

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 17
17 mei 2023 (2022-2023)

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door Imade Annouri

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid

30 maart 2023

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
- Nr. 7: Verslag
- Nr. 8: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 9: Verslag
- Nr. 10: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 11: Verslag van het Rekenhof
- Nr. 12: Verslag
- Nr. 13: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 14: Verslag
- Nr. 15: Verslag van de Vlaamse Regering
- Nr. 16: Verslag van het Rekenhof

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;

Martine Fournier, Sofie Mertens;

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 Vaneekhout;

Annick Lambrecht.

Toegevoegde leden:

Jos D'Haese.

INHOUD

1.	Inleiding door minister Lydia Peeters	5
2.	Toelichting door het Rekenhof	6
2.1.	Vaststelling 1. Het Toekomstverbond moet worden gerealiseerd in een veel minder gunstige budgettaire context dan in 2022	6
2.2.	Vaststelling 2. De kloof tussen ambitieniveau Toekomstverbond en beschikbare middelen blijft groeien	7
2.3.	Vaststelling 3. Ondanks herhaaldelijke ministeriële beloften nog altijd geen meerjarig GIP	7
2.4.	Vaststelling 4. Realisatie Oosterweelverbinding nog altijd haalbaar tegen 2030-2031	8
2.5.	Vaststelling 5. Financieel model Oosterweelverbinding: nettofinancieringsbehoefte stijgt fors tot 6.672 miljoen euro in 2023 2031	8
2.6.	Vaststelling 6. EU-Tolrichtlijn 2022 beperkt manoeuvreerruimte voor vaststelling toltarieven	10
2.7.	Vaststelling 7. Rekenhof kan de robuustheid van het financieel model niet onderschrijven	11
2.8.	Vaststelling 8. Vooruitgang in leefbaarheidsprojecten maar moeilijk om uitgavendrift in bedwang te houden	12
2.9.	Vaststelling 9. Nog geen zicht op start werken Haventracé	12
2.10.	Vaststelling 10. Onduidelijkheid troef bij modal shift.....	12
2.11.	Conclusie	13
3.	Toelichting door Lantis.....	13
3.1.	Oosterweel in een volgende fase.....	13
3.2.	Oosterweel als hefboom voor regio en Vlaanderen	14
3.3.	Robuuste businesscase voor de Oosterweelverbinding	15
4.	Toelichting door Alexander D’Hooghe	19
4.1.	Vooraf	19
4.2.	Modal shift vandaag	20
4.3.	Impact – kostprijs – risico	20
5.	Toelichting door minister Matthias Diependaele.....	22

6.	Vragen en opmerkingen van de leden.....	23
6.1.	Imade Annouri.....	23
6.2.	Annick De Ridder	25
6.3.	Hannes Anaf.....	27
6.4.	Jos D’Haese.....	27
6.5.	Wim Verheyden	30
6.6.	Peter Van Rompuy	32
6.7.	Björn Rzoska	33
6.8.	Koen Daniëls	34
6.9.	Bart Claes	35
6.10.	Aanvullende vragen en opmerkingen	35
7.	Antwoorden van minister Lydia Peeters	36
8.	Antwoorden van het Rekenhof.....	38
9.	Antwoorden van Lantis	39
10.	Antwoorden van Alexander D’Hooghe	43
11.	Antwoorden van minister Matthias Diependaele	44
12.	Replieken en bijkomende antwoorden.....	45
12.1.	Imade Annouri.....	45
12.2.	Annick De Ridder	46
12.3.	Jos D’Haese.....	46
12.4.	Minister Lydia Peeters.....	47
12.5.	Luc Hellemans	48
12.6.	Imade Annouri.....	48
12.7.	Minister Lydia Peeters.....	48
	Gebruikte afkortingen.....	49
	Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken besprak op 30 maart 2023 het verslag van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/15) en het beoordelingsverslag van het Rekenhof bij de derde financiële voortgangsrapportage (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/16).

Voor de vorige rapporten en commissieverslagen uit de zittingsperiode 2019-2024, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/1 tot en met 14. Voor de rapporten en commissieverslagen uit de vorige zittingsperiode, zie *Parl.St.* VI.Parl. 2016-17, nr. 66/1 tot en met 6.

Het beoordelingsverslag van het Rekenhof werd toegelicht door Jan Debucquoy, raadsheer bij het Rekenhof.

Het voortgangsrapport werd toegelicht door:

- Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Luc Hellemans, algemeen directeur Lantis;
- Alexander D’Hooghe, intendant voor de begeleiding en coördinatie van de overkapping van de Antwerpse ring;
- Matthias Diependaele, Vlaams minister van Financiën en Begroting, Wonen en Onroerend Erfgoed.

De presentaties van de sprekers zijn terug te vinden op de [dossierpagina](#) van dit document op www.vlaamsparlement.be.

1. Inleiding door minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* herinnert eraan dat er in oktober 2022 een gedetailleerde inhoudelijke stand van zaken werd gegeven (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/14). Zoals afgesproken heeft in het voorjaar vooral een meer financiële voortgangsrapportage plaats, alhoewel beide niet los te zien zijn van elkaar. Er werd vorige keer aangekondigd dat werd gekozen voor een maximale overkapping van de ring Noord voor een betere leefbaarheid.

Momenteel zijn in en rond Antwerpen de tastbare resultaten zichtbaar van het Toekomstverbond en de Oosterweelwerf. De Vlaamse Regering houdt woord. Er wordt niet alleen geïnvesteerd in infrastructuur, maar ook in leefbaarheid voor heel de omgeving. De werken op Linkeroever zijn meer dan louter beton en asfalt. Er rijzen ook tal van landschapsbruggen, geluidsschermen, fietsbruggen en fietstunnels op. Ondanks de vele uitdagingen waarmee men geconfronteerd werd – wellicht ook nog in de toekomst – wordt veel vooruitgang geboekt. Linkeroever nadert de voltooiing en de focus verschuift de komende jaren naar de Scheldetunnel en naar Rechteroever. Ook daar is de schop eindelijk in de grond en worden met de Scheldetunnelmonden en de verlegging van de Schijnkoker de eerste elementen zichtbaar. Weldra volgt ook de eerste grote ingreep op Rechteroever: de start van de bypass en de sloop van het viaduct van Merksem. Het bouwen van deze tijdelijke parallelle snelweg moet de omgeving behoeden voor een verkeersinfarct.

2022 was een stormachtig jaar, ook voor het Toekomstverbond, maar eigenlijk voor iedereen die bezig is met investeringen en infrastructuurwerken. Het conflict in Oekraïne had een enorme impact op de al precaire marktsituatie van stijgende grondstofprijzen en de daaraan gekoppelde inflatie. Ook de PFAS-problematiek zorgde voor bijkomende kosten. De minister is daarom tevreden dat men het schip door de woeste storm kon loodsen. Er werd zelfs meer verankerd dan voorzien door de inkanteling van een aantal reserveleefbaarheidsprojecten die men tegelijkertijd met de Oosterweelwerken zal uitvoeren, zoals ook al in oktober werd aangekondigd. De minister drukt haar appreciatie uit voor de inzet en het werk van alle betrokken partijen aan dit Toekomstverbond: het team van Lantis en de

intendant, de vele betrokken administraties en uiteraard ook de burgerbewegingen. Men mag nooit uit het oog verliezen dat het Toekomstverbond een verbond is over vele generaties heen dat in de ruime regio rond Antwerpen wil inzetten op een vlottere doorstroming, een hogere verkeersveiligheid, een betere leefbaarheid en een duurzame modal shift.

Het Rekenhof maakt zich vanuit zijn rol als bewaker van de overheidsfinanciën terecht zorgen over de financiële druk. Die bezorgdheid is echter breed gedragen voor alles wat grote infrastructuurwerken betreft. De minister ontkent niet dat het financiële deel onder druk staat door onder meer de enorme inflatie van ruim 24 procent, door het PFOS-dossier, door de stijgende rentelast en ook door de verankering van de leefbaarheidsprojecten. Dat betekent dat men moet schakelen en zoeken naar extra financiering zoals voor elk groot project. De minister dankt het Rekenhof voor de aanbevelingen. De Vlaamse Regering kiest ervoor om met een herijkt en wetenschappelijk onderbouwd en robuust financieel model verder te werken. Niets doen is immers geen optie. Dat zou betekenen dat men stopt, projecten schrapt en moet inboeten aan welvaart, aan economie, maar vooral aan leefbaarheid. Dat wil ze niet.

2. Toelichting door het Rekenhof

Het Rekenhof is volgens *Jan Debucquoy* van oordeel dat in de derde financiële voortgangsrapportering weinig budgettaire informatie wordt verstrekt. Men kreeg wel op een heel constructieve manier alle informatie voor het verslag aan het Vlaams Parlement. Het is geen blijde boodschap voor wie bezorgd is over de openbare financiën. Dat doet geen afbreuk aan de grote appreciatie voor alle medewerkers die betrokken zijn. Het Rekenhof is ervan overtuigd dat alles in het werk wordt gesteld om de Oosterweelverbinding tijdig te realiseren met de meest geschikte technieken. Men mag daar terecht trots op zijn. Ook de voortdurende aandacht voor het maatschappelijke draagvlak door alle actoren van het Toekomstverbond stemt het Rekenhof tevreden. De spreker vat het rapport samen in tien belangrijke vaststellingen.

2.1. Vaststelling 1. Het Toekomstverbond moet worden gerealiseerd in een veel minder gunstige budgettaire context dan in 2022

Het budgettaire kostenplaatje van het Toekomstverbond kan niet los gezien worden van de budgettaire omgeving. Mocht de Vlaamse overheid over een begrotingsoverschot beschikken dan zou men zich geen zorgen moeten maken over de financiering van het Toekomstverbond. Vergeleken met de budgettaire context van maart 2022 zijn de openbare financiën verslechterd. Jan Debucquoy toont grafiek 6.2 uit het jaarverslag 2022 van de Nationale Bank (zie slide 4 van de presentatie van het Rekenhof). België is getuimeld tot bij de slechtste Europese leerlingen wat betreft de evolutie van het begrotingstekort en de overheidsschuld tijdens de komende jaren. In de rapporten van de Nationale Bank en vrije tribunes van economen merkt hij heel grote ongerustheid op over de houdbaarheid van de Belgische schuld, dus van alle overheden samen, op voornamelijk middellange en op lange termijn (zie slide 5). Op lange termijn baart voornamelijk de financiering van de vergrijzingsgolf grote zorgen.

De stijgende rente doet pijn, zoals minister Lydia Peeters al stelde. Uit de laatste meerjarenraming van de Vlaamse overheid blijkt dat men tegen 2027 bijna 1,2 miljard euro rente zal moeten betalen (zie slide 6). Dat is bijna 600 miljoen euro meer ten opzichte van de vorige meerjarenraming. Dat is geld dat niet beschikbaar is voor nieuwe initiatieven.

Tot op dit moment is men ontsnapt aan het verscherpt toezicht van de Europese Unie door de corona- en energiecrisis. De algemene ontsnappingsclausule is

verlengd tot eind 2023. Er is een nieuw begrotingskader in de maak maar er is nog geen akkoord van de Europese ministerraad. Er is een voorstel van de Europese Commissie dat in de toekomst de Europese Centrale Bank en de Europese Commissie zich meer gaan focussen op de houdbaarheid van de schuld en op de groei van de netto primaire uitgaven. Voor landen met een heel hoge schuld betekent dat een veel nauwere opvolging van het begrotingstraject. De Vlaamse Regering zette al een eerste stap met de uitwerking van een eigen uitgavennormering. Zodra die is goedgekeurd zal ze toegepast worden vanaf 2024-2025. Dat zal de financiering van het Toekomstverbond bemoeilijken.

Het momentum om extra middelen te vragen aan de Vlaamse overheid is voorbij, zeker gelet op de budgettaire context van nu in vergelijking met de budgettaire context op het moment dat het Toekomstverbond in 2017 werd afgesloten. Natuurlijk kan men binnen het budget van de Vlaamse Gemeenschap verschuivingen doorvoeren of binnen de Bijzondere Financieringswet extra ontvangsten genereren als daar de politieke wil voor is.

2.2. Vaststelling 2. De kloof tussen ambitieniveau Toekomstverbond en beschikbare middelen blijft groeien

Een tweede vaststelling van het Rekenhof is dat ten opzichte van 2022 de kloof tussen het ambitieniveau van het Toekomstverbond en de beschikbare middelen blijft groeien. Al in 2022 vroeg het Rekenhof zich af hoe alles gefinancierd zal worden. Het Rekenhof beval toen aan om desgewenst het ambitieniveau aan te passen aan de beschikbare middelen. Een jaar later ziet het Rekenhof op basis van alle begrotingsdocumenten geen stijging van de begrotingskredieten die bestemd zijn voor de financiering van het Toekomstverbond. Integendeel, men stelt vast dat het ambitieniveau nog groter wordt, ondanks het verslechteren van het budgettaire klimaat.

Jan Debucquoy geeft drie voorbeelden van dit gestegen ambitieniveau. Vroeger heeft men gezegd dat alle leefbaarheidsprojecten, inclusief de onderbouw, zullen gefinancierd worden met begrotingsmiddelen. Uit de laatste voortgangsrapportages blijkt dat dit niet meer het geval zal zijn waardoor er plaats vrijkomt voor nieuwe projecten, de zogenaamde reserveleefbaarheidsprojecten. Ten tweede blijkt dat het haventracé ook een bredere scoop zal krijgen. Men spreekt nu van het complex project De Nieuwe Rand, dat meer zal zijn dan een noordelijke hoofdweg. Tot slot is het aantal modalshiftprojecten nog altijd niet begrensd.

Ondanks de minder rooskleurige toekomst en het feit dat men in 2022 ook al niet kon aantonen hoe men alles zou financieren, beslist de Vlaamse Regering tot extra toekomstige uitgaven. Voor het Rekenhof is dat in de huidige budgettaire context onbegrijpelijk.

2.3. Vaststelling 3. Ondanks herhaaldelijke ministeriële beloften nog altijd geen meerjarig GIP

Ondanks herhaalde beloften van minister Lydia Peeters stelt het Rekenhof vast dat er nog altijd geen meerjarig GIP is. Het laatste GIP dateert van december 2022 en is nog altijd beperkt tot één jaar. Hoe kan het Rekenhof nagaan welke middelen voor het Toekomstverbond zijn voorzien in de budgetten van Openbare Werken de volgende jaren? Over de oorzaak tast men in het duister. Wil de Vlaamse Regering geen transparantie of, erger nog, plant MOW investeringen zonder zicht te hebben op de betaalbaarheid in de komende jaren?

2.4. Vaststelling 4. Realisatie Oosterweelverbinding nog altijd haalbaar tegen 2030-2031

Een positieve, belangrijke vaststelling is dat de realisatie van de Oosterweelverbinding nog altijd haalbaar is tegen 2030-2031, maar dat is kritisch. Er mogen zich geen tegenslagen meer voordoen. Vijf jaar geleden verraste Lantis iedereen met de verschuiving van de realisatie van de Oosterweelverbinding van 2025-2026 naar 2030. Die belofte houdt nog altijd stand ondanks de PFOS-problematiek. Dat is geruststellend nieuws want hoe langer de werken duren, hoe hoger het kostenplaatje.

2.5. Vaststelling 5. Financieel model Oosterweelverbinding: nettofinancieringsbehoefte stijgt fors tot 6672 miljoen euro in 2023 2031

De volgende drie vaststellingen gaan over het financieel model van de Oosterweelverbinding. In het verslag van het Rekenhof werd extra aandacht besteed aan het financieel model. Jan Debucquoy gaat eerst dieper in op de redenen hiervoor. In 2018 heeft de voorzitter van de raad van bestuur van Lantis het Rekenhof, de Europese Investeringsbank en de commissieleden overtuigd met de robuustheid van het financieel model, mee door middel van een sensitiviteitsanalyse. Zo was toen iedereen gerustgesteld dat voor een van de vier onderdelen van het masterplan Antwerpen er voldoende middelen ter beschikking waren. In die periode werd het Rekenhof niet uitgenodigd om een rapport te maken. Het Rekenhof heeft in de commissie Financiën en Begroting wel gezegd overtuigd te zijn van de robuustheid van het model.

Vanaf 2021 is het Rekenhof vragen beginnen stellen over die robuustheid als gevolg van nieuwe ontwikkelingen. Er was de hoge inflatie en het Rekenhof stelde zich vragen bij de wetenschappelijke onderbouwing van de raming van de verkeersmodellen gelet op de coronacrisis en meer telewerk.

In 2022 kondigde men last minute aan, na het indienen van het verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement, dat er in het financieel model toch financiële ruimte was om extra uitgaven ten laste te nemen. Het Rekenhof heeft toen niet de kans gekregen om dat te bekijken. Meerdere volksvertegenwoordigers hebben dan gevraagd om in de voorliggende financiële rapportering van maart 2023 extra aandacht te besteden aan de robuustheid van het financieel model. Het resultaat van de beste expert voor corporate finance van het Rekenhof is terug te vinden als bijlage van het Rekenhofrapport (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/16, p. 41-51).

Het financieel model loopt tot 2080. Dat is tot vijftig jaar na de opening van de Oosterweelverbinding. Op zich heeft het Rekenhof geen probleem met deze lange periode maar hoe langer die periode is, hoe groter de onzekerheden zijn wat betreft inflatie, rentevoeten, verkeersevolutie enzovoort. Bovendien betekent een langere periode meer financieringskosten en meer investeringen in het structureel onderhoud van de drie tunnels. Een langere periode betekent dus niet automatisch dat er meer ruimte is voor extra uitgaven. Die redeneringsfout wordt dikwijls gemaakt, waarschuwt Jan Debucquoy. Het probleem voor de financierbaarheid van de Oosterweelverbinding situeert zich namelijk in de periode van de bouwfase van nu tot 2031. Hoe meer investeringen men in het financieel model duwt, hoe moeilijker het is om tijdens de bouwfase over voldoende cashflow te beschikken om alles te betalen. De verlenging van de terugbetalingsperiode kan hier niet zoveel oplossen.

Bovendien is het zo dat hoe meer uitgaven men in het financieel model duwt, hoe meer tolinkomsten men moet realiseren en hoe hoger het toltarief zal moeten zijn. Het drijft dus de factuur op voor de toekomstige gebruikers van de drie tunnels. De beslissing om tol te heffen is daarenboven gebetonneerd en kan men niet meer

terugdraaien als gevolg van de btw-ruling en door de lening bij de Europese Investeringsbank.

Er zijn twee grote doelstellingen van het financieel model. Ten eerste nagaan of de investeringen tijdens de bouwfase allemaal op tijd betaald kunnen worden (nettofinancieringsbehoefte). Wat is de financieringsbehoefte? Is er ieder jaar voldoende cashflow om alles te betalen? De cashflowbenadering is belangrijk omdat het de belangrijkste graadmeter is om na te gaan hoe Lantis er financieel voor staat om alle facturen te kunnen betalen, zowel op korte als op lange termijn. Een naamloze vennootschap zoals Lantis kan winstgevend zijn maar toch in de problemen komen als gevolg van een negatieve kasstroom in een bepaalde periode.

Een tweede grote doelstelling van het financieel model is om na te gaan of Lantis in staat is om zijn leningen terug te betalen, zoals afgesloten in de financieringsovereenkomst met het Vlaamse Gewest en met de Europees Investeringsbank. In het financieel model wordt een terugbetalingsperiode voorzien van veertig jaar, dus tot en met 2070. Het model loopt tot 2080.

Jan Debucquoy gaat vervolgens dieper in op de nettofinancieringsbehoefte, dat is de inschatting van bijkomende middelen die tijdens de bouwfase vanaf nu tot 2031 nodig zijn boven op de middelen die al in het verleden zijn verstrekt (1,2 miljard euro kapitaalbreng) en boven op de doorstorting van de tolheffingen van de nv Tunnel Liefkenshoek uit het verleden. Men berekent die nettofinancieringsbehoefte vooral voor de bouwfase, dus tot 2031, op het moment dat er tolheffing wordt geheven op de drie tunnels. Tot nu toe heeft Lantis alles kunnen financieren zonder leningen. Vanaf april 2023 zal Lantis voor de eerste keer gebruikmaken van leningen, namelijk de leningsovereenkomst van 3,6 miljard euro met het Vlaamse Gewest. Ten opzichte van de vorige voortgangsrapportering stijgt de nog resterende financieringsbehoefte in de bouwfase met bijkomend 3 miljard euro, die zal gefinancierd worden door bijkomende leningen van het Vlaamse Gewest. Dat is een heel groot bedrag. Er werd al 1,2 miljard euro aan Lantis gegeven via kapitaalbreng, bij dit bedrag telt men nog 6,6 miljard euro leningen van het Vlaamse Gewest die nodig zijn om alles te kunnen financieren tot 2031. Als je daar bovenop de tolheffingen Tunnel Liefkenshoek bijtelt, betekent dit een inbreng van meer dan 8 miljard euro voor de bouw van Oosterweelverbinding.

Wat zijn de oorzaken van de sterke stijging van de financieringsbehoefte? De eerste oorzaak is de hoge stijging van de inflatie in de periode 2020-2021, door Lantis berekend op 24 procent, namelijk 978 miljoen euro. Een tweede grote oorzaak zijn de beslissingen van het politiek stuurcomité. In de notulen staat uitdrukkelijk dat het beslissingen zijn onder voorbehoud dat ze de robuustheid van het model niet in het gedrang brengen. Men heeft beslist om 300 miljoen euro PFAS-gerelateerde kosten in het financieel model te stoppen en om 700 miljoen euro voor de onderbouw te financieren via het financieel model. Ook de projectmanagementkosten die normaal gefinancierd zouden worden met begrotingskredieten (132 miljoen euro) werden in het financieel model gestopt. In totaal gaat het om 2,1 miljard euro.

De derde en belangrijkste oorzaak voor de stijging van de financieringsbehoefte is de stijgende rente waardoor de financieringskosten tot eind 2080 stijgen van 2,3 miljard euro naar 12,8 miljard euro. Dat is een enorm groot bedrag. Daaruit blijkt het nefaste effect van een stijgende rente; vandaar de grote ongerustheid van de Nationale Bank en andere instanties voor landen met een heel hoge overheidschuld voor de houdbaarheid van de Belgische schuld op lange termijn.

De spreker toont slides 12 en 13 die een vergelijking toont van de financiering van het Toekomstverbond in 2020 en 2023. Er zijn de vier grote onderdelen (Oosterweelverbinding, leefbaarheidsprojecten, haventracé en modal shift). De Ooster-

weelinvestering is de verantwoordelijkheid van Lantis en wordt geprefinancierd met leningen van het Vlaamse Gewest die daarna terugbetaald worden met tolheffingen. De andere drie grote onderdelen worden gefinancierd met de lopende begrotingsmiddelen. De boven- en onderbouw van de leefbaarheidsprojecten zouden oorspronkelijk gefinancierd worden door het Overkappingsfonds en door bijdragen van de stad Antwerpen. Uit het nieuwe voortgangsrapport blijkt er een wijziging van de financiering van de leefbaarheidsprojecten. Er is een verschuiving van de financiering van de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten naar het financieel model. Aan de wijze van financiering van het haventracé en de modal shift wijzigt er niets. Ook aan PFAS gerelateerde kosten worden in het financieel model ondergebracht. Verder stijgt het aandeel van de rentelasten heel sterk. Er is nood aan een extra lening.

Vervolgens gaat Jan Debucquoy dieper in op die lening. Hij toont slide 14. Uit de vergelijking van businesscase 2020 met businesscase 2023 blijkt een sterke stijging van de capex (toekomstige investeringen) en de eerder vermelde sterke stijging van de rentelasten. De nood aan leningen (langetermijnobligaties) stijgt met 1,8 miljard euro. Daarbovenop is er de achtergestelde lening van 1,2 miljard euro. Men vraagt dus 3 miljard euro extra leningen aan het Vlaamse Gewest boven op de al voorziene 3,6 miljard euro. Dat is bijna een stijging van 80 procent.

Het Rekenhof denkt dat de financieringsbehoefte de volgende jaren nog verder kan stijgen. Zo houdt Lantis al rekening met een stijging van de inflatie 2020-2021 maar nog niet met de sterkere stijging van de inflatie in 2022 (volgens de laatste cijfers 10,4 procent) en met de verwachte stijging in 2023 (volgens het Planbureau 4,4 procent). In totaal zou ongeveer 10 procent inflatie niet ingecalculeerd zijn. Volgens Lantis stelt er zich geen probleem en zal zich dat uitvlakken omdat ze rekening houden met een gemiddelde van 2 procent per jaar tot 2031. Het Rekenhof zet hier vraagtekens bij. Verder stelt het Rekenhof vast dat ondanks de hoge inflatie die niet wordt verrekend voor de voorziene uitgaven voor exploitatie en onderhoud. Wat nog het meest verbaast is dat men tot 2080 renovatiemomenten voorziet voor de Liefkenshoek- en Oosterweeltunnel, maar niet voor de Kennedytunnel. Die drie elementen doen het Rekenhof twijfelen of de huidige berekende financieringsbehoefte wel voldoende is.

Als de financieringsbehoefte vergroot, moet Lantis ook over de nodige middelen beschikken voor de periode vanaf nu tot 2031. Uit het voortgangsrapport blijkt dat Lantis hiervoor rekent op een extra lening van 3 miljard euro. Eerder gaf de spreker al aan dat het gaat om 1,8 miljard euro aan langetermijnobligaties en een achtergestelde lening van 1,2 miljard euro (met een rente van 5 procent, wat de financieringskosten enorm verhoogt). Lantis houdt al met die extra schuldfinanciering rekening in het financieel model maar die moet nog goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering. Daarom vindt het Rekenhof het veel te voorbarig om te concluderen dat het financieel model sluitend is. En daarbovenop denkt het Rekenhof dat er nog extra financieringsbehoeften zijn. Als er een extra lening wordt toegestaan gaat men regelrecht in tegen de beleidsadviezen van gezaghebbende instellingen dat België werk moet maken van schuldafbouw in de periode tot 2031.

2.6. Vaststelling 6. EU-Tolrichtlijn 2022 beperkt manoeuvreerruimte voor vaststelling toltarieven

Om de leningen te kunnen terugbetalen in de periode 2030-2080 moet men voldoende tolinkomsten genereren. Van belang daarbij is de nieuwe Europese Tolrichtlijn 2022. Die legt de vrijheid van tolheffing voor iedere lidstaat verder aan banden. Dat bemoeilijkt de manoeuvreerruimte. De richtlijn definieert heel duidelijk welke uitgaven men mag financieren met tolinkomsten, namelijk alle kosten die betrekking hebben op de betrokken infrastructuur. Het gaat dus niet alleen om de bouwkosten maar ook om de exploitatie-, onderhouds- en ontwikkelingskosten.

Verder zegt de Europese Tolrichtlijn dat de kostentoerekening op een objectieve en transparante manier moet gebeuren. Men moet rekening houden met het aandeel van het vrachtverkeer in het verkeer. Volgens het nieuwe financieel model zouden de zware vrachtwagens van meer dan 3,5 ton goed zijn voor 80 procent van de tolinkomsten terwijl ze maar 18 procent van het verkeersvolume uitmaken. Volgens het Rekenhof zal die aanname moeilijk liggen als men met een voorstel van tol zou voorleggen aan de Europese Commissie. In tegenstelling tot wat in het voortgangsrapport staat, houdt het financieel model volgens het Rekenhof dus te weinig rekening met de Tolrichtlijn.

Een ander belangrijk element is dat in de Europese Tolrichtlijn staat dat de toldifferentiatie tussen de drie tunnels maximaal 75 procent mag bedragen. Die regel wordt door Lantis gerespecteerd voor het vrachtverkeer. Maar de Europese Tolrichtlijn bepaalt dat de Europese Commissie tegen ten laatste 2027 met voorstellen mag komen om de Europese Tolrichtlijn ook verplicht te maken voor de personenwagens. Dat past binnen de groene agenda van de Europese Commissie. Er bestaat dus een risico dat de toldifferentiatieregel ook zal gelden voor het toltarief voor personenwagens. In dat geval zal een tolvrije Kennedytunnel voor auto's zoals dat nu voorzien is, niet mogelijk zijn.

2.7. Vaststelling 7. Rekenhof kan de robuustheid van het financieel model niet onderschrijven

Kan men, met wat men nu weet, met redelijke zekerheid zeggen dat alles kan terugbetaald worden met tolinkomsten? De inschatting van de tolinkomsten hangt af van de inschatting van de verkeersprognoses. Dat is koffiedik kijken. Niemand kan inschatten hoe het verkeer zal lopen de volgende vijftig jaar. Het Rekenhof plaatst echter verschillende vraagtekens bij de aannames van Lantis. Jan Debucquoy somt de belangrijkste op. Het is aan de volksvertegenwoordigers om te oordelen. Hij verwijst naar tabel 11 van het verslag van het Rekenhof (zie slide 19). Het totale verkeer in de drie tunnels zal volgens Lantis stijgen van 60,7 miljoen voertuigen in 2022 naar 86,6 miljoen in 2031. Dat betekent een stijging van 42,7 procent. Is dat realistisch?

Men kan stellen dat het logisch is dat er meer auto's zijn (geschat op 7,4 miljoen) door de openstelling van de Oosterweelverbinding. Maar zelfs daarnaast voorspelt Lantis een sterke stijging van de trafiek in de Liefkenshoektunnel (11,1 naar 18,5 miljoen) en in de Kennedytunnel (49,6 naar 60,7 miljoen). Op basis van de cijfers van de voorbije jaren was er een jaarlijks stijging in de Liefkenshoektunnel van 4,6 procent. Dat zou nu plots stijgen tot 6,6 procent per jaar tot 2031. Daar plaatst het Rekenhof vraagtekens bij. Hetzelfde geldt voor de Kennedytunnel waarbij er de voorbije jaren een daling van het verkeer was met 0,6 procent per jaar terwijl men nu een jaarlijkse stijging van 6 procent voorspelt.

Uit de tabel blijkt verder dat de stijgingen zich voornamelijk zouden voordoen bij het personenvervoer (+ 51,8 procent) maar dat heeft weinig gunstige effecten op het huidige financieel model aangezien voornamelijk wordt verondersteld dat de Kennedytunnel tolvrij zal zijn. Waarop zijn die veronderstellingen gebaseerd? Bovendien staat de voorspelde sterke stijging van de auto's in de Kennedytunnel volledig haaks op het streven naar een modal shift.

Het Rekenhof stelt zich ook vragen bij de raming van het vrachtverkeer voor de periode 2030-2041. Er is een voorzichtige raming met een jaarlijkse stijging met 1,2 procent. Maar in 2021 werd in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken aangekondigd dat men ernaar streeft om het aandeel van het goederenvervoer per spoor uit de haven van Antwerpen in tien jaar te verdubbelen. Werd daar bij de ramingen rekening mee gehouden?

Tot slot is er de eeuwige discussie over de link tussen de hoogte van het toltarief en het verkeersvolume. Hoe hoger de tol, hoe meer men de tunnels zal vermijden. Volgens Lantis stelt dat geen probleem want het verkeer van en naar de haven van Antwerpen moet toch sowieso door die drie tunnels passeren omdat er heel weinig alternatieven zijn. Verkeersdeskundigen zeggen dat er wel een duidelijk verband is en wijzen erop dat er ook altijd een alternatief is met het containervervoer per spoor. Vrachtwagens die vanuit de haven van Rotterdam naar Frankrijk moeten, hebben ook alternatieven om Antwerpen te vermijden.

Het Rekenhof concludeert dat de robuustheid van het financieel model niet kan worden onderschreven.

2.8. Vaststelling 8. Vooruitgang in leefbaarheidsprojecten maar moeilijk om uitgavendrift in bedwang te houden

Uit het voortgangsrapport blijkt de vooruitgang met de leefbaarheidsprojecten. Het taakstellend budget is verhoogd tot 1,594 miljoen euro, exclusief de onderbouw. Het Rekenhof ziet nog altijd niet in hoe dat inpasbaar zal zijn in de Vlaamse begroting gelet op de trage opbouw van het Overkappingsfonds die dat moet financieren. Verder stelt het Rekenhof vast dat de druk groot blijft voor de realisatie van meer leefbaarheidsprojecten. De vraag is of het taakstellend budget in de toekomst houdbaar zal blijven. Positief is het streven van het politiek stuurcomité om voor alle leefbaarheidsprojecten een optimalisatietarget vast te leggen van 5,5 procent. Ook de oprichting van een budgetcel om beter te waken over de het budgettaire kostenplaatje van de leefbaarheidsprojecten vindt de spreker positief.

2.9. Vaststelling 9. Nog geen zicht op start werken haventracé

Voor het haventracé is er weinig veranderd en dus blijven de vaststellingen van het Rekenhof dezelfde. Er is nog altijd geen zicht op het totale kostenplaatje, laat staan de financiering. De realisatie van het haventracé was een noodzakelijke randvoorwaarde om van de Oosterweelinvestering een succes te maken, namelijk voor de vlotte doorstroming van het verkeer langs de Antwerpse ring. Het ziet er niet naar uit dat het haventracé gerealiseerd zal worden samen met de oplevering van de Oosterweelverbinding in 2030-2031, zoals beloofd in het Toekomstverbond.

2.10. Vaststelling 10. Onduidelijkheid troef bij modal shift

Een ander belangrijk onderdeel van het Toekomstverbond is de modal shift. Uit het voortgangsrapport blijkt een eenduidige doelstelling voor het aantal duurzame modi van 50 procent, maar die eenduidige doelstelling is voor interpretatie vatbaar omdat er geen nulmeting is. Volgens specialisten zijn er te weinig reële metingen. Verder is het ook niet duidelijk wat er wordt verstaan onder duurzame modi. Telt men bijvoorbeeld meerderjarige autopassagiers mee als duurzaam of niet? Naargelang de toegepaste methodologie en de databron zijn er verschillende percentages voor de bereikte modal shift. Jan Debucquoy verwijst naar tabel 8 in het verslag van het Rekenhof (pagina 33). Er is nog altijd geen uitvoeringsplan van de projecten die de modal shift moeten realiseren en er is ook nog altijd geen taakstellend budget en bijhorende limiet vastgelegd. Een financieringsvisie werd nog niet uitgewerkt. Uit de projectfiches blijkt dat voor elk project financiering moet worden gezocht. Door het ontbreken van een meerjarig GIP kan het Rekenhof niet nagaan hoeveel middelen in het MOW-budget zijn voorzien. Op basis van de projectfiches komt men tot een totale kostprijs van 1576 miljoen euro, waarvan voor 1334 miljoen euro financiering moet gezocht worden. Voor bepaalde deelprojecten is er zelfs geen kostenraming beschikbaar.

2.11. Conclusie

Concluderend heeft de spreker eerst een boodschap voor de inwoners de stad Antwerpen. Het Rekenhof oordeelt niet over de opportuniteit van uitgaven. Alle onderdelen van het Toekomstverbond mogen voor het Rekenhof onverkort gerealiseerd worden. Het Rekenhof respecteert de keuzes van het Toekomstverbond, zoals goedgekeurd door de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen. De spreker roept de inwoners van Antwerpen op om de beloftes van alle actoren van het Toekomstverbond te bekijken met de nodige kritische ingesteldheid, en om de begrotingsdocumenten en de rapporten van het Rekenhof te lezen.

Aan de Vlaamse Regering geeft de spreker mee dat het Rekenhof bij de kernboodschap van de vorige jaren blijft. Het Rekenhof stelt vast dat het vereiste budget voor de realisatie van het Toekomstverbond conflicteert met de doelstellingen van de Vlaamse begroting. Het vraagt om geen verwachtingen te creëren die men niet kan inlossen. Er zijn nog altijd te veel projecten van het Toekomstverbond waar geen enkel perspectief is op de realisatie binnen een redelijke termijn na de verkenningsfase. Verder vraagt het Rekenhof om transparant te zijn over wat het effect is van de realisatie van het Toekomstverbond op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap en op de middelen van het beleidsdomein MOW, en om eindelijk werk te maken van een meerjarige GIP.

Vijf jaar na het sluiten van het Toekomstverbond ziet men meer en meer de nadelen van het ontbreken van een langetermijnvisie voor de financiering en die onzekerheden ondermijnen de samenhang en het draagvlak van het Toekomstverbond. Het Rekenhof vraagt om een visie op de financiering met respect voor de gezondheid van de openbare financiën en met een haalbare kalender.

Van Lantis verwacht het Rekenhof een meer proactieve houding. Lantis was heel transparant naar het Rekenhof toe over het herijkte financieel model. Alle vragen werden beantwoord. Maar het Rekenhof stelde de laatste weken vast dat bij de administratie en andere entiteiten van de Vlaamse overheid de financiële stand van zaken van Lantis minder bekend is.

3. Toelichting door Lantis

Luc Hellemans vindt een voortgangsrapportage altijd een kans om duidelijk te maken waar de middelen naartoe gaan en dat ze goed besteed zijn. Daarna zal hij dieper ingaan op een aantal financiële aspecten.

3.1. Oosterweel in een volgende fase

Oosterweel komt in een volgende fase: de bouw van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever is gestart. Binnen twee jaar ligt er een nieuwe tijdelijke ring en het viaduct van Merksem wordt vanaf 2025 afgebroken. Dat is onomkeerbaar. Eindelijk zal die schandvlek, een barrière voor 120.000 inwoners, uit de stad verdwijnen. Vervolgens toont de spreker enkele beelden van de werken (zie slide 4 tot en met 6). 600 miljoen euro steekt inmiddels bijna in de grond. Linkeroever verrijst uit zijn as. Ondanks PFAS stijgen de huizenprijzen terug, PFAS wordt opgekuist en er is geen geluidsoverlast. Er is nu eindelijk zekerheid over de saneringsovereenkomst met de verschillende partijen die voor rede vatbaar waren. De saneringsplicht ligt bij 3M. Er is een consensus waardoor veiligheid, de werken en de sanering kunnen worden gecombineerd. De werken sinds 2017 hebben altijd een verbetering van de leefomgeving gebracht. Dat is ook onderschreven door VITO en wetenschappelijke rapporten. Ook voor Rechteroever zal Lantis een gelijkaardige aanpak hantieren door een routeplan PFAS uit te werken (zie slide 7).

In het bouwdok van Zeebrugge werd gestart met de bouw van de eerste tunnel-elementen in januari 2023. In mei 2023 zullen de eerste elementen klaarliggen (zie slide 8 tot en met 10). Het zijn bouwdozen van ongeveer anderhalf voetbalplein groot, 20 meter hoog en 40 meter breed.

Voor de werf Scheldetunnel werd een samenwerking afgesloten met Natuurpunt. De bouwput is in aanleg (zie slide 11). In de samenwerking werd gezocht hoe men leefbaarheid kan combineren met de werken. Het was veel makkelijker geweest om al het bemalingswater in de Schelde te lozen. Natuurpunt had grote bezorgdheden over de verdroging van het beschermd natuurgebied Blokkersdijk. Er werd in dialoog gezocht hoe de werf kan bijdragen en het gros van het water wordt nu gezuiverd tot op het niveau van drinkwaterkwaliteit en geloosd in Blokkersdijk.

Luc Hellemans toont vervolgens slide 12 die een beeld toont van de zuiveringsinstallatie bij de Scheldetunnel. In de plaats van de gebruikelijke twee zuiverings-trappen werden er vier voorzien. Hij benadrukt dat er geen enkel risico is dat er water waar nog PFAS in zou zitten, kan ontsnappen.

Ook aan de Oosterweelknoop zijn de voorbereidende werken begonnen. In het jaar 2023 wordt gestart met de effectieve werken. De financiële engagementen met de aannemer zijn vrijwel rond. Luc Hellemans toont een video van de werken die gepland staan aan het viaduct van Merksem en de bypass. Dit is volgens Luc Hellemans de grootste minderhindermaatregel. Die speelt zich af op drie niveaus. Ten eerste zal op buurtniveau de bypass ervoor zorgen dat buurtbewoners minder in de plaats van meer sluipverkeer in hun wijken krijgen. Ten tweede garandeert de bypass de veiligheid van alle gebruikers door een stabiele verkeerssituatie. Ten slotte zorgt de bypass voor een veiligere werkomgeving voor de arbeiders.

In combinatie met het flankerend beleid van de laatste vijf jaar zal een snelheidsverlaging tot 70 kilometer per uur zorgen voor de leefbaarheid en bereikbaarheid tijdens de werken.

Periodiek voert Lantis een draagvlakmeting uit, zowel op Linkeroever als op Rechteroever. Het draagvlak op Linkeroever is tot een recordhoogte gestegen nu de resultaten zichtbaar zijn. Op Rechteroever is er ook een stijgend draagvlak, ondanks de overlast voor heel wat mensen. Men is ook met het hele managementteam ter plaatse gaan praten om te kijken wat beter moet.

3.2. Oosterweel als hefboom voor regio en Vlaanderen

Lantis heeft altijd gezegd dat Oosterweel een hefboom moet zijn. De resultaten voor de modal shift mogen gezien worden volgens Luc Hellemans (zie slide 17). Er is een deelfietssysteem uitgerold in alle gemeenten van de vervoerregio en de park-and-rides zijn klaar. Tijdens de vorige voortgangsrapportage was men heel kritisch over de park-and-rides maar volgens het financieel businessplan zit men vandaag al bijna op het niveau van wat werd voorspeld qua gebruik. Meer en meer auto's worden van de weg genomen. Daarnaast werden er ook talrijke fietspaden aangelegd, tijdelijk of definitief. Al die maatregelen zorgen ervoor dat er een rijstrook minder kan worden voorzien tijdens de werken.

Lantis beloofde 200 nieuwe jobs per jaar. In 2022 waren dat er 180. Lantis heeft heel wat opleidingsprogramma's. Volgens cijfers van de VDAB zijn onrechtstreeks 3000 mensen daardoor tewerkgesteld in de bouwsector in 2022. Dat is beter dan beloofd.

Telkens opnieuw tracht men na te denken over circulariteit en het omzetten van de monitoring in baten voor de omgeving. Luc Hellemans toont slide 20 met daarop meetpunten voor geluidsmetingen, stofmetingen, trillingsmetingen enzovoort. Men

kan dan vergelijken met de nulmeting voor aanvang van de werken om alles te monitoren en indien nodig in te grijpen. Net zoals men rekening moet houden met het broedseizoen, wil men rekening houden met tieners die op vrijdag uitgaan en graag zaterdagochtend willen uitslapen en niet gewekt willen worden door kranen. Als men een boom moet kappen, wordt gezorgd voor een nabestemming: knabbelhout voor de zoo, hout voor de opleiding houtbewerking, meubels enzovoort.

Voor de huisvesting verwijst hij naar het recente decreet van 10 februari 2023 tot wijziging van de Vlaamse Codex Wonen van 2021, wat de invoering van een normenkader voor de tijdelijke huisvesting van arbeidskrachten betreft, waardoor men toestanden zoals in het Borealisdossier of in Qatar kan vermijden. Dat blijft voor Lantis een ijkpunt.

3.3. Robuuste businesscase voor de Oosterweelverbinding

Bij het financiële onderdeel wil Luc Hellemans langer stilstaan. Men bevindt zich in een zogenaamde 'perfect storm'. Dat kan niemand ontkennen. Het werd al gemeld bij de vorige voortgangsrapportage in oktober 2022 en ook in de aanloop naar deze rapportage. Er is een ongeziene inflatie, er is de niet te voorspellen oorlog in Oekraïne. De gouverneur van Nationale Bank verwachtte een daling van de rente en een daling van de inflatie. Waarom denkt Lantis dat deze case nog altijd robuust is? Er zijn verschillende redenen (zie slide 22).

3.3.1. *Het taakstellend budget wordt gerespecteerd*

Ten eerste wordt het taakstellend budget, dat is het budget voor Oosterweel zoals in 2010 voorzien, gerespecteerd (zie slide 23 en 24), ongeacht het feit dat de wereld veranderd is. Er is wel een herijking gebeurd omdat werd gevraagd om bijkomende overkappingen te financieren die mee in het ontwerp zitten en meegebouwd worden. Een herijking was ook nodig door het PFAS-dossier. Op Linkeroever draait 3M op voor de kosten, maar op Rechteroever is er helaas geen detecteerbare vervuiler.

3.3.2. *Het financieel model is robuust en wetenschappelijk onderbouwd*

Ten tweede is het financieel model wetenschappelijk onderbouwd. Met de kritiek van het Rekenhof op het verkeersmodel tijdens de vorige voortgangsrapportage is Lantis aan de slag gegaan. Het financieel model werd aan een externe review onderworpen. Het model zit mechanisch juist in elkaar. In het financieel model wordt het meest conservatieve scenario gebruikt. De inkomsten zijn dus niet overschat volgens Luc Hellemans, maar onderschat. Dat kan hij aantonen met de huidige inkomsten. Lantis verschilt op dat punt van mening met het Rekenhof.

Het klopt wel dat de rentelasten enorm gestegen zijn. Maar de constructie van de achtergestelde lening en het feit dat Lantis een gegarandeerd rendement aan de overheid betaalt, betekenen dat de rentelasten voor Lantis omgezet zijn in een inkomst voor de overheid op het einde van de rit.

De inflatie en de bijkomende investering nopen tot beheersmaatregelen. In oktober 2022 werd al gesignaleerd dat bijkomende maatregelen noodzakelijk waren door de zogenaamde perfect storm. De afspraak was dat het Departement Financiën en Begroting en minister Lydia Peeters samen zouden nagaan hoe men de cashpositie van Lantis kan garanderen zodat het niet failliet gaat. Dat was één beheersmaatregel. Er zijn nog andere beheersmaatregelen mogelijk door het besturen van de drie hefbomen: het toltarief, de afbetalingstermijn en de verkeerssturing.

Het financieel model wordt gebruikt als een managementinstrument. Luc Hellemans gelooft uiteraard niet dat het huidige financieel model de volgende vijftig jaar

voorspelt. De toekomstige inkomsten zijn onzeker en de huidige uitgaven zijn heel zeker. Daarom moet men de risico's managementmatig beheersen door ze elk jaar te actualiseren en te voorspellen. Tegelijkertijd mag men het opwaartse potentieel niet maximaal inzetten. Er is nog opwaarts potentieel dat bewust niet ingezet is om net risico's op te vangen of te ondervangen.

De spreker toont een slide met de evolutie van het taakstellend budget (zie slide 23). Dat ging van 4,39 miljard euro (prijsspeil 2019) naar 5,4 miljard euro (prijsspeil 2022). De inflatie is heel eenvoudig bepaald. Daarvoor werd van bij de start gewerkt met een algemene formule die men kan toepassen voor elk bouwwerk (zie slide 24). Dat is een rudimentaire berekening. Dat was een goede methodiek in de ramingfase. Momenteel is het project in detail gekend en moet men werken met een exacte prijsindexformule. De bouwsector is helaas een prijsgevoelig segment (staal, beton, ambachtslieden enzovoort). Lantis doet hiervoor een beroep op een kostendeskundige die al sinds 2010 voor Lantis werkt (ROTS, een tijdelijke handelsvereniging van Witteveen+Bos en Sweco) en een auditor (Arcadis). Luc Hellemans maakt zich sterk dat zij de meest betrouwbare berekening van de inflatie op drie jaar tijd maakten. Zij komen uit op 24 procent.

Wat moet er gefinancierd worden met het financieel model? Het gaat om de investeringskosten van Oosterweel, dus om het taakstellend budget zelf. Daarbij komen de bijkomende investeringen voor de overkappingen, de onderbouw en de PFAS-kosten op Rechteroever. Verder zijn er nog de werkingskosten tijdens de bouwfase (gebouw van Lantis, computers, studiekosten enzovoort) en de vooruitgeschoven 'life cycle cost'. Een voorbeeld van dat laatste zijn de onderhoudskosten die nu al moeten gebeuren voor het afgewerkte stuk op Linkeroever. Wat die onderhoudskosten betreft, moet men nu al beslissingen nemen, bijvoorbeeld over het soort gebruikte beton en de duurzaamheid ervan wat kostenbesparingen oplevert in de opexfase maar in de capexfase meer kost. Een dergelijke vooruitgeschoven lifecyclekostprijs en onderhoudskosten gedurende vijftig jaar behoren er dus ook toe.

Het klopt dat de Kennedytunnel niet behoort tot het financieel model. Met het Vlaamse Gewest werd afgesproken dat de Kennedytunnel in goede toestand wordt overgedragen. Bij de toerekening van het vrachtwagenvervoer stelt die tunnel eigenlijk niets voor. Het is niet de bedoeling om de drie Scheldekruisingen te maken om dan de Kennedytunnel zwaar te belasten met vrachtwagens. De bedoeling is dat ze gebruikmaken van de Liefkeshoektunnel en Oosterweel. Daarom wordt de Kennedytunnel in het model heel duur gemaakt voor vrachtwagens. Dat is een bewuste keuze geweest.

Tot slot behoren ook intresten – die het grote verschil maken met het vorige model –, het rendement op kapitaal en belastingen tot het financieel model.

Vervolgens toont Luc Hellemans slide 26 met het meest conservatieve verkeerskundige scenario waarmee altijd werd gewerkt als werkhypothese. De rode lijn is de bestaande toestand, de blauwe lijn de toekomstige. In het tolmodel is er gerekend met een vrije Scheldekruising voor auto's. In de 'base case', de meest conservatieve case voor financiële inkomsten, is dat de Kennedytunnel. Voor vragen over de verkeerscijfers zijn de onafhankelijke verkeersdeskundige Dirk Engels van Transport & Mobility Leuven en Dries De Groof van het team Verkeerskunde van Lantis aanwezig.

Er werden een dertiental sensitiviteiten bepaald met allemaal andere cases. Afhankelijk van hoe men stuurt, zijn er meer inkomsten. Het gebruikte verkeersmodel is het model met de minste inkomsten.

Over het strategisch verkeersmodel gemaakt door het team Verkeersmodellen van MOW uiten sommigen hun twijfels. De kritiek van het Rekenhof of het

wetenschappelijk onderbouwd is, werd voorgelegd aan onafhankelijke verkeerskundigen. De routekeuze van een vrachtwagen of een wagen hangt in de realiteit af van tijd, afstand en geld. In een verkeersmodel wordt echter alles bekeken vanuit het tijdsaspect.

Specifiek is dat men slechts op twee manieren voorbij de drie Scheldekruisingen kan geraken, namelijk via de Temsebrug of langs Brussel. Dat zijn geen alternatieven gelet op de drukte op die assen. Lantis wil geen verkeer aantrekken dat er niet moet zijn om meer inkomsten te genereren. Luc Hellemans merkt op dat de haven de voordeur en de achterdeur is van Europa en dat daar alles passeert. Modellen met een modal shift 50/50 genereren nog altijd meer inkomsten dan het gehanteerde model.

In de mesoanalyse (zie slide 27) zijn de verkeerskundigen gaan kijken welk verkeer de Scheldekruising neemt. Men stelde vast dat de weerstand voor langeafstandsroutes onderschat is en de modal shift te hoog ingeschat. Dat betekent meer verkeer op de drie Scheldekruisingen. Daarentegen werd de ophoogfactor van spits naar dag te hoog ingeschat. De verkeersdeskundigen hebben verder geadviseerd om de tol los te koppelen van de verkeerscijfers omdat het verkeersmodel daar niet voldoende adequaat antwoorden op geeft.

Luc Hellemans benadrukt dat modellen ook maar een benadering zijn van de werkelijkheid en managementinstrumenten zijn. Het zijn geen waarheden. Ze dienen om vandaag beheersmaatregelen te nemen. Hij maakt de vergelijking met het kopen of bouwen van een huis. Men maakt een inschatting van de kosten en de inkomsten die men heeft op langere termijn. Dat is ook wat Lantis doet: met de gegevens die men heeft, probeert men inschattingen te maken.

Lantis heeft ook een toetsing van de toltarieven gedaan (zie slide 28). De Tolrichtlijn stelt inderdaad dat men alleen de kosten mag aanrekenen die veroorzaakt worden door het verkeer. Men mag de infrastructuurkosten veroorzaakt door vrachtwagens, laten terugbetalen door vrachtwagens. DG Move van de EU heeft advies gegeven en berekeningen gemaakt. Lantis heeft aangetoond wat het verschil is wanneer op de ring alleen wagens zouden rijden ten opzichte van wanneer er ook vrachtwagens rijden. Op basis van dat kostenverschil is het maximale toltarief bepaald. Lantis heeft met diezelfde methodiek en met de gewijzigde inzichten (bijvoorbeeld inflatie) het toltarief herberekend en gecheckt of men niet boven het maximale toltarief komt. Uit voorzichtigheid is er nog geen rekening gehouden met een mogelijke wijziging van de Tolrichtlijn door DG Move, bijvoorbeeld door het toestaan van een congestieheffing. Lantis heeft ook niet het toltarief voor wagens verhoogd, wat een mogelijkheid was.

Als voorbeeld staan op slide 28 de toltarieven voor de Liefkenshoektunnel en de maximale toltarieven volgens de Tolrichtlijn. Die zegt niets over de tarieven voor personenauto's. De tarieven die Lantis hanteert in het financieel model zijn ook lager dan de tarieven voor de Liefkenshoektunnel. De verkeersdeskundigen wijzen erop dat als men 25 procent binnen de marge van hun inschatting blijft, het verkeer dat andere wegen zal zoeken dan de drie tunnels, beperkt is.

Daarnaast werd een andere oefening gemaakt (zie slide 29). De reële inkomsten van de Liefkenshoektunnel bedragen nu 75 miljoen euro per jaar. Op basis van het huidige verkeersvolume van de Kennedytunnel zou dan het huidige goedkoopste tarief, het abonnementstarief, voor vrachtwagens in totaal 225 miljoen euro opbrengen met het prijspeil van vandaag. Aan 2 procent inflatie de volgende jaren zou dat in 2031 270 miljoen euro betekenen. De startpositie voor de inkomsten in het financieel model ligt op 300 miljoen euro. Dat verschilt dus bijna niet.

3.3.3. *Businesscase garandeert terugbetaling ondanks ongunstige markt-omstandigheden*

De businesscase van 2018 had een terugbetalingscapaciteit over de duur van de lening (maximaal 40 jaar, eerder op 35 jaar) van 1,6. Men kon dus 1,6 keer de schuldverplichtingen terugbetalen. Die terugbetalingscapaciteit is door de perfect storm (inflatie 24 procent; rente van 1,5 naar 3,05 procent; extra capex en een verschil in verkeersvolumes) naar beneden getuimeld tot onder 1 (rode balken op slide 30).

Welke beheersmaatregelen werden al genomen? De toltarieven werden binnen de door de verkeersdeskundigen voorgestelde bandbreedte (25 procent) met 22 procent verhoogd. Dat ligt ook binnen het maximale tarief van de Tolrichtlijn.

Een tweede beheersmaatregel is een extra lening die nu voor cash moet zorgen. Dat moet nog goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering. Een andere mogelijkheid zou een kapitaalsinjectie zijn maar er wordt voor geopteerd om te werken met een achtergestelde lening met een bepaald rendement. Daardoor kan Lantis cash activeren tijdens de bouwfase. Dat is momenteel ook een betere optie gelet op de volatiele financiële markten (cf. dossier Credit Suisse). Misschien moet er nog een jaar gewacht worden vooraleer een langetermijnfinanciering zelf te activeren. De gekozen optie van de extra lening is er gekomen na overleg met het Departement Financiën en Begroting. Indien de Vlaamse Regering die lening niet toekent, is er inderdaad geen robuuste financiering.

De twee herstelmaatregelen brengen de terugbetalingscapaciteit terug op 1,35. Als aan alle schuldverplichtingen is voldaan dan wordt de achtergestelde lening terugbetaald met de bonds tijdens de laatste tien jaar van het financieel model van vijftig jaar. Dat zouden anders in die laatste tien jaar dividenden zijn geweest. Die zullen er dan niet zijn maar dat geld zal naar de overheid gaan omdat die een rendement heeft gevraagd van 5 procent. Dat is in het nadeel van Lantis en in het voordeel van de overheid.

Dat belet niet dat er nog risico's zijn. Het Rekenhof heeft gelijk dat de verkeersvolumes niet zeker zijn. Het is een model en een deskundigeninschatting maar die cijfers kunnen nog variëren. Er kunnen nog tegenslagen volgen voor de bouwkosten. Daarom wil men terug naar een terugbetalingscapaciteit van 1,35, dat is een extra miljard euro capex. Er is nog een tweetal jaar uitloop mogelijk.

Het klopt dat jammer genoeg door de hoge rentes alle reserves uit het financieel model zijn. Als de economische conjunctuur terug wijzigt, kan dat veranderen. De inflatie kan ook nog stijgen, maar die mag men verrekenen in de toltarieven.

Wat het risico van alternatieven voor goederenvervoer met vrachtwagens betreft, wijst Luc Hellemans erop dat zolang de totale kost voor vrachtwagenvervoer zo goedkoop is, het goederenvervoer per spoor moeilijk zal kunnen concurreren. Een hogere tol zal daarop geen invloed hebben.

Er is een opwaarts potentieel in sturingsmechanisme. Er zijn elf of twaalf modellen die een beter resultaat opleveren. Zo is er een opwaarts potentieel in het toltarief. Men zit nog niet aan het maximale tarief van DG Move en ook dat ligt nog onder dat van de Liefkenshoektunnel. Er is de achtergestelde lening die nu rechtstreeks naar de overheid gaat maar de overheid kan altijd beslissen om die in een ander stadium om te zetten naar kapitaal en dan is er een andere situatie.

Vervolgens toont Luc Hellemans slide 31. Het dividend uit het model van 2018 zijn in 2023 inkomsten van de achtergestelde lening die een rendement geeft. Slide 32 verduidelijkt waarom die financieringsbehoefte is gestegen. Er werd een lenings-

plafond afgesproken in 2018. Dat project zou vijf jaar duren. Er zijn leefbaarheidsprojecten toegevoegd, waardoor dat project vijf jaar langer zou duren. Lantis heeft meteen gemeld dat dit impact had op het financiële plaatje. Dat kon men toen compenseren door de wijziging in het belastingstelsel en de hele lage rentes. Momenteel is de situatie anders en daarvoor dient het model, dat er elk jaar iets anders zal uitzien. De enige impact die zeker is, is de impact van de 24 procent inflatie. Het klopt dat de eerstvolgende twee jaren de inflatie hoger zal zijn dan de vooropgestelde 2 procent. Er werd afgesproken dat te blijven monitoren. Met de huidige financiering van 6,7 miljard euro zal men echter niet snel meer in de problemen komen. Het politiek stuurcomité heeft expliciet gevraagd welke inkomsten men nu al kan genereren. Dat zijn mogelijkheden die nog niet benut zijn, maar het was een zeer bewuste keuze om dat als reserve achter de hand te houden en zich niet rijk te rekenen.

Het verschil met 2018 (in de bouwfase) kan men aflezen op de slide: 300 miljoen euro voor het PFAS-dossier, 800 miljoen euro voor de overkappingen, 500 miljoen euro rente, 1 miljard euro voor de indexatie van 2017 tot en met heden en nog eens 500 miljoen euro indexatie tot en met 2031.

Op de macro-economische factoren heeft men weinig impact maar men probeert onder controle te houden waar men wel invloed op heeft zoals projectgerelateerde risico's (zie slide 33). Het programma Werfburen vindt Luc Hellemans een van de belangrijkste zaken voor 2023.

Welke risico's wil Lantis onder controle krijgen in 2023 en 2024? Er is de rechtsonzekerheid. De spreker is blij dat er nu kaders zijn voor PFAS maar de lopende rechtszaken geven onzekerheid. Er is de regelgeving rond vergunningen. Hij pleit niet voor minder milieubescherming maar wel voor wendbaarheid als men aan alle verplichtingen voldoet. Hij is het eens met de voorzitter van de Nationale Bank dat Europa op een kantelpunt zit. Men kan niet alles vrijlaten, maar men kan ook niet alles reglementeren. Men moet voortgang kunnen boeken door iedereen aan de tafel te krijgen en door te begrijpen hoe je een transitie inzet. Het voorliggende project is zo'n transitie. De volksvertegenwoordigers hebben hierin een rol te spelen. Dat is niet alleen nodig voor Oosterweel, maar voor de gehele Vlaamse economie. Dat is geen politiek standpunt maar de bezorgdheid van een projectmanager. Verder kan Luc Hellemans alleen maar hopen dat de oorlog tussen Oekraïne en Rusland stopt. Dat heeft men niet in de hand. De markt heeft zich echter wendbaar georganiseerd waardoor de prijzen naar beneden zijn gegaan, dus daar heeft men goede hoop op.

4. Toelichting door Alexander D'Hooghe

4.1. Vooraf

Alexander D'Hooghe wil vooraleer in te gaan op de modal shift zeggen dat het Toekomstverbond een episch project is, want het is een van de grootste, meest complexe werven in West-Europa. Het Toekomstverbond bestaat eigenlijk uit vier grote projecten (Oosterweelverbinding, leefbaarheidsprojecten, De Nieuwe Rand en de modal shift). Op het niveau van West-Europa en Noord-Amerika bekeken hebben dergelijke grote projecten een gemiddelde 'failure rate' van 70 à 80 procent. Dat wil zeggen dat de meeste grote projecten wereldwijd kampen met enorme vertragingen, enorme budgetoverschrijdingen of zelfs stopzetting. Mensen spenderen een heel leven om uit te vissen hoe men zo'n groot project moet managen en sterven alvorens ze de lessen kunnen doorgeven aan de volgende personen die met een groot project bezig zijn. Een van de belangrijkste taken is dus om te vermijden dat er enorme vertragingen, budgetoverschrijdingen of een stopzetting zijn. Men moet zo efficiënt mogelijk zo veel mogelijk maatschappelijke doelen proberen te bereiken. Daarbij moet men voortdurend risico's nemen en die zo

goed mogelijk beheren. Risico's zijn onvermijdelijk. Kapseizen is de standaard, het schip recht houden en veilig naar de haven brengen is het unicum.

Op Linkeroever is het leefbaarheidsproject volledig geïntegreerd met het mobiliteitsproject binnen de voorziene budgetten uitgevoerd. Daar mag men dus fier op zijn. Het Oosterweelproject moet dus niet bij die 70 tot 80 procent mislukkingen wereldwijd terecht te komen. Momenteel zit men nog op het goede spoor. Wat Rechteroever betreft, wil hij eraan herinneren dat, zoals gemeld in de vorige voortgangsrapportage, voor het noordoostelijke deel de maximale overkapping is uitgetekend. De uitvoering daarvan wordt nu verder voorbereid. Men kan dus zeggen dat het Toekomstverbond niet alleen op Linkeroever, maar zeker voor de helft van Rechteroever eigenlijk haar beslag vindt.

4.2. Modal shift vandaag

Alexander D'Hooghe gaat vervolgens dieper in op de modal shift als een van de vier grote projecten. Met het Toekomstverbond werd een ongelooflijke ambitie voor de modal shift uitgesproken: 50/50 voor de regionale stromen. Het is veel meer een doelstelling dan een middel. Het klopt dat hieraan nog geen budget is gekoppeld, maar men kan pas nadat projecten veel concreter zijn gemaakt vastleggen hoe men het meest efficiënt het doel kan bereiken. Om dat te kunnen is er een goede analyse en een goed voorstellingsvermogen nodig. Men moet eerst goed kunnen voorspellen welke gedragsveranderingen, capexinvesteringen in infrastructuur enzovoort, en welke combinatie daarvan, het meest kosteneffectief mogelijk zijn. Alexander D'Hooghe heeft dat uitgewerkt voor de capexinvesteringen. Het is dus maar een deel van het verhaal en het is ook nog niet klaar.

Er werd een evaluatiemachine gebouwd voor de vervoerregio Antwerpen. Voor die regio bedraagt de modal shift momenteel 63/37, waarbij 63 procent van de bewegingen gebeuren met de wagen en 37 procent met andere modi. Men wil dat dus naar 50/50 brengen. Slide 2 toont de verhoudingen voor de verschillende deelregio's van de vervoerregio. Hoe verder men van het centrum van de regio weggaat, hoe meer men afhankelijk wordt van de auto. Dat is niet verbazingwekkend. Met een deel van de modelshiftprojecten wil men die buitenste gordel bereiken.

Er werd een specifiek vervoersmodel gebouwd voor de vervoerregio Antwerpen dat flexibel en wendbaar is. Men kan op enkele minuten duizenden versies gaan doorrekenen. Voor bepaalde mobiliteitsprogramma's kan men flexibel testen wat de gevolgen zijn en in hoeverre de doelstellingen worden behaald. Van 63 procent naar 50 procent is een niet te onderschatten engagement. Meer trams is zeker een deel van de oplossing. Maar de vraag is welke trams en waar. Gebieden die te dun bevolkt zijn kan men niet met conventioneel OV-rollend materieel uit stedelijke milieus ontsluiten.

Alexander D'Hooghe toont vervolgens slide 4. Voor de verschillende modi (fiets, bus, tram, trein) gaat men alle mogelijke investeringsopties naast elkaar leggen en nagaan hoe ze scoren. Vervolgens wordt ook gekeken hoe men die met elkaar kan combineren. Zo ontstaat een sturingsinstrument voor de vervoerregio voor de volgende tientallen jaren.

4.3. Impact – kostprijs – risico

De evaluatiemachine levert drie matrixen op basis waarvan een bestuur beslissingen kan nemen om de doelen te halen. Een eerste matrix betreft de impact, een tweede de kostprijs en de derde het risico dat het niet gaat lukken. Wat dat laatste betreft verwijst de spreker naar de eerder aangehaalde failure rate van grote projecten (zie slide 5).

Als het gaat over impact betekent dat in het geval van een modal shift minder auto's op de weg. Dat kan men in sommige gevallen doorvertalen in verkeersveiligheidswinsten en in de meeste gevallen ook in minder energieverbruik. Om die impact te kunnen berekenen gaat men ervan uit dat mensen hun keuze maken op vrije basis en op wat hen het beste uitkomt; dus niet op basis van het algemeen belang maar op basis van eigenbelang. De werkelijkheid demonstreert dat dit ook vaak het geval is. Dat betekent dat men zal kiezen voor de snelste weg naar de bestemming (reistijd), die het minste kost (reiskost) en die het meest comfortabel is (comfort). Wil men mensen dus laten overstappen op bijvoorbeeld een combinatie van fiets en trein, dan moet men ervoor zorgen dat die combinatie sneller, goedkoper of comfortabeler is dan een ander alternatief.

Comfort gaat over flexibiliteit, betrouwbaarheid, blootstelling en gemak. Alexander D'Hooghe gaat dieper in op die vier kenmerken. Een goede flexibiliteit betekent bijvoorbeeld dat men niet moet kijken naar het uurrooster van de OV-lijn. Een eigen wagen is altijd beschikbaar en dus zeer flexibel. Betrouwbaarheid betekent bijvoorbeeld dat de fiets klaarstaat, dat de auto niet in panne valt of dat de tram op tijd zal zijn. Blootstelling gaat over weersgevoeligheid. In Vlaanderen regent het 7 procent van de tijd en 21 procent van de tijd is er risico op regen. Het kenmerk gemak spreekt voor zich. Op basis van die factoren voorspelt men het nieuwe model de omslag naar gedrag in de richting van de modal shift.

Een tweede matrix betreft de kosten. Men kan ten eerste een grove inschatting maken van de bouwkosten, maar daar hoort ten tweede ook een onvoorspelbaarheidsfactor van 50 procent of meer bij. Een derde matrix gaat over risico. Het gaat over de sociale, technische en ruimtelijke complexiteit. Sociale complexiteit heeft bijvoorbeeld te maken met het aantal gemeenten, of er al actiegroepen zijn enzovoort. De technische complexiteit kan gaan over pijplijnen die aanwezig zijn in de grond waar men een tunnel moet bouwen. En de ruimtelijke complexiteit is meestal hoog omdat Vlaanderen is volgebouwd.

Het verschil met andere modellen is dat men dit snel kan berekenen. Het is een voortdurend iteratief proces om voortdurend te zoeken en te verbeteren om te komen tot niet vijf of tien maar duizenden varianten waarbij voortdurend fiets-, trein-, en voetgangersgedrag en andere modi aan elkaar worden gekoppeld. Dat is ook belangrijk. Uit de ervaring met de Oosterweelontwerpen blijkt dat het het beste is om in het detailontwerp zo lang mogelijk nog wat vrijheidsgraden over te houden om te blijven optimaliseren en verbeteren. Zo verzandt men niet onmiddellijk in lastige en soms dorpsse politieke discussies over bijvoorbeeld het schrappen van parkeerplaatsen.

Destijds werden er al een aantal projecten gedefinieerd in het Routeplan 2030. Slide 6 toont de situatie geanalyseerd door de evaluatiemachine voor de erin voorgestelde verbeteringen voor de tram (paars) en de fiets (rood), of op slide 7 voor de bus (blauw) of de trein (grijs). Men kan daarin schuiven en optimaliseren door zaken te verschuiven. Slide 8 toont projecten met op de X-as de effectiviteit van de investering, dat is de impact op het aantal auto's die men uit het verkeer haalt, en op de Y-as de constructiekosten. Hoe verder verwijderd van het nulpunt, hoe beter de maatregelen. Een aantal fiets- en treinprojecten komen altijd bovendien. Een aantal bus- en tramprojecten zijn zeer verdedigbaar, maar een aantal zullen goed afgewogen moeten worden.

Alexander D'Hooghe wenst zo tot een herzienbare catalogus te komen waarbij men alle projecten evalueert op impact, kostprijs en risico (zie slide 9). De cijfers zou men relatief gemakkelijk wekelijks of maandelijks kunnen updaten. Op slide 10 is bijvoorbeeld te zien dat men 310.000 uren reistijd per jaar bespaard op de reistijd. Er is voor dit project ook een besparing van 73 miljoen euro per jaar aan reiskosten

en 3,5 miljoen kilowattuur aan energie per jaar. Daardoor kan men ook de klimaatdoelstellingen die gehaald moeten worden direct mee verdisconteren.

Belangrijk is dat elke individuele maatregel in die evaluatiemachine in een netwerk wordt gestoken waardoor men kan zien waar de gebruikers van het project zich bevinden. Daardoor ontdekt men clusters van gebruikers waar men ze niet zou verwachten omdat ze goed verbonden zijn via een andere lijn die goed verknoopt is. Zo ziet men de netwerkeffecten (zie slide 12 en 13).

Elke lijn (fiets, trein, bus, vervoer op maat) wordt geanalyseerd op haar netwerk-effect. Voor elke lijn wordt ook de principiële multimodaliteit getest. Het aantal overstappen wordt beperkt tot drie. Uit ervaring weet men dat meer dan drie overstappen niet wenselijk zijn. Het model is dus intrinsiek multimodaal. Het is dan interessant en nuttig om complementariteitsanalyse te maken door een combinatie te maken van die individuele lijnen (zie slide 11 tot en met 13). Zo kan men zien of door die lijnen te combineren ze mekaar gaan versterken of eerder oppeuzelen. Maar het is te vroeg om resultaten naar buiten te brengen. De evaluatie voor impact, risico en kostprijs is dus ook mogelijk per groep van projecten.

Het is nu een kwestie om zo veel mogelijk mogelijkheden in de evaluatiemachine te steken en om te komen tot een programma. Het is dus te vroeg om de modal shift te budgetteren als men nog niet weet welke opties de beste zijn. In plaats van een niet-limitatieve lijst met projecten te maken zoals in het Routeplan 2030, wil Alexander D'Hooghe met de evaluatiemachine nagaan wat de slimste manier is om het budget te besteden. En dan weet men hoeveel middelen men moet voorzien.

5. Toelichting door minister Matthias Diependaele

Minister *Matthias Diependaele* bedankt Luc Hellemans en Alexander D'Hooghe, maar ook in het bijzonder het Rekenhof. Er is altijd al een goede samenwerking geweest met het beleidsdomein Financiën en Begroting.

Het klopt dat de financiering (nieuwe lening) nog moet voorzien worden. De bedoeling is om die in de week van 21 april 2023 op de Vlaamse Regering te agenderen. Dat wordt al een tijd voorbereid.

Het is een uitdrukkelijke vraag van Financiën en Begroting om de robuustheid van het financieel model altijd extern en wetenschappelijk te laten evalueren.

Voor de minister is het belangrijk om de oorzaken te kennen van de kostenstructuur van het project. De reden dat de kostprijs voor het Toekomstverbond oploopt is niet mismanagement, foute inschattingen of wanbeleid. Dat betekent niet dat er geen grond voor bezorgdheid is. Er is ten eerste de inflatie. Het inflatiecomité dat elke maand samenkomt heeft vandaag een nieuwe stijging van de inflatiecijfers bekendgemaakt. Dat is absoluut een bezorgdheid. De kostprijs van bouwmaterialen is zelfs nog meer gestegen dan de inflatie.

Ten tweede is er de rente. Niemand had kunnen voorspellen dat die rente plotseling zo ging stijgen. Tegen wie bezorgd is over de financiële toestand van Vlaanderen en de financiering van Oosterweel, zegt hij dat de Vlaamse overheid redelijk goed ingedekt is. De Vlaamse overheid betaalt op de financieringsmarkt ongeveer OLO plus 43. 0.43 is het risico dat men betaalt. Aan Lantis wordt voor een lening OLO plus 100 gevraagd. Rekening houdend met kosten betekent dit dat de financiering min of meer break-even is. De schuld stijgt en schuld is een dagelijkse bezorgdheid. De marge van ongeveer 0,5 procent mildert die bezorgdheid. De minister vergelijkt het met de 9 miljard euro schuld voor sociale woningen waar ook inkomsten tegenover staan waardoor de schuld wordt terugbetaald. Er staat altijd een

actief tegenover. De achtergestelde lening die de Vlaamse Regering zal toekennen, zal met een rente van 5 procent zijn.

Een derde reden van de kostprijsstijging is het ambitieniveau. Dat wordt in het parlement beslist. Er is tientallen jaren over dit project gediscussieerd omdat de leefbaarheid onder druk stond. Er wordt bekeken hoe die leefbaarheid nog vergroot kan worden, maar er zijn ook financiële grenzen.

De minister is altijd bereid om na te gaan of er redenen tot bezorgdheid zijn. De nieuwe lening zal op lange termijn, na 2027, effect hebben op de Vlaamse schuld. In het kader van de jaarlijkse begroting zal dat het vorderingensaldo verzwaren. De redenering is dat dit buiten de doelstelling wordt gehouden, niet buiten de begroting. Zo blijft de logica perfect overeind binnen het gegeven dat het financieel model robuust is. Over die robuustheid is er nu discussie omdat er twijfel is over de gebruikte verkeersmodellen en de modal shift. Dat moet bekeken worden.

Met pijn in het hart stelt de minister vast dat absoluut ten onrechte het Oosterweelproject wordt afgezet tegen de Belgische schuldgraad. De Vlaamse overheid heeft heel veel moeite gedaan om haar schuldgraad onder controle te houden. Er zijn felicitaties van de Nationale Bank die uitdrukkelijk stelt dat de Vlaamse schuld beheersbaar is. De vergelijking met België vindt de minister een totaal foute en onterechte weergave van de zaken.

6. Vragen en opmerkingen van de leden

6.1. Imade Annouri

Imade Annouri heeft het gevoel zich te bevinden in een sciencefictionfilm met parallelle realiteiten. Jan Debucquoy maakt zich heel veel zorgen over het Toekomstverbond. Volgens hem is het financieel model niet robuust en zijn er heel wat problemen. Daarna is er een andere realiteit met Luc Hellemans en Alexander D'Hooghe die het tegenovergestelde beweren. De spreker mist de plottwist waar die twee realiteiten in elkaar overgaan en hoe dat te verklaren is.

Hij maakt zich zorgen over het Toekomstverbond dat altijd een compromis is geweest waarover heel veel Antwerpenaren enthousiast waren: een deel weginfrastructuurprojecten en het andere deel met leefbaarheids-, groene en modalshiftprojecten. Als een van die twee delen wegvalt, dan stuikt het project volledig in elkaar. Door allerlei redenen kost het Oosterweelproject ondertussen 6,7 miljard euro. Voor de leefbaarheidsprojecten en de modal shift is er 1,6 miljard euro nodig maar voor 1,3 miljard ervan weet men nog waar men het geld vandaan zal halen. Na alle voortgangsrapportages van de voorbije jaren en met alle respect en alle waardering voor het geleverde werk: meer dan modellen en beloftes heeft hij nog niet gezien. Er zijn nog altijd geen garanties voor de leefbaarheidsprojecten. Het gevolg is dat het draagvlak afkalft en mensen zich zorgen maken. Telkens worden leefbaarheidsprojecten uitgesteld. Als daarbovenop nog een kritisch rapport komt van het Rekenhof dan is het logisch dat mensen antwoorden verwachten. Zijn vragen zijn er om duidelijkheid te krijgen en in de hoop dat de leefbaarheidsprojecten en de modal shift gerealiseerd worden: een droombeeld van een overkapte stad met beter openbaar vervoer, meer fietsinfrastructuur, moderne auto-infrastructuur, maar ook minder autoverkeer.

Een eerste vraag gaat over de uitspraak van Marc Descheemaecker die na de vorige voortgangsrapportage stelde dat er te weinig middelen zijn voor de modal shift. Volgens hem zijn meer inspanningen nodig van de Vlaamse overheid, de steden en De Lijn. Daarop kwam geen enkele reactie. Op zijn schriftelijke vraag hierover heeft minister Lydia Peeters geantwoord dat het overeenkwam met wat werd gezegd tijdens de voortgangsrapportage en dat men op schema zit. Dat vindt

de spreker heel raar. Klopt het wat Marc Descheemaecker heeft gezegd of heeft hij een fout gemaakt?

Er is sprake van een versnelde modal shift. In het voortgangsrapport staat de modal shift als flankerende maatregel. Imade Annouri ging ervan uit dat het een top-prioriteit was. Investerings voor de modal shift laten op zich wachten, terwijl infrastructuurprojecten vooruit worden geschoven omdat men daarvoor op schema zit. Het risico op een enorm verkeersinfarct in Antwerpen en omstreken is bijgevolg gigantisch groot als men nu niet voor extra vervoersalternatieven zorgt. Welke garantie geeft minister Lydia Peeters dat dit niet zal gebeuren?

Alexander D'Hooghe beloofde met een investeringscatalogus voor het openbaar vervoer te komen tegen eind 2022, begin 2023. Die tijdslimiet is niet gehaald. Wanneer zal het studiewerk klaar zijn en vanwaar de vertraging? Wat zijn de reacties van de andere partners en de burgerbewegingen? Waarom is er voor de modal shift nog meer studiewerk nodig terwijl voor een groot deel voor de grote lijnen al jarenlang duidelijk is wat er moet gebeuren? Wat is de kostprijs voor de ontwikkeling van de nieuwe methodiek? Het model is al gebruikt en de resultaten worden voor een stukje geheim gehouden. Waarom wordt het model zelf niet vrijgegeven en waarom wordt er ook geen tussentijdse stand van zaken gegeven? Volgens Alexander D'Hooghe is het te vroeg om te zeggen wat er exact moet gebeuren. Maar een jaar geleden kondigde de minister al een aantal twintigtal modalshiftprojecten aan. Bij nader inzien gaat het om niet meer dan beloftes en extra studiewerk. Hoe verhoudt die lijst zich tot de investeringscatalogus van Alexander D'Hooghe? Voor welke van die projecten is het studiewerk al opgestart? Er is al tientallen jaren sprake van een tram op de Bisschoppenhoflaan die nodig is voor de modal shift, maar de studie moest klaar zijn eind 2022.

De lijst van modalshiftprojecten oogt momenteel mager. Een van de meest opvallende fietsprojecten is ongetwijfeld de ondertunneling van het fietspad onder de Turnhoutsebaan. Dat is een technisch huzarenstukje. Er was al een ondertunneling van de Turnhoutsebaan maar die lag te dicht bij de snelweg en moest wijken voor nieuwe rijstroken. De ene tunnel werd dus eigenlijk vervangen door een nieuwe maar dat is geen extra capaciteitswinst voor de modal shift.

Het is goed dat de fietsenstallingen aan de park-and-rides worden verbeterd. Zullen dat bewaakte fietsenstallingen zijn en zal men ervoor moeten betalen?

Verder maakt Imade Annouri zich zorgen over de tramstelplaatsen in Antwerpen. De tramchauffeurs moeten er tetrisingewijs nieuwe en oude trams manoeuvreren. De nieuwe stelplaatsen laten op zich wachten. Zo ook de stelplaats van de Lageweg in Hoboken. Welke stappen zijn nodig om de situatie te deblokken volgens minister Lydia Peeters? Kan er een onteigening worden opgenomen in het GRUP?

Vervolgens gaat de spreker dieper in op het deel over de overkapping. Daar wordt kritisch naar gekeken door het Rekenhof maar ook de Groenfractie heeft daarover in het verleden al vaak opgemerkt dat er te weinig middelen zijn. De minister stelde altijd dat vanaf 2025 de overkappingen versneld zouden gebeuren. De middelen die er nu nog niet zijn, zouden komen van onderbenuttingen bij het beleidsdomein MOW. Maar de minister heeft ook al duidelijk gemaakt dat er minder onderbenutting is. Tegelijkertijd is er ook het nieuws dat er al 5,5 procent bespaard zal worden op dat Overkappingsfonds; dat terwijl er nog geen vierkante meter is overkapt en bijna een tiende van het overkappingsbudget van de Vlaamse overheid en het volledige budget van de stad Antwerpen zijn besteed. Dat vindt Imade Annouri zeer vreemd. 10 procent van het bedrag ging naar de werking van de intendant, wat zeer nuttig besteed is. 87 procent van dit bedrag ging naar de ringparken, een strookje groen naast een snelweg waar het volgens de spreker niet altijd even aangenaam vertoeven is. Hij ziet in dit alles het bewijs dat de realisatie van de

overkappingen risico loopt en dat de Vlaamse Regering de engagementen moeilijk zal kunnen nakomen. Daarover maakt hij zich zorgen. Kan de minister dit toelichten?

De nota Financiering Toekomstverbond van de werkbank Financiering was voorzien voor eind 2022, begin 2023. Wat is de stand van zaken en de nieuwe timing?

De kostprijs van de bijkomende overkappingen die in oktober 2022 werden aangekondigd, bedroeg 678,4 miljoen euro (prijsspeil januari 2022). Hoe zal die gefinancierd worden?

De Vlaamse Regering besliste op 23 december 2022 om voor de fietsbrug over de Schelde de voorkeursvariant verder uit te werken met een taakstellend budget van maximaal 254 miljoen euro (prijsspeil januari 2022). Is hierin de circa 1,9 miljoen euro begrepen die al uit het Overkappingsfonds is verdwenen de voorbije jaren voor de Scheldeverbinding voor voetgangers en fietsers? Zo niet, waar werd het geld dan voor gebruikt?

In het voortgangsrapport is er sprake van haalbaarheidsstudies voor ongeveer 10 miljoen euro van het budget voor de leefbaarheidsprojecten (*Parl.St.* VI.Parl. 2019-20, nr. 66/15, p. 30). Over welke thema 's gaat het? Wanneer worden de resultaten verwacht en vrijgegeven?

Voor Luc Hellemans heeft de spreker nog vragen over de leefbaarheid. Het door hem getoonde filmpje maakt duidelijk hoe dicht de bypass bij de woningen komt. Aan het Rivierenhof is nu al heel veel overlast en dat zal nog verergeren. Daar is Imade Annouri erg bezorgd over. Wanneer zal de vergunningsaanvraag voor de tijdelijke ring ingediend worden? Tijdens de vorige voortgangsrapportage stelde Luc Hellemans dat men via allerlei technologische innovaties sluipverkeer zou tengaan. Wat is de stand van zaken?

Tot slot heeft hij nog vragen over het PFAS-dossier. Wanneer zal het routeplan PFAS voor Rechteroever klaar zijn? Waarom is dat er nog niet, want die werken zijn al volop bezig? Zal er op Rechteroever meer grond verzet worden dan op Linkeroever? Wat zijn de resultaten van de metingen op Rechteroever? Is er PFAS aangetroffen en wat zijn de concentraties? Wat gaat er gebeuren met de gronden van Rechteroever?

6.2. Annick De Ridder

Annick De Ridder vindt het fantastisch dat niemand heeft stilgezeten ondanks de corona- en andere crisissen en dat de bouwwerken volop aan de gang zijn. Het is de verdienste van de huidige en vorige Vlaamse Regering en de burgerbewegingen om dit dossier uit het slop te trekken.

Het is de taak van het Rekenhof om een kritische blik te werpen op het cijfermatige onderdeel van het hele project. Ze is net als minister Matthias Diependaele verheugd dat het Rekenhof vaststelt dat de ambities stijgen en dat er meer en meer plannen zijn om ook de leefbaarheid te verbeteren. Dat zoals Jan Debucquoy stelt, de Vlaamse Regering heel licht over extra leningen zou gaan, ontkent Annick De Ridder. Men is er zich terdege van bewust dat men aan schuldafbouw moet doen. Ze vraagt zich af of er ook op die manier naar andere overheden wordt gekeken. Af en toe treedt Jan Debucquoy volgens Annick De Ridder uit zijn rol wanneer hij zich in de plaats stelt van gerenommeerde experts waarop Lantis zich beroept voor het maken van berekeningen over verkeersdoorstoming, maar ook wat het financieel model betreft.

Het spreekt voor zich dat het sterk financieel model nog verder uitgewerkt moet worden. De financiering die men bijkomend via een lening zal moeten vinden is het gevolg van uitzonderlijke omstandigheden, de indexatie, de overkappingen en het PFAS-dossier. Minister Matthias Diependale bereidt dit leningsdossier voor tegen de week na het paasreces. Dat is goed nieuws.

Zowel de stad Antwerpen als de haven vertalen het engagement voor de leefbaarheidsprojecten in effectieve centen. Jaarlijks wordt het Overkappingsfonds aangevuld. Men kan zeggen dat er eind 2022 nog maar 251,5 miljoen euro beschikbaar is, boven op de al aangewende middelen, maar dat bedrag zal de komende jaren blijven aangroeien. Daar is het engagement voor.

Annick De Ridder volgt de voorzichtigheid van het Rekenhof wanneer het stelt dat er voor de modal shift nog bijkomende inspanningen nodig zijn. Het klopt niet dat, zoals Imade Annouri zegt, er niets gebeurt. Ze verwijst naar de park-and-rides, deelfietsssystemen, fietspadenknooppunten, Slim naar Antwerpen. De stad Antwerpen investeert zelf ook tientallen miljoenen euro's. Maar er mag nog meer op de modal shift ingezet worden en dat zal ook nodig zijn in de toekomst.

Op de opmerking van Jan Debucquoy naar het meten van het verplaatsingsgedrag, verwijst de spreker naar de OVG's die bevestigen dat de modal shift structureel is ingezet.

Annick De Ridder volgt ook de zienswijze van het Rekenhof dat er dringend duidelijkheid moet komen over het haventracé. Ze heeft er alle begrip voor dat de procedure nog loopt en dat er pas daarna betrouwbare ramingen kunnen volgen. De tweede Tijsmanstunnel is onlosmakelijk verbonden met Oosterweel en ECA-project en moet dus ook in cijfers zichtbaar worden.

Minister Lydia Peeters kondigde een tijd geleden nieuwe projecten voor de modal shift aan zoals het premetrostation, stationsomgevingen, metrokokers enzovoort. Na de aankondiging is het logisch dat er snel een update van de timing komt. Die is meer dan welkom.

Heeft minister Lydia Peeters nog recent overlegd over de NMBS met de federale minister bevoegd voor Mobiliteit? Ze denkt aan het voorstadsnet met extra terreinen, investeringen in het ringspoor en de multimodale knopen. De Vlaamse overheid moet de druk daarop hoog houden.

Er is gebleken dat nog niet iedereen de weg heeft gevonden naar de park-and-rides. Er is verbetering maar het blijkt nog te weinig duidelijk te zijn. Ze vraagt om daarop extra in te zetten en pleit opnieuw voor het combiticket. Er werd tijdelijk een voordelig tarief gelanceerd. Wordt dat verder uitgerold? Wat is de stand van zaken?

Over de financiering en de kostenramingen van de tweede Tijsmanstunnel is weinig informatie. Dat is cruciaal richting milieueffectrapportages.

Indirect heeft Lantis duidelijk gemaakt dat het een risico ziet voor de complexe projecten. Ze pleit allerm minst voor het inperken van milieucompensaties maar wel voor een inperking op een bepaald moment van ongebreidelde inspraak en mogelijkheden om grote projecten te vertragen en tegen te houden. De Vlaamse Regering onderneemt daarvoor stappen en er wordt nog verder afgetoetst met het Grondwettelijk Hof. Annick De Ridder vraagt aan ministers Peeters en Demir om zo snel mogelijk een verbetering van de procedures op tafel te leggen zodat de risico's voor alle grote projecten, en niet alleen voor Oosterweel, ingeperkt kunnen worden.

Zoals door Luc Hellemans is aangegeven, werd er een decreet aangenomen om buitenlandse arbeidskrachten op een kwaliteitsvolle manier te huisvesten. Is er al duidelijkheid over de uitvoeringsbesluiten?

6.3. Hannes Anaf

Hannes Anaf zal niet herhalen wat al is gezegd door Imade Annouri. Zoals ook bij de vorige voortgangsrapportage werd gezegd, is het goed om te zien dat er aantal grote werven opgestart werden. Maar hij maakt zich ook zorgen over de begroting als gevolg van het rapport van Rekenhof: over de begroting zelf maar ook omdat men niet mag achterblijven met het Toekomstverbond, afgesloten in samenspraak met de actiegroepen, dat door de hoog oplopende kosten niet volledig gerealiseerd zou worden. Zullen de leefbaarheidsprojecten worden uitgevoerd zoals gepland? Door de financiële situatie begint hij hier nog meer aan te twijfelen. Hij hoopt echt dat hij zich daarin vergist.

In het rapport van het Rekenhof is er sprake van 6,672 miljard euro. Dat vindt Hannes Anaf straf want enkele weken eerder heeft minister Lydia Peeters gecommuniceerd dat de kostprijs van Oosterweel is gestegen naar 5,9 miljard euro. Dat is verschil van meer dan 700 miljoen euro op enkele weken tijd. Hoe verklaart de minister dat? Zinspeelde Jan Debucquoy daarop toen hij stelde dat er inzake transparantie tussen Lantis en de Vlaamse overheid nog stappen te zetten zijn wanneer de minister duidelijk niet op de hoogte is van wat de echte financiële situatie is? Dat baart zorgen.

Wat de modal shift en het openbaar vervoer betreft, moet men bij dergelijke ingrijpende werken in de Antwerpse regio tijdens die werken al extra investeren in het openbaar vervoer om mensen daarnaartoe te trekken op een moment dat het verkeer volledig geblokkeerd dreigt te raken. Hannes Anaf verwijst ook naar de vroegere grote werken aan de Antwerpse ring. Dergelijke investeringen ziet de spreker nog altijd niet en dat begrijp hij niet. Dat gebrek aan investeringen in het openbaar vervoer geldt bovendien voor heel Vlaanderen. Er zijn belangrijke projecten die gerealiseerd worden zoals de park-and-rides en de fietsinfrastructuur, vooral door Lantis. Maar voor het openbaar vervoer ziet hij de grote sprong voorwaarts niet. In het voortgangsrapport wordt vooral verwezen naar de vervoerregio Antwerpen. Maar de vervoerregio alleen zal het met het beperkte budget ook niet kunnen oplossen. Om de modal shift te bereiken in de Antwerpse vervoerregio beperkte men zich het voorbije jaar tot het afleveren van een beleidsnota over goederenvervoer en een over personenvervoer over het water. Hij roept de minister op om nu al te investeren in meer openbaar vervoer in de Antwerpse regio vooraleer Antwerpen helemaal dreigt vast te lopen.

6.4. Jos D'Haese

Jos D'Haese dankt alle sprekers om geen blad voor de mond te nemen. Hij hoopt dat de bespreking van het voortgangsrapport wel tot een synthese komt tussen de verschillende realiteiten die hij hoorde.

Hij wil het over vier van de vijf overeenkomsten hebben van het Toekomstverbond: de Oosterweelverbinding, de modal shift, de noordelijke verbinding of het haven-tracé en ten slotte de overkapping van de ring of de leefbaarheidsprojecten. Het valt hem op dat er wel vragen zijn over de financiering van de Oosterweelverbinding, maar dat de werken eraan gestart zijn en de wil er is om die volledig uit te voeren. Maar over de drie andere assen is er nog heel veel onduidelijkheid of zelfs een gebrek aan middelen.

Voor de Oosterweelverbinding stijgen de budgetten en lijkt iedereen ervan uit te gaan dat de middelen wel gevonden zullen worden. Hij stelt vast dat het Rekenhof

en Lantis over een aantal zaken van mening verschillen. Het lijkt hem interessant dat Jan Debucquoy daarop reageert. Niemand beweert dat de nood aan meer financiële middelen het gevolg is van wanbeheer. Er zijn een aantal objectieve factoren zoals extra ambities, maar de realiteit is wel dat de kloof tussen de ambities en de voorziene budgetten groeit. Het antwoord van Luc Hellemans overtuigde hem niet.

De maximale overkapping van de ring is het tweede engagement van het Toekomstverbond. Het wordt vaak ten onrechte gereduceerd tot de leefbaarheidsprojecten. Daarvoor is er 85 miljoen euro te weinig. Er moet overal bespaard worden. Het Rekenhof zegt dat het budget niet volstaat om de geselecteerde projecten te realiseren en dat het Overkappingsfonds niet over voldoende geld zal beschikken om in 2026 van start te kunnen. Hij heeft hierop geen reactie gehoord van Luc Hellemans.

Er is wel duidelijkheid over één leefbaarheidsproject: de befaamde fietsersbrug. Er werd een budget vastgelegd van 254 miljoen euro voor een project waarover Jos D'Haese nog maar heel weinig positieve feedback heeft gehoord. Hij had daarover een vraag om uitleg ingediend maar de commissievoorzitter stelde voor om de vragen tijdens de voortgangsrapportage voor te leggen. De belangrijkste vraag gaat over kostenefficiëntie. Volgens de studie van Sweco is de fietsersbrug de beste optie, maar er ontbreekt een cruciaal aspect in de studie. De alternatieven worden voor die parameter niet met elkaar vergeleken op basis van kostenefficiëntie. Garandeert minister Lydia Peeters dat de gekozen oplossing de meest efficiënte is, ook op het vlak van kosten, om meer mensen van Linker- naar Rechteroever te brengen met de fiets? Wanneer zal de brug klaar zijn? Kan men in afwachting geen veer voorzien waarvan de kostprijs heel wat lager is dan een brug? Het Sint-Anna-veer werkt heel goed.

Verder baart het Jos D'Haese echt zorgen dat er in de toelichtingen nog met geen woord werd gerept over de zuidelijke ring. Dat is een essentieel onderdeel van het Toekomstverbond. Hij vraagt aan Luc Hellemans en minister Lydia Peeters welke planning en budget daarvoor worden vooropgesteld. Waar zal het budget gehaald worden nu blijkt dat binnen het financieel model de ruimte ongeveer opgebruikt is?

Een derde overeenkomst in het Toekomstverbond was het haventracé, nu De Nieuwe Rand genoemd. Het idee was: minder verkeer op de ring tussen het noord-oostelijke deel tussen Borgerhout en de A12 zodat de Oosterweelverbinding minder rijstroken moet tellen. Dat veronderstelt wel dat het nieuwe tracé klaar is vooraleer de Oosterweelverbinding af is. Daarvan zegt het Rekenhof dat het niet mogelijk is. Er is weinig beweging in het dossier en het maakt onderdeel uit van een procedure complexe projecten. Wat zijn de deadlines voor de realisatie en met welk budget zal men die financieren? Ook het Rekenhof stelt zich hier vragen bij terwijl het een essentieel stuk is om de Oosterweelverbinding te doen werken. Niet alleen op vlak van autoverkeer, maar ook op vlak van de ontsluiting van de haven via het spoor.

Wat de modal shift betreft, het vierde onderdeel van het Toekomstverbond, kan Jos D'Haese niet meer volgen. Enerzijds onderstreept iedereen dat er al veel gebeurt (park-and-rides, elektrische deelfietsen enzovoort) maar anderzijds zegt men dat het te vroeg is om een budget op te maken. Het is een zeer goede zaak dat er heel wat investeringen worden gedaan in fietsinfrastructuur, maar het budget voor openbaar vervoer wordt vooruitgeschoven. Hij hoort de N-VA zelf zeggen dat er niet voldoende budget is voor de modal shift. Annick De Ridder stelt dat het aan De Lijn is om extra budget vrij te maken voor de modal shift, maar volgens Jos D'Haese is het de Vlaamse Regering die budget moet voorzien. Ook hierover had hij een vraag om uitleg ingediend.

Er zijn twee uitdagingen voor het openbaar vervoer en de werken aan de ring. Het openbaar vervoer kan een rol spelen om de hinder tijdens de werken op te vangen. Daarnaast is er de vraag welke rol de infrastructuurwerken kunnen spelen om de het aandeel van het openbaar vervoer in de modal shift waar te maken. Jos D'Haese merkt op dat een vergelijking met de werken gedurende anderhalf jaar voor de asfaltering van de ring in 2004 en 2005 sprekend is. Toen werd er ernstig ingezet op openbaar vervoer in Antwerpen: 22 miljoen euro voor extra snelbussen, extra harmonicabussen, extra hermelijntrams, een extra havenlijn, een extra stadslijn en extra randlijnen. De huidige werken zijn veel omvangrijker en er is 0 euro voorzien voor De Lijn voor minderhindermaatregelen. Hij citeert Ann Schoubs uit de Gazet van Antwerpen van 13 maart 2023: "In de huidige situatie zal er geen tram meer kunnen rijden bij het openen van bijvoorbeeld een extra stuk premetro of als alternatief voor de auto tijdens de aanleg van de Oosterweelverbinding. Daarvoor hebben we bovenop de geleverde en bestelde CAF's extra voertuigen nodig. Reken maar op ongeveer veertig tot zestig extra trams. Maar daarvoor heeft De Lijn geen budget. Als we die willen, zullen we dus met de Vlaamse Regering rond de tafel moeten gaan zitten. En het is aan hen om te beslissen of er extra budget is."

Hoe evalueert minister Lydia Peeters de minderhindermaatregelen van 2004 en 2005? Volgens de cijfers van De Lijn heeft men toen 27 procent extra reizigers aangetrokken. Dat is redelijk indrukwekkend. Hoe schat de minister de impact van de Oosterweelwerken in op het verkeer in de komende tien jaar? Zal er een zwaardere of minder zware impact zijn in vergelijking met 2004-2005? Welke maatregelen worden er op dit moment gepland voor openbaar vervoer als alternatief voor de wagen tijdens de Oosterweelwerken? Hoeveel extra reizigers wil men daarmee overtuigen? Bevestigt de minister dat er geen budget is om extra trams te laten tijdens de Oosterweelwerken of is ze bereid om daar budget voor vrij te maken? Is er extra budget voorzien voor bussen tijdens de Oosterweelwerken? Zo ja, op welke termijn en hoeveel bedraagt dat? Voorziet de minister extra werkingsmiddelen voor De Lijn om tijdens de Oosterweelwerken de verkeersimpact op te vangen? Of blijft ze vasthouden aan het principe van budgetneutraliteit? Jos D'Haese vindt dat redelijk cruciaal omdat men alleen op die manier de omslag kan maken naar meer gebruik van openbaar vervoer na de werken. Daarover is er nog een uitspraak van Marc Descheemaeker die zegt dat daarvoor geen budget is.

In verband met de verkeersmodellen vindt de spreker de opmerking van het Rekenhof over de evolutie van de voertuigaantallen pertinent. Het blijft raar, ook al zegt men dat het nagerekend is door experts, dan men uitgaat van een snellere toename van het verkeer dan de afgelopen jaren. Terwijl het net de bedoeling is dat er minder verkeer is. Dat lijkt hem een enorme weeffout in het ontwerp.

Tot slot heeft Jos D'Haese nog bedenkingen bij de nakende stopzetting van het Sint-Annaveer op 1 april 2023. Hierover werd al gedebatteerd in de commissie (*Vragen om uitleg* VI.Parl. 2022-23, nr. 1879). De minister schoof toen een aantal opties naar voren waardoor het veer toch in werking zou kunnen blijven. Ondertussen heeft het Antwerps stadsbestuur daarop gerepliceerd en is er een pingpongspel ontstaan. De minister zegt dat ze geen 1,8 miljoen euro kan blijven betalen voor het veer. Terwijl blijkbaar 254 miljoen euro voor de fietsersbrug geen probleem is, merkt Jos D'Haese op. Voor de minister behoort het veer tot het vervoer op maat waarvoor de vervoerregio verantwoordelijk is. De vervoerregio merkt op dat dat echter niet geldt voor het budget voor personenvervoer over water. Voor de spreker maakt het niet uit, maar hij betreurt dat het project ten onder gaat door politiek gekissebis tussen de stad Antwerpen en de Vlaamse Regering. Bovendien weet de minister dat vervoer op maat pas start op 1 januari 2024 en er tot dan niets zal gebeuren. Een derde optie die de minister voorstelde is dat Lantis zou instaan voor het veer als minderhindermaatregel. Hij vraagt aan Luc Hellemans of

er al overleg is geweest tussen het Departement MOW en Lantis. Wat vindt hij van het idee?

6.5. Wim Verheyden

Wim Verheyden merkt op dat het rapport van het Rekenhof confronterend is en wellicht door sommigen niet graag werd gelezen.

Ten aanzien van minister Matthias Diependaele merkt hij op dat zijn partijgenoot Anke Van dermeersch in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie wel degelijk op regelmatige basis haar bezorgdheid uitdrukt over de financiële toestand van de Vlaamse overheid.

Volgens de spreker is de conclusie van het Rekenhof op alle onderdelen van het Toekomstverbond van toepassing. Hij fronste ook de wenkbrauwen toen hij las dat de financiering van de leefbaarheidsprojecten toch niet zo robuust is als eerst gedacht. Dat geldt ook voor andere projecten zoals het haventracé en de modal shift. De minister gaf aan dat het Oosterweelproject destijds is ingegeven vanuit een grotere leefbaarheid voor de inwoners. Maar volgens Wim Verheyden is ook het onder controle houden van de financiën, en dus ook de belastingdruk, gelinkt aan leefbaarheid voor toekomstige generaties.

Wim Verheyden vraagt verder een reactie van het Rekenhof op de opmerking van minister Matthias Diependaele dat hij op zijn hart werd getrapt door de vergelijking met de Belgische staatsschuld.

Volgens het Rekenhof is het financieel model dat gebaseerd is op de toekomstige verkeersstromen en de daarbij verwachte toelinkkomsten, niet robuust. Er zijn te veel risico's en onzekerheid die de terugbetalingscapaciteit van alle investeringen en kosten via de toelinkkomsten in het gedrang kunnen brengen. Zijn fractie hecht veel belang aan de visie van een autoriteit zoals het Rekenhof. Lantis is het er niet mee eens dat het financieel model niet robuust zou zijn. De spreker is van oordeel dat men met de conclusies van het Rekenhof moet rekening houden. Het is de financiële waakhond van het belastinggeld van de burgers die de werken uiteindelijk zullen betalen.

In het verleden waarschuwde de Vlaams Belangfractie al voor het nu voorgelegde scenario. Nu blijkt dat het Rekenhof deels op dezelfde lijn zit. Een verhoging van de toltarieven met 22,5 procent om de sterk gestegen kosten op te vangen, kan een negatieve impact hebben op toekomstige verkeersvolumes. Volgens de modellen van Lantis rekent men op een stijging van het verkeer met 40 procent. Dat is vreemd want het beleid van de minister streeft naar een modal shift met minder gemotoriseerd verkeer en vrachtwagens op de baan. De minister promoot het spoor en de binnenvaart. Hoe kan men dan bij een gereduceerd verkeersvolume voldoende middelen genereren om het financieel model toch sluitend te maken?

Een verzekerde financiering was zes jaar geleden nog niet rond en nu blijkt ze problematisch. Samen met het Rekenhof maakt hij zich zorgen over die extra financiering via leningen ten bedrage van 3,6 miljard euro. Wim Verheyden vindt het onbegrijpelijk dat gezien de budgettaire toestand en uitdagingen men ongebreideld overgaat tot leningen. De schuld van de Vlaamse overheid zou bij ongewijzigd beleid in 2027 stijgen tot 80 procent van de ontvangsten, terwijl de Vlaamse Regering al eerder bepaalde dat de schuld niet hoger mag zijn dan 65 procent van de ontvangsten. Volgens het Rekenhof zal er bij ongewijzigd beleid pas ten vroegste vanaf 2027-2028 mogelijk ruimte vrijkomen voor nieuwe uitgaven voor het Toekomstverbond. Dat duurt dus nog wel even.

Op langere termijn dreigen er een drastische verhoging van de schuldgraad en budgettaire tekorten als er geen bijkomende financieringsbronnen worden gevonden voor de realisatie van de Toekomstverbond. Hoe wil de minister die vragen en twijfels van het Rekenhof counteren? Hoe en waar gaat men die bijkomende financieringsbronnen vinden?

In oktober 2020 kondigde minister Lydia Peeters de werkbank Financiering aan. Men is nu gestart met de opmaak van een plan van aanpak. De bedoeling was dat die werkbank Financiering gedetailleerd inzicht zou geven in de maatschappelijke kosten en baten van de geselecteerde projecten en de alternatieve financieringsmogelijkheden. Wim Verheyden vindt het vreemd dat men pas eind 2023 de resultaten krijgt. Waarom duurt het zo lang?

Het Rekenhof is nog altijd van mening dat het GIP te weinig transparant is. Het risico bestaat dat door onvoldoende prioritering van de vele projecten van het Toekomstverbond er veel tijd en energie wordt gestoken in de voorbereiding van projecten zonder dat er zicht is op de financiering op middellange en lange termijn. Net zoals het Rekenhof is de spreker van mening dat die aanpak niet getuigt van een gezond beheer van de openbare financiën. Wat is de reactie van de minister daarop?

Voor Rechteroever lopen de onderhandelingen over de NEC4-contracten. Volgens het Rekenhof is er een engagementsverklaring om binnen de oorspronkelijke kosten te blijven. Het projectbudget toont in de interne meerjarenbegroting van Lantis een kleine overschrijding met 45 miljoen euro, maar blijkbaar is er geen rekening gehouden met de grondverwervingen en de voorbereidende werken, die ook tot dat taakstellend budget behoren. Aan Luc Hellemans vraagt hij of er ramingen zijn van die meerkosten? Waarom werden die niet opgenomen?

Voor de PFAS-gerelateerde kosten die buiten de saneringsverplichting van 3M vallen heeft de Vlaamse overheid 23 miljoen euro gereserveerd. 300 miljoen euro gaat men afwentelen op de tolfianciering. Is dat realistisch?

Het is al langer geweten dat de bouwkosten voor de Oosterweelverbinding buiten de begrotingsdoelstelling van de Vlaamse Regering worden gehouden. Europa was het daar niet altijd volledig mee eens. Wat is momenteel de houding van Europa, vraagt hij aan minister Matthias Diependaele. Aan Jan Debucquoy vraagt hij wat de gevolgen zijn als Europa niet langer akkoord is om die kosten buiten de begroting te houden?

De park-and-rides zijn nauwelijks bezet. De kostprijs per parkeerplaats is ongeveer 25.000 euro volgens een eigen berekening. Ook de signalisatie laat vaak te wensen over, zoals aan de Leugenberg. Aan Luc Hellemans en Alexander D'Hooghe vraagt hij hoe men het gebruik van die parkings wil optimaliseren.

De aannemer is gestart met voorbereidingen voor het verplaatsen van de Schijnkoker die de wijk Lambrechtshoekenlaan in Merksem beschermt tegen wateroverlast bij hevige regenval. Zijn er voldoende waarborgen bij het verplaatsen van die koker zodat de wijk tijdens hevige regenval beschermd zal zijn?

Er zijn nog heel wat onzekerheden. Het Rekenhof kan en moet die aankaarten. De onderhandelingen over de deelcontracten 3a en 3b op Rechteroever lopen nog. Er is nog geen volledige rechtszekerheid over de toltarieven. De werkelijke verkeersvolumes zullen pas bij de ingebruikname bekend zijn. Er is onzekerheid over de evolutie van de inflatie en de rente die ook nog voor onverwachte meerkosten kan zorgen. Dat alles doet een aantal knipperlichten branden. Daarbij wil de spreker geen afbreuk doen aan de inspanningen van iedereen die op welke wijze dan ook betrokken is bij het hele Oosterweelproject.

6.6. Peter Van Rompuy

Peter Van Rompuy onderstreept het belang van het project dat absoluut uitgevoerd moet worden gezien de economische baten voor heel Vlaanderen en de maatschappelijke baten voor Antwerpen. Dat neemt niet weg dat de kosten duidelijk zeer fors oplopen door allerlei objectieve externe factoren: de oplopende prijzen voor de materialen, de inflatie en de rentestijging. Toch zullen de genoemde bedragen uiteindelijk door de Vlaamse belastingbetaler betaald moeten worden. Daarom is het zo belangrijk om een geloofwaardig financieel plan te hebben zodat het vertrouwen in het Toekomstverbond overeind kan blijven.

Hij vindt dat men het project zo veel mogelijk moet beoordelen los van de algemene budgettaire context. Men moet zich concentreren op de budgettaire en financiële merites van het project. Van de vele rapporten van het Rekenhof die hij al gelezen heeft, is dit het meest kritische. Hij sluit zich aan bij iedereen die zich zorgen maakt over het budget. De financieringsbehoefte voor het Oosterweelproject gaat ongeveer maal twee: van 3,5 miljard euro naar 6,6 miljard euro. Voor de leefbaarheidsprojecten gaat de kostprijs van 1,25 miljard euro naar 2,5 miljard euro. Uit cijfers die hij opvroeg blijkt er zich nu 250 miljoen euro in het Overkappingsfonds te bevinden (*Schriftelijke vragen* VI.Parl. 2022-23, nr. 595, aan minister Lydia Peeters). Volgens het Rekenhof is het onzeker of de middelen die er nog bij komen de volgende jaren zullen volstaan om de kosten te dekken, en ook over de modal shift zijn nog veel onduidelijkheden. De belangrijkste zin in het Rekenhof-rapport is dat de robuustheid van het financieel model door het Rekenhof niet kan onderschreven worden. Volgens Peter Van Rompuy is het gepaste antwoord dan niet dat het Rekenhof het bij het foute eind heeft. Het Rekenhof heeft bij het Vlaams Parlement immers een hoge geloofwaardigheid. Het gepaste antwoord is zich afvragen hoe men een plan kan maken om ervoor te zorgen dat er in 2024 niet eenzelfde kritisch rapport van het Rekenhof is, want het is al het tweede kritische rapport.

Peter Van Rompuy heeft een aantal vragen waarbij de focus ligt op de budgettaire consequenties. Wanneer zal de Vlaamse Regering het herijkte financieel model opnieuw valideren? In welke mate zal men daarbij rekening houden met de vaststelling van het Rekenhof dat de robuustheid van het financieel model op dit ogenblik niet onderschreven kan worden? Heeft dat impact op de beslissing die de Vlaamse Regering neemt om zaken binnen of buiten de begrotingsnorm te plaatsen?

Hij heeft ook enkele vragen over de rente. Van alle kostenstijgingen is dat wat het meest in het oog springt. De financieringskosten stijgen van 2 miljard euro (raming 2020) naar 12 miljard euro. Dat extra bedrag van 10 miljard euro aan financieringskosten is bijna even groot als de totale kosten van het hele project. Dat is toch wel bijzonder. Hoe komt het dat die financieringskosten zo hoog en snel oplopen? Er zijn rentestijgingen geweest. De rente op staatsobligaties en de hypothecaire rente bedragen ongeveer 3 procent, maar hier gaat het over een totaal andere orde van bedragen. Volgens het rapport van het Rekenhof bedraagt de rentevoet voor de achtergestelde lening 7 procent. Hij dacht de minister te horen spreken van 5 procent. Voor die achtergestelde lening ter waarde van 1,2 miljard houdt het Rekenhof rekening met extra rentelasten ten bedrage van 4,6 miljard euro. Hoe valt dat te verklaren? Is er geen manier om die financieringskosten onder controle te krijgen?

Begrijpt Peter Van Rompuy het goed dat een deel van die stijgende financieringskosten wordt opgevangen door de dividenden aan de Vlaamse overheid te verminderen? Klopt het dat er nog voor 10 miljard euro aan dividenden, uitkeringen aan de Vlaamse overheid, voorzien waren in de komende decennia en dat die wegval-
len?

De btw-aftrek gaat over substantiële bedragen. Daarover blijkt nog geen duidelijkheid te zijn. Blijkbaar nam men daarover in april 2022 contact op met de FOD Financiën, waarna die bijkomende informatie vroeg. In november 2022 werd die bezorgd. Er is nog geen duidelijkheid over. Hoe zit het nu met de recuperatie van de btw en over welke bedragen gaat het? De bedragen voor de hoofdwerken en de voorbereidende werken zijn exclusief btw, maar die van de bovenbouw zijn inclusief btw.

Jan Debucquoy merkte op dat er meer nood is aan proactieve transparantie tussen de administratie en Lantis. De spreker vraagt aan minister Lydia Peeters wat het Rekenhof daarmee bedoelt.

Het Rekenhof vraagt om een meerjaren-GIP te maken voor het Toekomstverbond. Peter Van Rompuy vindt dat een goed en zinvol voorstel, zeker na dit kritische rapport. Komt er een meerjaren-GIP en wanneer?

6.7. Björn Rzoska

Björn Rzoska zegt dat zijn tussenkomst grotendeels aansluit bij die van Peter Van Rompuy. Hij heeft het moeilijk met de manier waarop sommigen over het rapport van het Rekenhof en de toelichting door Jan Debucquoy praten. Wanneer in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie een rapport van het Rekenhof wordt besproken met onder meer minister Diependaele en Peter Van Rompuy, dan wordt er de nodige aandacht aan besteed. Dat lijkt hem terecht, want het Rekenhof is de waakhond van het parlement. Het zorgt ervoor dat, om het zacht uit te drukken, met het rapport de gaten in de voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering en Lantis, worden dichtgelopen. Het probeert om de transparantie, die blijkbaar moeizaam tot stand komt, te vergroten. Dat gebeurt altijd op een heel onderbouwde manier. En het is niet omdat er op federaal vlak een groot budgettair probleem is dat men moet wegstijgen van wat er zich op Vlaams niveau afspeelt. Ook Björn Rzoska zegt zich zorgen te maken. Hij ziet wel dat er inderdaad grote werken worden uitgevoerd en hij twijfelt niet aan de goede intenties van het Toekomstverbond. Maar als het Rekenhof stelt dat het financieel model niet robuust is, dan is er een opdracht is voor de Vlaamse Regering, maar ook voor alle betrokken actoren die het project uitvoeren om het Rekenhof te overtuigen dat er wel degelijk een robuust model op tafel ligt.

Luc Hellemans stelde dat het normaal is dat Lantis en het Rekenhof van mening verschillen. Björn Rzoska vindt dat niet normaal als het Rekenhof de ruggengraat van het financieel model niet robuust verklaart.

Het Rekenhof kon niet overtuigd worden van de berekening van de verkeersstromen en de toelinkomsten. De Vlaamse Regering heeft een aantal ambities op tafel gelegd zoals goederenvervoer over spoor en de model shift. Houdt Lantis daarmee rekening in het financieel model? De cijfers op de website van het Federaal Planbureau over goederenvervoer bevatten een disclaimer: bij ongewijzigd beleid. Is het financieel model gebaseerd op ongewijzigd beleid of houdt het rekening met gewijzigd beleid? Het Rekenhof gebruikt cijfers van de voorbije jaren en niet mogelijke toekomstige cijfers. Er zijn nuanceringsen zoals de coronacrisis maar er zijn wel een aantal evoluties die door interne specialisten van het Rekenhof worden aangegeven. Waarom heeft men het Rekenhof niet kunnen overtuigen van de robuustheid van het model?

Het Rekenhof stelt verder dat het momentum om extra middelen te vragen aan de Vlaamse Regering eigenlijk voorbij is. Het rapport van het Rekenhof stelt duidelijk dat om dit te blijven financieren er twee pistes zijn. Ofwel extra begrotingsinkomsten, maar daar is minister Matthias Diependaele niet voor te vinden. Ofwel zal er bespaard moeten worden. De minister kaatst bij een vraag om extra middelen,

vaak terecht, de bal terug. Wat is de reactie van de minister? Want nu wordt er heel snel overgegaan naar een achtergestelde lening van 1,2 miljard euro. Zelfs indien die buiten de begrotingsdoelstelling wordt gehouden moet dat geld wel betaald worden door de belastingbetaler en weegt het op het vorderingensaldo.

De schuld is voor iedereen een gedeelde bezorgdheid. De spreker verwijst naar een ander rapport van het Rekenhof. De Vlaamse Regering heeft zichzelf opgelegd dat de schuldnorm maximaal 65 procent van de inkomsten mocht bedragen, maar bij ongewijzigd beleid wordt dat in 2027 80 procent (*Parl.St. VI.Parl. 2022-23, nr. 16/1, p. 21*). Dat is een heel stuk boven de zelf opgelegde norm. Er is onder andere de coronacrisis ter nuancering, maar dat wil niet zeggen dat men zomaar licht kan overgaan over een verdere schuldopbouw. Het zijn nog geen federale toestanden, maar het blijven wel knipperlichten waar een minister bevoegd voor Begroting en Financiën zeer goed naar moet kijken zodat het niet helemaal de verkeerde kant uitgaat. Björn Rzoska leest niet graag in een rapport van het Rekenhof termen zoals een preciaire begrotingssituatie en het oplopende tekort.

Een meer technische vraag gaat over de extra uitgaven van 300 miljoen euro voor PFOS op Rechteroever. Volgens de slide van Luc Hellemans behoren die tot de leningscapaciteit van 6,67 miljard euro. Volgens het Rekenhof wil men die uitgaven opvangen met tolinkomsten, wat het risico verhoogt en het model nog meer onder druk zet. Wat is de juiste verklaring?

Lantis zegt dat men het model stuurt op basis van de gevraagde tol. Maar als men meer tol vraagt, heeft dat altijd een effect op het gedrag van mensen. Dat is ook de bedoeling. In hoeverre werd met dit gedragssturend effect rekening gehouden in het financieel model? Het interesseert Björn Rzoska om het financieel model en vooral de concreet gevraagde tarieven voor wagens en het vrachtverkeer te zien.

6.8. Koen Daniëls

Koen Daniëls wil herhalen dat het verkeer in het Waasland ondanks de werken niet stilstaat. Er zijn andere werven geweest op de Vlaamse snelwegen waar ernstige ongevallen zijn ontstaan door het inrijden op files. Hij hoopt dat dit zo blijft na de start van de werken op Rechteroever. Hij is telkens weer onder de indruk van de werken op Linkeroever, ook met enige trots.

Voor de park-and-ride van Melsele zouden camera's geplaatst worden voor Pasen 2023, wat weldra is. Mensen gebruiken de parking niet door de vele inbraken, diefstallen, beschadigingen aan en in auto's, inclusief het stelen van katalysatoren. Hij roept op om die camera's zo snel mogelijk te plaatsen.

De bereikbaarheid van de park-and-ride aan de zogenaamde kluifrotonde is een pijnpunt. Mensen hebben de gewoonte om wanneer ze verkeerd rijden, het de volgende keer niet meer te proberen. Hij roept op om al veel vroeger duidelijke signalisatie te plaatsen, namelijk aan de spoorwegbrug op de E34 op de scheiding tussen Kallo en grondgebied Zwijndrecht. Daar moet men duidelijk maken dat men moet voorsorteren en op de kluifrotonde de afslag moet nemen. Als men die afslag op de kluifrotonde mist, zit men immers terug op de ring.

Naast de fietsers- en voetgangerstunnel is er het Sint-Annaveer. Koen Daniëls pleit ervoor om dat te kunnen blijven gebruiken.

Als gevolg van zijn vroegere vraag werd bekeken of de tijdelijke fietsersbrug niet verplaatst kon worden. Dat was helaas technisch niet mogelijk. Maar hij blijft vragende partij voor een fietsverbinding tussen afrittencomplex Vrasene/Verrebroek en afrittencomplex Melsele/Kallo. Voor de werknemers van de haven zou dat een goede en veilige verbinding zijn.

Zijn volgende opmerkingen gaan over de E34-West, het complex Vrasene-N451, het complex Waaslandhaven-West en de wisselaar Beveren. Dat is nu opgenomen als deelproject 2b, in het blauw en groen aangeduid als te onderzoeken (*Parl.St. VI.Parl. 2019-20, nr. 66/15, p. 87*). Dat is echt cruciaal, samen met de tweede Tijsmanstunnel. Hij vraagt uitdrukkelijk aan minister Lydia Peeters om hier snel werk van te maken. Want als het project E34-West niet klaar is eenmaal het complex project ECA is gerealiseerd, schiet men zichzelf in de voet. Er is dan geen sprake meer van doorgaand havenverkeer want dan gaan alle vrachtwagens op de E34 de N451 nemen door Verrebroek of door Kallo, of zullen ze stilstaan om de Liefkenshoektunnel te nemen.

Verder vraagt hij om iets te doen aan de onmogelijke bocht aan het complex Vrasene. Als men die bocht niet kan wegwerken, blijft men met een probleem zitten voor de parallelweg die ook de ontsluiting is van verder gelegen kmo-gebieden en die de koppeling vormt tussen de N70 en de E34.

Wat het vrachtrouten netwerk betreft, is het duidelijk dat de E34 en de R4 een andere rol gaan krijgen. Hij is jaloers op de inwoners van Zwijndrecht door de maatregelen die voor hen werden genomen voor geluidsbuffering. De weg langs Beveren, Vrasene, De Klinge, 't Kalf en Stekene zal veel drukker worden en een andere geluidsbelasting geven. Koen Daniëls vraagt om dat te bekijken.

Hij hoopt dat de maasdoorsnijding in het Waasland door het vrachtrouten netwerk kan worden tegenhouden. De N403 – dat is de verbinding tussen Sint-Niklaas en de E34 – en de N451 lopen beide door dorpskernen langs scholen. Hij vraagt om duidelijk aan te geven welke wegen vrachtwagens wel mogen nemen en om samen met de haven vrachtwagenchauffeurs duidelijk te brieven. Zij moeten ook hun werk kunnen doen. Wie alle vrachtwagens weg wil, moet consequent zijn en bijvoorbeeld niets meer online bestellen.

6.9. Bart Claes

Bart Claes stelt vast dat er nu sprake is van 300 miljoen euro voor de PFOS-sanering. Tijdens de onderzoekscommissie van 2021 was er sprake van 100 miljoen euro voor de saneringen voor het hele projectgebied. Tijdens de voortgangsrapportage van 24 maart 2022 was er al sprake van 198 miljoen euro. In 2023 gaat het over 300 miljoen euro. Hoe komt het dat er elk jaar 100 miljoen euro bij komt?

6.10. Aanvullende vragen en opmerkingen

Jos D'Haese was een vraag vergeten over de PFAS-problematiek. Hij vond een bedrag van 300 miljoen euro terug in het financieel model en 23 miljoen euro aan relancemiddelen. Hij vraagt aan Luc Hellemans of het mogelijk is om een opsplitsing te maken tussen Linker- en Rechteroever. Klopt het dat op Linkeroever 3M tussenkomt voor 50 miljoen euro aan diensten en 50 miljoen euro aan cash, maar niet op Rechteroever?

Koen Daniëls is verheugd dat de Oosterweelwerken ondanks het PFAS-dossier toch verder kunnen gaan. Hij ziet dat er met veel nauwgezetheid wordt gewerkt met afgedekte hopen grond en dergelijke.

Annick De Ridder corrigeert dat er in de dadingsovereenkomst met 3M ook bedragen zijn voorzien voor Rechteroever, zoals een tussenkomst van 10 miljoen euro voor de Royerssluis.

7. Antwoorden van minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* beklemtoont het belang van het Toekomstverbond. Ze is het niet eens met criticasters die menen dat te veel wordt gefocust op Oosterweel en het wegverkeer, en dat er geen garanties zijn voor de leefbaarheidsprojecten en de modal shift. Er is inderdaad een kritisch rapport van het Rekenhof. Maar de minister is ervan overtuigd dat, dankzij het herijkte financieel model, het hele Toekomstverbond kan worden uitgevoerd. Dat is ook wetenschappelijk onderbouwd. Er zijn uiteraard uitdagingen: de inflatie, de rente, het PFAS-dossier en de definitieve verankering van een aantal leefbaarheidsprojecten.

Sommigen doen uitschijnen alsof de leefbaarheidsprojecten vergeten worden, maar dat is niet het geval, verzekert de minister. Het totale bedrag voor de leefbaarheidsprojecten bedraagt 2,4 miljard euro, wat fors meer is dan het initieel voorziene bedrag van 1,25 miljard euro. Dat budget is robuust verankerd: jaarlijks wordt vanuit het Departement MOW minimaal 55 miljoen euro in het Overkappingsfonds gestort. Het beschikbare budget bedraagt momenteel 251 miljoen euro. Er werd al 108 miljoen euro uitgegeven aan leefbaarheidsprojecten. Er zijn ook al realisaties, zoals de geluidsschermen op Linkeroever en de fietsbruggen en -tunnels. Maar het is ook logisch dat de leefbaarheidsprojecten die deel uitmaken van de overkapping pas gerealiseerd kunnen worden na aanpassing van de weginfrastructuur.

Er waren vragen over mogelijke besparingen of een tekort aan middelen voor het Overkappingsfonds. Het Rekenhof gaat uit van een overraming aan projecten voor een bedrag van 85 miljoen euro. Ten opzichte van een totaalbudget van 2,4 miljard euro valt dat volgens de minister behoorlijk mee. Maar zoals het een goed huisvader betaamt, werd aan Lantis gevraagd om daar rekening mee te houden en op alle leefbaarheidsprojecten 5,5 procent te besparen en de evolutie van de kosten goed op te volgen. De minister wil alle onrust over de eventuele niet-realisatie van de leefbaarheidsprojecten wegnemen: 'pacta sunt servanda'; het Toekomstverbond zal gerespecteerd worden.

Het complex project over het haventracé werd opgestart. Dat is een werk van lange adem. De verschillende varianten worden uitgewerkt en er worden MKBA's uitgevoerd. Vandaag is er nog geen duidelijk zicht op de financiering, en ook de exacte kostprijs is nog niet gekend. Dat is volgens de minister eigen aan dergelijke complexe projecten.

Er loopt een haalbaarheidsstudie naar een eventuele PPS-formule of alternatieven voor de renovatie van de Tijsmanstunnel. Ook van de aanleg van de tweede Tijsmanstunnel wordt werk gemaakt, en ook die financiering wordt onderzocht.

Jos D'Haese heeft volgens minister Lydia Peeters een selectieve lezing van de Swecostudie over de fietsbrug. De kostprijs voor de aanleg van de Scheldebrug wordt geraamd op 254 miljoen euro. Dat bedrag is goedgekeurd op het politiek stuurcomité. In de Swecostudie werden alle varianten onderzocht en ten aanzien van elkaar afgewogen. Zowel de nautische aspecten als de fietsbeleving werden daarbij in rekening gebracht. Op basis daarvan werd de keuze gemaakt voor een bijkomende Scheldeoeververbinding via een fietsbrug. Momenteel lopen de studies over de aanbestedingsprocedure. Van zodra die rond zijn – vermoedelijk eind 2023, begin 2024 – zal worden bekeken hoe de aanbestedingsprocedure in de markt zal worden gezet.

Een andere Scheldeoeververbinding is het Sint-Annaveer. Dat veer werd in 2017 gecreëerd wegens de problemen met de liftkokers en de roltrappen in de Sint-Annatunnel. Tijdens de recente werken aan de liftkokers werd door het Agentschap Wegen en Verkeer in het kader van het minderhinderbeleid een bijkomend veer

ingericht zodat de frequentie van de veerdienst kon worden verhoogd en het veer ook tijdens middagpauzes kon uitvaren. Het jaarlijkse exploitatiebudget daarvoor bedroeg 1,8 miljoen euro, dat liep tot 1 april 2023. Intussen zijn de liften opnieuw toegankelijk.

Men kan ervoor kiezen om, naast het bestaande veer, het bijkomende veer te bestendigen. Dan zijn er twee mogelijkheden: ofwel kadert dat in het vervoer op maat, daarover beslist de vervoerregioraad, ofwel wordt dat beschouwd als een minderhindermaatregel in het kader van het Toekomstverbond, bijvoorbeeld in afwachting van de fietsbrug. Maar men kan van het Agentschap Wegen en Verkeer niet verwachten dat het, na afloop van de werken aan de Sint-Annatunnel, 1,8 miljoen euro reguliere middelen besteedt aan een minderhindermaatregel die niet meer van toepassing is op het agentschap. De minister zal overleg plegen met de stad Antwerpen en Lantis om te bekijken of de verhoogde frequentie van het Sint-Annaveer al dan niet als een bijkomende minderhindermaatregel moet worden opgenomen.

De park-and-rides zijn relatief nieuw. De minister is tevreden dat er veel meer gebruik van wordt gemaakt door de werken aan het viaduct. De tekortkomingen op het vlak van signalisatie werden doorgegeven aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Ook op andere manieren, zoals via de app 'snel naar Antwerpen', moet worden bekeken hoe de park-and-rides beter bereikbaar worden. De minister zal de opmerking van Koen Daniëls over de camera's meenemen. Dat komt haar nu pas ter ore.

De aanpak van de zuidelijke ring maakt deel uit van de leefbaarheidsprojecten ring Zuid en Groene Vesten. Dat wordt niet vergeten.

Zoals de minister had verwacht, was er opnieuw veel kritiek op wat er reilt en zeilt bij De Lijn. Ze herhaalt dat men vandaag nog altijd in het oude verhaal van de basismobiliteit zit. Dat verhaal is volgens haar achterhaald. Er moet dringend worden geschakeld naar basisbereikbaarheid, dat een veel beter vraaggestuurd model zal zijn. De uitrol daarvan zal worden opgestart en de minister heeft er vertrouwen in dat dat goed zal verlopen.

Volgens de minister willen sommigen alles tegelijkertijd: én nieuwe tramtoestellen én perfecte bovenleidingen én heraangelegde tramsporen én strategische investeringen voor de toekomst. Dat kan niet allemaal in een vingerknip. Tweewekelijks komt er een nieuw tramtoestel bij; die trams zullen binnenkort allemaal rijden. Tegelijkertijd is er een budget van 136 miljoen euro om de immense onderhoudsachterstand weg te werken. En het klopt dat De Lijn meer middelen nodig heeft om alle onderhoudsachterstand weg te werken, maar die werken moeten ook effectief uitgevoerd kunnen worden, wat niet in een vingerknip kan. Intussen loopt er ook een studie voor pps-projecten in de Kerkstraat, de Pothoekstraat en de uitbreiding. Via de beschikbaarheidsvergoedingen wordt daarvoor een bedrag van 66 miljoen euro uitgetrokken op het budget van De Lijn. De minister beklemtoont dat De Lijn via het nieuwe openberedienstencontract over een bijkomend investeringsbudget van 130 miljoen euro beschikt om aan de vergroeningsvereisten te voldoen, om de instandhoudingsinvesteringen te kunnen uitvoeren en om in te zetten op strategische investeringen.

Het leningsplafond van Lantis bedroeg initieel 3,6 miljard euro. Dat wordt opgetrokken tot 5,4 miljard euro. Bijkomend komt er een achtergestelde lening van 1,2 miljard euro. Dat wordt gefaciliteerd door de Vlaamse overheid. De minister hoopt dat daarvoor zo snel mogelijk groen licht wordt gegeven. Minister Matthias Diependaele zal daar later wellicht op ingaan.

Via het Vlaams Fonds voor Lastendelging en de relancemiddelen werd door het Departement MOW 50 miljoen euro voorzien om een antwoord te bieden op de PFAS-problematiek. Dat was voor de uitdeining van het PFAS-probleem. Via het verbond met 3M wordt bijkomend 50 miljoen euro ter beschikking gesteld aan Lantis en 50 miljoen euro voor synergie met de (sanerings)projecten bij 3M. Daarbovenop wordt nog 300 miljoen euro opgenomen in het financieel model.

Voor de vragen in verband met Linker- en Rechteroever verwijst de minister naar Luc Hellemans.

De minister besluit dat ze gelooft in het cashflowmodel dat momenteel is uitgewerkt. Dat project wordt de komende decennia uitgerold. De Vlaamse Regering wil alle gedane engagementen respecteren. Daarvoor moet een bijkomende financiering ter beschikking worden gesteld, wat ook gebeurt. De liquiditeitsratio is met 1,35 zeer solide. Daarom is de minister ervan overtuigd dat Lantis alle aangegane engagementen ook zal kunnen terugbetalen. De minister heeft er geen probleem mee om alle mogelijke modellen rond toekomstige tolgelden en dergelijke met de commissie te delen.

8. Antwoorden van het Rekenhof

Het laatste rapport van het Rekenhof ligt volgens *Jan Debucquoy* volledig in lijn met wat door het Rekenhof eerder werd geschreven en gezegd. Sedert zijn laatste tussenkomst in de Commissie voor Algemeen Beleid, Financiën, Begroting en Justitie is de rente dramatisch gestegen. De NBB, de ECB en diverse universiteiten hebben het effect van die hoge rente doorgerekend op lange termijn. Alle zijn ze bezorgd om de houdbaarheid van de Belgische overheidsschuld, en dat voor alle entiteiten, onder meer wegens het uitblijven van een oplossing voor de stijgende vergrijzingskost.

De nuancering door minister Matthias Diependaele is terecht: de houdbaarheid van de schuld binnen België is verschillend. Over de steden en gemeenten en de Vlaamse Gemeenschap maakt de NBB zich geen zorgen. Er zijn daarentegen op lange termijn zorgen over de federale overheid, en op middellange termijn over de Franse Gemeenschap en het Waalse en Brusselse Gewest.

De NBB ondernam een eerste poging om de begrotingsinspanningen te verdelen over de verschillende entiteiten, gelet op het nieuwe Europese begrotingskader dat de klemtoon legt op de houdbaarheid van de schuld. Uit die analyse blijkt dat Vlaanderen al belangrijke inspanningen heeft geleverd. Maar vanaf 2027 of 2028 – het moment dat het begrotingsevenwicht zou moeten worden bereikt – moeten die inspanningen worden aangehouden. Het totale schuldplafond moet vanaf dan in de buurt van 50 miljard euro blijven schommelen. Het pad naar een begrotingsevenwicht in 2027 zal heel wat inspanningen vergen. De spreker noemt de uitgavennorm een zeer goede zaak. Maar dat betekent ook dat er bij ongewijzigd beleid heel weinig ruimte is voor nieuw beleid als dat niet wordt gecompenseerd door besparingen of andere ontvangsten. Na 2028 komt er mogelijk meer beleidsruimte.

Het is in die context dat het Rekenhof verrast was door de plotse stijging van de financieringsbehoefte en de plotse vraag aan de Vlaamse overheid om 3 miljard euro extra te kunnen lenen. Die vraag kan immers niet alleen worden verklaard door de hogere rente of inflatie.

Er is een meningsverschil tussen het Rekenhof en de minister bevoegd voor Financiën: de minister bekijkt de budgettaire toestand vanuit de blik van de Vlaamse overheid, het Rekenhof vanuit die van de Vlaamse belastingbetaler, die ook 60 procent van de federale schuld draagt. Ook bij eventuele verdere stappen in de staatshervorming zal men deze hoge federale schuld meedragen. Indirect zal de

schuld van andere overheden dus ook een impact hebben op de Vlaamse Gemeenschap.

De laatste aanbeveling aan Lantis staat niet expliciet in het Rekenhofrapport. De auditeurs stelden de laatste maanden vast dat er onvoldoende uitwisseling is over de budgettaire toestand, tussen Lantis en de diensten van de Vlaamse Gemeenschap, in het bijzonder het Departement Financiën en Begroting. Dat is een aandachtspunt voor de toekomst, geen kritiek op de bevoegde minister.

Er was discussie over de achtergestelde lening van 5 of 7 procent. De 7 procent is opgenomen in de kaderovereenkomst, de 5 procent in het financieel model. Dat is een aanpassing ten gunste van Lantis, vandaar het verschil. In het rapport gaf het Rekenhof aan dat het project geen rentevoet van 7 procent kan dragen, gegeven de projectrentabiliteit van 5,33 procent voor belastingen. Bovendien is het niet kostenefficiënt om de duurdere achtergestelde lening al in 2023 en 2024 te willen opnemen, vooraleer de goedkopere langetermijnobligaties zijn opgenomen. Er moet dus goed worden nagedacht over op welk moment welk financieel instrument wordt gebruikt. Die boodschap staat ook in het rapport. De spreker nam dat niet op in zijn toelichting, omdat Lantis zich daar ook goed van bewust is, en daar in het voortgangsrapport ook naar verwijst.

Er werd gevraagd waarom het Rekenhof geen rekening hield met de experts op het vlak van de verkeersmodellen en de modal shift. Voor de verkeersmodellen werden de cijfers van 2023 vergeleken met die van 2031. Daar zijn vragen over, maar dat is ook voor een deel koffiedik kijken. Voor de modal shift stelt het Rekenhof vast dat de verschillende studiebureaus op een verschillende manier naar die evolutie kijken. Het is moeilijk om dat als auditeur of parlementslid op te volgen wanneer er verschillende methodologieën zijn. Vandaar het pleidooi van het Rekenhof voor meer eenvormigheid.

Nancy Huyghebaert, adjunct-auditeur bij het Rekenhof, verduidelijkt dat het verkeersmodel niet werd geauditeerd, wel het financieel model. Voor het verkeersmodel werd vastgesteld dat de door Lantis gebruikte input niet overeenstemt met de input van de experts. Daarom zijn de cijfers in het model moeilijk te verklaren.

Hoe komt het dat de extra rentelasten zo fel gestegen zijn? De eerste jaren moeten heel wat operationele en andere kosten worden gefinancierd, met als gevolg dat er weinig mogelijkheden zijn tot kapitaalaflossingen op de leningen. De eerste jaren (vanaf 2030) wordt er slechts 3 miljoen euro kapitaal per jaar afgelost op een uitstaand kapitaal van 5 miljard euro. Er wordt dus heel veel rente gekapitaliseerd. Zo zou men pas vanaf 2068 starten met kapitaalaflossingen op de achtergestelde lening. Het kapitaal blijft dus heel lang uitstaan, waardoor men jaar na jaar die rente meesleept.

9. Antwoorden van Lantis

Luc Hellemans meent dat Lantis naar aanleiding van de voortgangsrapportage op een zeer constructieve en transparante manier heeft samengewerkt met het Rekenhof. Het rapport van het Rekenhof is wat het is. Voor Lantis is het vooral van belang hoe men daar verder mee omgaat. Alle aanwezigen mogen erop rekenen dat Lantis daarmee aan de slag zal gaan. Lantis denkt niet dat het alle waarheid in pacht heeft, die moet samen gevormd worden.

Lantis blijf wel van mening dat het model robuust is. Het is belangrijk om dat te zeggen, en om ook uit te leggen waarom men dat vindt. Voor de spreker is het financieel model een projectmanagementinstrument. Hij is voluntaristisch in het project en in ambitie, maar niet over het financiële – dat wil hij duidelijk stellen.

Voor deze job leidde hij een bedrijf van tweeduizend mensen. Hij beseft dan ook dat men met financiën niet voluntaristisch hoeft te zijn, eerder conservatief.

Er was een vraag over een uitspraak van de voorzitter van Lantis. De spreker verduidelijkt dat dat een uitspraak in eigen naam was, niet als voorzitter van Lantis. Vragen daarover worden best aan Marc Descheemaecker zelf gesteld, de spreker kan niet in zijn naam spreken.

Bij de modal shift en het minderhinderbeleid worden volgens de spreker twee zaken verward. De modal shift zal men op tien jaar of meer moeten realiseren. Maar dat wordt verward met de werken aan Oosterweel. Die werken zijn een hefboom om een aantal elementen van de modal shift te versnellen. De voornaamste opdracht van Lantis is de impact van die werken te beperken – om niet gedurende tien jaar een verkeersinfarct te veroorzaken – en dat op een zo duurzaam mogelijke manier. De situatie is intussen ook helemaal anders: in 2004 en 2005 was er nog sprake van een punctuele ingreep met vooral tijdelijke maatregelen en een aantal duurzame maatregelen voor het openbaar vervoer, gericht op de aanleg van Oosterweel. Er werd ook gewerkt aan de versterking van een aantal NMBS-lijnen. Intussen zijn daar ingrepen op het vlak van park-and-rides, fietsinfrastructuur en andere investeringen bij gekomen. Daarom heeft Lantis op geen enkele manier schrik dat er in Antwerpen een verkeersinfarct zal ontstaan.

Er was een specifieke vraag over een tunneltje aan de Turnhoutsebaan. Het klopt dat dat initieel was voorzien, maar dat was beperkt in breedte en hoogte. Dat lijkt de spreker niet optimaal qua veiligheidsgevoel. De tunnel die nu wordt gebouwd is zes meter breed, op het niveau van de fietsautostrade, met een voetpad van anderhalve meter. De spreker meent dat die maatregel voor meer veiligheid en meer fietsgebruik zal zorgen. Hij erkent dat die nuancering misschien beter was opgenomen in het rapport.

De vragen over het budget voor de overkapping werden grotendeels beantwoord door minister Lydia Peeters. Er is ongeveer 2,5 miljard euro voorzien voor de overkapping. De oorspronkelijk voorziene 1,25 miljard euro is aangepast aan de inflatie en opgetrokken tot 2,5 miljard. 848 miljoen euro in het financieel model van Lantis dient voor de financiering van de onderbouw van Rechteroever, waardoor het de sluitpost is voor de financiering van alle andere leefbaarheidsprojecten. Dat betekent dat als alle engagementen worden nagekomen, de hele noordelijke ring maximaal overkapt is. Ook enkele maatregelen in het zuiden worden daarmee gerealiseerd. Dat is verankerd en daar bestaat ook geen terughoudendheid over; de overkapping is voorzien in alle vergunningsprocedures, dat is een hard engagement en dat kan niet worden stopgezet.

De vragen over de ring Zuid worden volgens de spreker het best beantwoord door intendant Alexander D'Hooghe, omdat hij beter op de hoogte is van die plannen. Lantis vervult daar vandaag geen rol in.

Dries De Groof en Dirk Engels kunnen uitleggen hoe Lantis tot de cijfers is gekomen. Lantis zal verdere inspanningen leveren om het Rekenhof daarin mee te nemen – wat tot nu toe niet gelukt is. Dat zal beter moeten. Als er fouten worden vastgesteld, zal Lantis daarmee moeten omgaan, al heeft de spreker niet het gevoel dat dat het geval is.

De commissie brengt in mei een werfbezoek aan Oosterweel, wat de spreker positief vindt. Als de bevoegde ministers daarmee instemmen, stelt de spreker voor om op dat moment een toelichting te geven over het volledige financieel model, met inbegrip van de tolgelden. Zo krijgen de commissieleden een totaalbeeld en is het makkelijker om daar nadien over in discussie te gaan.

De experts zullen zo meteen toelichten hoe de volumes en tarieven voor het tolgeld werden bepaald en zijn meegenomen in het financieel model. Luc Hellemans wil beklemtonen dat Lantis niets zelf bepaalt: het financieel model is gemaakt door Rebel en werd daar geauditeerd door BDO. Het model is betrouwbaar, al is het uiteraard van belang dat de parameters correct worden ingevoerd. De input, de kostenramingen, werden geauditeerd door kostenauditoren. Dat gebeurt altijd met de meest actuele stand van zaken. Elke maand worden de kosten geraamd, elke drie maanden is er een review van alle projecten en wordt bekeken hoe de kosten kunnen worden beperkt. Volgens de spreker is dit het enige project in West-Europa dat al dertien jaar binnen zijn taakstellend budget blijft. Dat is de verdienste van veel mensen die daar al jaren aan werken.

Wat PFAS betreft, is er een routeplan Rechteroever. Dat is analoog aan het routeplan Linkeroever. De Vlaamse overheid heeft ondertussen een aantal bijkomende maatregelen getroffen, zoals de vastlegging van de lozingsnormen en het handelingskader, waardoor een aantal aanpassingen moeten gebeuren. Er is uitgebreid onderzoek gevoerd naar alle gronden op Rechteroever. Er is een saneringsproject op Lobroekdok – dat is onvermijdelijk wegens het vele PFAS in het slib. En momenteel is ook een beschrijvend bodemonderzoek in voorbereiding. Dat kan tot twee uitkomsten leiden: ofwel zal men moeten saneren, ofwel kan op een andere route worden gewerkt om het grondverzet te organiseren. Dat zullen de technische verslagen en beschrijvend bodemonderzoek uitwijzen. De resultaten van dat onderzoek worden eind 2023 verwacht.

De 300 miljoen euro is een schatting op basis van het aantal verontreinigde gronden en bijhorende volumes, vermenigvuldigd met de reinigingskost. Binnen een perimeter van 5 kilometer moet 3M saneren, en zullen de kosten dus kunnen worden verhaald op 3M. 50 miljoen euro dient voor schadevergoeding, 50 miljoen euro slaat op synergieprojecten zoals de Palingbeek. In die hoeveelheden zal er nog discussie zijn over de verdeling wanneer er meer gebeurt dan een sanering, wanneer er bijvoorbeeld dieper moet worden gegraven. Dan zijn die kosten voor het grondverzet. Dat zijn nog de enige discussies, maar die gaan over marginale bedragen. Van de 300 miljoen euro is dus meer dan twee derde, ongeveer 240 miljoen euro bestemd voor Rechteroever. De begrotingen zijn tot nu toe vrij stabiel gebleven. De wijziging van de cijfers heeft volgens de spreker louter te maken met het normeringskader, dat het voorbije anderhalf jaar is gewijzigd. Als dat kader en de bevindingen – zoals de ontdekking van enkele PFAS-hotspots op Rechteroever – veranderen, heeft dat een invloed.

De vraag over de rente werd beantwoord door Nancy Huygebaert. De financieringsbehoefte situeert zich vooral in de eerste tien jaar, de bedragen staan heel lang open. De onderhoudsuitgaven staan vooral ingepland na 2031. Door levenscyclusdenken tracht men de kosten over de levensduur te beperken. Dat doet men door meer te investeren in de bouwfase dan in de onderhoudsfase. Tijdens de eerste jaren moeten Lantis dan ook sparen voor de 'reserveaccount' en geld opzijleggen voor het onderhoud. Dat is de reden waarom zo weinig kapitaal kan worden afgelost. De cashflow is de eerste jaren niet positief: er zijn wel inkomsten maar die moeten integraal worden opzijgezet, pas nadien kunnen de intresten worden afbetaald. De lange duur van de openstaande schuld is dus de reden waarom de rentes zo zijn gestegen, naast de algemene verhoging van de rentevoeten.

Enkele weken geleden vond een overleg plaats met de administratie over de btw-aftrek. De behandeling van het dossier is lopende. Het gaat natuurlijk over een heel groot dossier, waar heel veel geld mee gemoeid is. De btw-administratie heeft laten verstaan dat de engagementen voor Oosterweel niet het probleem zijn. Wel is er meer uitleg nodig over de overkapping en een aantal andere maatregelen waarvoor volgens Lantis een btw-aftrek moet gelden. Het gevoel van het Lantis-team is dat de basis voor Oosterweel gegarandeerd is en dat men ook voor de

overkappingen op een aftrek zal kunnen rekenen. Maar dat aanvoelen moet uiteraard nog bevestigd worden.

Het Rekenhof had een opmerking over de proactieve houding van Lantis. Lantis doet er alles aan om met elke administratie open informatie te delen. Maar dat is niet altijd even eenvoudig. Zo ontving Lantis de verkeercijfers pas begin 2023, waardoor het overleg met het Departement Financiën en Begroting in oktober 2022 op basis van ruwe data en inschattingen diende te gebeuren. Toen werden ook de volgende stappen besproken. Met het Departement Financiën en Begroting werd een actie opgezet om het leningsplafond te verhogen. Parallel werd een actie opgezet om een robuust verkeerskader te verkrijgen, zodat de juiste gegevens in het model kunnen worden gebruikt. Die oefening was rond in februari 2023, waarna de resultaten daarvan, na bespreking in het auditcomité, konden worden gedeeld en besproken met de kabinetten en administraties. In diezelfde periode, vanaf oktober 2022, was er ook contact met het Rekenhof. In die periode zal de informatie van Lantis, de administraties en het Rekenhof elkaar wellicht gekruist hebben. Lantis wil geen zaken verdoezelen. De spreker wil zeer open werken, volgens hem werden de vele vragen van het Rekenhof allemaal beantwoord. Hetzelfde geldt voor de samenwerking met de administraties. Misschien kan het nog proactiever, de spreker zal met zijn stakeholders overleggen of daar meer op kan worden ingezet.

Er waren vragen over camera's in de park-and-rides en bewaking van de fietsenstallingen. Dat is volgens Luc Hellemans een terechte vraag, waarop hij het antwoord niet onmiddellijk kent, aangezien Lantis niet alleen instaat voor het beheer. Hij wil met AWW en andere beheerders nagaan wat er op dat vlak voorzien is. Dat mag zeker niet tussen de mazen van het net glippen. Het PFAS-dossier heeft aangetoond dat een goede samenwerking tussen alle betrokken actoren noodzakelijk is.

De spreker besluit dat Lantis verdere inspanningen zal leveren om betere duiding te geven over de drie essentiële zaken waar het Rekenhof nog twijfels over had: de groei van de verkeerscijfers in de eerste periode, de gebruikte tarieven en het omrijverkeer.

Dries De Groof, expert mobiliteit Lantis, verduidelijkt dat alle verkeersberekeningen, prognoses, modellen, analyses en interpretaties door onafhankelijke experts van Transport & Mobility Leuven en door het Team Verkeersmodellen van het Departement MOW gebeuren. Vervolgens gaat Lantis met die cijfers aan de slag, zowel voor het financieel model als voor het hele ontwerp van de Oosterweelverbinding. Lantis hecht dus veel belang aan correcte verkeerscijfers.

Het verkeersmodel voorspelt een grote groei van het verkeer tot 2030, groter dan wat vandaag wordt vastgesteld. Dat komt omdat het verkeersmodel een groot aantal infrastructuurwerken bevat, waaronder de Oosterweelverbinding. Die zorgen ervoor dat het verkeer aanzienlijk vlotter zal verlopen. Dat vlotte verkeer trekt ontwikkelingen en dus ook bijkomende verplaatsingen aan. Het is dus niet onlogisch dat het verkeer ook zal stijgen. De ontwikkelingen in Antwerpen worden al enkele jaren tegengehouden door de gebrekkige mobiliteit en bedrijven trekken weg, waardoor er minder verplaatsingen zijn. De groei is dus lager dan wanneer er een normale mobiliteit zou zijn. Ten tweede zijn de laatste jaren niet representatief door de coronamaatregelen in binnen- en buitenland, de blokkering van het Suezkanaal en de oorlog in Oekraïne. Dat alles heeft een grote impact op de economische bedrijvigheid en bijhorend vrachtverkeer. Ten derde zal een bijkomende Scheldekruising ervoor zorgen dat een aantal verplaatsingen zullen verschuiven van de ambitieuze modal split naar de wagen. Ook dat verklaart de groei van het wegverkeer. Maar dat kan ook worden omgekeerd door de aanleg van bijkomende performante modal shift projecten. Dat werkt in beide richtingen.

Voor de groei na 2030 wordt rekening gehouden met de inschattingen van het Planbureau. Ook dat zijn dus geen aannames van Lantis.

Er waren opmerkingen over andere groeicijfers in het financieel model dan die van de verkeersexperts. Zoals Luc Hellemans al aanhaalde, zijn er verschillende tussentijdse versies. In de versie waarop het Rekenhof zich baseerde, was de groei na 2040 gebaseerd op de jaren 2019 tot 2040. In de nieuwe versie is door de verkeersexperts alleen de voorspelde groei tussen 2030 en 2040 als basis gebruikt voor extrapolatie na 2040. Het gevolg daarvan is dat in het financieel model een iets te grote groei van personenwagens wordt voorspeld en voor vrachtwagens een wat te lage groei. Aangezien de tolinkomsten vooral afkomstig zijn van vrachtwagens, werd het model behouden.

Het klopt dat de modal shift nadelig is voor de tolinkomsten. Minder wagens of vrachtwagens betekent minder verkeer door de tunnels en minder inkomsten. Maar dat effect mag volgens de spreker niet worden overschat. Ten eerste hebben alleen modalshiftprojecten die de Schelde kruisen een potentieel om wagens of vrachtwagens uit de Scheldetunnels te houden. Ten tweede zijn een aantal grote Scheldekruisende projecten voor het vrachtverkeer, zoals de Liefkenshoekspoor-tunnel en de bruggen over het Albertkanaal, al in het verkeersmodel opgenomen. De modal split voor personenwagens is minder cruciaal op het vlak van inkomsten door de tolvrije Scheldekruising via de Kennedytunnel.

Er waren vragen over tabel 11, waar het aantal Scheldekruisingen in 2022 en 2030 vergeleken wordt, en waaruit conclusies over de groei worden getrokken. De spreker legt dat uit aan de hand van een voorbeeld. De Kennedytunnel zou tussen 2022 en 2030 een groei van 22 procent kennen. Een dergelijke groei lijkt in de huidige situatie onmogelijk. Maar in 2030 zal de situatie anders zijn, dan rijden personenwagens gratis door de Kennedytunnel, terwijl de vrachtwagens door hoge tol worden weggeduwd uit die tunnel. Er kunnen dan dus meer voertuigen door de Kennedytunnel rijden, zonder een stijging van verkeersbelasting, uitgedrukt in personenwagenequivalenten.

10. Antwoorden van Alexander D'Hooghe

Er waren vragen over de haalbaarheidsstudies en de zuidelijke ring. Beide houden verband met elkaar, antwoordt *Alexander D'Hooghe*. De haalbaarheidsstudies handelen vooral over de zuidelijke ring.

Het Toekomstverbond telt vier assen. De assen 'Over de ring' en Oosterweel worden meer en meer in elkaar geschoven. De noordoostelijke helft, de bovenste helft van Rechteroever, is één project, waarvan meer dan twee derde in het kader van Oosterweel wordt overkapt. Het is zinloos dat kunstmatig te gaan opsplitsen. Beide zitten ook in één beheer, weliswaar met twee opdrachtgevers.

In het noordoostelijke deel is de cocreatie met burgerbewegingen en technische experts stilaan afgerond. Zowel op Antwerps als op Vlaams niveau is de besluitvorming gebeurd en kan de uitvoering starten. Er is dus een verschuiving van cocreatie workshops naar implementatiesessies. De primaire partners worden de aannemers, terwijl dat voorheen de burgerplatformen waren. Wel zijn er afspraken dat er bij eventuele wijzigingen van het ontwerp tijdens de uitvoering overleg zal zijn met de burgerplatforms.

Het cocreatieve onderdeel verschuift nu meer naar het zuiden. In dat kader passen de haalbaarheidsstudies naar de volledige overkapping van de ring in het zuiden en de modalshiftprojecten in die zone, waarbij vooral de zone rond Berchem-station, de zogenaamde knoop Oost, aansluitend op Lantis, en de knoop E19 aan de Craeybeckxtunnel worden bekeken. De hele zuidelijke overkapping zijn dus drie

grote werksporen die parallel behandeld worden. De spreker merkt daarbij op dat de knoop Berchem wellicht de moeilijkste is om in het kader van multimodaliteit een oplossing voor te vinden. Daar is de voorbije twintig jaar al veel onderzoek naar verricht, maar nog nooit werd een oplossing gevonden die iedereen enthousiast maakt. Mogelijk biedt de overkapping daarvoor perspectief.

11. Antwoorden van minister Matthias Diependaele

Minister *Matthias Diependaele* waardeert de opbouwende, constructieve bemerkingen van het Rekenhof. Dat kwam misschien anders over. De minister is tevreden met de verduidelijking van Jan Debucquoy over de verdeling van de federale schuld. Het stemt hem tevreden dat het Rekenhof daarmee bezig is, want dat zou kunnen betekenen dat nog andere dingen gesplitst worden, zegt hij gekscherend.

Er waren opmerkingen van Imade Annouri, Hannes Anaf en Björn Rzoska over de aanplanting van bomen op de overkapping. Dat kan uiteraard pas zodra de tunnel er ligt. Dat is nu eenmaal hoe die bouwwerken verlopen. De financiering wordt stelselmatig opgebouwd en een groot deel daarvan zit ook al in het financieel model. De minister ziet niet in hoe men nog sterker kan garanderen dat die leefbaarheidsprojecten er effectief zullen komen. Men kan niet tegelijkertijd zeggen dat het project de begroting bezwaart, maar toch nooit uitgevoerd zal worden. Het is het een of het ander. De minister houdt niet van die politiek van verdachtmaking.

Het ontwerpbesluit van de Vlaamse Regering in verband met de buitenlandse arbeidskrachten is ingediend bij de Raad van State. Die liet weten geen advies te zullen uitbrengen, maar toch kan het ontwerp niet verder worden behandeld zolang de adviestermijn niet verstreken is. De minister denkt dat dat omstreeks 16 april 2023 zal zijn.

De minister maakt zich wel degelijk zorgen over de stijgende schuldgraad. Die ligt met 80 procent al flink wat lager dan de schuldgraad van de voorbije jaren. Persoonlijk is de minister er voorstander van om de schuldgraad naar 65 procent te doen dalen. Dat moet haalbaar zijn met het uitgestippelde begrotingspad. De minister wou vooral benadrukken dat er een onderscheid is tussen goede en slechte schuld. Slechte schuld ontstaat door lopende, recurrente uitgaven, die zich steeds weer opstapelen. Daarnaast zijn er ook investeringsuitgaven waar een actief of soms zelfs een terugbetaling tegenover staat. Tegenover Oosterweel staat een terugbetalingsplan. De Vlaamse overheid zal daar niet veel aan verdienen, maar is zijn uitgaven ook niet kwijt. Over een dergelijke schuldaangroei maakt de minister zich iets minder zorgen.

Volgens de huidige EU-regels mag er een tekort van 3 procent zijn. Het bbp van België bedraagt 510 miljard euro. Grof berekend vertegenwoordigt dit project gedurende tien jaar een tekort van 600 miljoen euro per jaar, of ongeveer 0,12 procent van het bbp. Dan kan men volgens de minister niet beweren dat daar een groot deel van de oorzaak van de schuld ligt.

De minister overloopt enkele punctuele vragen: de financiering komt na Pasen 2023; er werd intussen al een verklaring gegeven voor de hogere rentelasten; de 7 procent komt nog uit de vorige beheersovereenkomst.

Waarom wordt gekozen voor een achtergestelde lening en niet voor een kapitaalverstrekking? De plus- en minpunten van beide opties houden elkaar wat in evenwicht: tegenover het ene staat een dividend, bij het andere wordt een rente betaald. Belangrijkste overweging is dat dividend op het einde van de rit wordt betaald wanneer er winst wordt geboekt. Een lening wordt terugbetaald vooraleer er vennootschapsbelasting verschuldigd is, waardoor daar ook op kan worden bespaard.

Het Rekenhof stelde dat het momentum om extra middelen te vragen voorbij is. De minister denkt eerder dat een dergelijk momentum er de voorbije jaren nooit geweest is.

12. Replieken en bijkomende antwoorden

12.1. Imade Annouri

Ondanks de vele antwoorden en verduidelijkingen heeft *Imade Annouri* niet op al zijn vragen een antwoord gekregen. Kan hij zijn vragen aan minister Lydia Peeters en de intendant schriftelijk overmaken en daar zo snel mogelijk een antwoord op krijgen?

Na kort overleg met de minister en de intendant antwoordt de *voorzitter* dat de antwoorden in dat geval als bijlage bij het verslag zullen worden gevoegd.

Minister Lydia Peeters gaf volgens *Imade Annouri* aan dat mensen verwachten dat alles in één keer gebeurt bij De Lijn. Ze verwijst daarbij waarschijnlijk naar Jos D'Haese, hemzelf en vele andere Antwerpenaren. Het lid vindt die kritiek misplaatst. Het openbaar vervoer is jarenlang mismeesterd. Open Vld zit sinds 2014 in de Vlaamse Regering. Andere partijen zijn daar al veel langer mee bezig en dit is het eindresultaat: slechte infrastructuur, oude tramstellen. Dat is de politieke verantwoordelijkheid van onder andere de partij van de minister, van de N-VA en van cd&v. Daarom is het lid ongeduldig. Het gaat niet over Lydia Peeters als minister, maar over politieke verantwoordelijkheid en over het zorgen voor oplossingen.

Luc Hellemans gaf aan dat er veel contact was tussen Lantis en het Rekenhof. Maar toch is het rapport van het Rekenhof zeer kritisch. De conclusie van Luc Hellemans was dat Lantis er onvoldoende in geslaagd is om het Rekenhof te overtuigen. Dan zijn er twee mogelijkheden: ofwel slaagt Lantis daar de komende weken wel in en stelt het Rekenhof zijn advies bij, ofwel zal de conclusie van het Rekenhof overeind blijven. Het lid stelde vandaag twee parallelle realiteiten vast. Waarom zijn die er en hoe kunnen parlementsleden in een dergelijke context hun controlerende opdracht uitoefenen?

Lantisvoorzitter Marc Descheemaecker verklaarde eerder dat men er niet zal geraaken met de modal shift, dat men een pak geld mist, en dat Vlaanderen, de steden en De Lijn meer moeten doen. Het lid begrijpt dat Luc Hellemans niet in naam van zijn voorzitter kan spreken, maar het is iets te gemakkelijk om dat af te doen als een uitspraak in eigen naam. Mark Descheemaecker stond trouwens ook aangekondigd als spreker op deze hoorzitting. Het lid vindt het jammer dat de Lantisvoorzitter vandaag niet aanwezig is. Marc Descheemaecker is voorzitter van Lantis, doet een cruciale uitspraak over een van de meest fundamentele vereisten van het Toekomstverbond en nu wordt dat blauwblauw gelaten.

Luc Hellemans garandeerde dat er geen verkeersinfarct in Antwerpen zal komen door de werken. Het lid hoopt dat uit de grond van zijn hart. Antwerpen kampt nu al de helft van de tijd met mobiliteitsproblemen. Het lid ziet dat niet zo optimistisch in, maar is wel benieuwd naar het verdere verloop.

Lantis verklaarde dat er door betere infrastructuur ook meer verkeer zal zijn en meer mensen de auto zullen gebruiken. Dat is wat Groen al van in het begin zegt: meer beton en meer rijvakken zorgen voor meer auto's. Dat tracht men vervolgens te temperen door de modal shift door te voeren. Het kan toch niet de bedoeling zijn om mensen te verleiden in de wagen te stappen, om ze er nadien weer uit te halen? Dat kan toch efficiënter, door tegelijkertijd te werken aan de weginfrastructuur en alternatieven voor de wagen. Het lid maakt zich zorgen over dat

onevenwicht. Minister Matthias Diependaele noemt dat verdachtmakingen, maar het lid voelt zich niet aangesproken. Hij wil dat de idealen van het Toekomstverbond gerealiseerd worden, omdat het gaat om de stad die men nalaat aan de toekomstige generaties. Hij wil dat als Antwerpenaar en als politicus. Als alle kritische rapporten en analyses worden samengelegd, kan het lid niet anders dan zich de vraag stellen of alles nog in de juiste richting evolueert. Dat is geen sfeerschepping of verdachtmaking, dat is gewoon zijn taak als politicus.

Het lid heeft nog enkele bijkomende vragen voor Luc Hellemans. Wanneer zal de vergunningsaanvraag voor de tijdelijke ring worden ingediend? Tijdens de vorige voortgangsrapportage had de spreker het ook over technologische innovaties om sluipverkeer tegen te gaan. Kan hij daar nu mondeling of later schriftelijk op antwoorden?

De *voorzitter* meldt dat hij de naam van Mark Descheemaecker had doorgekregen als spreker, maar dat hij slechts kan vaststellen dat de Lantisvoorzitter vandaag niet aanwezig is.

12.2. Annick De Ridder

Annick De Ridder verzoekt Imade Annouri om er bij federaal minister Georges Gilkinet op aan te dringen dat wat in het verleden voor Antwerpen werd afgesproken ook effectief wordt uitgevoerd. In de nieuwe beheersovereenkomst met de NMBS is er zelfs een achteruitgang.

Imade Annouri antwoordt dat hij daar zijn best voor zal doen.

Annick De Ridder stelt in dit dossier telkens veel scepsis vast. Nu is er een akkoord met de burgerbewegingen, gaat men vooruit, steekt men de spade in de grond, is de uitvoering gestart, en dan komt er kritiek op dat nog niet alles financieel voorzien is. Maar daarvoor is er een begrotingsruiter, met een verdere aanvulling van de middelen. Er komt een bijkomende lening. Het lid stelt vast dat de kritiek zich verplaatst naarmate het project vordert. Ze doet een oproep om het positivisme te bewaren. Het is goed dat wordt toegekeken op de financiering, die gezond moet zijn. Het lid vindt het vooral belangrijk dat de werken voortgaan en dat daar een grote meerderheid en steun voor is.

12.3. Jos D'Haese

Minister Lydia Peeters zei dat de engagementen voor het complex project voor het haventracé zullen worden nageleefd, aldus *Jos D'Haese*. Het Rekenhof meent dat dat onhaalbaar is. Het budget is er niet en ook de timing is onduidelijk. Het lid noemt dat opmerkelijk, gelet op de noodzakelijke fasering en afstemming op Oosterweel. Kan de minister dat verduidelijken?

De vraag over de brug had betrekking op de kostenefficiëntie, waar volgens het lid in de studie niet naar gekeken werd. Er werd niet gekeken naar de investerings- of operationele kosten. De kostprijs van de alternatieven werd niet vergeleken. Het lid vindt dat een vreemde manier van werken.

Het lid vindt het opmerkelijk dat voor Oosterweel miljoenen euro's worden uitgetrokken en allerhande werken tegelijkertijd gebeuren, terwijl dat bij De Lijn en het openbaar vervoer niet mogelijk is. Daar worden altijd opnieuw studies besteld en werken voor zich uit geschoven. Het lid vindt dat contrast heel groot.

Jos D'Haese vraagt zich terzijde ook af hoeveel Marc Descheemaecker wordt betaald om in eigen naam te spreken.

Het lid zal de vraag aan minister Lydia Peeters over het Sint-Annaveer concreter maken: er is briefwisseling tussen de minister en het stadsbestuur waarin de minister schrijft dat de vraag tot bestending van de extra veerdienst en de verhoogde frequentie aan de vervoerregio Antwerpen moet worden gesteld, aangezien het vervoer over water onder het vervoer op maat valt. De stad Antwerpen antwoordde daarop dat het budget voor vervoer op maat is toegewezen aan de vervoerregioraden, uitgezonderd het budget voor het personenvervoer over water, dat toebehoort aan de Vlaamse Regering. Het antwoord van de minister is volgens de stad Antwerpen in tegenspraak met de regelgeving. Hoe reageert de minister daarop en hoe zal ze dat oplossen? Het lid stelt voor dat de minister en Antwerpschepen Annick De Ridder na afloop van deze vergadering samen een koffie gaan drinken om dat te bespreken. Dit kan zo echt niet verder.

Er lopen haalbaarheidsstudies voor de zuidelijke ring. Zal deze Vlaamse Regering voor de verkiezingen nog een planning en een budget vastleggen om de zuidelijke ring te kunnen overkappen?

Aan Luc Hellemans vraagt het lid of het behoud van het bijkomende Sint-Annaveer voor Lantis een optie is in het kader van het minderhinderbeleid.

12.4. Minister Lydia Peeters

Volgens minister *Lydia Peeters* werd de waterbus uit het vervoer op maat gehaald. De exploitatie van het tweede Sint-Annaveer gebeurt door het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, ten laste van AWV, als minderhindermaatregel.

De uitleg over het haventracé is beschikbaar op de website www.denieuwerand.be. Dat gebeurt in alle transparantie. Er is een startnota in het kader van de procedure complexe projecten. Nu loopt de onderzoeksfase, waar de nodige MKBA's, MER's en alternatieven worden onderzocht. Dat moet resulteren in een voorkeursbesluit. De minister vermoedt dat dat er begin 2024 zal zijn. Dergelijke dossiers hebben een lange doorlooptijd. De minister kan vandaag dus niet antwoorden wanneer het haventracé klaar zal zijn, welke budgetten daarvoor nodig zijn en hoe dat gefinancierd zal worden. Dat is een langetermijnproject, maar er is een engagement om het complex project mee op de rails te zetten.

Op de vraag van Imade Annouri antwoordt de minister dat voor de Bisschoppenhoflaan een studie naar de haalbaarheid en financiering in opmaak is. Het team van de intendant is bezig met de maatregelen uit de catalogus over de modal shift in het model in te voeren, om zo de prioriteiten en maatregelen met de grootste impact te bepalen.

Het laatste GIP dateert niet van november 2022 maar van 16 maart 2023. Het Departement MOW werkt volop aan de doorkijk van het reguliere GIP naar de komende drie jaren. Dat werk zou tegen de zomer van 2023 moeten worden afgerond. De minister merkt op dat die doorkijk nog niet rond is wegens de vele onzekerheden van de voorbije jaren, zoals de coronapandemie en de inflatie. Er zijn extra tools nodig om te kijken hoe alle grote infrastructuurwerken toekomstgericht kunnen worden gefinancierd.

Voor het GIP van het Toekomstverbond is er bij Lantis een ruime doorkijk. De bemerkingen daarover waren volgens de minister niet correct. De doorkijk gaat verder dan 2023, al was het maar om de engagementen ten aanzien van de verschillende aannemers te kunnen nakomen.

Open Vld maakt sinds 2014 deel uit van de Vlaamse meerderheid. Er is in het verleden veel bespaard op De Lijn. De minister bespaart niet op De Lijn. Maar met alleen meer middelen kunnen de spoorlijnen en bovenleidingen van de trams niet

in een vingerknip worden heraangelegd. Daarom werden andere maatregelen getroffen, zoals de premetro, waarvoor via een pps een bedrag van 66 miljoen euro werd voorzien.

12.5. Luc Hellemans

Lantis heeft de vraag van minister Lydia Peeters over het Sint-Annaveer uiteraard bekeken, antwoordt *Luc Hellemans*. Het veer heeft geen impact op de hinder die door Lantis wordt veroorzaakt, zeker na de renovatie van de Sint-Annatunnel. De spreker wil daar eerlijk over zijn. Dat is wat het is.

12.6. Imade Annouri

Imade Annouri vraagt of de twintig modalshiftprojecten die minister Lydia Peeters in 2022 heeft aangekondigd nu in het model zitten dat door de intendant werd toegelicht, om te kijken of ze al dan niet rendabel zijn. Zou het kunnen dat enkele van die projecten dus niet zullen doorgaan omdat ze ongunstig worden beoordeeld?

12.7. Minister Lydia Peeters

Minister *Lydia Peeters* antwoordt dat Alexander D'Hooghe beter geplaatst is om die vraag inhoudelijk te beantwoorden. Ze beklemtoont wel dat de Vlaamse Regering vasthoudt aan de ambitie om de modal shift te realiseren.

Bart CLAES,
voorzitter

Imade ANNOURI,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
bbp	bruto binnenlands product
capex	capital expenditure of capital expense
ECA	Extra Containercapaciteit Antwerpen
ECB	Europese Centrale Bank
GIP	geïntegreerd investeringsprogramma
GRUP	gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
Lantis	Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken
MER	milieueffectrapport
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NBB	Nationale Bank van België
NEC4	New Engineering Contract, editie 4
OLO	obligation linéaire - lineaire obligatie
OV	openbaar vervoer
OVG	Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen
PFAS	poly- en perfluoralkylstoffen
PFOS	perfluorooctanesulfonic acid (= perfluorooctaansulfonaat of perfluorooctaan-sulfonzuur)
pps	publiek-private samenwerking
VITO	Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek