

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 810
van **WIM VERHEYDEN**
datum: 1 maart 2021

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Oosterweelwerken Antwerpen - Opmerkingen Rekenhof bij de financiering van het Toekomstverbond

Op 26 februari 2020 diende ik reeds schriftelijke vraag nr. 353 in over dit onderwerp, maar dan gericht aan minister Diependaele.

Uit de voortgangsrapportage over het Toekomstverbond die recentelijk in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken werd besproken, blijkt dat het Rekenhof een aantal aandachtspunten inzake de financiering van het project naar voren schuift.

Volgens het Rekenhof geeft de voortgangsrapportage zelf de hoofdlijnen weer naar inhoud en kostprijs, maar maakt ze niet helemaal helder wat de al gemaakte kosten zijn van de diverse clusters en welke geraamde kosten nog moeten worden verwacht. De financiële informatie in de voortgangsrapportage is correct, maar is niet eenvoudig aan te sluiten bij de cijfers uit de begrotingen en de rekeningen van de betrokken overheidsentiteiten aangezien de diverse financiële rapporten elk hun eigen randvoorwaarden en finaliteit hebben.

De al bekende investeringskosten van het Toekomstverbond zijn aanzienlijk. De evolutie van een louter infrastructuurproject naar een geïntegreerd project, waarbij naast mobiliteit evenzeer leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit centraal staan, stuwt het kostenplaatje omhoog.

Die vaststelling geldt voor de vier clusters van het Toekomstverbond.

- Voor het Oosterweelproject zal het taakstellend budget alleen kunnen volstaan als de verdere onderhandelingen over de voorwaardelijk toegewezen deelprojecten voldoende optimalisaties kunnen opleveren en als het financieel model voldoende robuust bewijst te zijn.
- De geraamde kosten voor de leefbaarheidsprojecten overstijgen de beschikbare enveloppe van 1,25 miljard euro. Het is onzeker of de nauwere opvolging en de verhoopte efficiëntiewinsten tijdens de uitvoering voldoende zullen zijn om de projecten te realiseren zonder in te leveren op het vooropgestelde kwaliteitsniveau. Over de volgende fase, namelijk die van de overkapping, is er nog geen informatie bekend.
- Ook voor het haventracé overstijgen de zeer voorlopige ramingen de investeringsmiddelen die opgenomen zijn in de meerjarenraming van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Het is totaal onduidelijk hoe het haventracé zal worden gefinancierd.

- Een belangrijk gedeelte van de uitgaven voor modal shift is nog niet ingepast in het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) en in de meerjarenraming.

Het Rekenhof beveelt aan dat niet alleen voor Oosterweel, maar ook voor de andere hoofddelen van het Toekomstverbond, meer budgettaire discipline wordt aangehouden.

Gelet op de moeilijke budgettaire situatie van de Vlaamse Gemeenschap door de coronacrisis betekent dit dat gekozen moet worden welke investeringen voorrang krijgen in de komende tien jaar. Daarbij moeten de grenzen van de taakstellende budgetten worden gerespecteerd. Het ambitieniveau voor de periode 2021-2030 moet ook worden afgestemd op de beschikbare middelen. De Vlaamse Regering moet alle maatregelen nemen om het investeringsproject binnen de afgesproken budgettaire kaders te houden.

1. Is de minister ervan overtuigd dat het taakstellende budget voor Oosterweel voldoende robuust is? Zo ja, waarop baseert zij zich om die robuustheid te bewijzen?
2. De leefbaarheidsprojecten overstijgen de beschikbare middelen van 1,25 miljard euro. Hoe wil de minister de projecten financieren zonder de beschikbare enveloppe te overstijgen?
3. Kan de minister enige duidelijkheid verschaffen hoe men het Haventracé zal financieren?
4. Zal de minister de aanbeveling van het Rekenhof volgen om per jaar een taakstellend budget met een enveloppe die past in een langetermijnbegrotingstraject af te spreken?
5. Het Rekenhof beveelt aan dat al het voorbereidend werk van grote investeringen pas mag starten als het betrokken project past in een vastgesteld taakstellend budget.
Zal het GIP op korte termijn worden uitgebreid tot een geïntegreerd en oriënterend investeringsprogramma voor vijf jaar voor het hele beleidsdomein MOW, zoals het bij de opstart ook was bedoeld?
6. Zal het Departement MOW zorgen voor een transparante opvolging van de aangewende middelen van het overkappingsfonds, zodat permanent duidelijk is hoe de leefbaarheidsprojecten worden gefinancierd?

ANTWOORD

op vraag nr. 810 van 1 maart 2021

van **WIM VERHEYDEN**

1. Ik verwijs hiervoor naar de presentatie die Lantis heeft gegeven op de voortgangsrapportage aan de commissie Mobiliteit en Openbare Werken. Daarin werden zowel het Taakstellend Budget als het Financieel Model toegelicht.

Het Taakstellend Budget is het maximumbudget goedgekeurd door de Vlaamse Regering voor de bouwwerken van de Oosterweelverbinding en staat los van het financieel model. Door een plafond voor de kostprijs van de werken te bepalen, moet door Lantis proactief gestuurd worden op het budget en de scope en vergroot de kans op een robuuste business case voor de realisatie van de Oosterweelverbinding.

Het herijkte Taakstellend Budget (Oosterweelverbinding + leefbaarheidsprojecten Rechteroever onderbouw) bedraagt 4.391.000.000 euro (prijspeil 2020). De huidige raming bedraagt 4.166.000.000 euro en valt dus binnen het voorziene Taakstellend Budget. Daardoor zijn er binnen het TB nog voor 225.000.000 euro beschikbare reserves voor projectgebonden risico's. Opgetreden of in scope omgezette projectgebonden risico's worden in eerste instantie maximaal gefinancierd binnen de voorzieningen van het taakstellend budget, dit stimuleert proactief beheer en verantwoordelijkheid bij Lantis. Indien niet alle opgetreden projectgebonden risico's kunnen worden geabsorbeerd binnen het taakstellend budget, dan dienen deze te worden opgevangen binnen het financieel model Oosterweelverbinding.

De robuustheid van het financieel model werd door Lantis toegelicht in de presentatie aan de commissie.

Het beschikbare budget werd bovendien door Lantis verankerd in de aannemingsdocumenten, als streefdoelkost.

2. Het budget voor de eerste reeks leefbaarheidsprojecten blijft op 1,25 miljard euro. Dit budget zal de evolutie van de bouwrijzen volgen met een maximale stijging van 2% per jaar. Door middel van de SSK-methodiek willen we de kosten en de risico's van de leefbaarheidsprojecten beter beheersen. Door middel van nieuwe technieken, efficiëntiewinsten en het maximaal op elkaar afstemmen van projecten willen we deze leefbaarheidsprojecten maximaal realiseren binnen het beschikbare budget.
3. Voor het onderdeel Tweede Tijsmanstunnel wordt de eerste fase van de haalbaarheidsstudie afgerond en wordt de basiskeuze inzake realisatie in samenhang met de investeringskost (de totale life cycle kost), vergunnings- en aanbestedingsprocedure en wijze van financiering voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

In de haalbaarheidsstudie wordt de totale projectkost (investeringskost en beheers- en onderhoudskosten voor 100j) ingeschat (prijspeil 2019). De initiële investeringskost voor een brugoplossing (490 tot 590 mio EUR) is goedkoper dan tunneloplossingen waarvan de investeringskost zich in de verschillende varianten uitstrekt tussen 850 mio EUR en 1,18 mia EUR. De beheers- en onderhoudskosten zijn niet onderscheidend in beiden oplossingen.

In de meerjarenplanning zijn middelen voorzien voor het project E34-West.

Voor het complex "Oostelijke Verbinding" is het in deze fase onmogelijk om een betrouwbare kostenraming te maken. Binnen de Werkbank Financiering zal worden nagegaan welke financieringswijze mogelijk is voor dit project.

4. Voor de Oosterweelverbinding en de leefbaarheidsprojecten hanteren we een taakstellend budget. Voor de Oosterweelverbinding worden deze middelen geleidelijk in de begroting opgenomen op basis van de voorzien voortgang van het project. Voor de eerste golf leefbaarheidsprojecten werken we met het "Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1-ring om Antwerpen".

Voor het project E34-west zijn in de meerjarenplanning middelen voorzien en worden deze als richtinggevend budget beschouwd. Voor de Tweede Tijsmanstunnel zal op korte termijn een nota aan de Vlaamse regering worden voorgelegd op basis waarvan de nodige beslissingen kunnen worden genomen inzake financiering , planning en uitvoering.

Voor het complex "Oostelijke Verbinding" worden de komende maanden de mogelijke locatiealternatieven en mogelijke technische oplossingen in beeld gebracht. Het is daarom vandaag onmogelijk om voor dit project een taakstellend budget te bepalen.

De projecten uit het Routeplan 2030 met het oog op minder hinder en de modal shift moeten eveneens nog concreter vorm krijgen om hiervoor de budgettaire impact correct te kunnen inschatten.

5. Met het GIP willen we evolueren naar een investeringsplanning die een doorkijk geeft naar de volgende jaren. In eerste instantie wordt nu gewerkt aan de doorkijk 2022-2023. Deze investeringsplanning kan uiteraard ook grotere investeringsprojecten bevatten die een uitvoeringstermijn hebben die verder reikt dan deze doorkijk.
6. Ik ben mij bewust van het belang van een goede kostenbeheersing voor de leefbaarheidsprojecten. Zoals aangegeven gaan we door middel van de SSK-methodologie in staat zijn om kosten en risico's beter te beheersen en op te volgen. De ontwerpteams van de ringparken zetten hun werkzaamheden verder en voor de Scheldebrug starten we met de opmaak van de projectdefinitie. Dit alles moet ons in staat stellen om de kosten voor de verschillende projecten en deelprojecten steeds preciezer te ramen en op te volgen.