Vlaams Parlement

**66** (2019-2020) – Nr. 7
ingediend op 22 maart 2021 (2020-2021)

# Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Koen Daniëls

## over het verslag

van de Vlaamse Regering

## over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid

## 25 februari 2021

verzendcode: OPE

*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;
Lode Ceyssens, Martine Fournier;
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 Vaneeckhout;
Annick Lambrecht.

*Toegevoegde leden:*
Jos D'Haese.

Documenten in het dossier:
66 (2019-2020) – Nr. 1: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 2: Verslag
– Nr. 3: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 4: Verslag
– Nr. 5: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 6: Verslag van het Rekenhof

INHOUD

I. Toelichtingen ..... 6
1. Toelichting door minister Lydia Peeters ..... 6
2. Toelichting door Luc Hellemans ..... 7
2.1. Linkeroever op schema, rechteroever gestart ..... 7
2.2. Financiële rapportage ..... 7
3. Toelichting door Filip Boelaert ..... 10
3.1. Leefbaarheidsprojecten ..... 11
3.2. Haventracé ..... 12
3.3. Routeplan 2030 en de modal split 50/50 ..... 12
4. Toelichting door het Rekenhof ..... 13
4.1. Inleiding ..... 13
4.2. Budgettaire context ..... 13
4.3. Oosterweelverbinding ..... 14
4.4. Leefbaarheidsprojecten ..... 15
4.5. Het haventracé ..... 16
4.6. Modal shift ..... 16
4.7. Conclusies ..... 16
II. Vragen en opmerkingen van de leden ..... 17
1. Tussenkomt van Koen Daniëls ..... 17
2. Tussenkomst van Imade Annouri ..... 18
3. Tussenkomst van Orry Van de Wauwer ..... 19
4. Tussenkomst van Jos D'Haese ..... 21
5. Tussenkomst van Wim Verheyden ..... 22
6. Tussenkomst van Hannes Anaf ..... 23
7. Tussenkomst van Annick De Ridder ..... 24
8. Tussenkomst van Maarten De Veuster ..... 25
III. Antwoorden van de sprekers ..... 25
1. Antwoorden van Lydia Peeters ..... 25
2. Antwoorden van Luc Hellemans ..... 28
3. Antwoorden van Filip Boelaert ..... 29
4. Antwoorden van Chris Danckaerts ..... 29
5. Antwoorden van Alexander D'Hooghe ..... 29
6. Antwoorden van Jan Debucquoy ..... 30
IV. Replieken ..... 31
1. Tussenkomst van Orry Van de Wauwer ..... 31
2. Tussenkomst van Imade Annouri ..... 31
3. Tussenkomst van Wim Verheyden ..... 31
4. Tussenkomst van Jos D'Haese ..... 32

V. Bijkomende antwoorden ..... 32
1. Antwoorden van minister Lydia Peeters ..... 32
2. Antwoorden van Luc Hellemans ..... 33
Gebruikte afkortingen ..... 34
Bijlagen: zie dossierpagina op www.vlaamsparlement.be

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 25 februari 2021 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/5). De vorige verslagen werden uitgebracht op 15 oktober 2020 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 66/3 en 4) en 20 februari 2020 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/1 en 2). De rapporten uit de vorige zittingsperiode dateren van 4 april 2019 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 66/5 en 6), 22 februari 2018 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 66/3 en 4) en 15 juni 2017 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2016-17, nr. 66/1 en 2).

Na de bespreking van het voortgangsrapport van 20 februari 2020 kwam de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken tot het besluit dat ze voortaan een nauwere opvolging wenste van de projecten van het Toekomstverbond. Daarbij werd verwezen naar de opvolgingsmethode van het Masterplan 2020 in de vorige zittingsperiode 2014-2019, waarbij onder meer gebruik werd gemaakt van projectfiches.

Het Rekenhof werkte voor die nauwere opvolging een voorstel uit dat werd goedgekeurd door de commissie. Over de verdere praktische organisatie en de informatievereisten en -modaliteiten was er verder overleg met het Rekenhof, het kabinet van Vlaams minister Lydia Peeters, het Departement MOW, Lantis, Vervoerregio Antwerpen en een afvaardiging vanuit de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

Voortaan zal tweemaal per jaar aan het Vlaams Parlement gerapporteerd worden over het Toekomstverbond Antwerpen: een eerder beleidsmatige rapportering in oktober en een meer financieel-budgettair georiënteerde rapportering in februari.

Jaarlijks zal de Vlaamse Regering in oktober een beleidsmatige rapportering doen aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. In die rapportering wordt ingegaan op de doelstellingen, de scope, de voortgang en de beleidsbeslissingen voor de vier investeringsassen:
- de realisatie van het Oosterweelproject;
- de verdere concretisering en realisatie van de leefbaarheidsprojecten rond de R1;
- de verdere concretisering en realisatie van de verkeersinfrastructuurprojecten aan de R2 (haventracé);
- de verdere concretisering en realisatie van het Routeplan 2030 met mobiliteitsinitiatieven en modalshiftdoelstellingen in de vervoerregio Antwerpen, met inbegrip van de projecten uit het Masterplan 2020.

De rapportage gebeurt op hoofdlijnen per investeringsas, eventueel aangevuld met thema's zoals samenwerking, innovatie, rol in relancebeleid, beleidsplanning enzovoort. Bij elke beleidsmatige rapportage kan er een themafocus (bijvoorbeeld samenwerking, innovatie, rol in relancebeleid, beleidsplanning, modal shift en minder hinder) zijn. Hierbij wordt nader ingegaan op een actueel thema.

Daarenboven zal de Vlaamse Regering in februari een financieel-budgettaire rapportering doen aan de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. De rapportering door de Vlaamse Regering bevat relevante informatie met betrekking tot de voortgang qua budgetten, financiering, vergunningen enzovoort rond diezelfde vier investeringsassen. Die voortgangsrapportages bevatten een algemeen rapport over het Toekomstverbond waarin de voortgang tussen twee rapportages helder en beknopt wordt toegelicht of verklaard. Dat rapport wordt aangevuld met concreet cijfermateriaal in fiches per groot project of cluster van projecten en in tabelvorm. Afhankelijk van de fase waarin de projecten/clusters zich bevinden zal via overzichtstabellen en specifieke projectfiches worden gerapporteerd over de reikwijdte, planning, kostprijs en risicobeheersing. De eerste basisrapportage is de voorliggende van 25 februari 2021.

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken verzocht het Rekenhof de informatiekwaliteit van die jaarlijkse financieel-budgettaire voortgangsrapportage te beoordelen (in de vorm van een beperkte reviewopdracht). Ze vroeg daarbij zo nodig aanvullende duiding te geven over de budgettaire impact in een meerjarenperspectief en over de programma- en projectbeheersing met focus op de hoofdlijnen en de kernprojecten of projectclusters. Verder werd het Rekenhof verzocht om er specifiek over te waken dat de informatie uit de voortgangsrapportage aansluit bij het ontwerp van Geïntegreerd Investeringsprogramma van het beleidsdomein MOW, de meerjarenraming van de Vlaamse overheid en de informatie in de beleids- en begrotingstoelichting. Het zal dan echter niet gaan om een volwaardige audit door het Rekenhof, maar het zal een beoordeling op hoofdlijnen en gerichte duiding op basis van een beperkt nazicht geven.

Het beoordelingsverslag van het Rekenhof bij de eerste financiële voortgangsrapportage is terug te vinden in *Parl.St.* Vl.Parl. 2019-20, nr. 66/6.

Voor de eerste financieel-budgettaire rapportering werden uitgenodigd:
- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof;
- Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis;
- David Van Herreweghe, voorzitter raad van bestuur Lantis (verontschuldigd);
- Filip Boelaert, secretaris-generaal Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Alexander D'Hooghe, intendant voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse ring, en Chris Danckaerts, gedelegeerd bestuurder De Vlaamse Waterweg nv, woonden de vergadering bij. Zij beantwoordden specifieke vragen over respectievelijk de SSK-methode en de fietsers- en voetgangersbrug over de Schelde.

De presentaties van de sprekers zijn terug te vinden op de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be.

*(Deze vergadering werd als videoconferentie georganiseerd.)*

# I. Toelichtingen

## 1. Toelichting door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* dankt het Rekenhof voor de deskundige blik op de hoofdlijnen van de verschillende pijlers van het Toekomstverbond. Het is, in de huidige zittingsperiode, de eerste voortgangsrapportage over het Toekomstverbond die focust op het budgettaire aspect. Eerder bleef de betrokkenheid van het Rekenhof beperkt tot de begroting en de begrotingscontroles. Eerdere opmerkingen die daarbij werden gemaakt werden opgevolgd en ondervangen. Zo merkte het Rekenhof op dat de Oosterweelwerken in hun totaliteit vastgelegd zouden moeten worden. De voorbije jaren werden immers alleen de budgetten vastgelegd die ook hetzelfde jaar vereffend werden. Die werkwijze werd verlaten sinds de begroting van 2021.

In de toelichtingen van Lantis en de administratie zal ook de voortgang van de werken geschetst worden. Sinds de start van het Toekomstverbond in 2017 werden al heel wat concrete zaken opgestart. Het realiseren van de verschillende projecten zal leiden tot een mobiele en leefbare Antwerpse regio die de logistieke draaischijf van Vlaanderen zal blijven. De geïnvesteerde budgetten krijgen een economische return en een return op het vlak van leefbaarheid en maatschappelijke meerwaarde.

## 2. Toelichting door Luc Hellemans

### 2.1. Linkeroever op schema, Rechteroever gestart

*Luc Hellemans* toont enkele foto's van de werken op Linkeroever (zie slide 4 van zijn presentatie). Die zijn op kruissnelheid. Voor 2020 gaat het om een omzet van 120 miljoen euro, voor de maand februari over ongeveer 25 miljoen euro. Parallel hiermee worden de werken voor ringpark West uitgevoerd (zie slide 5).

Op Rechteroever zijn de werken opgestart. Op 20 november 2020 werd de vergunning verleend. De beroepstermijn is afgelopen. Er zijn drie beroepen ingediend bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen, waarvan twee vernietigingsberoepen. Lantis denkt goede argumenten te hebben die aantonen waarom ze onterecht zijn. De procedure tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid die werd ingediend, werd door de Raad al verworpen. Voor alle projecten op Rechteroever zijn er aannemers geselecteerd (zie slide 7). Er is telkens één contractant waarmee voorbereidingen worden getroffen voor de uitvoering op het terrein.

Zo zijn de voorbereidingen voor de Scheldetunnel gestart. De werken aan het bouwdok in Zeebrugge voor de tunnelelementen zijn op kruissnelheid. Langs de ring op Rechteroever worden de werken eveneens gestart. Nutsleidingen, waaronder collectoren van Aquafin, en de Schijnkokers worden verplaatst (zie slide 9). Verder worden enkele diepwanden voor de verdiepte ring gebouwd, net zoals de bypass. Het gaat om een brug naast het viaduct van Merksem (zie slide 10). In totaal gaat het om een omzet van ongeveer 350 à 400 miljoen euro in 2021.

Omdat de bestaande ring verdiept moet worden, moet het verkeer tijdelijk omgeleid worden via de bypass (van 2024 tot 2028). Er werden zeventien scenario's geanalyseerd en het beste scenario is de tijdelijke snelweg naast de bestaande ring. Dat is de meest verkeersveilige oplossing. Ook de bouwtijd wordt daardoor ingekort met vijf tot zes jaar. Circulariteit is voor Lantis ook belangrijk. Het afgebroken viaduct van Merksem zal hergebruikt worden in de werf.

De aanleg heeft gevolgen voor de capaciteit. De minderhindermaatregelen worden versneld (zie slide 11). Vanuit het noorden zal vanaf 2024 er een rijstrook minder zijn. Daarom worden er vandaag al park-and-rides gebouwd, een deelsysteem voor elektrische fietsen uitgewerkt enzovoort. De park-and-rides van Luchtbal en Merksem zullen in het najaar 2021 openen, die van Linkeroever in 2022.

Luc Hellemans toont slide 14 met de planning. Vanaf 2022 wordt gestart met de bouw van het tijdelijke viaduct. Vanaf dan zal er overal op Rechteroever worden gewerkt.

### 2.2. Financiële rapportage

#### *2.2.1. Taakstellend budget*

In 2010 werd al het taakstellend budget bepaald. Het is het maximumbudget voor de bouwwerken van de Oosterweelverbinding. Luc Hellemans legt de klemtoon op 'de bouwwerken'. Dat maximumbudget helpt Lantis om de bouwopgaven op het spoor te houden. Het verplicht Lantis om sturingsmechanismen te moeten uitdenken voor de sturing van het budget en de scope.

In het taakstellend budget zijn de kosten om het project voor te bereiden voor aanbesteding en om het contract tijdens de uitvoering te kunnen managen, niet inbegrepen. Zijn ook niet inbegrepen: de financieringskosten van de aannemer en de risico's. Enkele voorbereidende werken waren wel inbegrepen. Daar komt hij in zijn uiteenzetting later op terug.

Slide 19 toont de samenstelling en de raming van het taakstellend budget prijspeil 2010 en prijspeil 2020, respectievelijk 3.248.600.000 euro en 3.691.000.000 euro.

Het taakstellend budget werd eind 2019 herijkt door toevoeging van de onderbouw voor de leefbaarheidsprojecten van Rechteroever (700 miljoen euro). De kosten zijn namelijk moeilijk van elkaar te onderscheiden. In totaal gaat het dan om 4.391.000.000 euro (zie slide 20). De huidige raming bedraagt 4.166.000.000 euro. Er is dus momenteel een reserve van 225.000.000 euro binnen het taakstellend budget.

Belangrijk is volgens de spreker dat het project Oosterweelverbinding doorheen de jaren getransformeerd is binnen de financiële kaders (zie slide 21). Zo werd beslist om de bruggen over het Albertkanaal te vervangen door tunnels en werden de overkappingen toegevoegd. Met het Toekomstverbond werd het project opengetrokken en geherconfigureerd met later onder meer de integratie van de leefbaarheidsprojecten en de keuze voor de voorkeursvariant.

*2.2.2. Het financiële model*

De voorbereidende werken en kosten maken zoals gezegd geen deel uit van het taakstellend budget. Hoe worden ze gefinancierd? In 2018 werd hiervoor een financieel model goedgekeurd dat garanties geeft op terugbetaling aan de overheid. Voor de financiering van de Oosterweelverbinding zijn er drie bronnen (zie slide 23): het eigen vermogen, dat in 2021 wordt volgestort en een financieringsovereenkomst met het Vlaamse Gewest (3,6 miljard euro) met daarbij een tussenkomst van de EIB voor 1 miljard euro. Om een lening van de EIB te krijgen moet men over een robuust en duurzaam model en project beschikken, benadrukt Luc Hellemans.

De 3,6 miljard euro van de overeenkomst met het Vlaamse Gewest en de EIB moeten binnen de 40 jaar worden terugbetaald. Lantis mikt op een terugbetaling binnen 35 jaar zodat er een schuldvrije bufferruimte is van 5 jaar voor eventuele tegenvallers. De eerste schijf van 250 miljoen euro van de EIB werd aangevraagd. Onlangs verkreeg Lantis ook de toestemming om een tweede schijf op te vragen in 2021.

Waaruit bestaan de investerings- en werkingskosten van het Oosterweelproject tijdens de bouw- en voorbereidende fase (tot en met 2030) (zie slide 25)? Vooreerst is er het taakstellend budget (3,691 miljard euro). Ten tweede is er de CAPEX voor life cycling costing voor 2030 (106 miljoen euro). Het gaat om onderhoudskosten tot 2030 en de optimalisatie CAPEX/OPEX die wordt gezocht. Ten derde zijn er de werkingskosten voor de Oosterweelverbinding tijdens de bouwfase (577 miljoen euro). Het gaat om loonkosten, kosten voor communicatie, gebouwen enzovoort. De werkingskosten voor de Liefkenshoektunnel tijdens de bouwfase zijn een vierde kost (55 miljoen euro). Tot slot zijn er de kosten voor de voorbereidende werken voor de Oosterweelverbinding en de werkingskosten voor de voorbereidingsfase (2012-2019).

Alle kosten voor de Oosterweelverbinding worden gedragen door dit financiële model. Er zijn met andere woorden sinds de beslissing van de Vlaamse Regering tot op heden geen kosten die niet inbegrepen zijn in het financiële model. Dat is belangrijk volgens Luc Hellemans. Ook de onderhouds- en werkingskosten tijdens de exploitatiefase tot 2080 zijn inbegrepen in het financiële model (zie slide 26). Het gaat om een totaalbedrag dat ongeveer even groot is als het taakstellend budget.

Het financiële model gaat uit van een aantal assumpties over het verkeersvolume en de daarbij horende inkomsten. Er wordt uitgegaan van een probabiliteit van 90, wat betekent dat het 90 procent zeker is dat het verkeer zich zal ontwikkelen zoals

voorspeld. De Vlaamse Regering besliste dat er één Scheldekruising tolvrij moet zijn voor personenwagens. De groeivoeten voor het verkeer werden geactualiseerd op basis van een ambitieuze modal split en rekening houdend met de gevolgen van de coronacrisis, zoals de blijvende impact van thuiswerken en online shoppen. De tolinkomsten worden bepaald door een gedifferentieerde tol die gebaseerd is op een benchmark, binnen de Tolrichtlijn.

Slide 28 toont de opbouw van de lening en de opname ervan. Op het einde van de werken komt men uit rond het financieringsplafond.

Uit dat alles vloeit de cashflow. Uit de tabel op slide 30 blijkt dat er 12,6 miljard euro is als buffer. Dat bedrag blijft over na schuldbetaling. Op basis van die schuldbufferingscapaciteit wordt de terugbetalingscapaciteit bepaald. Men kan dus de Oosterweelverbinding meerdere malen terugbetalen.

Slide 31 toont een robuustheidsanalyse waarbij een aantal scenario's werden bekeken. Voor een scenario base case 2020, waarbij bijvoorbeeld rekening wordt gehouden met de gevolgen van de coronacrisis, kan tot 88 procent, bijna het dubbel, worden terugbetaald. Zelfs in extreme scenario's (rechts in de tabel) is er nog een gezonde situatie. Het gaat dus om een robuust financieel model, ook na drie jaar.

Luc Hellemans concludeert dat er een adequate schulddekkingscapaciteit is. Het project kan schokken zoals minder verkeer en minder tolinkomsten opvangen. Afhankelijk van hoe de cash en de betalingen zich zullen ontwikkelen, kan het zijn dat er tijdelijk overbruggingsinstrumenten nodig zijn. Er is een zeer ruime financiele buffer doordat men wil terugbetalen op 35 jaar terwijl het contract 40 jaar stipuleert.

*2.2.3. De financieringsbronnen*

Hoe is de Oosterweelverbinding gefinancierd (zie slide 34)? De bouwkosten ervan zijn robuust gefinancierd. De financieringsbronnen ervan zijn het taakstellend budget en de 700 miljoen euro via de overkappingsruiter. Alle kosten voor projectmanagement, engineering, verzekeringen en werkingskosten van Lantis zijn ingecalculeerd, met uitzondering van de kosten voor een aantal leefbaarheidsprojecten. Die lijken Luc Hellemans niet onoverkomelijk. De kosten voor traminfrastructuur op Linkeroever en de park-and-rides op Linkeroever zijn vastgelegd. Zij worden deels gefinancierd door de tol van de Liefkenshoektunnel. Ook de andere park-and-ridegebouwen zijn vastgesteld. Voor minderhinderprojecten buiten het projectgebied werden dotaties verkregen en is er een investeringstoelage voor verkeersveiligheid. Het bedrag van 98 miljoen euro lijkt onvoldoende voor de gehele bouwperiode. Men komt hier later op terug wanneer het gaat over het GIP. Tot slot is ook de OPEX voor de gehele bouwfase gefinancierd.

Luc Hellemans vestigt de aandacht op de risico's, onderaan op slide 34. Hij onderscheidt twee soorten risico's: risico's eigen aan de bouw van zo'n project en exogene risico's (zoals corona), ook risico's categorie 4 genoemd. Projectgebonden risico's evolueren met het project. Door ze telkens in beeld te brengen, worden beheersmaatregelen gedefinieerd. Voor de risico's categorie 4 is een financiering voorhanden voor wat is opgetreden.

Luc Hellemans voorziet concluderend weinig problemen voor de onderbouw van Rechteroever. De verduurzaamde minder hinder is gefinancierd voor 2021. Daarna zal via het GIP moeten bekeken worden hoe dit verder aan te pakken. De risico's categorie 4 die momenteel zijn opgetreden (wijziging AREI, PFOS, asbest, corona) zijn voldoende gefinancierd tot en met 2021. Als nieuwe dergelijke risico's zich voordoen, zal dit verder bediscussieerd worden.

*2.2.4. Risicomanagement*

Luc Hellemans wil illustreren hoe Lantis een van de meest gecontroleerde organisaties van het ogenblik is. Lantis beschikt over een raad van bestuur en een auditcomité. De zogenaamde 'first line of defense' bevat alle interne en managementcontroleprocessen. De second line of defense bevat een gestructureerd risicomanagement (zie verder), een financiële controle, een kwaliteitsmanagement en een program and project review. Dat laatste is een volledige review van elk project elke vijf à zes weken. De third line of defense bestaat uit de interne audit. Naast die drie zijn er ook nog externe controles: toezicht door twee halftijdse regeringscommissarissen, een externe auditor, het Rekenhof, de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement en de EIB-projectcontroles. Minstens elk kwartaal is er een auditcomité met daarnaast nog thema-auditcomités. Al die controles gebeuren onafhankelijk van het management.

Vervolgens gaat de spreker dieper in op het risicomanagement. Dat dient om te anticiperen en om niet voor verrassingen te komen staan. Hoe meer risico's geïdentificeerd worden, hoe meer kans er is om de juiste maatregelen te treffen om risico's te voorkomen. Daardoor kan men binnen de financiële en planningsreferentie blijven. Het gaat daarbij niet alleen over geld en tijd (zie slide 40). Het stelt in staat om in een vroeg stadium bij te sturen en opportuniteiten te ontdekken.

Welke processen zijn hierbij noodzakelijk? Het gaat om organisatieprocessen, NEC4-contracten, systeemgerichte contractbeheersing met risicogestuurde toetsing, bouwinformatiemodel, value engineering, schadebeheer en systems engineering.

Bij value engineering gaat het om zoeken naar besparingen zonder in te boeten op functionaliteit. In het verslag van het Rekenhof wordt gewezen op 300 miljoen euro in de toewijzingen waarover onzekerheid bestaat. Dat klopt volgens Luc Hellemans maar Lantis heeft niet de illusie om de prijs met 300 miljoen euro te doen dalen, puur op prijs. Wel heeft men op basis van het risicomodel opportuniteiten gezien om bij te sturen naar de echte kwaliteitseisen in plaats van gold plating. Zo kon men voor 550 miljoen euro pistes uitwerken. Het gaat voor Lantis niet om een grote onzekerheid.

Door dit risicomanagement heeft men momenteel 500 risico's in beeld met ongeveer 450 uitgevoerde maatregelen. Een voorbeeld is het risico van het invaren door een schip op een tunnel die wordt aangebouwd. Dat kan leiden tot veel slachtoffers en schade aan het project. Dergelijke hoge risico's worden mee opgenomen in de scope en de raming. Risico's met een lage waarschijnlijkheid heeft men in beeld en probeert men te managen.

Voor het risicomanagement bestaan een aantal tools (zie slides 44 en 45). Tot slot somt Luc Hellemans nog een aantal bedrijfsrisico's op (zie slide 46): de btw-ruling, de groei van het autoverkeer, eisen van stakeholders enzovoort.

## 3. Toelichting door Filip Boelaert

*Filip Boelaert* zal dieper ingaan op de andere pijlers van het Toekomstverbond: de leefbaarheidsprojecten, het haventracé en het Routeplan 2030 en de daarbij horende modal split 50/50.

Hij herinnert eraan dat er nog regelmatig overleg is tussen de burgerbewegingen, de stad Antwerpen, Lantis en de Vlaamse overheid om alles te monitoren en te bespreken. Het overleg is immers ook een onderdeel van het Toekomstverbond.

3.1. Leefbaarheidsprojecten

Slide 2 van zijn presentatie toont een overzicht van de leefbaarheidsprojecten. Het eerste is ringpark West (slide 3). Dat is al het verst gevorderd en wordt samen met de infrastructuurwerken van Lantis op Linkeroever gerealiseerd. Er werden geluidsschermen geplaatst op de E17. Op de E34-zuid en op andere plekken in de projectzone startten de voorbereidende werken voor geluidsbermen en de opwaardering van het BFF naar fietssnelwegen.

De vier noordelijke ringparken (Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn – zie slide 4) bevinden zich in het projectgebied van de Oosterweelverbinding. Doorheen de jaren werd het ontwerp sterk bijgestuurd na overleg met de burgerbewegingen met als resultaat een grotere kap voor de Oosterweelknoop aan het Noordkasteel en een grondig hertekende afrit ter hoogte van de Groenendaallaan. Lantis nam dat al mee in de omgevingsvergunning en zal ook de realisatie van de onderbouw meenemen in het project van de Oosterweelverbinding. Hiervoor is 700 miljoen euro uitgetrokken. Voor de zone van het ringpark Het Schijn hadden de voorbije maanden intensieve gesprekken plaats met de buurtbewoners over optimalisaties.

De omgevingsvergunning omvat al een inrichting van de bovengrond. Hiervoor had Lantis 50 miljoen euro uitgetrokken. De Vlaamse overheid en de stad Antwerpen willen ambitieuzer zijn en daarom werd het budget voor de inrichting van de noordelijke ringparken verhoogd met 105 miljoen euro. In september 2020 werden de ontwerpteams aangesteld. Zij maken een visienota op voor de projectgebieden en de aangrenzende stadswijken. Tegelijkertijd wordt een voorontwerp opgemaakt voor de projectcontouren. Het voorontwerp moet afgerond zijn tegen het najaar van 2020. De uitvoering van de delen van de ringparken die binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding vallen, wordt gepland uiterlijk aansluitend op de werken aan de onderbouw. Voor de delen van de ringparken die buiten de werkzone vallen, moet bekeken worden of ze versneld kunnen uitgevoerd worden.

Voor het ringpark Groene Vesten (slide 5) werd begin 2020 een ontwerpteam aangesteld. Het was het eerste ringpark op Rechteroever waarvoor een ontwerpteam kon worden aangesteld – omdat men er niet afhankelijk is van de Oosterweelverbinding – en waar het eerst resultaten zichtbaar zullen zijn. De ontwerpteams werken op basis van het in 2018 vastgelegde budget van 78 miljoen euro. In het najaar van 2020 en het eerste kwartaal van 2021 wordt het landschapsontwerp voor het volledige projectgebied (op niveau schetsontwerp) uitgewerkt. Op het einde van de fase landschapsontwerp wordt een faseringsplan opgemaakt. In het faseringsplan wordt bepaald welke delen van het projectgebied binnen het beschikbare uitvoeringsbudget gerealiseerd zullen worden. Voor de realiseerbare deelprojecten worden in 2021-2022 een voorontwerp en een definitief ontwerp opgemaakt. Eind 2022 wordt gestart met de opmaak van het uitvoeringsdossier waarna de aanbesteding volgt. Voor de uitvoering is vijf jaar voorzien.

Voor de toelichting over ringpark Zuid (zie slide 6) door de spreker kan verwezen worden naar pagina 21 van het voortgangsrapport. De werken zouden starten in 2024 en een achttal jaar in beslag nemen.

Een laatste leefbaarheidsproject is de Scheldeoeververbinding (zie slides 7 en 8). Voor de toelichting zie pagina's 21 tot en met 23 van het voortgangsrapport. Ten aanzien van de aanvankelijk voorziene 49 miljoen euro betekent de brugvariant een aanzienlijke meerkost, in totaal 199,4 miljoen euro, aldus Filip Boelaert. De Vlaamse Waterweg volgt dit project verder op.

Voor de toelichting van de financiering van de leefbaarheidsprojecten kan verwezen worden naar pagina 28 en slide 9. Bijkomend zegt Filip Boelaert dat is

afgesproken om het rollend fonds jaarlijks met gemiddeld 55 miljoen euro aan te vullen.

### 3.2. Haventracé

Een belangrijk onderdeel van het haventracé is de tweede Tijsmanstunnel (zie slide 11). De doelstellingen zijn:
- een vlotte verbinding voor zowel doorgaand als lokaal, Kanaaldok B1/B2 kruisend, verkeer door een capaciteitsuitbreiding;
- een betere ontsluiting en bereikbaarheid voor de omliggende bedrijventerreinen;
- het verhogen van de verkeersveiligheid door het optimaliseren van de weefbewegingen in de uitwisselingscomplexen en het veiliger maken van de op- en afritten;
- het verhogen van de leefbaarheid in de omliggende woonkernen;
- het aanleggen van een kwalitatieve fietsverbinding tussen de oevers van het kanaaldok.

De eerste fase van een haalbaarheidsstudie in opdracht van Lantis wordt momenteel afgerond. Daarbij worden een aantal brug- en tunnelvarianten met elkaar vergeleken. Daarna wordt een keuze voorgelegd aan de Vlaamse Regering, samen met de vergunnings- en aanbestedingsprocedure en de financieringswijze. Vervolgens kunnen verdere ontwerpwerkzaamheden worden opgestart. De initiële investeringskost voor een brug werd op 500 à 600 miljoen euro geraamd. Dat lijkt goedkoper dan een tunnel waarvan de kost aanleunt tegen 1 miljard euro. Afgewogen tegenover de hele levenscyclus is de kost niet meer onderscheidend.

Een tweede onderdeel van het haventracé is de aansluiting op Linkeroever van de expresweg E34 met de R2 (zie slides 12 en 13). Aan de startnota in het kader van het geïntegreerd planproces wordt de laatste hand gelegd. De spreker licht dat verder toe op basis van de tekst op pagina 30 van het onderzoeksrapport. De definitieve vaststelling van het GRUP door de Vlaamse Regering is gepland in mei 2023; de start van de werken in 2026. De ruwe raming voor de totale bouwkosten, inclusief voorbereidende werken, bedraagt 140 miljoen euro (prijspeil 2020). De ramingen zijn uiteraard afhankelijk van het alternatief dat nog moet worden gekozen. Op de meerjarenplanning van de afdeling Maritieme Toegang zijn volgende vastleggingskredieten al ingeschreven: 55, 35 en 38 miljoen euro in respectievelijk 2025, 2026 en 2027.

Aan de andere zijde van het haventracé bevindt zich de Oostelijke verbinding. Die bestaat uit drie projecten: de optimalisatie van de A12-noord en de realisatie van de Nx; een nieuwe verbindingsweg, de A102, tussen de E313 en de knoop A12/E19; en de verbetering van de E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost (R1). Voor de toelichting door de spreker kan verwezen worden naar de tekst op pagina's 30 en 31 van het voortgangsrapport. Gezien de fase waarin het project zich bevindt, is het momenteel niet mogelijk om betrouwbare kostenramingen te maken.

### 3.3. Routeplan 2030 en de modal split 50/50

Het Routeplan 2030 geeft vorm aan het streven naar de modal shift 50/50 en de overlegvormen. De spreker gaat achtereenvolgens in op de algemene kadering, de financiële rapportage, de realisatiegraad, de effectenrapportage over de modal split en de beleidsmatige rapportage. Voor de toelichting door de spreker kan verwezen worden naar de pagina's 32 tot en met 40 van het voortgangsrapport (zie ook slides 17 tot en met 25).

## 4. Toelichting door het Rekenhof

### 4.1. Inleiding

*Jan Debucquoy* zegt dat het vier jaar geleden is dat het Rekenhof nog werd uitgenodigd om duiding te geven bij het grote infrastructuurproject in Antwerpen. Het beoordelingsverslag dat voorligt, is het gevolg van een uitdrukkelijke vraag van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. De opdracht is duidelijk omlijnd. Het Rekenhof moet de kwaliteit van de informatie van het voortgangsrapport beoordelen. Verder wordt van het Rekenhof verwacht dat het duiding geeft over de budgettaire impact in een meerjarenperspectief 2021-2030.

Om de kwaliteit van de informatie te toetsten, verzamelt het Rekenhof alle mogelijke documenten zoals beleidsdocumenten van Lantis, de beslissingen van de Vlaamse Regering, begrotingsdocumenten van het Departement MOW, het GIP enzovoort. Voor het GIP ontving het Rekenhof alleen cijfers voor 2021 omdat het GIP voor 2022 nog niet vastligt. Verder werd gewerkt met gestructureerde vragenlijsten en interviews.

In zijn uiteenzetting zal Jan Debucquoy een helikopteroverzicht geven van de budgettaire aspecten van het Toekomstverbond. Hij bevestigt alvast dat de cijfers uit het voortgangsrapport overeenkomen met de cijfers van het Rekenhof. Bij de duiding van de cijfers beoordeelt het Rekenhof de cijfers vanuit het standpunt van de Vlaamse belastingbetaler.

### 4.2. Budgettaire context

Vooraleer in te gaan op de verschillende onderdelen van het Toekomstverbond gaat de spreker dieper in op de budgettaire situatie van de Vlaamse overheid die hiervan niet los kan worden gezien.

In de tabel op slide 2 van zijn presentatie moet men kijken naar de kolom met jaartal 2024 wanneer alle tijdelijke steunmaatregelen vervallen en de economie – hopelijk – heropleeft. De cijfers kleuren dieprood. Dat is verontrustend, zoals ook de Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed stelde in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie. Volgens de meerjarenraming van oktober 2020 heeft de Vlaamse overheid een structureel tekort van 2 miljard euro in 2024. In een recenter rapport van de SERV van januari 2021 met geactualiseerde cijfers, komt men tot een tekort van ongeveer 3,2 miljard. Sinds het afsluiten van het Toekomstverbond is de budgettaire situatie dus drastisch verslechterd. Dat betekent dat men voor de periode 2022-2030 naar een genormeerd begrotingstraject zal moeten gaan. De bedoeling van de Vlaamse Regering is om het tekort te halveren tijdens de huidige legislatuur, en de andere helft aan te pakken in de volgende. Om de erg verslechterde situatie aan te tonen, maakt de spreker de vergelijking met de meerjarenraming van november 2018 toen de Vlaamse Regering voor 2024 uitging van een overschot van ongeveer 300 miljoen euro.

Zowel de vorige als de huidige Vlaamse Regering heeft gezegd dat men de investeringen voor het Oosterweelproject buiten de begrotingsdoelstellingen houden. Ze tellen echter sowieso mee voor de berekening van het vorderingensaldo en het overheidstekort. Die investeringen tellen ook mee bij de beoordeling door de Europese Unie van de begrotingsinspanningen. De politieke beslissing om de Oosterweelinvesteringen buiten de begrotingsdoelstelling te houden is veeleer een politieke garantie dat hierop de volgende jaren niet zal worden bespaard. Het is de enige uitgave die in de Vlaamse begroting een dergelijk gunstregime heeft.

Een tabel op slide 3 toont het vorderingensaldo van de gezamenlijke Belgische overheid met cijfers van de NBB van december 2020. Entiteit I bestaat uit de federale overheid en de sociale zekerheid, entiteit II zijn alle gewesten en gemeenschappen. Daaruit blijkt dat ook de andere regio's grote tekorten hebben.

4.3. Oosterweelverbinding

De werken op Linkeroever zijn gestart in 2020 en zijn op schema. Alles is in gereedheid gebracht om te starten met de werken op Rechteroever. Het einde van alle werken is gepland in 2030.

Bij de begrotingsopmaak 2020 schatte Lantis in dat men 191,8 miljoen euro zou uitgeven in 2020. Bij de begrotingsaanpassing in mei 2020 werd dat aangepast naar 101 miljoen euro. Uit de laatste cijfers blijkt dat 118,5 miljoen euro werd uitgegeven.

Het Rekenhof kan moeilijk inschatten of het einde van de werken in 2030 haalbaar is. Het is nog te vroeg om hierover een uitspraak te doen. Op basis van die einddatum plant men elk jaar 100 miljoen euro extra uit te geven (200 miljoen euro in 2021, 300 miljoen euro in 2022 enzovoort). Dat betekent dat de activiteiten op de werf jaar na jaar sterk opgedreven moeten worden. Er dienen zich echter al enkele problemen aan zoals onvoldoende bouwvakkers en ingenieurs.

De opbouw van het taakstellend budget werd door vorige sprekers al behandeld. Jan Debucquoy zegt dat de raming van de investeringen voor de Oosterweelverbinding in februari 2021 4,166 miljard euro bedroeg. Het is een grote uitdaging om de uitgaven binnen het taakstellend budget te houden. De meerkost uit de biedprijzen van de aannemersconsortia bedraagt 315 miljoen euro. Zoals door Luc Hellemans gezegd, zal men trachten dat weg te werken met optimalisaties. Er trad al één risico categorie 4 op, namelijk de PFOS-vervuiling. De sanering wordt geraamd op 63,3 miljoen euro. Na inzage van de cijfers van de boekhouding stootte het Rekenhof op enkele historische kosten van het Masterplan 2020: 300,7 miljoen euro voor voorbereidende werken uit het verleden en 155,8 miljoen voor grondverwervingen uit het verleden. Er werd na een discussie met Lantis beslist dat ze niet binnen het taakstellend budget vallen omdat ze geen link hebben met het huidige Oosterweelconcept. De uitgaven hadden wel een impact op de liquiditeitspositie van Lantis en hadden dus een impact op het financiële model.

Volgens de spreker zijn er twee uitdagingen voor de houdbaarheid van het taakstellend budget. Vooreerst zijn er de hierboven vermelde optimalisaties via value engineering om de meerkost van 315 miljoen euro van de biedingen te compenseren. Ten tweede is de vraag of alle risicobeheersingsmaatregelen kunnen opgevangen worden binnen het taakstellend budget (raming: ongeveer 600 miljoen euro).

Boven op het taakstellend budget zijn er ook nog andere uitgaven die ook eerder door Luc Hellemans werden opgesomd (zie slide 8) en moeten opgevangen worden binnen het financiële model. Het gaat onder meer om eventuele projectrisico's (600 miljoen euro), projectmanagement (509-577 miljoen euro), werkingskosten Lantis (297 miljoen euro), onderhoud tijdens de bouwfase (100 miljoen euro), financieringskosten, onderhoud na de bouwfase gedurende 35 jaar enzovoort.

Ook het financiële model van Lantis werd al besproken in voorgaande voortgangsrapporteringen. Jan Debucquoy verwijst naar de tabel op slide 9. De Vlaamse overheid heeft al 1,172 miljard euro kapitaal ingebracht. Dat is geclassificeerd als een artikel 8-krediet, wat impliceert dat het moet verantwoord worden door het terugverdienmodel door tolheffingen. Daardoor zijn de tolheffingen na 2030 verankerd voor de schuldaflossing. Andere projecten zullen met de tolheffingen dus niet kunnen gefinancierd worden.

Naast de kapitaalinbreng is er 700 miljoen euro voor de financiering van de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten. Verder ontvangt Lantis jaarlijkse toelagen van de Vlaamse overheid (zie tabel) en tolinkomsten van de Liefkenshoektunnel (raming tol 2021: 36,9 miljoen euro).

Om de facturen ondertussen te betalen kan Lantis voor 3,6 miljard euro lenen bij de Vlaamse overheid (en EIB). Dat bedrag moet terugbetaald worden met tolinkomsten na ingebruikname van de Oosterweeltunnel. Daarop kan moeilijk een getal worden geplakt omdat men er momenteel geen kijk op heeft. Jan Debucquoy wijst erop dat men voldoende cashflow zal moeten genereren om gedurende 35 jaar (2030-2065) die schuld 3,6 miljard euro terug te betalen, namelijk 100 miljoen euro per jaar. De spreker citeert uit het verslag van het Rekenhof: "De voortgangsrapportage geeft geen informatie bij de tolfinanciering en de werking van het financieel model. De veronderstelde randvoorwaarden inzake toltarieven, indexeringen, rentetarieven, verkeersstromen en meegerekende kosten zijn niet toegelicht in de voortgangsrapportage." De laatste gedetailleerde toelichting die het Rekenhof ontving dateert van 2018. Door erop te wijzen in het verslag werd Lantis wellicht getriggerd om in zijn uiteenzetting een toelichting te geven over het geactualiseerde financiële model.

Een andere onzekerheid voor de sluitende financiering is de onzekerheid over de ruling over de recupereerbaarheid van de btw. Zoals in eerdere voortgangsrapporten vermeld, wil men de btw op het Oosterweelproject recupereren via de btw op de tolheffingen. Daarom zijn de ramingen nog steeds zonder btw. Ondertussen werd het taakstellend budget met 700 miljoen euro verhoogd voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever. Dit bedrag komt uit het overkappingsfonds maar is nu verstrengeld met het Oosterweelproject. De vraag stelt zich dus of er ook btw verschuldigd is op dit bedrag. De raming van de Vlaamse overheid gaat ervan uit dat het niet het geval is. Indien de rulingscommissie anders beslist, moet het btw-bedrag bijkomend opgenomen worden in het financiële model. Vanuit het oogpunt van de Vlaamse belastingbetaler maakt het echter geen verschil of hij belastingen betaalt aan de Vlaamse of de federale overheid.

Een derde mogelijk probleem betreft de voldoende financiering van de risico's categorie 4. De PFOS-sanering wordt geraamd op 63,3 miljoen euro. Hiervoor is al 26,8 miljoen euro beschikbaar via het VFLD en 23 miljoen euro via het relancebudget.

### 4.4. Leefbaarheidsprojecten

Voor de leefbaarheidsprojecten bedraagt het taakstellend budget 1,25 miljard euro. In 2017 werden volgende financieringsafspraken gemaakt: de Vlaamse overheid 1 miljard euro (jaarlijks via het overkappingsfonds), de stad Antwerpen 107,5 miljoen euro en het Havenbedrijf Antwerpen: 142,8 miljoen euro. Jaarlijks wordt gemiddeld 50 miljoen euro per jaar overgedragen vanuit het overkappingfonds. In dat geval zal het 20 jaar duren om tot 1 miljard euro te komen. Jan Debucquoy merkt nog op dat het voor de Vlaamse belastingbetaler niet uitmaakt of de middelen van de Havenbedrijf Antwerpen gebruikt worden voor de leefbaarheidsprojecten of voor de werken aan Royerssluis.

Voor de toelichting van de raming van de geselecteerde projecten maakt de spreker gebruik van de tabel op slide 12. Het gaat om dezelfde bedragen zoals die gepresenteerd werden door Filip Boelaert, maar anders voorgesteld. Het valt op dat de raming van 2021 1,594 miljard bedraagt in plaats van 1,25 miljard. Dat valt te verklaren doordat de voorkeursvariant voor de Scheldebrug veel meer kost dan de initieel in 2018 geraamde 71 miljoen euro. Ook de kostprijs van de leefbaarheidsprojecten op Linkeroever is hoger dan in 2018 geraamd werd, omdat er beslist werd om er niet meer in te schrappen. Beide meeruitgaven wil men toch opvangen

binnen het taakstellend budget van 1,25 miljard euro. Dat betekent dat het nog een hele uitdaging wordt om de resterende leefbaarheidsprojecten op Rechteroever binnen het budget van 1,25 miljard euro te houden.

### 4.5. Het haventracé

Een eerste indicatieve schatting in 2017 van de kostprijs voor het haventracé bedroeg 1,12 miljard, exclusief de oostelijke verbinding). Ondertussen is de scope uitgebreid. De indicatieve raming loopt op tot 1,5 tot 2,2 miljard euro (zie slide 14). Alle deelprojecten zitten nog in de onderzoeksfase. Er is nog geen taakstellend budget. Het is voor het Rekenhof onduidelijk hoe dat gefinancierd zal worden.

### 4.6. Modal shift

Het is een ambitieuze doelstelling om het aandeel verplaatsingen met niet-duurzame modi terug te brengen van 60 procent naar 50 procent in de vervoerregio Antwerpen. Dat is strenger dan in andere vervoerregio's maar wel logisch in een dichtbevolkt gebied. Jan Debucquoy toont een tabel met de reeds geselecteerde hefboomprojecten (zie slide 16). In totaal kosten ze 299,8 miljoen euro. Daarnaast zijn er flankerende maatregelen ten laste van het budget van het Havenbedrijf en de stad Antwerpen voor 100 miljoen euro en extra minderhindermaatregelen voor 90,3 miljoen euro. Er is hiervoor financiering ter beschikking gesteld via het GIP 2021, en waarvoor nog geen budget is zou dat gebeuren via het GIP 2022-2024. Het Rekenhof heeft dat niet kunnen toetsen omdat de GIP's na 2021 nog niet klaar zijn. De bedragen zijn echter gevalideerd door de voortgangsrapportage door de Vlaamse Regering. De spreker veronderstelt dat het geen probleem zal zijn. Er werd nog geen budget gevonden voor het tramproject (55,7 miljoen euro) en voor diverse vervolgtrajecten (191,8 miljoen euro).

Er is nog geen taakstellend budget vastgelegd voor Routeplan 2030. Een eerste reeks hefboomprojecten werd benoemd. Men moet er ook rekening mee houden dat investeringen in bijvoorbeeld bus- en tramprojecten gevolgen hebben voor de exploitatiekosten. Het Departement MOW houdt hier terecht rekening mee.

### 4.7. Conclusies

Jan Debucquoy concludeert dat het Toekomstverbond een miljardenproject is waarvan de kostprijs dreigt op te lopen. Hij bespreekt de tabel op slide 18:
- reeds gedane kosten Masterplan 2020: 486,4 miljoen euro;
- taakstellend budget Oosterweel inclusief onderbouw: 4,391 miljard euro;
- taakstellend budget leefbaarheidsprojecten eerste fase (excl. onderbouw): 550 miljoen euro;
- indicatieve ramingen haventracé: 1,5 tot 2,2 miljard euro;
- eerste projecten modal shift: 490 miljoen euro.

Zonder rekening te houden met het haventracé betekent dit voor de periode 2021-2030 bijna 6 miljard euro, te betalen door 6 miljoen Vlamingen, om de Antwerpse mobiliteitsproblemen op te lossen. Daarvan zullen de tunnelgebruikers in de periode 2030-2065 3,6 miljard euro terugbetalen via de tolheffingen.

Het wordt een grote uitdaging om de investeringen voor het Toekomstverbond binnen het budgettaire kader te houden. Voor de Oosterweelverbinding moet men zorgen dat de meerkost binnen het taakstellend budget blijft. Alle overige niet-investeringskosten voor de Oosterweelverbinding en mogelijke risico's moeten in het financiële model van Lantis passen. Het Rekenhof stelt de vraag of de randvoorwaarden, die men nog niet kent, nog altijd de robuustheid van het financiële model garanderen.

Het zal eveneens een uitdaging zijn om de leefbaarheidsprojecten binnen het taakstellend budget te houden. Verder moet dringend duidelijk worden gemaakt hoe de investeringen voor het haventracé kunnen ingepast worden binnen het MOW-budget. Ook alle uitgaven voor de modal shift moeten in dat budget passen. De spreker merkt op dat mogelijke vragen van andere vervoerregio's naar meer budget voor de modal shift, binnen dat budget moeten vallen.

Als eindconclusie stelt het Rekenhof – al tien jaar lang in het dossier – dat de Vlaamse overheid het ambitieniveau moet afstemmen op de beschikbare middelen. Zo niet worden verwachtingen gecreëerd die men achteraf niet kan inlossen. Het vermijdt ook vertraging in de realisatie van projecten door een gebrek aan middelen. Bovendien voorkomt men nutteloze kosten voor de voorbereiding en consulting. Het Rekenhof heeft dat ook vastgesteld bij de missing links. Projecten vallen stil omdat er geen budget meer is.

Het Rekenhof vraagt verder om een taakstellend budget op te stellen voor elk hoofddeel van het Toekomstverbond, dus ook voor het haventracé en de modal shift. Dat budget moet passen binnen het begrotingstraject van de Vlaamse Gemeenschap op lange en middellange termijn. Dat zal geen evidente oefening zijn.

Verder vraagt het Rekenhof om projecten te prioriteren binnen het taakstellend budget en dat, zoals in het Vlaams regeerakkoord is opgenomen, het GIP wordt uitgebreid tot een planningsperiode van vijf jaar.

## II. Vragen en opmerkingen van de leden

### 1. Tussenkomt van Koen Daniëls

*Koen Daniëls* focust op de Linkerscheldeoever en feliciteert de aannemers voor het maximaal vrijwaren van doorgangen en met de vooruitgang. Hij hoopt dat de werken op Rechteroever net zo vlot zullen verlopen.

Hij merkt op dat er tegelijk met de werken op Linkeroever en aan de E34 belangrijke werken door AWV plaatshebben op de N70 ter hoogte van Beveren, op de N403 tussen Sint-Pauwels en Stekene, en op de R4. Hij is bezorgd dat ze allemaal tegelijk zullen worden uitgevoerd. Worden die werken op mekaar afgestemd?

De leefbaarheidsprojecten eindigen aan de grens met Zwijndrecht. Maar het haventracé en de E34-West lopen verder door. Tijdens de vorige voortgangsrapportage vroeg hij om de geluidsstudies voor aangrenzende gemeenten mee te nemen. Hij wil dat herhalen want hij heeft hiervoor nergens een budget of planning teruggevonden.

De startnota E34-West zou in november 2020 klaar zijn. Door onder meer de coronacrisis heeft die vertraging opgelopen. Hij hoopt dat er rekening werd gehouden met zijn opmerkingen en vragen. Op basis van een getoonde kaart heeft hij de indruk dat het niet helemaal het geval is. Een van de trajecten is de parallelweg langs de E34 tussen complex Vrasene en complex Tromp-Stekene. Er bevindt zich daar een zogenaamde onmogelijke bocht. Het lijkt hem beter dat de parallelweg de lokale weg kan zijn, en de E34 de bovenlokale weg. Hij vreest dat er alleen een afrit komt aan de kant van Vrasene en dat de onmogelijke bocht behouden zal blijven.

De getoonde kaart over het Routeplan 2030 (slide 17) eindigt links bij Beveren. Dat houdt wellicht verband met de grenzen van de vervoerregio Antwerpen. Hij vraagt om voor de modal split ruimer te kijken omdat de verkeerscongestie zich ook verderop ten westen van Beveren situeert.

Tot slot vraagt Koen Daniëls aan de minister om de Oosterweelwerken en de werken aan de oostelijke tangent Sint-Niklaas maximaal op mekaar af te stemmen. Zo kan de dubbele kamstructuur het verkeer zo goed mogelijk uit het gebied draineren wanneer de verdere werken plaatshebben op de E34.

## 2. Tussenkomst van Imade Annouri

Voor *Imade Annouri* ligt de sterkte van het Toekomstverbond in het steunen op twee volwaardige pijlers. Het gaat om een compromis tussen mobiliteit en wegen, en een leefbare en aangename stad. Hij merkt dat er veel duidelijkheid wordt gegeven over de financiële kant, maar dat blijkt minder het geval te zijn voor de leefbaarheidsprojecten. Dat moet men voorkomen. Beide pijlers moeten even stevig zijn.

Een van de Scheldekruisingen zal tolvrij zijn. Heeft Lantis al bestudeerd wat de gedragseffecten hiervan zullen zijn? Men vreest voor een aanzuigeffect en files.

Luc Hellemans stelde dat met de tolheffingen het Oosterweelproject twee keer zou kunnen terugverdiend worden. Maar de modaliteiten van die heffing zijn niet bekend. Ook het Rekenhof schrijft in zijn verslag dat het om die reden die stelling niet kan beoordelen.

Ter hoogte van het afgebroken viaduct in Merksem komt een tijdelijke ring tot 2028. Dat zal vanzelfsprekend een impact hebben op de buurt. Omwonenden zijn daarom wellicht geïnteresseerd in gedetailleerde plannen over bijvoorbeeld de plaats van betoncentrales en breekinstallaties, de afstand tot de woningen enzovoort. Zo zijn er veel zones in de buurt (Luchtbal, Dam enzovoort). Wanneer is die informatie beschikbaar? Imade Annouri pleit ervoor om ook de inwoners erbij te betrekken.

Het rapport vermeldt dat een beroep werd aangekondigd tegen het besluit Tunnelveiligheid bij de Raad van State maar dat het nog niet betekend werd vanuit de griffie. Tot op heden heeft de spreker geen inzicht in de tunnelveiligheidsstudie. Hij vraagt aan de minister wat de voornaamste conclusies ervan zijn. Welke gevolgen heeft die studie op de overkappingsprojecten? Kan de minister die studie openbaar maken of inzicht geven?

De burgerbewegingen verwachten dat de Vlaamse Regering de zogenaamde reserveprojecten meteen bij de heraanleg van de noordelijke ring volledig mee overkapt en oplossingen zoekt voor de luchtvervuiling en geluidsoverlast door de resterende gaten. Ze vragen dat te onderzoeken en eind 2021 hierover uitsluitsel te geven. Steunt de minister die vraag van de burgerbewegingen?

De spreker maakt zich zorgen over de leefbaarheidsprojecten. Hiervoor is 1,25 miljard euro nodig maar de inbreng van het Havenbedrijf zou gebruikt worden voor de Royerssluis. Er zou in totaal 1,6 miljard euro nodig zijn. Kan de minister garanderen dat de leefbaarheidsprojecten uitgevoerd zullen worden?

Hoe zal de minister ervoor zorgen dat er voldoende middelen zitten in het overkappingsfonds en dat het op een transparante manier wordt gemonitord?

De SERV vraagt aan de Vlaamse Regering om duidelijk te maken welke engagementen ze tijdens de huidige legislatuur voor het Oosterweelproject zal aangaan. Hij vraagt tevens of er tijdens deze legislatuur zal beslist worden over de overkapping van de ring en tot welke financiële engagementen dit leidt voor de Vlaamse begroting. Wat is het antwoord van de minister op die vragen van de SERV?

Het Rekenhof vraagt om voor alle hoofddelen van het Toekomstverbond een taakstellend budget op te maken met een enveloppe per jaar die past in een genormeerd langetermijnbegrotingstraject van de Vlaamse Gemeenschap. Zal de minister hier werk van maken?

Groen is een bondgenoot als het gaat om de modal shift. De Vlaamse Regering redeneert echter vanuit een budgetneutrale logica. Dat betekent dat men moet schrappen in het aanbod van openbaar vervoer om elders een nieuw aanbod uit te werken. Zo haalt men het draagvlak onderuit dat nodig is om het openbaar vervoer succesvol in te zetten voor de modal shift. Hij verwijst naar de schrapping van tram 4 en bus 33. Het gevolg is dat er geen rechtstreekse verbinding meer zal zijn tussen Hoboken en Borgerhout. Wat denkt Filip Boelaert hiervan, en van de opmerking van het Rekenhof dat er te weinig middelen zijn voor het openbaar vervoer en de modal shift?

Imade Annouri is vragende partij voor een goede jaarlijkse rapportering over hoe de tolfinanciering zal werken. Het Rekenhof zegt dat de opvolging momenteel onduidelijk is. Welke concrete voorstellen heeft het Rekenhof zodat het Vlaams Parlement dit kan controleren en opvolgen?

## 3. Tussenkomst van Orry Van de Wauwer

*Orry Van de Wauwer* leest in het rapport dat ondanks de vele Oosterweelwerken de doorwaadbaarheid van de werven voor fietsers wordt gegarandeerd. Hoe zal dit gebeuren? Dat is belangrijk om nu al een verandering in het mobiliteitsgedrag te realiseren met het oog op de modal shift.

Duidelijke communicatie bij de uitvoering van de volgende werven is belangrijk voor het behoud van het draagvlak. Omdat werven in buurten liggen waar digitale armoede bestaat, onderstreept hij het belang van een fysiek informatiepunt in de vorm van een permanentie op een bepaalde locatie. Daarnaast zouden medewerkers informatie kunnen verstrekken op markten, districtshuizen enzovoort. Hij vraagt Lantis om dit ter harte te nemen.

Hij vraagt aan Lantis om tijdens de werken de leefbaarheid in de buurten van Het Schijn in de gaten te houden en het gesprek met de inwoners en het Schijnverbond aan te gaan.

Wat niet terug te vinden is in het voortgangsrapport, is dat de financiële bijdrage van het Havenbedrijf voor de leefbaarheidsprojecten zal ingezet worden voor de renovatie van de Royerssluis. Een betere Royerssluis is positief voor de modal shift want betekent meer binnenvaart en minder vrachtwagens op de weg. Maar het gaat in tegen de afspraak. Het Rekenhof merkte op dat het voor de Vlaamse belastingbetaler geen verschil maakt, maar het is wel belangrijk dat alle leefbaarheidsprojecten worden uitgevoerd. Dat lijkt de spreker nog moeilijk haalbaar met het beperkte budget dat er nog maar is. Als men van de 1,25 miljard euro de 142,8 miljoen euro voor de Royerssluis en de 915 miljoen euro voor ringpark West en de onderbouw voor de noordelijke ringparken aftrekt, rest nog ongeveer 192 miljoen euro voor de resterende leefbaarheidsprojecten. Voor de bovenbouw van de noordelijke ringparken is zelfs nog 93 miljoen euro extra nodig. Het is cruciaal dat alle leefbaarheidsprojecten kunnen worden uitgevoerd. Er zou een werkbank Financiering worden opgestart voor de afstemming van het budgettaire kader. Hij verwelkomt die beslissing.

Orry Van de Wauwer plaats veel vraagtekens bij de fietsersbrug over de Schelde. Hij maakte dat al duidelijk in de plenaire vergadering (*Actuele vragen* Vl.Parl. 2020-21, nr. 179). Het project is ondertussen uit zijn voegen gebarsten en dat hypothekeert de andere leefbaarheidsprojecten. Oorspronkelijk ging het om 49 miljoen

euro, nu is er sprake van ongeveer 200 miljoen euro en meer. Tegelijk worden er vraagtekens geplaatst bij de grote nautische impact en de beperkte functionaliteit voor fietsers en voetgangers. Is het niet beter om dit project on hold te zetten zolang niet duidelijk is wat de impact is op de andere leefbaarheidsprojecten?

In verband met de modal shift moedigt hij de extra engagementen aan voor de realisatie ervan. Het is echter moeilijk om de financiële inspanningen hiervoor op te volgen. Orry Van de Wauwer vraagt veel informatie op via schriftelijke vragen over alle relevantie investeringen via het GIP, waaruit blijkt dat er veel investeringen en onderhoud op een ad-hocbasis gebeuren. Het Rekenhof beaamt dat in zijn verslag. Hij vraagt aan de minister om die investeringen in het kader van de modal shift beter te kunnen opvolgen in een financieel overzicht.

De opdracht voor exploitatie van de park-and-rides van Luchtbal en Merksem is in de markt gezet. De concrete modaliteiten blijven een grote bezorgdheid voor de buurtbewoners en de lokale overheden. Het gaat dan over onder meer de vervoersstromen en de tarifering. Kan de minister hierover meer informatie bezorgen?

De spreker maakt zich zorgen over het terugverdienmodel van Lantis. Er is nog een schuld van 486,4 miljoen euro die dateert van vóór het Toekomstverbond. Dat bedrag zal worden terugbetaald met de tolinkomsten van de Liefkenshoek- en de Oosterweeltunnel. Eens de werken zijn afgerond moet volgens het financiële model 4,5 miljard euro worden terugverdiend. Dat acht hij niet mogelijk als er ook een tolvrije Scheldekruising zal zijn. Hij vreest dat als de Kennedytunnel gratis blijft, het verkeer vooral van die tunnel zal gebruikmaken, met veel files tot gevolg. Is er onderzocht wat de impact ervan zal zijn? Wat is de impact op het terugverdienmodel volgens Lantis en het Rekenhof? 4,5 miljard euro terugbetalen op 35 jaar betekent 128 miljoen euro jaarlijks. In 2017 bedroegen de tolinkomsten van de Liefkenshoektunnel 62,7 miljoen euro. Voor 2021 worden de tolinkomsten op geraamd op 36,9 miljoen euro, wat heel wat minder is. Naast het terugbetalen van de lening, zijn er ook nog de kosten voor onderhoud en de eigen werking die worden betaald tijdens de exploitatiefase.

12 miljoen euro van de zogenaamde relancebudgetten wordt geïnvesteerd in fietspaden in het brede projectgebied. Dat apprecieert hij. Zijn er nog andere relancebudgetten die ingezet kunnen worden voor het Toekomstverbond? Hij denkt bijvoorbeeld aan de renovatie van de Royerssluis zodat het budget van het Havenbedrijf toch kan gaan naar de leefbaarheidsprojecten.

De aanbeveling van het Rekenhof om voor alle hoofdonderdelen van het Toekomstverbond een apart taakstellend budget vast te leggen, kan de financiering en overzichtelijkheid van het project alleen maar ten goede komen. Zal dat aan bod komen bij de besprekingen van de werkbank Financiering?

Zal de minister de aanbeveling van het Rekenhof ter harte nemen om het GIP een oriënterend karakter te geven zodat toekomstige investeringen beter kunnen worden opgevolgd? En zal het Departement MOW de aanbeveling volgen om te zorgen voor een transparante opvolging van de aangewende middelen van het overkappingsfonds?

Tot slot vermeldt de spreker de uitspraak van de schepen Kennis van de stad Antwerpen dat de stedelijke financiering van de projecten stedelijke materie zijn en door de stadsdiensten zullen worden opgevolgd. Het zou goed zijn dat er financieel overzicht is van alle investeringen, waarbij ook die stedelijke investeringen worden opgenomen. Is het mogelijk om een volledige financiële beoordeling hiervan te maken?

## 4. Tussenkomst van Jos D'Haese

*Jos D'Haese* wijst op het persbericht van Ringland waarin eraan wordt herinnerd dat het afgesloten Toekomstverbond voorziet in een overkapping van de volledige ring tegen 2037. Hij ondersteunt die vraag. Hij vraagt om de reserveprojecten voor de noordelijke ring mee te nemen en te zorgen voor oplossingen voor de gaten in de overkapping. Voor de zuidelijke ring zou de overkapping meteen mee worden uitgevoerd. Het is beter om dat meteen te doen, veeleer dan opnieuw alles open te gooien voor de realisatie van de overkapping als de werken klaar zijn. De factuur zal ook veel hoger uitvallen door in twee fases te werken. Ook zal de timing krap zijn tussen 2030 en 2037. Is de minister bereid om dat te bekijken?

Net zoals bij de vorige voortgangsrapportage is er nog geen timing, noch een financiering voor de oostelijke verbinding van het haventracé met de A102. Dat tracé is echter essentieel om de druk van het noordoostelijke deel van de ring af te halen om de leefbaarheidsprojecten en de overkapping mogelijk te maken. Kan dat versneld worden uitgevoerd?

Het valt de spreker op dat bij de minderhindermaatregelen in de presentaties en de voortgangsrapportage niet wordt gesproken over het openbaar vervoer, behalve voor de park-and-rides. Die laatste blijven bovendien betalend, wat het effect zal ondergraven. Alle of bijna alle partijen bleken tijdens de vorige voortgangsrapportage vragende partij om ze gratis te maken. Dat zou niet mogelijk zijn door een probleem met de recupereerbaarheid van de btw. Voor de belastingbetaler maakt dat echter geen verschil, maar het heeft wel serieuze gevolgen voor de mobiliteit. Een combiticket (parkeren en openbaar vervoer) zou ook niet mogelijk zijn. Werd hierin al vooruitgang geboekt? De maatregelen voor het openbaar vervoer zijn onvoldoende voor de werken van de eeuw. Hij vergelijkt het met de heraanleg van de ring in 2004-2005 toen 22 miljoen euro werd geïnvesteerd in minderhindermaatregelen met snelbussen, een vrije busbaan op de autosnelweg, 130 extra harmonicabussen, 10 extra hermelijntrams enzovoort. Toen heeft De Lijn meer dan een kwart extra reizigers aangetrokken. Hij mist nu een dergelijke ambitie. Wat is de visie van minister Peeters en Filip Boelaert hierop?

Hij doet een constructief voorstel voor de onderbreking van de Scheldelaan op Rechteroever. De PVDA stelt voor om het succesvolle concept van de waterbus te herhalen op de dokken. Is dat een optie?

Ook op langere termijn ontbreekt het volgens Jos D'Haese aan ambitie voor een omslag naar meer openbaar vervoer. Er zijn het OV-plan voor 2022 en de vage ontwerpplannen voor 2030, maar de financiering blijft vaag. Zal men blijven werken binnen een budgetneutraal kader? Het is goed dat er wordt geïnvesteerd in multimodale hubs maar als er niet meer verbindingen met een hogere frequentie en kwalitatieve aansluitingen komen, dan is dat een maat voor niets. Aan welk budget denkt de minister voor de exploitatie om dat te bereiken?

Terzijde merkt hij op dat het GIP middelen bevat om de PCC-trams nog langer mee te laten gaan. Dergelijke trams horen eigenlijk thuis in een museum. Dat is geen toekomstgerichte visie op openbaar vervoer.

De werken op Linkeroever verlopen efficiënt. Er wordt ook 's avonds en in het weekend doorgewerkt. Zal dat ook het geval zijn op Rechteroever waar de werken vlak bij woonwijken plaatshebben?

De tijdelijke ring aan het af te breken viaduct in Merksem ligt niet zozeer dicht bij het Sportpaleis maar wel bij de woonwijken. De stad Antwerpen heeft gevraagd om de geluidsschermen van 4 meter nog hoger te maken. Waarom is Lantis daar niet op ingegaan? Welke inspraak hebben de bewoners om de leefbaarheid te

vrijwaren? Digitale bewonersvergaderingen zijn een goede eerste stap maar bereiken niet alle inwoners.

Net zoals andere sprekers is Jos D'Haese erg bezorgd over de leefbaarheidsprojecten. De fietsbrug over de Schelde is opgenomen in het budget maar dat was daar oorspronkelijk niet op voorzien. Zullen alle leefbaarheidsprojecten nog uitgevoerd kunnen worden?

Hij begrijpt niet hoe middelen die vastgelegd waren voor de leefbaarheidsprojecten plotseling geheroriënteerd worden naar de Royerssluis. Hoe wordt dat opgevangen binnen het geplande budget van 1,25 miljard euro?

In zijn aanbevelingen stelt het Rekenhof dat het ambitieniveau zal afgestemd moeten worden op de beschikbare middelen. Die zijn echter geïmpacteerd door de coronacrisis. Hij begrijpt de redenering maar hij roept op om de gezondheidscrisis door het coronavirus niet te laten uitmonden in een blijvende gezondheidscrisis door luchtvervuiling en lawaaioverlast in Antwerpen. Staat de minister hierachter?

Aan Lantis en Filip Boelaert vraagt hij ten slotte waar de tolinkomsten naartoe gaan eens alles is terugverdiend? Als men twee keer de investering kan terugverdienen met tolheffingen, dan is het niet moeilijk om het budget te vinden voor een volledige overkapping van de ring.

## 5. Tussenkomst van Wim Verheyden

*Wim Verheyden* vraagt aan Luc Hellemans hoe men de tijdelijke ring tussen het Sportpaleis en de huidige ring kan krijgen. Wat zijn de gevolgen voor de omliggende wijken? Worden de districtsbesturen op de hoogte gebracht zodat er afstemming is op de lokale wegen? Blijven de Vaartkaai in Merksem en het Straatsburgdok Noordkaai volledig toegankelijk? Wat is de timing in het geval van werken? Zijn er nog andere werken gepland op lokale wegen en zijn hiervoor budgetten? Wie financiert ze: Lantis, de stad Antwerpen of MOW?

Naar wie gaat de communicatie: bewoners, districtsraden?

De minderhindermaatregelen zoals de tijdelijke ring aan het Sportpaleis, zullen zelf ook hinder veroorzaken. Is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd om na te gaan of die maatregelen het juiste effect zullen hebben?

Voor de park-and-rides moeten de exploitanten nog geselecteerd worden. Hun succes zal afhangen van de prijs. Overweegt de Vlaamse Regering een tegemoetkoming voor de automobilisten tijdens de werken?

De risico's vreemd aan het project worden geschat op 235 miljoen euro. Er zijn al risico's opgetreden voor 75 miljoen euro. Er werd al 50 miljoen euro aan kredieten voor uitgetrokken. Samen gaat het om 125 miljoen euro en het project is nog maar net gestart. Is het geraamde budget dan geen onderschatting?

Er werd via een minicompetitie voor het ringpark Groene Vesten een ontwerpteam aangesteld. Aan welke voorwaarden moet zo'n minicompetitie voldoen? Waarom gebruikt men die werkwijze?

Over de fietsbrug over de Schelde was er al heel wat discussie. Het hoogfrequente veer voldoet blijkbaar niet. Er zal nog verder onderzoek volgen. De loodsen maken een enorm voorbehoud bij die brug. De brug zou in totaal 28,5 dagen per jaar gesloten zijn voor fietsers. Hoe kan men op die manier de modal shift tegen 2030 realiseren? Dat zal niet aanzetten tot fietsgebruik. Het lijkt eerder een prestigeproject. De kostprijs van een veer bedraagt een vierde van die brug, is altijd ter

beschikking en geeft zekerheid voor het scheepsverkeer en de veiligheid. Zijn er voldoende alternatieven onderzocht?

Welke concrete maatregelen zal men nemen voor de filestaartbeveiliging? Hij verwijst naar de ernstige ongevallen die al plaatshadden op de E17.

De NEC4-contracten kwamen al ter sprake bij de vorige voortgangsrapportage. Het model moet aangepast worden aan de federale en regionale regelgeving. Er moet ook rekening worden gehouden met de regelgeving over overheidsopdrachten. Hij hoopt dat het niet zal leiden tot juridische onduidelijkheden of gestegen prijzen.

Het Rekenhof vreest dat de risico's categorie 4 niet voldoende gefinancierd zijn. Kan men dat weerleggen?

De cijfers van het terugbetalingsmodel lijken volgens Wim Verheyden op drijfzand gebouwd. De voortgangsrapportage gaat niet in op de afspraak tussen Lantis en het Vlaamse Gewest om 3,6 miljard euro te prefinancieren in afwachting van de tolinkomsten. Hij concludeert dat het onduidelijkheid troef is.

De budgettaire meerkost van de fietsbrug over de Schelde moet ook ondervangen worden door het budget van de leefbaarheidsprojecten van 1,25 miljard euro. Het is niet duidelijk hoe dat zal gebeuren en wat de impact is op andere leefbaarheidsprojecten. Waarom werden de andere varianten nauwelijks onderzocht en koos men toch voor de fietsbrug?

Alle projecten van het haventracé zitten nog in de onderzoeksfase. Van een concrete planning is geen sprake. De spreker vraagt meer duidelijkheid over de financiering.

Vervolgens somt de spreker de vier aandachtspunten op uit het rapport van het Rekenhof (*Parl.St.* Vl.Parl. 2020-21, nr. 66/6, p. 27). Een belangrijk deel van de uitgaven voor modal shift is nog niet ingepast in het GIP en in de meerjarenraming. Zal het Departement MOW zorgen voor een transparante opvolging van de aangewende middelen voor het overkappingsfonds? Aan de minister vraagt hij verder of het GIP op korte termijn zal worden uitgebreid naar een geïntegreerd en oriënterend investeringsprogramma voor vijf jaar voor het hele beleidsdomein MOW, zoals werd aanbevolen door het Rekenhof.

## 6. Tussenkomst van Hannes Anaf

*Hannes Anaf* is tevreden dat het Rekenhof opnieuw betrokken wordt bij de voortgangsrapportages. Ze tonen door de volgehouden inspanningen van alle betrokkenen (burgerbewegingen, Lantis, intendant enzovoort) aan dat er belangrijke stappen voorwaarts worden gezet. De werken op Linkeroever zijn bezig, op Rechteroever starten ze weldra en ontwerpteams tekenen voort aan de leefbaarheidsprojecten.

Hij maakt zich echter zorgen over de leefbaarheidsprojecten. De burgerbewegingen vragen om de drie reserveprojecten op te nemen in de gewijzigde omgevingsvergunningsaanvraag en om de missing links in de overkapping dicht te maken. Hij dacht dat aan Lantis de opdracht werd gegeven om te onderzoeken hoeveel tijd en geld er kan worden bespaard door alles in een keer uit te voeren. Klopt dat? Tegen wanneer verwacht men hiervan resultaat?

Het beeld dat de spreker al had, namelijk dat er nog een serieuze tand bij moet worden gestoken voor de modal shift, wordt in de voortgangsrapportage bevestigd. Als die niet wordt gerealiseerd, zal er veel geïnvesteerd zijn maar zullen de files alleen maar langer worden. Er gebeuren inspanningen door Lantis om de hinder in

de omgeving van de werven te verzachten maar er zal voor het openbaar vervoer veel meer nodig zijn. Hij mist dat in de voortgangsrapportage. Bij de heraanleg van de Antwerpse ring in 2004 waren er heel veel minderhindermaatregelen en stond een versterking van het bus- en tramaanbod centraal. Dat is nu niet het geval. Hij verwijst naar de vele snelbussen, extra harmonicabussen en hermelijntrams enzovoort. De toenmalige socialistische minister voor Mobiliteit geloofde wel in het openbaar vervoer en de hinder werd beperkt. Bij de huidige Vlaamse Regering lijkt het besef er niet te zijn dat men het openbaar vervoer nodig zal hebben.

Het OV-plan 2022 zou invulling moeten geven aan het kern- en aanvullend net. Maar het is een budgetneutrale oefening. Maar dat klopt zelfs niet, want in het exploitatiebudget van De Lijn werd de voorbije jaren gesneden. Volgens het advies van de Antwerpse vervoerregioraad is het binnen een budgetneutrale context niet mogelijk om tegemoet te komen aan alle vervoersnoden. Er is nood aan bijkomend rollend materieel en uitbreiding van de netcapaciteit. Voor een modal shift 50/50 is dus extra financiering nodig. Het Routeplan 2030 klinkt mooi maar er zijn geen concrete budgetten en timings.

Voor de oostelijke verbinding van het haventracé startte de Vlaamse Regering een complex project op, maar de realisatie is voor de lange termijn en is weinig concreet. Men zal echter nu actie moeten ondernemen indien men niet wil dat een halve provincie dichtslibt. De Vlaamse Regering kan een aantal zaken nu al aanpakken zoals de cruciale overstappunten, slimme verkeerslichtenbeïnvloeding, een oplossing voor tram 7, de ingebruikname van de premetrotunnel enzovoort. Er zijn genoeg plannen, alleen ontbreken de budgetten. Het Rekenhof wijst er in zijn rapport op dat voor in totaal meer dan 100 miljoen euro voor de minimaal noodzakelijke en in het Toekomstverbond afgesproken investeringen, niet werd gevonden. Hannes Anaf maakt zich hierover ernstige zorgen. Er moeten grote stappen vooruit worden gezet voor het openbaar vervoer in het kader van de minderhindermaatregelen en de modal shift. Zal de minister extra budgetten vrijmaken? Men kan niet verwachten dat er tijdens de werf van de eeuw extra aanbod komt in een budgetneutrale context. Hoe zal de minister dat aanpakken?

Ook de NMBS kan hierin een rol spelen. Wat denkt de minister van de idee om de NMBS structureel op te nemen in het Toekomstverbond?

## 7. Tussenkomst van Annick De Ridder

*Annick De Ridder* zegt dat de N-VA-fractie tevreden is met de stappen die worden vooruitgezet. Ze vermeldt de werken op Linkeroever en de verdere concretisering van het haventracé.

De leefbaarheidsprojecten zijn zeer belangrijk, zowel voor de verkeersafwikkeling als voor de leefbaarheid. Het Rekenhof wijst op een potentiële budgetoverschrijding. Aan de intendant werd echter gevraagd te waken over de kostenefficiëntie.

Persoonlijk vindt de spreker de wandel- en fietsbrug over de Schelde een goede zaak. De nautische problemen zullen opgelost worden. Via een app zal men kunnen bekendmaken wanneer de brug niet toegankelijk is.

Het moet Annick De Ridder van het hart dat af en toe de modal shift in documenten en presentaties erg rooskleurig wordt voorgesteld. Ze maakt zich hierover een beetje zorgen, net zoals over de minderhindermaatregelen tijdens de werken. Soms wordt gedaan alsof de 50/50 al gerealiseerd is, maar dat is alleen het geval in de stad zelf. In 2024 zal het viaduct aan het Sportpaleis worden afgebroken. Dat is een verkeersknooppunt voor veel Vlamingen. Er zal dan versneld moeten worden ingezet op maatregelen om op korte termijn de impact ervan op te vangen. Er werd door andere sprekers al verwezen naar de genomen maatregelen in 2004.

Als men niet adequaat zal reageren, zal de economische schade niet te overzien zijn, waarschuwt Annick De Ridder. Ze kan niet beoordelen of de huidige maatregelen zullen volstaan.

Ze sluit zich aan bij de suggestie van het Rekenhof om het GIP op korte termijn uit te breiden naar een geïntegreerd en oriënterend investeringsprogramma voor vijf jaar voor het hele beleidsdomein MOW. Dat is ook gepland. Er zitten al veel investeringen in het GIP maar het is een aandachtspunt voor de minister.

Over de NMBS hoort zij hoopgevende signalen dat de federale regering zich ervan bewust is dat er ingezet moet worden op extra investeringen door Infrabel. Ze juicht dat toe, ook als havenschepen. Ze vraagt om verder overleg te voeren over het goederen- en personenvervoer, het voorstadsnet enzovoort. Ze vraagt aan de minister of er ondertussen al verdere stappen werden gezet.

### 8. Tussenkomst van Maarten De Veuster

*Maarten De Veuster* beaamt dat Infrabel een belangrijke partner is. De startvergadering van het complex project Oostelijke Verbinding voor het haventracé had plaats op 24 februari. Op de vergadering waren er wel voorstanders om het traject zo snel mogelijk aan te leggen zoals Jos D'Haese vraagt, maar hij telde net zoveel aanwezigen die de vraag stelden of kosten opwegen tegen de baten. Ook Infrabel was aanwezig en uit de startnota bleek dat de vergunning die Infrabel aanvroeg voor het vertakkingscomplex Oude Landen een voorafname zou kunnen zijn op het traject van de A102 en de tweede spoorontsluiting. Is er overleg met Infrabel en de NMBS?

De spreker is blij met de park-and-rides maar hij vraagt om de combiticketformule te bekijken. Dat is belangrijk voor de mobiliteit in de noordoostelijke regio.

## III. Antwoorden van de sprekers

### 1. Antwoorden van Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat de projecten van het Toekomstverbond financieel en budgettair gezien in twee delen gesplitst kunnen worden. Er zijn de twee projecten met een taakstellend budget, Oosterweel en de leefbaarheidsprojecten, en twee projecten zonder taakstellend budget, het haventracé en het Routeplan 2030, omdat die nog verder uitgewerkt moeten worden. Eenmaal in de uitvoeringsfase worden er het best voor die projecten taakstellende budgetten vastgelegd met een enveloppe die past in een begrotingstraject van de Vlaamse overheid op lange termijn.

Dat wil niet zeggen dat men heeft stilgezeten. Voor het haventracé is de startbeslissing genomen. De minister noteerde heel wat bekommernissen. Voor het Routeplan 2030 wordt er iets minder dan 300 miljoen euro ter beschikking gesteld, gespreid over enkele jaren, tot 2024. Dat budget zit bij diverse entiteiten van het Departement MOW. Wat het haventracé betreft, werd samen met de burgerbewegingen beslist om een werkbank Financiering op te starten. Die zal de volgende twee jaar nagaan hoe de meerkost van het haventracé en de overkappingswerken gefinancierd zal worden. De budgetten voor de overkapping en het haventracé overstijgen de reguliere budgetten van het Departement MOW in veelvoud, dus de minister hoopt dat de werkbank Financiering meer duidelijkheid kan brengen.

Het financiële model van Lantis blijkt een robuust model te zijn. Het taakstellend budget bedraagt 3,691 miljard euro. Indien men daar de 700 miljoen euro voor de onderbouwwerken van de leefbaarheidsprojecten bijtelt komt men uit op 4,391

miljard euro. Een belangrijk deel hiervan is vastgelegd in de begroting 2021. Een bijkomend deel zal in de begroting 2022 worden vastgelegd.

Gelet op de grote budgettaire uitdagingen zal de minister ze in de toekomst continu blijven opvolgen.

Voor de leefbaarheidsprojecten is een taakstellend budget bepaald van 1,25 miljard euro, waarvan 250 miljoen euro ten laste is van de stad en het Havenbedrijf. Er werd opgemerkt dat het budget niet meer zou volstaan door de beslissing over de fietsbrug over de Schelde. Het taakstellend budget is echter onderhevig aan de evolutie van de bouwkosten met een maximum van 2 procent. De SSK-methode wordt toegepast om te voorkomen dat men later voor onaangename verrassingen komt te staan. Men gaan ervan uit dat er de volgende jaren nog fluctuaties zullen zijn in bepaalde ramingen. Het taakstellend budget van 1,25 miljard euro moet echter gerespecteerd worden door toepassing van nieuwe technieken, het zoeken naar efficiëntiewinsten en het maximaal op elkaar afstemmen van werken.

Het Rekenhof verwijst terecht naar de budgettaire gevolgen van de coronacrisis. De minister bevestigt de enorme financiële impact voor de Vlaamse overheid. De Vlaamse Regering heeft voor extra investeringen gekozen om de crisis te boven te komen. Zo kan de economie sneller aantrekken. Belangrijk is hierbij dat het gaat om eenmalige uitgaven die zeker effect hebben op lange termijn. Ze verwijst naar wat ze eerder al in de commissie heeft toegelicht over het Vlaams relanceplan met investeringen in onder meer fietsinfrastructuur. Daarnaast zijn er investeringen nodig voor een betere luchtkwaliteit, zoals het geval is met de leefbaarheidsprojecten en de overkappingen.

Er werden vragen gesteld over de toltarieven. Op dat ogenblik werd erover nog niets beslist. Twee elementen zijn belangrijk: de prijs en het aantal gebruikers. Voor het vrachtverkeer blijven alle tunnels betalend. Voor personenvervoer zal één tunnel gratis blijven. De minister hoopt ten laatste in 2027 duidelijkheid te hebben over de toltarieven en in welke mate die sturend kunnen worden gemaakt.

De bekommernis om de werken zo veel mogelijk op elkaar af te stemmen, zal de minister meenemen. Ze is er zich van bewust dat eender welk werk dat men uitvoert, invloed heeft op bijkomende drukte. De administratie en het Vlaams Verkeerscentrum zijn hier volop op gefocust.

In een procedure tegen de omgevingsvergunning voor Oosterweel is verwezen naar de tunnelveiligheidsstudie. De minister vindt het delicaat om die nu openbaar te maken. Er is ook een juridisch advies in opmaak. Ze zal nagaan in hoeverre het een openbaar document is.

Als antwoord op de vraag van de burgerbewegingen voor een overkapping van de noordelijke ring werd een bedrag van 500.000 euro uitgetrokken voor een bijkomende studie erover.

Aan de leefbaarheid wordt al deels tegemoetgekomen. Er is geen sprake van om leefbaarheidsprojecten te schrappen door een mogelijke budgetoverschrijding. De minister garandeert dat de leefbaarheidsprojecten zoals ingeschreven in het Toekomstverbond, worden uitgevoerd.

Er is vastgelegd dat tot 2025 de middelen uit het overkappingsfonds jaarlijks worden gereserveerd voor de leefbaarheidsprojecten.

De werken aan de Royerssluis worden geraamd op 142,8 miljoen euro. Van de 1,25 miljard die vastgelegd zijn voor de leefbaarheidsprojecten, engageert de stad Antwerpen zich voor 107,5 miljoen euro. Door het maatschappelijke doel ligt dat

voor het Havenbedrijf moeilijker. Daarom zal het de 142,8 miljoen euro voor de Royerssluis ten laste nemen. Het gevolg is dat de Vlaamse overheid dat bedrag niet hoeft te betalen en het kan besteden aan de leefbaarheidsprojecten.

De fietsbrug over de Schelde werd initieel geraamd op 49 miljoen euro. Momenteel wordt de CAPEX geraamd op 221 miljoen euro. Er werden heel wat uitgebreide studies gemaakt waarbij tunnel- en brugvarianten werden afgewogen ten opzichte van elkaar. De veervariant werd onmiddellijk door de stad Antwerpen afgeschreven en werd niet langer in overweging genomen. De voorkeur ging uit naar de huidige brugvariant. Er moeten nog aanvullende studies gebeuren en een projectdefinitie worden opgesteld. Daarbij zal rekening worden gehouden met de diverse bekommernissen zoals over de nautische aspecten van de loodsen. De specifieke middelen voor die brug moeten verrekend worden en het vervolgtraject zal nauw opgevolgd worden.

Meerdere commissieleden merkten op dat voor de modal shift te weinig wordt ingezet op het openbaar vervoer. De minister wil dat ontkrachten. Voor het Routeplan 2030 werd al ongeveer 300 miljoen euro extra uitgetrokken. Voor het GIP 2021 is er 70 miljoen euro extra uitgetrokken voor de levering van trams voor de versterking van het openbaar vervoer. De minister spreekt ook nog over een extra bedrag van 49 miljoen euro in 2021. Daarnaast zijn er infrastructuurwerken voorzien. Verder verwijst de minister naar het OV-plan met het kernnet en aanvullend net dat werd opgesteld door de vervoerregioraad. Ook voor het vervoer op maat werden al extra middelen toegekend en er is de waterbus. Net zoals voor alle andere vervoerregio's geldt dat de middelen altijd te beperkt zullen zijn in vergelijking met de ambities. Andere extra middelen voor de modal shift zijn de 19 miljoen euro voor fietsinfrastructuur en 35 miljoen euro voor het goederenvervoer met het wachtdok voor de binnenvaart in Zandvliet.

Ook de park-and-rides maken onderdeel uit van de modal shift. De tariefzetting moet nog verder worden uitgewerkt. Uiteraard moeten ze attractieve prijzen hanteren zodat ze gebruikt worden. De minister zal daarover waken.

Er is de oproep van Ringland om de overkapping nu al te regelen bij de uitvoering van de werken. De minister herhaalt dat 500.000 euro werd vrijgemaakt om dat verder te bestuderen. Daarnaast is er de werkbank Financiering.

Voor De Lijn is er in 2021 een budget van 317 miljoen euro, waarvan 268 miljoen aan investeringen. De resterende middelen zijn onder meer voor beschikbaarheidsvergoedingen. Zo'n bedrag werd de voorbije jaren niet geïnvesteerd. Ook de vergroening van de vloot en het emissievrij rijden in de stadskernen hebben een enorm financieel kostenplaatje. Er wordt nagegaan hoe bijkomende investeringen gefinancierd kunnen worden. Aan De Lijn is de opdracht gegeven voor het opzetten van pps-projecten.

Een veertigtal trams werd besteld in 2019 en 2020, en zullen worden geleverd vanaf het derde kwartaal van 2022. In 2021 worden er ook nog nieuwe trams besteld. De minister wijst erop dat tussen bestelling en levering een zekere tijd zit.

Verder herinnert ze eraan dat De Lijn heeft gesteld dat met de nieuwe OV-plannen er een groei van het reizigerspotentieel is met gemiddeld 7 procent in Vlaanderen. Voor de vervoerregio Antwerpen gaat het om 7,2 procent. De minister weet dat niet iedereen tevreden is met de voorliggende OV-plannen maar hiervoor wacht de minister op meer informatie van De Lijn.

Wat de startnota Oude Landen betreft, zegt minister Lydia Peeters dat er om de twee maanden overleg is met de federale en andere mobiliteitsministers. Ze zal de bekommernissen overmaken.

In verband met de risico's categorie 4 zegt de minister dat men het risico van de PFOS-vervuiling bij het sluiten van het Toekomstverbond misschien niet voor ogen had. De middelen hiervoor zijn ondertussen opgenomen in het budget 2021. Men wil de risico's zo veel mogelijk in kaart brengen, samen met Lantis, en verder opvolgen.

## 2. Antwoorden van Luc Hellemans

*Luc Hellemans* noteerde heel wat vragen over de tol. Volgens hem is er een groot verschil tussen verkeerssturing en een tolmodel. Een financieel model moet uitgaan van een conservatief scenario. Het huidige tolmodel gaat ervan uit dat alle tunnels betold zijn voor vrachtwagens en in twee tunnels voor personenwagens. Het is logisch dat wanneer een tunnel tolvrij is, er meer wagens door zullen rijden. Er is een dus een lekverlies. Als men dat berekent, komt men aan het minimum aan tolheffing voor dat model. Dat vermenigvuldigt men met een gemiddeld tarief. Dat tarief is bepaald op basis van het tarief van de Liefkenshoektunnel en tarieven die gangbaar zijn in de buurlanden. Het is gebenchmarkt en is eerder aan de lage kant. Zo komt men tot de tolbasis waaruit men kan opmaken of het financieel haalbaar is. Daaruit blijkt dat men met dergelijke minimuminkomsten altijd save zit.

Andere vragen gingen over de communicatie. Op dat ogenblik is men in een andere fase van de Oosterweelverbinding gekomen. Er wordt niet alleen meer gepraat met de burgerbewegingen, maar elke inwoner wordt nu als een stakeholder gezien waarmee men in dialoog moet gaan. Er werd een project opgestart samen met de intendant en de Universiteit Antwerpen: cultural brokerage. Jonge studenten gaan met bewoners in dialoog om te zoeken hoe de werken leefbaar kunnen worden gehouden. Door de coronacrisis is men belemmerd in de communicatie. Lantis begrijpt dat met webinars en het bussen van folders niet iedereen wordt bereikt. In nauw overleg met onder meer de districten en wijkwerking wil men tot bij de inwoners geraken. De bedoeling is een permanente dialoog gedurende de hele werken.

Om de werken op tien jaar rond te krijgen, zal men in dubbele shiften moeten werken, dat is 16 uur per dag, en vijf tot zes dagen per week. Plaatselijk kan dat de klok rond zijn gedurende een volledige week. Uiteraard worden de inwoners hiervan verwittigd. De grootste beperking van de hinder is door de werken zo snel mogelijk uit te voeren. Er worden tal van maatregelen getroffen om bijvoorbeeld geluidshinder te beperken.

De vraag werd gesteld waarom het nog niet mogelijk is om gedetailleerde werkplannen te tonen, bijvoorbeeld van de tijdelijke ring. De bedoeling is alleszins niet om niet-transparant te zijn. De bouw van de tijdelijke ring begint pas in 2022. Er moet hiervoor in augustus 2021 nog een vergunning worden aangevraagd. Pas dan zijn er meer concrete plannen. Door de dialoog met de inwoners zullen er ook nog inzichten komen om de plannen te verbeteren. Ook de districten worden betrokken via themacommissies. Er werden toen ook heel wat antwoorden gegeven op detailvragen die door Wim Verheyden werden gesteld. Lantis zal die schriftelijk beantwoorden.

Het NEC4-model werd volledig vertaald naar de Belgische wetgeving.

Wat de vragen over de risico's categorie 4 betreft, is het volgens de literatuur zo dat men 4 procent van de nog uit te voeren werken moet begroten als risico. Vandaar het getal 4. Dat is zo voorzien.

### 3. Antwoorden van Filip Boelaert

*Filip Boelaert* verduidelijkt voor Koen Daniëls dat de getoonde kaarten veeleer bedoeld zijn als situering. Wat er geworden is van de door hem gemaakte opmerkingen over de E34-West, moet de spreker nagaan. Voor de berekeningen van de modal shift wordt er uiteraard ook rekening gehouden met verkeer van buiten de vervoerregio.

Er werd gevraagd naar rapportering over de middelen uit het overkappingsfonds. Men zal nagaan hoe men die aanbeveling het best kan uitvoeren. Daarbij zullen ook de inspanningen van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf mee in kaart worden gebracht.

Het is inderdaad belangrijk dat de timing en de financiering van het project A102 goed vooruitgaat. De burgerbewegingen herhalen dat ook telkens bij ieder overleg. Het belang van de eerste stap die is gezet met de startnota, mag niet worden onderschat. Men moet wel de tijd nemen die nodig is om de procedure zorgvuldig te doorlopen en zo beroepen bij de Raad van State te vermijden.

De PCC-trams worden gereviseerd omdat de nieuwe trams nog niet werden geleverd. Daarnaast is er bijkomende capaciteit nodig. Om de periode te overbruggen worden ze nog voor een beperkte periode ingezet.

De minicompetitie voor de leefbaarheidsprojecten volgt op een algemene oproep waarna kandidaten geselecteerd worden op basis van een aantal voorwaarden en hun deskundigheid. De minicompetities zijn korte aanbestedingsprocedures met een welomschreven vraag en waarop men op korte termijn moet reageren. Zo kan men de gunning sneller doorlopen. Voor de leefbaarheidsprojecten werden vijf consortia geselecteerd die konden meedingen in de minicompetitie.

Voor de transparante opvolging van de modal shift verwijst Filip Boelaert naar zijn toelichting. In het kader van het OVG is er aandacht voor bijkomende criteria die men in de vervoerregio Antwerpen wil meten. Hiervoor wordt een bijkomende monitoring uitgewerkt.

### 4. Antwoorden van Chris Danckaerts

*Chris Danckaerts* gaat dieper in op het vervolgtraject voor de Scheldebrug. Hij verwijst in eerste instantie naar het voortgangsrapport. Voor de genomen beslissingen verwijst hij naar het politieke stuurcomité waar op basis van het uitgevoerde studiewerk dat verschillende alternatieven onderzocht, een voorkeursalternatief werd vastgelegd. Dat is een hoge brug ter hoogte van de Kennedytunnel.

Op die beslissing kwamen onmiddellijk veel reacties van onder meer de beroepsvereniging van de loodsen, Voka en de Fietsersbond. Zij waren bijvoorbeeld bezorgd over de impact op de scheepvaart en over de beschikbaarheid van de brug als fietsverbinding. Die bezorgheden zullen in het vervolgtraject ter harte worden genomen. In een eerste fase van dat traject zal men nagaan waar er nog kennisleemtes zijn en die door bijkomend studiewerk invullen. Verder wil men in dialoog gaan met de verschillende stakeholders. Op 24 februari 2021 had met hen de eerste werkbank Scheldebrug plaats. De ambitie is om een brugproject te realiseren dat een landmark zal vormen, invulling geeft aan de doelstellingen en een maatschappelijk verantwoord project is.

### 5. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

*Alexander D'Hooghe* zegt dat voor de zogenaamde funding van de leefbaarheidsprojecten er nog heel wat financieel geoptimaliseerd en beheerd zal moeten

worden. De bedoeling is om te komen tot een dashboard voor alle leefbaarheidsprojecten en een algemeen dashboard, en dat op basis van een vergelijkbare standaardrekenmethode. Er is nog tijd voor de optimalisatie van de uitgaven omdat een groot deel van de leefbaarheidsbudgetten niet onmiddellijk worden uitgegeven.

Er is een soort spanning tussen een bepaalde performantie die men moet leveren, bijvoorbeeld een fietsverbinding, en een kost. Men kiest er dan bijvoorbeeld voor om er een greppel en een watersysteem bij te nemen door de geringe kostprijs. Zo komt men tot een lijst van performantie. Bij de verdere uitwerking stelt men dan vast dat het niet overeenstemt met het budget en moet men snijden in het budget ofwel in de performantie. Daarnaast zijn er ook nog een reeks onzekerheden die men tegenkomt. De gestandaardiseerde rekenmethode SSK helpt om drie zaken (performantie, budget, onzekerheden) op een integrale manier in kaart te brengen.

## 6. Antwoorden van Jan Debucquoy

*Jan Debucquoy* beaamt dat men voor de tolheffing voor vrachtwagens de Europese Tolrichtlijn moet respecteren. Hij gaf hierover een korte toelichting bij de zesde voortgangsrapportage over het Masterplan 2020 (*Parl.St.* Vl.Parl. 2010-11, nr. 63/21). Er had toen ook een discussie plaats over hoe de Vlaamse Regering moet rapporteren over die tolheffing. Er werd beslist dat het zinloos is om bij de start van de werken afspraken te maken over de concrete tolheffing. Dat moet immers afgetoetst worden bij de Europese Commissie en kan pas op het einde van de bouwfase. Het is dus pas zinvol volgens de spreker, om een of twee jaar voor het einde van de werken hierover een grote maatschappelijke discussie te hebben. Er is ook het debat over het rekeningrijden en het bereiken van de doelstellingen van de modal shift waarmee men dan rekening zal moeten houden.

Hij was blij met de toelichting van het financiële model door Luc Hellemans. Eindelijk werden absolute cijfers gepresenteerd over het eindrendement op de tolheffing. Aan de andere kant maakte het hem ongerust dat werd gezegd dat er op het einde van de bouwfase misschien nog nood zal zijn aan een overbruggingskrediet. Daar was nog geen sprake van. Daarom is het nodig om een kijk te hebben op de nodige liquiditeiten om alles te kunnen betalen. Het lijkt Jan Debucquoy logisch dat het in de volgende voortgangsrapportage aan bod komt.

Wat de bijdrage van het Havenbedrijf betreft voor de leefbaarheidsprojecten, sluit de spreker zich aan bij het antwoord van de minister. Er zijn al afspraken dat vanuit de afdeling Maritieme Toegang een gelijkaardig bedrag zal worden gestort in het overkappingsfonds. De middelen van dat fonds zijn bedoeld voor de leefbaarheidsprojecten en dus is een betere garantie niet mogelijk.

Aan het Rekenhof werd nog gevraagd hoe de stad Antwerpen moet rapporteren over zijn aandeel in de financiering van zijn projecten. Jan Debucquoy herinnert eraan dat het Rekenhof geen bevoegdheid heeft over de steden en gemeenten. Filip Boelaert gaf al aan hoe zal worden gerapporteerd over de projecten van de vervoerregio. Het lijkt de spreker aangewezen dat voor de volgende voortgangsrapportage het Departement MOW gestructureerde info opvraagt aan het Havenbedrijf en de stad Antwerpen.

Tot slot wil hij de impact van de coronacrisis op de budgetten van MOW nuanceren. Er is nagenoeg geen impact op de budgetten van 2020 en 2021. Vanaf 2022 zal er een genormeerd traject komen. Men zal trachten het aandeel van de groeibevorderende overheidsuitgaven te vergroten. Het gaat om voornamelijk drie categorieën: investeringen, onderwijs, en onderzoek en ontwikkeling. De Europese Unie

wil van de coronacrisis gebruikmaken om te komen tot een digitale transitie en het realiseren van de klimaatambities.

## IV. Replieken

### 1. Tussenkomst van Orry Van de Wauwer

*Orry Van de Wauwer* dankt Luc Hellemans voor de bevestiging van de inspanningen die Lantis zal doen om de dialoog aan te gaan met de inwoners.

In de projectfiches van de leefbaarheidsprojecten staat, naast de geraamde kosten, vaak vermeld dat er nog geen inschatting is van de exploitatiekosten. Kan de raming ervan meegenomen worden in de werkbank Financiering, vraagt hij aan de minister. Wat is de scope van de werkbank? Zullen zij enkel ramingen uitvoeren en opmaken welke budgetten nog nodig zijn?

Hij is ten slotte verheugd dat de minister uitdrukkelijk de garantie geeft dat alle leefbaarheidsprojecten zullen worden uitgevoerd. Orry Van de Wauwer heeft wel nog steeds een zekere bezorgdheid over het hele budget.

### 2. Tussenkomst van Imade Annouri

*Imade Annouri* hoort van veel inwoners dat ze bevreesd zijn dat er na de wegenwerken nauwelijks nog budget over zal zijn voor de leefbaarheidsprojecten en dat ze bedrogen zullen uitkomen. Ze hebben ingestemd met het mobiliteitsproject op voorwaarde dat de leefbaarheidsprojecten er zouden komen. De spreker wil zo'n scenario vermijden opdat burgers kunnen geloven in wat politiek is beslist en politici een betrouwbare partner kunnen zijn, en dat compromissen sluiten geen zwaktebod is maar ervoor zorgt dat iedereen erop vooruitgaat.

Hij deelt de vrees van de inwoners. In tegenstelling tot Orry Van de Wauwer, heeft hij van de minister alleen maar gehoord dat de leefbaarheidsprojecten maximaal gerealiseerd zullen worden. Ze heeft gesteld dat de budgetten in de gaten zullen worden gehouden. Men vraagt daarbij een zeker vertrouwen. Hij blijft echter vragen en twijfels hebben omdat hij het geheel nog niet helder ziet.

Aan de minister vraagt hij of het klopt dat er in vergelijking met het Masterplan 2020 een vermindering is van de middelen voor het openbaar vervoer. Is dat dan geen stap terug?

Zijn vraag over de tunnelveiligheidsstudie komt blijkbaar te vroeg. Kan de minister aangeven wanneer ze die wel zou kunnen vrijgeven?

Ook de vraag van de spreker naar meer details over de werfplannen kwam te vroeg. Kan Luc Hellemans een timing aangeven wanneer dat wel mogelijk zal zijn? Wanneer zullen de gesprekken met de inwoners van de wijken van start gaan?

Hij vraagt verder aan hem of er modellen zijn over de eventuele aanzuigeffecten van een tolvrije tunnel met mogelijk continu veel files tot gevolg.

### 3. Tussenkomst van Wim Verheyden

*Wim Verheyden* vreest dat ook inwoners ten zuiden van de vervoerregio Antwerpen (Bornem, Puurs, Sint-Amands, Willebroek) tijdens de werken nog meer verkeershinder zullen ondervinden. Zij kennen nu al druk verkeer op de Scheldebrug tussen Bornem en Temse met meer dan 200.000 bewegingen per week. Gevaarlijke transporten die niet toegelaten zijn in de Kennedytunnel, passeren via de N16 met

veel kruispunten en met veel files. Hij hoopt op een goede coördinatie van de werken, onder meer van de werken aan het klaverblad N16-A12.

### 4. Tussenkomst van Jos D'Haese

*Jos D'Haese* vindt dat men nogal gelaten reageert op opmerkingen over de leefbaarheidsprojecten. 300 miljoen euro op 1,25 miljard is niet weinig. Zijn ervaring met bouwprojecten is dat ze veeleer duurder worden dan goedkoper. Zijn bezorgdheid blijft, zeker omdat men de fietsersbrug over de Schelde er nu aan toevoegt.

Hij heeft de minister ook horen zeggen dat de leefbaarheidsprojecten maximaal uitgevoerd zullen worden en dat ze niet volledig uitgevoerd zullen worden. Ging het om een verspreking?

Rond het openbaar vervoer zijn er twee misvattingen. Ten eerste gaat het voor hem om het verhogen van de frequentie, extra tramlijnen, het uitbreiden van de dienstverlening enzovoort. Dat laatste kan niet met nieuwe trams. Daar heeft men voldoende chauffeurs voor nodig. Het gaat om middelen voor exploitatie en niet over investeringen. Hij vraagt die twee zaken uit elkaar te houden in toekomstige discussies. Zijn vragen gingen over de exploitatie.

Ten tweede begrijpt hij niet dat er een OV-plan wordt gemaakt voor de volgende tien jaar, maar er blijkbaar geen rekening mee wordt gehouden dat de werf van de eeuw eraan komt. Net zoals bij de knip van de Antwerpse leien, mist men opnieuw een kans om mensen de overstap te laten maken naar het openbaar vervoer.

Op zijn suggestie over een waterbus op de dokken in de haven, wat mobiliteitsexperts een goed idee vinden, heeft hij geen reactie gehoord. Hoe staat men daar tegenover? Ook op zijn vraag waar de tolinkomsten naartoe gaan als ze niet meer worden gebruikt voor de afbetaling van de werken, kreeg hij geen antwoord.

## V. Bijkomende antwoorden

### 1. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* zegt dat er twee pijlers zijn: Oosterweel en de leefbaarheidsprojecten waarvoor een taakstellend budget is vastgelegd en de overkapping en het haventracé waarvoor dat niet het geval is. Er werd een studie besteld en de werkbank Financiering werd opgericht die zich zal buigen over de overkapping en het haventracé. De exploitatiekosten kunnen hier ook in berekend worden.

De leefbaarheidsprojecten staan opgesomd in het Toekomstverbond. Daarvoor is 1,25 miljard euro. Imade Annouri laat volgens de minister uitschijnen dat het hier alleen gaat om beton, maar voor haar gaat het wel degelijk over leefbaarheid. Het zijn geen luchtkastelen, de ontwerpteams zullen ze verder uitwerken. De Vlaamse Regering heeft de opdracht gegeven om verder te gaan met de leefbaarheidsprojecten.

Er is een fundamenteel verschil tussen het Masterplan 2020 en het Routeplan 2030. Voor het eerste waren er ramingen maar geen concrete budgetten. Voor het Routeplan 2030 is voor de huidige legislatuur 300 miljoen euro uitgetrokken om over te gaan tot concrete realisaties.

De verkeershinder moet men nauwkeurig blijven opvolgen. De leerpunten van de werken aan de E17 in Gentbrugge met veel ongevallen in de staart van de file, worden meegenomen. Het gaat onder meer om het vervroegen van de snelheidsafbouw, het plaatsen van meer signalisatieborden, het maximaal voorkomen van

onnodige weefbewegingen enzovoort. Ook de sensibilisering met meer communicatie naar de weggebruikers, in het bijzonder vrachtwagenchauffeurs, is belangrijk. Ze denkt aan bijvoorbeeld GPS-waarschuwingen via de app Truckmeister.

Voor de gehele A12, en in het bijzonder het deel richting Aartselaar, worden een aantal maatregelen gepland zoals de beveiliging van kruispunten.

Ten aanzien van Jos D'Haese herhaalt ze dat de achttien leefbaarheidsprojecten die opgenomen zijn in het Toekomstverbond, gehonoreerd zullen worden. Het Toekomstverbond is een engagement, geen overeenkomst. Ze gebruikte het woord maximaal omdat er soms een verandering kan komen in de scope. Ze verwijst naar wat werd gezegd over het SSK-model. De achttien leefbaarheidsprojecten zijn nog niet allemaal uitvoeringsklaar. Ze zullen nog evolueren, maar het engagement is er om ermee verder te gaan. Er worden er geen geschrapt.

In verband met het openbaar vervoer herhaalt ze dat er veel wordt geïnvesteerd in extra tramtoestellen voor de vervoerregio Antwerpen. Daarnaast gebeuren er ook operationele investeringen voor bijkomende lijnen en de uitbreiding van bestaande. Ze verwijst naar de vraag aan De Lijn naar nieuwe pps-projecten. Het kernnet en het aanvullend net werden uitgetekend in de vervoerregioraad waar de steden en gemeenten deel van uitmaken. Daarnaast zijn er nog het vervoer op maat, de Hoppinpunten, de park-and-rides enzovoort. Er wordt dus heel wat geïnvesteerd om de modal shift maximaal te faciliteren, besluit de minister.

## 2. Antwoorden van Luc Hellemans

*Luc Hellemans* verduidelijkt dat de aandeelhouder, de Vlaamse overheid, zal beslissen over de tolmiddelen die over zijn als alles is terugbetaald.

Op de vraag naar een simulatie van een aanzuigeffect en mogelijke files van een tolvrije tunnel, antwoordt hij dat in het verkeersmodel werd nagegaan hoeveel voertuigbewegingen dat tot gevolg heeft. Door een bijkomende derde Scheldekruising blijft men nog steeds onder de filegrens. De spreiding is voldoende en bovendien kan men sturen op basis van de tariefhoogte. Maar beslissingen daarover zijn voor over enkele jaren. Het financiële model is conservatief opgevat zodat men zeker is dat de kosten zeker terugbetaald kunnen worden. Welk scenario men dan ook kiest, het zal voordeel opleveren.

Bart CLAES,
voorzitter

Koen DANIELS,
verslaggever

**Gebruikte afkortingen**

| | |
|---|---|
| AREI | Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties |
| AWV | Agentschap Wegen en Verkeer |
| BFF | bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk |
| CAPEX | Capital expenditure |
| EIB | Europese Investeringsbank |
| GIP | geïntegreerd investeringsprogramma |
| GRUP | gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan |
| Lantis | Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken |
| MOW | Mobiliteit en Openbare Werken (beleidsdomein van de Vlaamse overheid) |
| NBB | Nationale Bank van België |
| NEC | New Engineering Contract |
| NMBS | Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen |
| OPEX | Operational Expenditure |
| OV | openbaar vervoer |
| OVG | onderzoek verplaatsingsgedrag |
| PCC | Presidents' Conference Committee |
| PFOS | perfluoroctaansulfonaat |
| pps | publiek-private samenwerking |
| SERV | Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen |
| SSK | Standaardsystematiek voor Kostenramingen |
| VFLD | Vlaams Fonds voor de Lastendelging |
| Voka | Vlaams netwerk van ondernemingen |