



Voortgangsrapportage maart 2023 Toekomstverbond

Beoordelingsverslag Rekenhof



De 10 belangrijkste vaststellingen over voortgang Toekomstverbond



Vaststelling 1

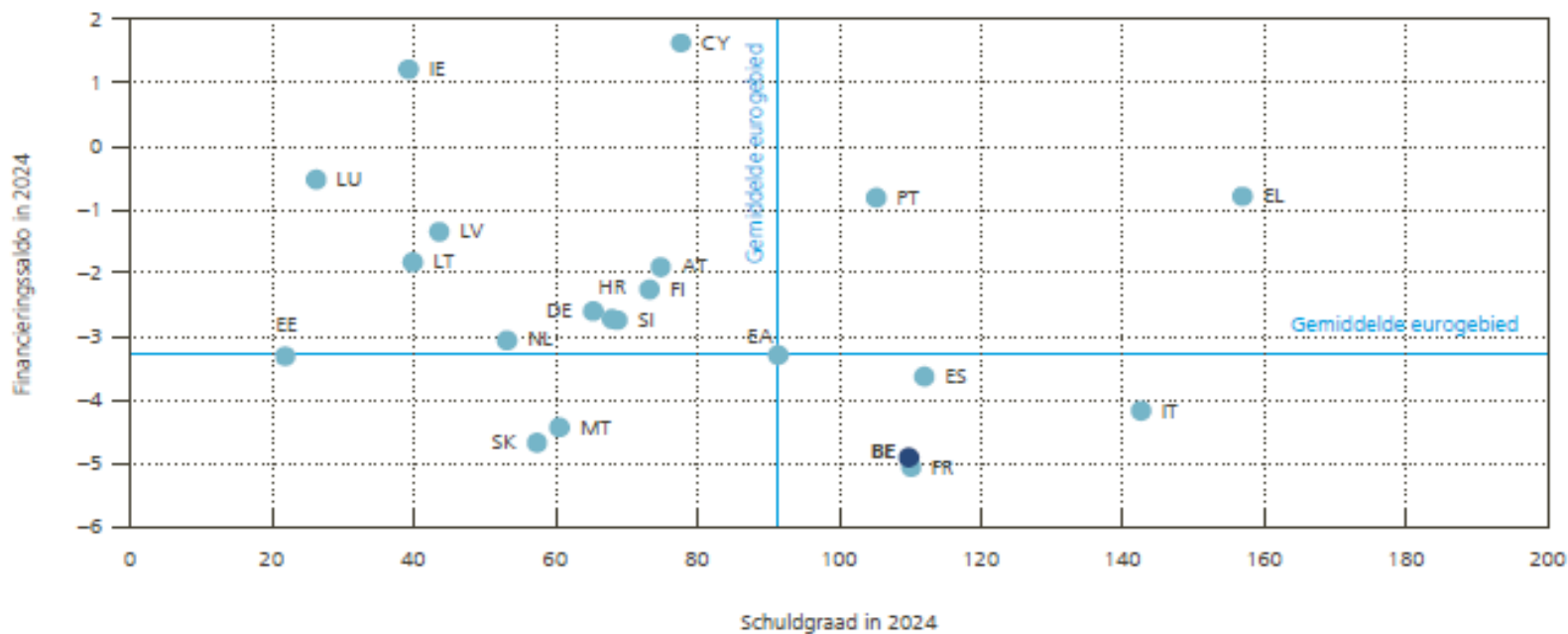
Toekomstverbond moet worden gerealiseerd in een veel minder gunstige budgettaire context dan vorig jaar

- Strenger EU-begrotingskader op komst voor België
- Overheidsschuld blijft groeien
- Stijgende rentelasten
- Focus VR op uitgavennormering

Grafiek 6.2

De schuldgraad en het financieringstekort van de overheid zijn structureel hoog in België

(in % bbp)



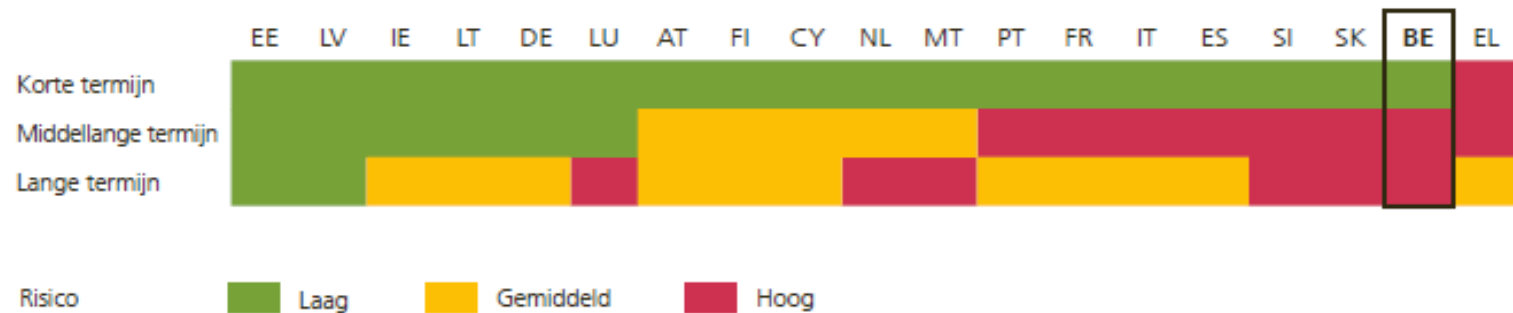
Bronnen: EC, NBB.

Bron: jaarverslag 2022 NBB

Grafiek 6.8

De toekomstige houdbaarheid van de Belgische overheidsschuld staat onder druk

Risico's voor de houdbaarheid van de schuld volgens de Europese Commissie



Bron: EC (op basis van de lentevooruitzichten van 2022).

Bron: jaarverslag 2022 NBB

Evolutie rentelasten Vlaamse overheid

Geraamde rentekosten



Bron: Meerjarenraming 2021-2026 en Meerjarenraming 2022-2027



- Algemene ontsnappingsclausule verlengd tot eind 2023
- Nieuw begrotingskader in de maak
 - Focus op houdbaarheid schuldpositie
 - Nauwere opvolging begrotingstraject België
 - Normering groei netto primaire uitgaven



Vaststelling 2

De kloof tussen ambitieniveau Toekomstverbond en beschikbare middelen blijft groeien

- Verhoging budget leefbaarheidsprojecten: van 1.250 miljoen euro (2018) tot 2.500 miljoen euro (2023)
- Bredere scope Haventracé 'De Nieuwe Rand'
- Trage opbouw overkappingsfonds (gemiddeld 55 miljoen euro per jaar)
- Nog geen vast uitvoeringsplan modalshiftprojecten



Vaststelling 3

Ondanks herhaaldelijke ministeriële beloften
nog altijd geen meerjarig GIP

Er wordt geen inzicht gegeven in de budgettaire
inpasbaarheid van alle MOW-projecten
voor de komende jaren

- GIP december 2022 beperkt tot 2023
- Basisrapport *Grote projecten en programma's 2022*
legt geen relatie naar toekomstige beleidsruimte



Vaststelling 4

Realisatie Oosterweelverbinding nog altijd haalbaar tegen 2030-2031

- LO : oorspronkelijke planning blijft aangehouden
- RO : tijdspad blijft kritisch

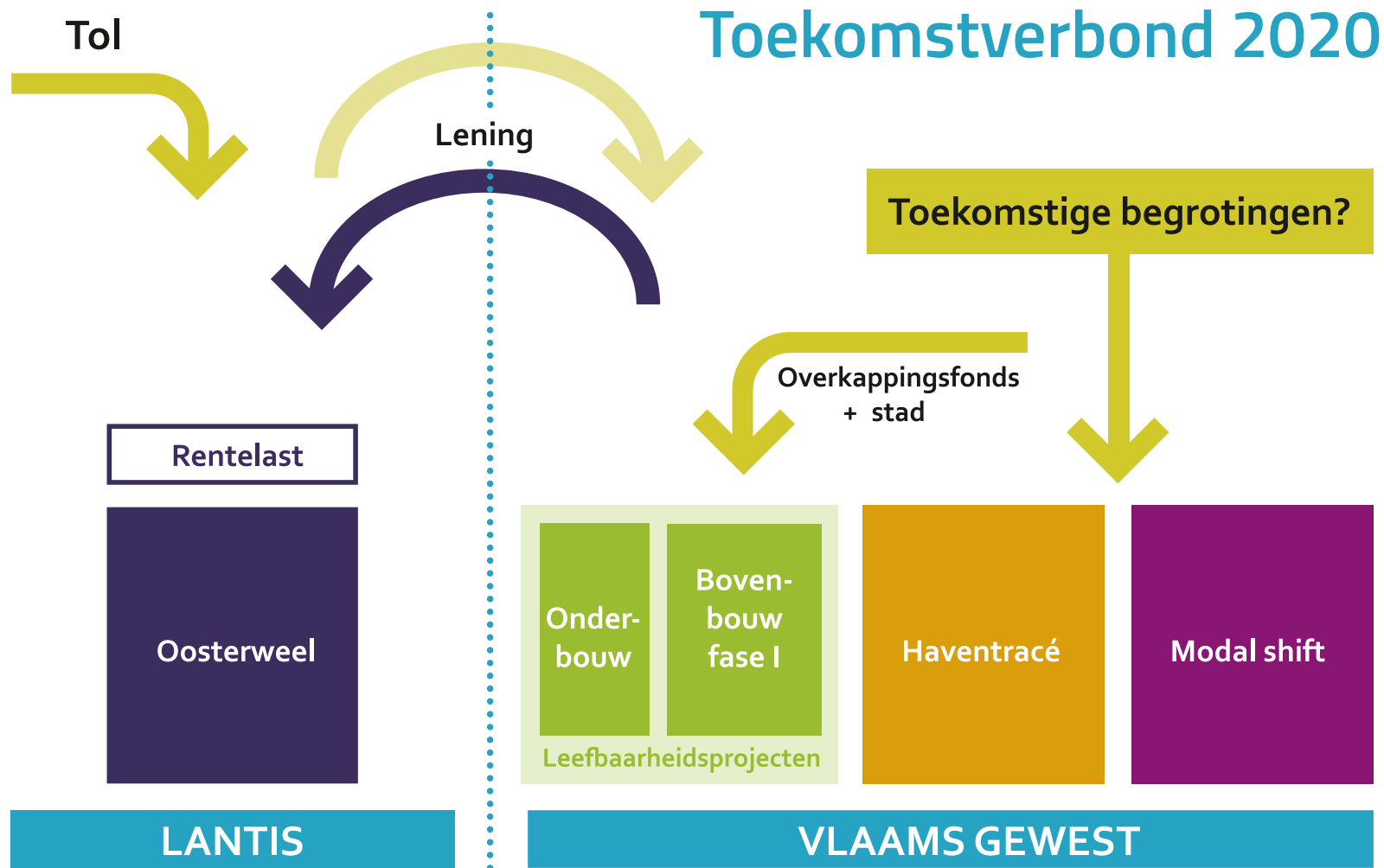


Vaststelling 5

Financieel model Oosterweelverbinding:
nettofinancieringsbehoefte stijgt fors
tot 6.672 miljoen euro in 2023-2031

OORZAKEN

- Stijgende rente, bijgevolg veel hogere financieringskosten:
van 2.356 miljoen euro (2020) naar 12.822 miljoen euro (2023)
- Toenemende investeringsuitgaven in de toekomst door
hoge inflatie 2019-2021 en toewijzing van bijkomende uitgaven
aan het financieel model (PFAS + onderbouw overkapping RO):
4.280 miljoen euro (2020) naar 5.824 miljoen euro (2022)





Tabel 3 – *Overzicht van de belangrijkste variabelen in het financieel model (in miljoen euro)*

	Business case 2018	Business case 2020	Business case 2023
Toekomstige investeringen (CAPEX)	4.209	4.280	5.824
Exploitatie en onderhoud (OPEX)	5.839	5.972	5.878
Minimum reserve account (MRA)	?	1.525	1.525
Langetermijnobligaties	266	3.600 (+217)	3.600 (+1.872)
Achtergestelde lening	0	0	(1.200)
Rentelasten	2.589	2.356	8.130 (+4.692)
Tolinkomsten	28.498	29.163	30.035
Dividenden	12.626	12.295	1.108

Bron: Rekenhof, op basis van gegevens van Lantis



INSCHATTING FINANCIERINGSBEHOEFTE

De financieringsbehoeften kunnen nog verder stijgen:

- Inflatie 2022-2024 zal hoger zijn dan 2%
- Operationele kosten werden niet aangepast aan hogere inflatie
- Grondige renovatie Kennedytunnel (nog) niet meegenomen



VERHOGING LENINGENPLAFOND LANTIS

- Bestaand plafond externe financiering 3,6 miljard euro onhoudbaar
- Nog geen instemming voor verhogen leningenplafond met 3 miljard euro: voorbarig te concluderen dat financieel model sluitend is



Vaststelling 6

EU-tolrichtlijn 2022 beperkt manoeuvreerruimte voor vaststelling toltarieven

- Inkomsten uit tol mogen alleen dienen voor het terugverdienen van alle kosten van de betrokken infrastructuur
- Kostentoerekening via toltarieven moet rekening houden met aandeel zware voertuigen in het verkeer:
vrachtwagens = 18% van verkeersvolumes, 80% van tolinkomsten
- Toldifferentiatie tussen 3 tunnels maximaal 75%
- Risico: mogelijke uitbreiding EU-tol richtlijn tot alle voertuigen vanaf 2027



Vaststelling 7

Rekenhof kan de robuustheid van het financieel model niet onderschrijven

- Hoe hoger de financieringsbehoeften, hoe hoger de toelinkomsten moeten zijn
- Vraagtekens bij de aannames van Lantis met betrekking tot de verkeersvolumes
- Onvoldoende rekening gehouden met relatie tussen toltarieven en verkeersvolumes

Tabel 11 – *Raming van de verkeersvolumes in 2031 t.o.v. de werkelijke cijfers in 2022*
(in miljoen voertuigen)

	Raming Lantis voor 2031			Werkelijke cijfers in 2022		
	Personen- wagens	Vracht- wagens	Totaal	Personen- wagens	Vracht- wagens	Totaal
Scheldetunnel van de Oosterweelverbinding (OWV)	0,7	6,7	7,4			
Liefkenshoektunnel (TLH)	10,6	7,9	18,5	6,6	4,5	11,1
Kennedytunnel (KDT)	59,7	0,96	60,7	40,2	9,4	49,6
Totaal	71,0	15,6	86,6	46,8	13,9	60,7

Bron: Rekenhof, op basis van gegevens van het Vlaams Verkeerscentrum



Vaststelling 8

Vooruitgang in leefbaarheidsprojecten
maar moeilijk om uitgavendrift in bedwang te houden

- Taakstellend budget 1.594 miljoen euro
Zal dit volstaan ?
- Trage opbouw overkappingsfonds
- Oprichting budgetcel is een goede zaak



Vaststelling 9

Nog geen zicht op start werken Haventracé

- Studiefase volop bezig
- Geen zicht op de totale investeringsuitgaven
- Hoe alles gefinancierd zal worden, blijft groot vraagteken
- Belofte Toekomstverbond niet meer haalbaar



Vaststelling 10

Onduidelijkheid troef bij modal shift

- Geen eenduidige definitie van wat 'duurzaam vervoer' is
- Nog geen vast uitvoeringsplan voor de projecten die modal shift moeten realiseren
- Geen taakstellend budget



CONCLUSIE

Uitblijven financiële langetermijnvisie wordt problematisch

- Brengt toekomst van het Toekomstverbond in het gedrang
 - Ondermijnt vertrouwen van belanghebbenden
 - Vereist groeipad budget realisatie Toekomstverbond conflicteert met groeipad Vlaamse begroting
- => Vlaamse Regering moet visie uitwerken voor het dichten van de kloof

