

ingediend op **66** (2019-2020) – Nr. 21
12 maart 2024 (2023-2024)

Verslag

van het Rekenhof

over het verslag

van de Vlaamse Regering

over de uitvoering van het Toekomstverbond
voor bereikbaarheid en leefbaarheid.
Controleverslag bij de vierde
financiële voortgangsrapportage

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
– Nr. 17: Verslag
– Nr. 18: Verslag van de Vlaamse Regering
– Nr. 19: Verslag
– Nr. 20: Verslag van de Vlaamse Regering



**Vlaams
Parlement**



Rekenhof



Toekomstverbond

Controleverslag bij de vierde financiële voortgangsrapportage



Verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement
Brussel, maart 2024



Rekenhof

Toekomstverbond

Controleverslag bij de vierde financiële voortgangsrapportage



Verslag goedgekeurd in de Nederlandse kamer van het Rekenhof op 12 maart 2024
Vlaams Parlement, 66 (2019-2020) – Nr. 21

Hoofdstuk 1**Inleiding 6**

- 1.1 Situering Toekomstverbond 6
- 1.2 Voortgangsrapportages 6
- 1.3 Controleaanpak Rekenhof 7

Hoofdstuk 2**Globale budgettaire context 8**

- 2.1 Europees begrotingskader 8
- 2.2 Vlaamse beleidsruimte op middellange termijn 8
- 2.3 Kostprijs en financiering Toekomstverbond 9

Hoofdstuk 3**Oosterweelverbinding 13**

- 3.1 Hoofdwerven en andere projectonderdelen 13
- 3.2 Planning en voortgang 13
- 3.3 Kostprijs en taakstellend budget 14
- 3.4 Financieel model 16
- 3.5 Risicobeheersing 18

Hoofdstuk 4**Leefbaarheidsprojecten 19**

- 4.1 Afspraken en fasering 19
- 4.2 Budget en financiering 20
- 4.3 Voortgang en kostprijs 24
- 4.4 Risicobeheersing 25

Hoofdstuk 5**Haventracé 27**

- 5.1 Afspraken en fasering 27
- 5.2 Budget en financiering 28
- 5.3 Voortgang en kostprijs 29
- 5.4 Risicobeheersing 29

Hoofdstuk 6**Modal shift 30**

- 6.1 Afspraken en fasering 30
- 6.2 Budget en financiering 32
- 6.3 Voortgang en kostprijs 32
- 6.4 Risicobeheersing 34

Hoofdstuk 7**Conclusies 35**

- 7.1 Oordeel informatiekwaliteit voortgangsrapportage 35
- 7.2 Aandachtspunten inzake financiering 35
- 7.3 Aandachtspunten inzake voortgang 36

Hoofdstuk 1

Inleiding

1.1 Situering Toekomstverbond

Eind 2000 keurde de Vlaamse Regering het Masterplan Mobiliteit Antwerpen goed, dat een aantal verkeersinfrastructuurprojecten plande voor de structurele verbetering van de mobiliteit in de Antwerpse regio. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) (tegenwoordig Lantis genoemd) werd als naamloze vennootschap van publiek recht opgericht¹ en zou instaan voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio. In 2010 opteerde de Vlaamse Regering voor een volledige tunnelvariant voor de Oosterweelverbinding in plaats van de vroegere tunnel-brug-combinatie. Dat resulteerde in een aanpassing en een uitbreiding tot het Masterplan 2020².

In 2017 sloten de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen stRaten-generaal, Ringland en Ademloos een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio³. Dat Toekomstverbond hertekende de aanpak, reikwijdte en organisatie van de mobiliteitsprioriteiten in de Antwerpse regio. De Vlaamse Regering stelde een meerjarig investeringsplan op, gesteund op vier investeringsassen:

1. een gesloten Ring,
2. een verbeterde en versterkte R2 die dient als hoofdontsluiting voor de haven en die het doorgaand verkeer rond de stad stuurt,
3. een verzachte Ring voor de stad die wordt ingekapseld in het stedelijk weefsel met een ambitieus flankerend beleid gericht op een *modal shift* naar 50/50,
4. een overkapping van de volledige Ring.

Het Routeplan 2030 werkt die beleidsintenties uit.

1.2 Voortgangsrapportages

Voor de voortgangsrapportages over het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en het Masterplan 2020 schakelde het Vlaams Parlement het Rekenhof in, dat de opdracht kreeg de informatiekwiteit van de voortgangsrapportages van de Vlaamse overheid te beoordelen.

In juli 2020 besliste het Vlaams Parlement om het Toekomstverbond nauwer op te volgen en weer aan te sluiten bij het systeem van voortgangsrapportages met medewerking van het Rekenhof⁴. Sinds oktober 2020 rapporteert de Vlaamse Regering tweemaal per jaar aan het Vlaams Parlement over het Toekomstverbond: een eerder beleidsmatige rapportering in oktober en een meer financieel-budgettair georiënteerde rapportering in februari. Voor de financieel-budgettaire rapportering doet het Vlaams Parlement een beroep op het Rekenhof.

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

² VR 2010 2009 DOC.0891 *Masterplan 2020 - Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen*. De nota over het Masterplan 2020 is op 30 september 2010 toegelicht in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en toegevoegd aan het commissieverslag, Stuk 54 (2009-2010) – Nr.11.

³ Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Een ring rond de stad en een ring voor de stad. 15 maart 2017.

⁴ Brief van de voorzitter van het Vlaams Parlement aan de voorzitter van het Rekenhof van 15 juli 2020. Beoordeling en bespreking voortgangsrapportages Toekomstverbond Antwerpen.

1.3 Controleaanpak Rekenhof

Met het Vlaams Parlement werd afgesproken dat het Rekenhof de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage beoordeelt, in de vorm van een reviewopdracht, en daarbij zo nodig aanvullende duiding geeft over de programma- en projectbeheersing en over de budgettaire impact in een meerjarenperspectief. De focus ligt op de hoofdlijnen en de kernprojecten of projectclusters. Het Rekenhof waakt er ook specifiek over dat de informatie uit de voortgangsrapportage aansluit bij het ontwerp van geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de meerjarenraming van de Vlaamse overheid en de informatie in de beleids- en begrotingstoelichting. De voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering, alsook het controleverslag van het Rekenhof, is gestructureerd rond de vier investeringsassen (zie supra).

Bij de voortgangsrapportage hoort een reeks projectfiches met nadere projectinformatie die varieert naargelang de betrokken projecten zich in een onderzoeksfase, in de uitwerkingsfase dan wel in de uitvoeringsfase bevinden.

De kwaliteitsbeoordeling van de voortgangsrapportage en de bijkomende specifieke aandachtspunten zijn geen volwaardige audit. Evenmin geeft het Rekenhof een validering of certificering. Het geeft enkel een beoordeling op hoofdlijnen en gerichte duiding op basis van een beperkt nazicht. De financiering van het Oosterweelproject en de globale budgettaire inpassing van de overige projectclusters van het Toekomstverbond zijn bijzondere aandachtspunten in die duiding. Bij zijn beoordeling heeft het Rekenhof rekening gehouden met de informatie en beslissingen die op 1 maart 2024 beschikbaar waren.

De controlebevindingen van het Rekenhof werden voorafgaand aan de bespreking in de commissie MOW voorgelegd voor tegenspraak aan de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid. Aan de definitieve voortgangsrapportage heeft de Vlaamse overheid na dat overleg nog enkele elementen toegevoegd⁵. Het Rekenhof verwerkte de resultaten van die tegensprekelijke procedure en de definitieve voortgangsrapportage in zijn controleverslag. Het controleverslag moet worden samengelezen met de voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering.

⁵ De onderbouwing van de toegevoegde elementen heeft het Rekenhof niet meer kunnen beoordelen.

Hoofdstuk 2

Globale budgettaire context

De zoektocht naar een sluitende financiering van de diverse onderdelen van het Toekomstverbond kan niet los worden gezien van de budgettaire mogelijkheden van de Vlaamse overheid in de komende jaren en van het toekomstig Europees begrotingskader.

2.1 Europees begrotingskader

De budgettaire situatie van België is niet rooskleurig. Zowel de overheidsschuld als het overheidsstekort zijn hoger dan toegelaten volgens de Europese begrotingsnormen. Bovendien worden in de toekomst hoge budgettaire kosten verwacht door de vergrijzing, de gevolgen van de oorlog in Oekraïne, de klimaatopwarming en de blootstelling aan stijgende rentekosten. België is bijgevolg bijzonder kwetsbaar voor de risico's voor de houdbaarheid van zijn overheidsschuld.

Dit jaar komt hoogstwaarschijnlijk een nieuw Europees kader voor begrotingstoezicht dat zijn impact zal hebben vanaf 2025. Europa zal veeleisender worden voor de lidstaten met hoge budgettaire risico's. Aan België zal worden gevraagd een meerjarig begrotingstraject uit te tekenen om de ratio overheidsschuld/bbp terug te dringen. Uit de eerste simulaties van het Federaal Planbureau van 26 januari 2023⁶ kan de budgettaire inspanning van België oplopen tot 4% van het bbp in 4 jaar tijd of 4,8% van het bbp in 7 jaar tijd. Deze aanpassingen zullen worden omgezet in een jaarlijks maximale groeicijfer voor de netto primaire uitgaven van de gezamenlijke overheid.

2.2 Vlaamse beleidsruimte op middellange termijn

Het begrotingstekort van de Vlaamse Gemeenschap wordt voor het begrotingsjaar 2024 geraamd op 3,8 miljard euro⁷. De Vlaamse Regering heeft de intentie uitgesproken om te streven naar een begrotingsevenwicht tegen 2027, zonder rekening te houden met de bouwkost van de Oosterweelverbinding. De cijfers van de meerjarenraming 2024-2028 tonen aan dat de volgende Vlaamse Regering geen enkele marge heeft tot 2028 voor nieuw beleid tenzij budgettaire ruimte wordt gecreëerd door nieuwe ontvangsten of besparingen in de uitgaven. De Vlaamse geconsolideerde schuld 2024 bedraagt 45 miljard euro en stijgt bij ongewijzigd beleid naar 55 miljard euro in 2028. De schuldnorm van de Vlaamse Regering wordt niet meer gehaald. De schuld groeit aan tot 77% van de lopende ontvangsten en overschrijdt hiermee de streefwaarde van 65%. De netto-actief-positie is in 2022 gedaald naar -7,3 miljard euro, terwijl een positief saldo wordt beoogd.

⁶ Publicatie van het Federaal Planbureau van 26 januari 2023, Nieuw begrotingskader voorgesteld door de Europese Commissie: welk traject voor de Belgische overheidsfinanciën.

⁷ Uit het monitoringrapport van de Vlaamse Regering van 8 maart 2024 over de uitvoering van de begroting 2023 van de Vlaamse Gemeenschap blijkt dat de Vlaamse Gemeenschap 676 miljoen euro minder heeft uitgegeven dan begroot bij de begrotingsaanpassing 2023. Het vorderingstekort voor 2023 wordt nu geraamd op -2.391 miljoen euro in plaats van -3.065 miljoen euro. De Vlaamse minister van Financiën en Begroting heeft in de commissie van Financiën en Begroting van het Vlaams Parlement van 5 februari 2024 verklaard dat deze budgettaire meevaller geen effect heeft op de meerjarenraming 2024-2028.

Om te waken dat de doelstelling van begrotingsevenwicht op middellange termijn zal worden behaald, heeft de Vlaamse Regering een uitgavennorm uitgewerkt.

Op basis van de uitgavennorm werd een indicatief traject bepaald naar een begrotingsevenwicht in 2027/2028. Ook dit indicatief traject biedt weinig ruimte voor nieuw beleid in de komende jaren. Het Vlaams Parlement heeft op 22 november 2023 met grote meerderheid een resolutie goedgekeurd met de vraag aan de volgende Vlaamse Regering om de Vlaamse uitgavennorm effectief te initiëren en te bestendigen vanaf het begrotingsjaar 2025⁸.

Bij de vorige (derde) financiële voortgangsrapportage over de uitvoering van het Toekomstverbond wees het Rekenhof er al op dat het niet gemakkelijk zal worden om het Toekomstverbond te financieren door de schulden van de Vlaamse overheid verder te laten toenemen. De volledige financiering van het Toekomstverbond op middellange termijn vergt daarom discretionaire maatregelen om de begrotingsontvangsten te verhogen, alsook de vrijmaking van veel middelen in de Vlaamse uitgavenbegroting.

2.3 Kostprijs en financiering Toekomstverbond

Tegen de achtergrond van die Vlaamse begrotingscontext wil het Rekenhof de financiering van het Toekomstverbond plaatsen. Op basis van de kostenramingen voor de diverse onderdelen van het Toekomstverbond (die in de volgende hoofdstukken worden toegelicht) en rekening houdend met alle noodzakelijke nuanceringsen, toont tabel 1 indicatief de budgettaire uitdaging die voorligt op het vlak van investeringsuitgaven.

Tabel 1 – Uitgaven, verbintenissen, ramingen en financiering Toekomstverbond (in miljoen euro)

Onderdeel	Werkelijke uitgaven tot 2023	Openstaande verbintenissen voor lopende investeringen	Raming geplande investeringen	Beoogde financiering
Hoofdwerken Oosterweel (incl. inflatieverhoging en onderbouw leefbaarheidsprojecten Rechteroever, excl. sommige voorbereidingskosten)	1.121,5	1.124,5	⁹ 5.416,8	Tolfinanciering
Rentelasten Oosterweelproject	4,6		¹⁰ 8.130,0 +4.692,0	
PFAS-gerelateerde kosten	177,4	208,1	384,2	
Overmachtrisico's Oosterweel	8,5		97,0	Algemene uitgavenbegroting
Leefbaarheidsprojecten eerste fase (excl. onderbouw) en tweede fase	117,5	Zie GIP	1.650,3	Overkappingsfonds Bijdrage stad Antwerpen en Havenbedrijf

⁸ Resolutie over de introductie van een Vlaamse uitgavennorm, 1784 (2022-2023) nr.3

⁹ Investeringsen tot 2030.

¹⁰ Zoals geraamd in februari 2023, bij de herijking van het financieel model.

Onderdeel	Werkelijke uitgaven tot 2023	Openstaande verbintenissen voor lopende investeringen	Raming geplande investeringen	Beoogde financiering
Haventracé (ruwe ramingen naargelang varianten uit verkenningsfase)			Indicatief tussen 4.100 en 15.900	Algemene uitgavenbegroting
Modal shift vervoerregio Antwerpen			Indicatief tussen 1.200 en 2.100	Algemene uitgavenbegroting en relance Lantis, Haven en Stad Antwerpen

Bron: meerjarenramingen Lantis, departement MOW, AWV, DVW, De Lijn, bewerking Rekenhof

Het Oosterweelproject zal hoofdzakelijk worden gefinancierd via langetermijnobligatieleningen van de Vlaamse overheid (die daarvoor zelf kan rekenen op een lening van de Europese Investeringsbank). Die leningen zullen via toekomstige tolinkomsten worden terugbetaald. De schuldstrategie op middellange termijn van de geconsolideerde Vlaamse deelstaatoverheid heeft de Vlaamse Regering echter nog niet transparant geduid. De leefbaarheidsprojecten, het Haventracé en de modal shift zullen (naast een beperkte bijdrage van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf) vooral via de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse overheid moeten worden gefinancierd. Vooral voor het Haventracé (met een eerste ruwe raming voor het complex project De Nieuwe Rand tussen 2.540 miljoen euro en 14.330 miljoen euro) en de modal shift zijn er nog heel veel onzekerheden, onder meer door de nog te doorlopen studiefase. Toch kan de impact voor de algemene uitgavenbegroting op basis van de zeer voorlopige ramingen al worden ingeschat op minstens 8,5 miljard euro. De mate van inpasbaarheid in de meerjarenraming van de Vlaamse overheid zal onder meer afhangen van de definitieve kostprijs van de projecten, hun uitvoeringstermijn, alsook de manier waarop besparingen in de Vlaamse begroting worden gerealiseerd.

Met het Toekomstverbond heeft de Vlaamse overheid hoge verwachtingen gecreëerd op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid in de Antwerpse regio. Een verzekerde financiering was op dat ogenblik niet rond en ook zeven jaar later lijkt dat nog altijd problematisch. Het Rekenhof herhaalt dan ook de vaststelling dat voor de financiering van de investeringsclusters van het Toekomstverbond op langere termijn budgettaire tekorten en een drastische verhoging van de schuldgraad dreigen als er geen bijkomende financieringsbronnen worden gevonden.

In het beleidsdomein MOW waren er in 2023 twee nieuwe ontwikkelingen waarvan de impact op de financiering van het Toekomstverbond nog onduidelijk is.

1. De afschaffing van de DAB Vlaams Infrastructuurfonds en de verruimde mogelijkheid tot het herschikken van vastleggingskredieten binnen alle entiteiten van MOW kunnen de mogelijkheden om het overkappingsfonds te financieren, beïnvloeden. Niet-gebruikte vastleggingskredieten kunnen voortaan in de loop van het begrotingsjaar worden herschikt naar alle entiteiten van MOW en zullen niet meer worden beperkt tot loutere overheveling naar het overkappingsfonds.

2. De in 2023 opgerichte interne rechtspersoon *Eigen vermogen Xperta* groepeer technische expertise van MOW en zal haar diensten leveren en factureren aan alle entiteiten van het beleidsdomein MOW, inclusief Lantis. Alle diensten die Xperta in de toekomst levert aan Lantis, zullen voortaan moeten worden vergoed overeenkomstig nieuwe interne afspraken¹¹.

De werkbank Financiering, die de minister bij de voortgangsrapportage van oktober 2020 aankondigde, heeft onderzoek laten uitvoeren naar enerzijds de maatschappelijke kosten en baten van een maximale overkapping van de zuidelijke ring en een aantal alternatieven daarvoor, en anderzijds de mogelijke manieren om die maximale overkapping te financieren en te bekostigen. Het rapport is nog niet helemaal afgerond.

Beleidsdomeinbrede of Vlaamsbrede rapporteringsinstrumenten

Het ontwerp-GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) 2024 bevat een Vlaamsbrede opsomming van 697 investeringsprojecten voor een vastleggingsbudget van 2.221,9 miljoen euro (54,6% van de totale beleidskredieten 2024 voor het beleidsdomein MOW). Het GIP 2024, zoals het op 13 oktober 2023 in ontwerp werd bezorgd aan het Vlaams Parlement, is ook uitgebreid met een doorkijk-GIP voor 2025 en 2026. Het is de eerste keer dat het departement MOW een beperkt inzicht aanreikt in de investeringsbehoeften op langere termijn (naar analogie met het MIRT in Nederland), wat noodzakelijk is om een prioritering te kunnen maken voor de langlopende verbintenissen van het beleidsdomein MOW en meer specifiek voor het Toekomstverbond. Een jaarlijks te actualiseren doorrekening van de spreiding over een horizon van bijvoorbeeld vijf jaar voor grote meerjarige projecten, met een aanvulling van de werkelijke aanwending biedt meer transparantie over de aanwending van de vrije beleidsruimte in de begroting. Het GIP maakt in zijn projectopsomming ook geen duidelijke verwijzing naar het Toekomstverbond.

Het basisrapport *Grote projecten en programma's 2023* geeft een goed beeld van de belangrijkste lopende investeringsprojecten. Zodra er een voorkeursalternatief is, worden grote projecten en programma's in dat Vlaamsbrede rapport opgenomen. Voor projecten in onderzoek bevat het rapport een indicatief overzicht. Op die indicatieve lijst staan diverse projecten uit het Toekomstverbond: de Tweede Tijsmanstunnel (>1,2 miljard euro), het complex project De Nieuwe Rand (oostelijk Haventracé) en het Ringpark Zuid (>250 miljoen euro vanaf 2026). De renovatie van de Beverentunnel (<125 miljoen euro vanaf 2023) en de Scheldefietsbrug (254 miljoen euro vanaf 2024) zijn aan de indicatieve lijst toegevoegd. Hoewel het Vlaamsbrede rapport voor de projecten in uitwerking en in uitvoering de afgesproken informatie geeft, legt het (met uitzondering van de lopende beschikbaarheidsvergoedingen) geen relatie naar de meerjarenraming of de toekomstige beleidsruimte¹².

¹¹ Bestaande dienstverleningen van Xperta aan entiteiten van het beleidsdomein MOW zouden, naar verluidt, geplafonneerd nog kosteloos kunnen worden doorgerekend.

¹² Het rapport *Grote projecten en programma's van de Vlaamse Overheid* geeft een overzichtstabel van de verwachte investeringsuitgaven en van de daaraan gerelateerde beschikbaarheidsvergoedingen. De in die tabel opgenomen projecten hebben een totale investeringskost van 11.442,9 miljoen euro. De projecten waarvoor er al een contract is gesloten en waarvoor de beschikbaarheidsvergoedingen lopende zijn, hebben een investeringskost van 3.711,7 miljoen euro. De projecten waarvoor nog geen contract is gesloten, hebben een investeringskost van 7.381,1 miljoen euro (uitgezonderd kapitaalverhoging nv Finocas). Daarnaast zijn er nog de projecten van de indicatieve lijst, die nog in een zeer pril stadium van voorbereiding zitten en waarvan de investeringskost nog niet is geraamd en ook de financieringswijze nog niet is gekend. Al die projecten kunnen nog een aanzienlijke impact hebben op de toekomstige beleidsruimte, die momenteel nog niet in kaart is gebracht.

Zowel voor de projecten van het Toekomstverbond als voor de andere Vlaamse investeringsprojecten die in uitwerking of in uitvoering zijn, slagen de bestaande rapporteringen er niet in op transparante wijze inzicht te geven in de budgettaire inpasbaarheid voor de komende jaren. Gelet op de veelheid van projecten die concreet worden uitgewerkt, zijn vertragingen vanwege budgettaire beperkingen, overbevraging van de markt of onzekerheden volgens het Rekenhof niet uit te sluiten. Het Rekenhof verwijst hierbij opnieuw naar de risico's inzake budgettaire inpasbaarheid, waar het ook al op wees bij de derde financiële voortgangsrapportage.

Hoofdstuk 3

Oosterweelverbinding

3.1 Hoofdwerven en andere projectonderdelen

Het project Oosterweelverbinding omvat de heraanleg van de verkeersknopen Antwerpen-West tussen de bestaande ring R1 voorbij de Kennedytunnel met de E17 richting Gent en de E34 richting Knokke op Linkeroever, een nieuwe Scheldetunnel tussen het Sint-Annabos en het Noordkasteel, een nieuw Oosterweelknooppunt richting haven, vervolgens twee kanaaltunnels op Rechteroever richting Luchtbal en E19 en richting R1 aan het Sportpaleis, alsook de aansluiting op de verkeersknoop Antwerpen-Oost met de E313. Daarbij horen ook de verkeers- en tunneltechnische installaties (VTTI) voor dat traject, de aanleg van het bouwdok voor de tunnelelementen in Zeebrugge en enkele spoorpassages voor het Albertkanaal, alsook de milderende maatregelen binnen het projectgebied die zijn opgelegd in de omgevingsvergunning. Dat geheel vormt de hoofdwerven van het project¹³. Aangezien Lantis de werken in grote blokken aanbesteedt via een *engineer-and-construct*-formule, ligt ook een deel van het technisch ontwerp bij de opdrachtnemers.

De hoofdwerven van het Oosterweelproject zijn toegelicht in de voortgangsrapportage en de bijbehorende projectfiche.

3.2 Planning en voortgang

De werken op Linkeroever zijn sinds medio 2018 in uitvoering; de wegenwerken zijn bijna voltooid en het leefbaarheidsproject Ringpark West is in uitvoering. Terwijl in Zeebrugge de tunnel-elementen worden gebouwd, is ook de bouw van de tunnelmonden op Linkeroever en Rechteroever gestart. De werf van het Oosterweelknooppunt wordt opgestart en op Rechteroever wordt in 2024 gestart met de bouw van de kanaaltunnels en de tijdelijke snelweg (*Bypass*).

Sinds de vorige financiële voortgangsrapportage lijkt de globale uitvoeringsplanning niet gewijzigd. Voor Rechteroever is de uitvoeringsplanning nog niet contractueel vastgelegd. De aanpak van PFAS kan ook hier een vertragende factor zijn. De projectfiche voor het Oosterweelproject wijst voor de integratie van de bijkomende overkappingen van het noordelijke deel van de Ring op een langere bouwperiode van 3 jaar. De projectfiche maakt niet duidelijk of daarmee de totale bouwperiode zou uitlopen tot na 2032.

De voortgang van het project blijkt ook uit de evolutie van de uitgaven voor de hoofdwerven die de Vlaamse Regering buiten de begrotingsdoelstelling houdt (zie tabel).

¹³ De afgewerkte of niet meer relevante voorbereidende werken in het projectgebied (zoals de renovatie van de IJzerlaan, de Schijnkokers en het pompstation Klein Schijn), die dateren van vóór het Toekomstverbond, worden niet meer meegerekend.

Tabel 2 – Uitgaven voor de hoofdwerven van het Oosterweelproject, buiten de begrotingsdoelstelling (in miljoen euro)

Gerealiseerd						Budget	Prognose			
2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028-2032
4,7	34,8	116,3	229,8	284,5	¹⁴ 448,5	563,8	680,1	534,1	535,4	1.982,0

Bron: meerjarenbegroting Lantis, berekeningen Rekenhof

3.3 Kostprijs en taakstellend budget

Voor de realisatie van het Oosterweelproject had de Vlaamse Regering met Lantis een te indexerende taakstellend budget van 3.691 miljoen euro (prijspeil januari 2019) afgesproken. Dat taakstellend budget moet alle rechtstreeks aan de Oosterweelverbinding verbonden investeringen (studiekosten, voorbereidende werken, bouwkosten, faseringskosten ...) dekken. Ook de grondverwervingen en de verplaatsing van nutsleidingen zijn inbegrepen. De Vlaamse Regering kende op 13 maart 2020¹⁵ aan Lantis een bijkomend taakstellend budget van 915,5 miljoen euro toe om de leefbaarheidsprojecten binnen de projectzone van de Oosterweelverbinding te realiseren¹⁶. Het taakstellend budget van 700 miljoen euro voor de onderbouw van de eerste reeks leefbaarheidsprojecten op Recheroever werd samengevoegd met dat van de Oosterweelverbinding tot 4.391 miljoen euro, prijspeil januari 2019. Die werken worden ook geïntegreerd in de hoofdwerven op Recheroever.

Het politiek stuurcomité van 7 december 2020 ging akkoord met een jaarlijkse indexering van het samengevoegd taakstellend budget met maximaal 2%. De onvoorziene marktomstandigheden maakten dat de werkelijke bouwkosten sindsdien sterker zijn gestegen. Lantis vergeleek de projectspecifieke ramingsprijzen van januari 2022 met die van januari 2019 en stelde een toename vast van 24%. Toegepast op het nog niet gerealiseerde gedeelte van het Oosterweelproject, heeft het politiek stuurcomité van 17 oktober 2022 het samengevoegd taakstellend budget opgetrokken tot 5.369 miljoen euro, prijspeil januari 2022. De verdere jaarlijkse indexering met maximaal 2% zal worden aangehouden.

De voortgangsrapportage gaat in op de projectrisico's die in de ramingen zitten vervat. De projectgebonden risico's moet Lantis opvangen binnen het financieel model.

De onderhandelingen over de onderdelen 3A (Oosterweelknoop) en 3B (kanaaltunnels en R1) voor Recheroever via de zogenaamde NEC4-contractvorm lopen nog. Er zou een engagementsverklaring zijn om binnen de streefkost te blijven. Het projectbudget uit de interne meerjarenbegroting van Lantis toont een voorlopig nog kleine overschrijding van het taakstellend budget met

¹⁴ 448,8 miljoen euro werkelijke uitgaven van de hoofdwerven exclusief geactiveerde intercalaire intresten volgens de interne meerjarenbegroting van Lantis. Het uitvoeringsrapport van de begroting 2023 van februari 2024 van het departement Financiën en Begroting (VR 2024 0103 MED 0080 2bis) vermeldt een bedrag van 447,1 miljoen euro (inclusief rente) als correctie voor de aftoetsing van de begrotingsdoelstelling.

¹⁵ VR 2020 1303 DOC.0224/1. Indiening van de omgevingsvergunningsaanvraag door de nv BAM (Lantis) voor de Oosterweelverbinding met inbegrip van de leefbaarheidsprojecten. Het politiek stuurcomité van 25 juni 2018 besliste eerder al over de leefbaarheidsprojecten.

¹⁶ Die kosten behoren tot het budget van 1,25 miljard euro voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten. Naast de 700 miljoen euro voor de onderbouw van de eerste fase leefbaarheidsprojecten Recheroever heeft Lantis afzonderlijke budgetten voor Ringpark West (110,5 miljoen euro) en voor de bovenbouw van de noordelijke Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroek en Het Schijn op Recheroever voor een bedrag van 105 miljoen euro (zie ook [hoofdstuk 4](#)).

45 miljoen euro, zonder rekening te houden met de grondverwervingen en de voorbereidende werken die ook tot het taakstellend budget moeten worden gerekend. Een nauwgezette verdere opvolging en beheersing van de werkelijke kosten blijft volgens het Rekenhof een belangrijke prioriteit.

De bovenbouw van de leefbaarheidsprojecten en de overmachtrisico's behoren niet tot het taakstellend budget. Voor de sanering van de PFAS-vervuiling heeft de Vlaamse overheid in juni 2022 een saneringsovereenkomst gesloten met 3M. Voor de PFAS-gerelateerde kosten die buiten de saneringsverplichting van 3M vallen, heeft de Vlaamse overheid al 23 miljoen euro relancemiddelen en 26,8 miljoen euro VFLD-middelen¹⁷ ter beschikking gesteld en zal ongeveer 300 miljoen euro op de tolfinanciering worden afgewenteld. De voortgangsrapportage bevat geen concrete informatie over de PFAS-gerelateerde kosten die tot nu toe al werden besteed of die nog te verwachten zijn. De aanpak van de PFAS-problematiek vergt intussen veel inspanningen en dreigt ook de voormelde 300 miljoen euro te overstijgen, zodat er bijkomende financieringsafspraken nodig zijn.

Tabel 3 vat de geraamde investeringsuitgaven van het Oosterweelproject samen op basis van de interne meerjarenbegroting van Lantis. Bij een vergelijking tussen de actuele investeringsraming (zie meerjarenraming Lantis) en het taakstellend budget moet rekening worden gehouden met de onzekerheid over de nog overeen te komen optimalisaties, de projectgebonden risico's en de overmachtsrisico's.

Tabel 3 – Geraamde kostprijs van het Oosterweelproject (in miljoen euro, prijspeil 2022)

Kosten Oosterweelproject	Gerealiseerd tot 2023	Onvoorwaardelijk toegekend, nog te realiseren	Totaal geraamde projectkost	Samengevoegd taakstellend budget 2022
Grondverwervingen (2003-2016)	149,3			
Vorbereidende werken	136,5	6,9	¹⁸ 216,5	
Raming hoofdwerken (Linkeroever, Scheldetunnel, VTTI, Oosterweelknoop, Rechteroever, eerste fase onderbouw leefbaarheidsprojecten Rechteroever) ¹⁹	1.121,5	1.124,6	5.416,8	5.369,0
PFAS-gerelateerde kosten	177,4	208,1	384,2	
Categorie IV en verbonden projecten	46,2		135,2	
Ringpark West	95,3	25,9	127,2	
Projectmanagement, -verzekering en compensaties	231,7	84,8	²⁰ 747,0	
Onderhoud tijdens bouwfase			117,7	

Bron: meerjarenbegroting Lantis, berekeningen Rekenhof

¹⁷ Vlaams Fonds voor Lastendelging.

¹⁸ 183,2 miljoen euro na 2017, sinds het Toekomstverbond.

¹⁹ Lantis verrekent in het projectbudget ook residuele voorbereidende werken en compensaties.

²⁰ 595,9 miljoen euro na 2017, sinds het Toekomstverbond.

3.4 Financieel model

De Vlaamse Regering houdt de bouwkosten voor de Oosterweelverbinding buiten haar begrotingsdoelstelling. Volgens haar gaat het immers om een uitzonderlijk grote, strategische en niet-recurrente investering met een groot economisch belang op lokaal, regionaal, landelijk en euregionaal niveau, waarbij een terugverdienmodel op basis van tolheffing tijdens de exploitatiefase 2031-2080 van toepassing is. Lantis gaf aan er nog steeds van uit te gaan dat die tolinkomsten vanaf 1 januari 2031 kunnen worden geïnd.

Lantis had het financieel model voor de Oosterweelverbinding nog niet geüpdatet op het moment van de vierde financiële voortgangsrapportage. De finalisering van die update is gepland in de periode april-mei 2024. De voortgangsrapportage gaat, voortbouwend op de aandachtspunten van het Rekenhof bij de vorige voortgangsrapportage, in op de bijkomende financieringsafspraken tussen Lantis en het Vlaams Gewest en de elasticiteit van de geraamde verkeersvolumes voor het vrachtverkeer t.a.v. wijzigingen in de toltarieven. Op basis van de informatie over de geplande evoluties in het financieel model, komt het Rekenhof tot de volgende vaststellingen.

CAPEX en OPEX

Lantis bracht nog geen wijzigingen aan in de manier waarop de investeringsuitgaven (CAPEX, *capital expenditures*) en operationele kosten (OPEX, *operational expenses*) in het model worden meegenomen. Dat betekent dat Lantis vooralsnog met het taakstellend budget blijft werken om zijn investeringsuitgaven in het model te incorporeren (in plaats van met een eigen raming van de nog uit te voeren investeringsuitgaven). Het is ook nog onduidelijk wat de impact van de werkelijke inflatie sedert 1 januari 2022 is, gegeven dat de inflatie in 2022 en 2023 volgens de NBB opliep tot respectievelijk 10,3% en 2,3%. Voor 2024 verwacht de NBB een inflatie van 4%.

Het probleem van de overmachtrisico's (de zogenaamde *categorie 4-risico's*), die de robuustheid van de *business case* bedreigen, werd nog niet verder uitgeklaard. Hoewel die risico's sinds de vorige voortgangsrapportage nog zijn toegenomen (PFAS en nu ook asbest) en ook al een financiële impact hebben, blijft Lantis ze doorschuiven naar het financieel model, aangezien de Vlaamse Regering daarvoor nog geen middelen heeft begroot.

MRA (*minimum reserve account*)

Lantis heeft aangegeven een reserve te willen blijven aanleggen voor de toekomstige onderhouds- en herstellingwerken, waardoor het financieel model extra wordt belast. Ook het addendum bij de kaderovereenkomst financiering (zie infra) gaat daar nu van uit.

Financiering

In april 2023 werd een eerste addendum opgemaakt, dat werd toegevoegd aan de kaderovereenkomst financiering van 20 april 2018. Daardoor werd het eerdere leningenplafond van 3,6 miljard euro opgetrokken naar 5,5 miljard euro en werd de mogelijkheid van een bijkomende *achtergestelde*

obligatielening van 1,2 miljard euro met rentevoet van 5%²¹ toegekend. Het totale leningenplafond nam dus toe met 3,1 miljard euro (+86,1%), tot 6,7 miljard euro. Het leningenplafond zal niet automatisch worden aangepast aan de inflatie. Het Rekenhof merkt op dat de maximale looptijd van de nieuwe, achtergestelde lening niet werd vastgelegd in het addendum. Bovendien heeft die bijkomende obligatielening van 1,2 miljard euro niet alleen een achtergesteld karakter tegenover alle bestaande leningen maar ook tegenover alle nog in de toekomst aan te gane leningen.

In het addendum werd de interactie tussen de nieuwe, achtergestelde obligatielening en de financiële convenanten²² nu verduidelijkt. Daartoe werd ook de convenant die betrekking heeft op de schuldgraad (max. gearing ratio van 70%) geschrapt en vervangen door een convenant inzake de terugbetalingscapaciteit (min. *debt service coverage ratio* van 1,1 voordat terugbetalingen op de achtergestelde lening kunnen gebeuren). Ook werd de *excess cash* (overtollige cash²³) van Lantis nu geëxpliciteerd in het addendum en vastgeklekt op 200 miljoen euro (terwijl Lantis in de vorige versie van het financieel model nog uitging van 500 miljoen euro).

Vanaf juni 2023 werden zes tranches van 50 miljoen euro elk onder het *commercial paper* programma opgenomen. Op 21 december 2023 werden vijf daarvan omgezet naar een eerste langlopende achtergestelde obligatielening aan 5% (met vervaldatum 21 december 2063). Lantis volgde hierbij niet de eerdere aanbeveling van het Rekenhof om eerst zo veel mogelijk gebruik te maken van de gewone obligatielening, wat goedkoper zou zijn geweest (rentevoet van 4,06%).

Uit een analyse van die leningenovereenkomst blijkt dat Lantis, naast een terugbetaling van het kapitaal (250 miljoen euro), inderdaad een aanzienlijke rente op die achtergestelde obligatielening zal moeten betalen, namelijk bijna 1,510 miljoen euro, dus ongeveer 6 keer het ontleende bedrag. Die rentelasten hadden onder een gewone obligatielening (met rentevoet 4,06%) 978,3 miljoen euro belopen, of dus 35,2% minder. Dat alles maakt de rentesneeuwbal, waarvoor het Rekenhof in zijn vorige controleverslag nog had gewaarschuwd, nu heel concreet. Wanneer Lantis volledig gebruik zou gaan maken van het achtergestelde leningenplafond van 1,2 miljard euro (en dit onder dezelfde modaliteiten als de lening van december 2023, m.a.w. met een looptijd van 40 jaar), kan worden verwacht dat de rentelasten ervan zullen oplopen tot ongeveer 7,2 miljard euro.

Liquiditeitspositie

Op 31 december 2023 had Lantis 38,6 miljoen euro als cash beschikbaar; daarnaast had het 92,9 miljoen euro opgenomen van zijn kredietlijn bij de Vlaamse overheid (deel van de *cash pooling* met de Vlaamse overheid). Daaruit kan worden geconcludeerd dat de liquiditeitspositie van Lantis precair blijft en niet voldoet aan het vooropgestelde minimum van 200 miljoen euro. In de bouwfase beschikt Lantis echter wel nog altijd over een flexibele toegang tot *commercial paper* om aan zijn liquiditeitsbehoeften te voldoen.

²¹ De inspecteur van Financiën plaatste vragen bij de marktconformiteit van deze rentevoet. Volgens PWC, in zijn jaarlijkse overzicht van de schuldenmarkten in Europa, lijkt 5% enkel te gelden voor schulden van de hoogste kredietkwaliteit (*investment grade*). Voor schulden van een lagere kredietkwaliteit, zoals bij achtergestelde leningen, gold in het vierde kwartaal van 2023 een gemiddelde rentevoet van 9,92%.

²² Een financieel convenant is een afspraak over het minimale (of maximale) niveau van een financiële ratio, die wordt berekend op basis van gegevens uit de balans en/of resultatenrekening.

²³ Het gaat hier om de liquide middelen die niet voor de bedrijfsvoering noodzakelijk zijn. Volgens de Vlaamse overheid dient Lantis over te gaan tot aflossingen van zijn uitstaande leningen zodra het meer dan 200 miljoen euro aan overtollige cash aanhoudt.

Verkeersvolumes en toltarieven

Lantis gaf aan zich te willen aligneren met de voorspellingen van het Vlaams Verkeerscentrum (voor de periode tot 2030)²⁴ en het Federaal Planbureau (voor de periode 2031-2040). Voor de periode 2041-2080 neemt Lantis aan dat het verkeer jaarlijks zal groeien à rato van de helft van de jaarlijkse groei in de periode 2031-2040. Wel schat Lantis in dat de toename in het vrachtverkeer hoger zal liggen dan wat het regionaal verkeersmodel Antwerpen (rvm ANT) v4.2.2 vooropstelt. Lantis veronderstelt daarom een extra toename in het vrachtverkeer met 7,5% in 2031, bij de opening van de derde tunnel onder de Schelde (OWV). Lantis gaat er bijgevolg van uit dat het aantal Scheldekrusingen 103 miljoen zal bedragen bij de opening van de OWV.

In een analyse van de verkeersgegevens voor het jaar 2023 stelt het Rekenhof vast dat het personenverkeer in de Liefkenshoek tunnel en de Kennedytunnel in 2023 licht is toegenomen (+0,01%) en dat het vrachtverkeer is afgenomen (-2,97%). Die percentages stroken niet met de veronderstelde groeicijfers uit het rvm ANT v4.2.2. Volgens het rvm ANT v4.2.2 moest het aantal Scheldekrusingen in 2023 al 75 miljoen bedragen, terwijl dat aantal in werkelijkheid 60,3 miljoen (-19,6%) bedroeg. Volgens het Rekenhof is de afname van het vrachtverkeer in 2023 wellicht niet gelinkt aan de modal shift, maar houdt ze verband met de terugval van de activiteiten in de haven²⁵.

Het afgelopen jaar analyseerde Lantis de maximale verkeersveilige doorgang van het verkeer in de drie Scheldetunnels, alsook de prijselasticiteit van de vraag (impact van veranderingen in toltarieven op de verkeersvolumes voor vrachtwagens). Er werd ook een initiatief genomen om met DG Move van de Europese Commissie de implicaties van de tolrichtlijn op de toltarieven verder te gaan afstemmen; op dit ogenblik blijft Lantis er echter nog altijd van uitgaan dat 80% van de tolnkomsten kunnen worden gerealiseerd via het vrachtverkeer (wat in strijd is met de tolrichtlijn²⁶).

3.5 Risicobeheersing

Het Rekenhof wijst erop dat er rond de realisatie van het Oosterweelproject nog altijd een aantal matige tot grote onzekerheden bestaan. De onderhandelingen over de deelcontracten 3A en 3B op Rechtoever lopen nog. De PFAS- en asbestproblematiek blijven een aanzienlijk risico uitmaken. Er is nog geen volledige rechtszekerheid over de toltarieven. De werkelijke verkeersvolumes zullen pas bij de ingebruikname blijken. Intussen kunnen ook de onzekerheden van de inflatie en de rente-evolutie nog voor onverwachte meerkosten zorgen.

²⁴ Het regionaal verkeersmodel Antwerpen (rvm ANT) v4.2.2 modelleert verkeersstromen voor het toekomstjaar 2030, op basis van de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum in het basisjaar 2017.

²⁵ In 2023 verwerkte de haven Antwerpen-Brugge 271 miljoen ton goederen, tegenover 287 miljoen in 2022 (-5,57%). De haven leed verlies in elk segment, met een daling van ruim 6% in het segment containers.

²⁶ De tolrichtlijn 1999/62/EG legt op dat met de gewogen gemiddelde infrastructuurheffing enkel de aanlegkosten en de kosten voor exploitatie, onderhoud en ontwikkeling van de betrokken infrastructuur mogen worden terugverdiend, *rekening houdend met het aandeel van de zware vrachtwagens in het verkeer*. De in het financieel model gehanteerde toltarieven leiden er echter toe dat zware vrachtwagens circa 80% van de tol zullen dragen, terwijl zij slechts 18% van de verwachte verkeersvolumes vertegenwoordigen.

Hoofdstuk 4

Leefbaarheidsprojecten

4.1 Afspraken en fasering

Op basis van de aanbevelingen van de intendant²⁷ selecteerde het politiek stuurcomité in juni 2018 achttien leefbaarheidsprojecten. Die achttien projecten werden later gebundeld in acht clusters²⁸. De noordelijke Ringparken (Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn) liggen in het projectgebied Oosterweel. De onderbouw is mee opgenomen in de hoofdwerken van de Oosterweelverbinding en volgt de timing van de uitvoering van de snelweginfrastructuur. De bouwfase van de bovenbouw verloopt voor de onderdelen binnen de werkzone van de Oosterweelverbinding samen met de uitvoering van de onderbouw, ofwel onmiddellijk aansluitend. Voor de onderdelen buiten de werkzone van de Oosterweelverbinding onderzoeken de stad Antwerpen en Lantis of en hoe ze versneld kunnen worden uitgevoerd. Het team van de intendant bewaakt de coherentie van de ontwerpen over de hele Ringzone en tussen de Ringparken. Voor de leefbaarheidsprojecten binnen het projectgebied Oosterweel is Lantis aangesteld als beheerder van het taakstellend budget.

Het politiek stuurcomité van 17 oktober 2022 besliste tot een maximale overkapping van de noordelijke Ring, waardoor een aantal van de reserveleefbaarheidsprojecten versneld zouden worden uitgevoerd (zie [tabel 5](#)). Die projecten zijn in de bestaande fiches van de noordelijke Ringparken geïncorporeerd. De voorontwerpen van de bovenbouw van die bijkomende overkappingen zijn nog in opmaak en worden geïntegreerd in het bestaande voorontwerp van de leefbaarheidsprojecten van 2021.

De voortgang van de noordelijke Ringparken verloopt zoals voorzien, behalve bij Ringpark Groenendaal waar een scopewijziging werd voorgesteld. Die scopewijziging (niet verlaagd aanleggen van de R1) is een besparing van de bouwkost, vermindert een aantal risico's en werd in juni 2023 voorwaardelijk goedgekeurd door de Stuurgroep Over de Ring. Door die scopewijziging werd een deel van het voorontwerp van Ringpark Groenendaal herzien en worden er ook nieuwe studies rond geluids- en luchtkwaliteit uitgevoerd. Voor Ringpark Het Schijn zou, mits het verkrijgen van een omgevingsvergunning, de uitvoering van fase 1 in 2024 worden aangevangen.

Het Ringpark West wordt gelijktijdig gerealiseerd met de hoofdwerken Linkeroever.

Het Ringpark Zuid bevat naast twee leefbaarheidsprojecten ook de Spaghettiknoop. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is aangeduid als aanbestedende overheid. Begin oktober 2023 werd het ontwerp-gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) met bijbehorend plan-MER (milieueffectenrapport) goedgekeurd door de Vlaamse Regering²⁹. De definitieve vaststelling van

²⁷ Eindrapportage Over de ring. Finale aanbevelingen. Mei 2018.

²⁸ In de voortgangsrapportage van april 2019 is dat toegelicht. Stuk 66 (2016-2017) – Nr. 5 van 4 april 2019, p. 20 e.v.

²⁹ Beslissing VR 2023 0610 DOC.1294.

het GRUP wordt verwacht in maart 2024 en de goedkeuring van het definitieve ontwerp in juli 2024. Vervolgens kunnen de vergunningsaanvraag en aanbesteding worden uitgewerkt. Naar verwachting starten de werken in 2027.

Voor de cluster Scheldebrug en -balkon is De Vlaamse Waterweg (DVW) de aanbestedende overheid. De aanbesteding van dit project is gestart in 2024. De selectiebeslissing zou plaatsvinden in de eerste helft van 2024 en de publicatie van de gunningleidraad is voorzien in de zomer van 2024. De voorziene planning om de bouwwerken in 2026 te laten starten, blijft behouden.

Het Ringpark Groene Vesten is niet gelinkt aan de onderbouw van de Oosterweelverbinding. In 2024 zullen zowel de werken starten voor de cluster Zuid alsook de aanleg van Next Generation Concrete Surface (NGCS) als geluidsmaatregel³⁰. Er is nog geen beslissing genomen over een verdere overkapping van de (zuidelijke) Ring³¹. De werkbank Financiering heeft de maatschappelijke kosten en baten van de volledige overkapping laten onderzoeken, alsook de mogelijke manieren om ze te financieren. Bij de huidige voortgangsrapportage was het nog onduidelijk wanneer het rapport daarover zou verschijnen.

De voortgangsrapportage en de projectfiches geven passende informatie over de voorbereiding van de leefbaarheidsprojecten.

4.2 Budget en financiering

Voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten was in 2018 een taakstellend budget afgesproken van 1.250 miljoen euro, prijspeil maart 2017³². De projecten die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding werden intussen aan het Oosterweelproject toegevoegd. Lantis zal ze gelijktijdig uitvoeren met de hoofdwerken. Daarvoor werd in 2018 915,5 miljoen euro van de 1.250 miljoen euro als een tweede taakstellend budget toegewezen aan Lantis³³. 110,5 miljoen euro is bestemd voor de leefbaarheidsprojecten Linkeroever, 700 miljoen euro voor de onderbouw Rechteroever en 105 miljoen euro voor de bovenbouw Rechteroever³⁴. Het taakstellend budget voor de Oosterweelverbinding en dat voor de onderbouw Rechteroever werden samengevoegd. Tijdens de werken zijn die niet meer van elkaar te scheiden en Lantis zal die dan ook gezamenlijk opvolgen.

Van de initiële 1.250 miljoen euro voor de eerste reeks leefbaarheidsprojecten kwam 1.000 miljoen euro van het overkappingsfonds en 250 miljoen euro van de bijdrage van de stad Antwerpen en

³⁰ Deelproject *geluidsmaatregelen middenberm* werd vervangen door NGCS, wat een geraamde kostenreductie van 6,8 miljoen euro inhoudt.

³¹ De overkapping van de zuidelijke Ring overlapt gedeeltelijk met het Ringpark Groene Vesten. De zuidelijke Ring moet opnieuw worden aangelegd of op zijn minst aangepast. Het Ringpark Groene Vesten wordt daardoor ingedeeld in een tijdelijke zone en een permanente zone. Voor de permanente zone is er geen impact door de aanleg van de nieuwe Ring. Een aantal deelprojecten liggen in de tijdelijke zone en zullen op termijn moeten wijken voor de toekomstige overkapping.

³² Politiek stuurcomité van 25 juni 2018. Het bedrag van 1,25 miljard euro is inclusief btw en bevat de studiekosten voor de betrokken projecten, alsook een provisie voor onvoorziene kosten. De werkingskosten van de partners, kosten voor grondverwervingen en exploitatiekosten zijn niet inbegrepen.

³³ Politiek stuurcomité van 25 juni 2018.

³⁴ De Vlaamse Regering bevestigde de selectie van leefbaarheidsprojecten ten bedrage van 1,25 miljard euro door het politiek stuurcomité van 25 juni 2018. Beslissing VR 2020 1303 DOC.0224.

het Havenbedrijf³⁵. Die bedragen worden geïndexeerd, in navolging van de beslissing van het politiek stuurcomité van 17 oktober 2022. Het beoogde bedrag van het overkappingsfonds en de bijdrage van de stad en het Havenbedrijf bedraagt na indexatie 1.594,2 miljoen euro, prijspeil januari 2022. Zoals weergegeven in tabel 4, bevatte dat fonds 272,1 miljoen euro op 31 december 2023.

Tabel 4 – Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten (in miljoen euro)

Jaar	Spijziging	Aanwending	Beschikbaar saldo
2017	54,3		54,3
2018	55,8	0,8	109,3
2019	59,2	0,8	167,7
2020	55,0	27,8	194,9
2021	55,0	14,8	235,1
2022	55,0	38,5	251,6
2023	55,0	34,5	272,1

Bron: departement MOW

Het politiek stuurcomité van 17 oktober 2022 besliste het budget voor de onderbouw Rechteroever niet meer te financieren met middelen uit het overkappingsfonds, maar dat nu ook ten laste te leggen van het herijkte financieel model, op basis van tolheffing. Het financieel model zou dus voor 1.000 miljoen euro extra aangesproken worden, namelijk 700 miljoen euro, geïndexeerd tot 868 miljoen euro, voor de onderbouw Rechteroever, en 132 miljoen euro voor de werkingskosten van Lantis voor de realisatie van de leefbaarheidsprojecten (fase 1 en fase 2). De bovenbouw van de leefbaarheidsprojecten Rechteroever en de andere leefbaarheidsprojecten blijven gefinancierd vanuit het overkappingsfonds.

³⁵ In de aangepaste begroting 2017 werd een rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – Ring om Antwerpen gecreëerd, Begrotingsartikel MBo-1MHH2RD-WT. In dat fonds worden de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld.

Tabel 5 – Raming kostprijs leefbaarheidsprojecten 2018 tot 2024 (in miljoen euro), incl. btw

	Raming politiek stuurcomité 2018	Raming fiches voortgangs- rapportage 2022, prijspeil 2019	Raming fiches voortgangs- rapportage 2023, prijspeil 2022	Raming fiches voortgangs- rapportage 2024, prijspeil 2022
Leefbaarheids- en overkappingsprojecten Rechteroever (RO)				
Ringpark Noordkasteel	14	49	42,2	42,2
Ringpark Groenendaal	438	93	*107,7	*107,7
Ringpark Lobroek	168	90	106,2	106,2
Ringpark Het Schijn	185	53	62,3	51,9
Subtotaal bovenbouw RO		285	318,4	308,0
Onderbouw RO		700	868,0	868,0
Leefbaarheidsproject Linkeroever				
Ringpark West	110,5	110,5	110,5	110,5
Leefbaarheids- en overkappingsprojecten buiten projectgebied Oosterweel				
Ringpark Groene Vesten	78,0	78,0	78,0	75,2
Ringpark Zuid	175,0	175,0	223,1	218,6
Scheldeoververbinding	71,0	221,4	254,0	254,0
Overkoepelend	10,5	10,5	5,3	5,6
Totaal leefbaarheidsprojecten (fase 1)	1.250,0	1.580,4	1.857,3	1.839,9
Reserveleefbaarheidsprojecten				
Kap Groen Hart			305,7	305,7
Deeloverkapping Kap Dam/Slachthuislaan			3,5	3,5
Nerf Kalverwei			33,2	33,2
Deeloverkapping Ringpark Het Schijn			266,0	266,0
Verbreiding Kap Ter Lo			65,0	65,0
Groene Brug			5,0	5,0
Totaal reserveleefbaarheidsprojecten (fase 2)			678,4	678,4
Totaal leefbaarheidsprojecten			2.535,7	2.518,3
Totaal leefbaarheidsprojecten fase 1 en fase 2, exclusief onderbouw RO			1.667,7	1.650,3

Bron: projectfiches departement MOW, berekeningen Rekenhof

* in de raming zit 22,3 miljoen euro voor het project Stadsserre van de stad Antwerpen

Gezien het politiek stuurcomité de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten Rechteroever ten laste legt van het financieel model, kwam er een bedrag van 868 miljoen euro beschikbaar bovenop de al voorziene middelen in het overkappingsfonds, waardoor het totaalbedrag voor de leefbaarheidsprojecten nu 2.462,3 miljoen euro bedraagt. Dat nieuwe taakstellend budget geldt als een gesloten enveloppe. De vrijgekomen budgettaire ruimte van 868 miljoen euro zou worden aangewend voor de geraamde meerkosten van de leefbaarheidsprojecten fase 1, alsook voor de reserveleefbaarheidsprojecten. De huidige raming van die reserveprojecten, onderbouw en bovenbouw, bedraagt 678,4 miljoen euro. Tabel 5 geeft de huidige raming van alle leefbaarheidsprojecten van fase 1 en de reserveprojecten weer. De raming bedraagt 2.518,3 miljoen euro. Met uitsluiting van de onderbouw Rechteroever voor fase 1 bedraagt de raming voor de leefbaarheidsprojecten, fase 1 en fase 2, nu 1.650,3 miljoen euro. De huidige raming bedraagt een verschil van 56,1 miljoen euro met het taakstellend budget van 1594,2 miljoen euro.

Tussen 2018 en 2023 heeft de Vlaamse overheid al 117,2 miljoen euro aangewend voor de leefbaarheidsprojecten. Gezien het taakstellend budget van 1.594,2 miljoen euro en het al aangewende bedrag, is het streefbedrag voor het spijzen van het overkappingsfonds (inclusief de bijdrage van stad Antwerpen) nu 1.477 miljoen euro. Het is nog altijd de bedoeling de projecten te optimaliseren om de globale raming met 5,5% te verminderen en zo binnen het taakstellend budget te blijven.

In 2021 bleek de geraamde kostprijs voor het Ringpark West 124,6 miljoen euro te bedragen en dus hoger uit te vallen dan de raming van 110,5 miljoen euro uit 2018. Via *value engineering* kon het project op ontwerpniveau binnen de limieten van het afgesproken taakstellend budget worden gebracht. Ook bij uitvoering is het budget nog altijd onder controle. Intussen werd tot en met 2023 al 96,4 miljoen euro aangewend voor dat project volgens de definitieve voortgangsrapportage³⁶.

De voorontwerpen voor de bovenbouw van de vier noordelijke Ringparken en de aangrenzende stadswijken zijn definitief vastgesteld en de kostenraming in het voortgangsrapport 2023 bedroeg 318,4 miljoen euro. In het huidige voortgangsrapport is de kostenraming bijgesteld naar 308 miljoen euro³⁷. De kostenramingen zijn volgens de projectfiches echter werkhypotheses die binnen het taakstellend budget vallen, maar onvoldoende zijn om de ontwerpen te kunnen uitvoeren. De projectfiches schuiven mogelijke optimalisaties (bv. scopewijzing van Ringpark Groenendaal) naar voren, maar die zijn nog onzeker en bovendien is het onduidelijk of ze afdoende zullen zijn.

Het leefbaarheidsproject Scheldeoververbinding bestaat uit de deelprojecten Scheldebrug en Scheldebalkon. De aanzienlijke kostenoverschrijding, die de raming voor de Scheldebrug (DVW) in 2022 toonde in vergelijking met de raming van 2018, is nog niet volledig weggewerkt. De Vlaamse Regering besliste tot een taakstellend budget van 254 miljoen euro, prijspeil 2022, en koos voor de aanbestedingsvorm *design, build & maintain* (DBM)³⁸. Zoals hoger vermeld, geldt ook voor dit project een optimalisatiedoelstelling van 5,5%. Noch in de voortgangsrapportage 2024, noch in de projectfiche wordt informatie gegeven over de optimalisatieoefening voor dat project.

³⁶ Volgens de meerjarenraming van Lantis bedraagt de totale projectwaarde 127,2 miljoen euro en zijn er al voor 121,1 miljoen euro verbintenissen aangegaan.

³⁷ In Ringpark het Schijn is de Schijnpoortweg geen onderdeel meer van het Ringpark. Dat onderdeel wordt geraamd op 10,4 miljoen euro (prijspeil 2022). Het is nog onduidelijk waar de kost zal ondergebracht worden.

³⁸ VR 2022 2312 DOC.1623/1. Goedkeuring van het uitwerken van de gunningsprocedure en -documenten voor het project Scheldebrug volgens de aanbestedingsvorm DBM. De geraamde bouwkosten van de DBM van 280,1 miljoen euro, vermeld in de beslissing van de Vlaamse Regering, liggen hoger dan het taakstellend budget, maar zouden het jaarlijks geïndexeerd taakstellend budget niet overschrijden.

De drie projectonderdelen van het Ringpark Zuid, namelijk de leefbaarheidsprojecten Park Knoop Zuid en Nieuwe kap Jan de Voslei, en het infrastructuurproject Herinrichting knoop R1-A112 en de aansluitingen Antwerpen Zuid (Spaghettiknoop), worden tegelijkertijd uitgewerkt. Het budget voor het voorontwerp van de leefbaarheidsprojecten bedroeg aanvankelijk 223,1 miljoen euro, maar het politiek stuurcomité van 17 oktober 2022 heeft het budget definitief vastgelegd op 210,8 miljoen euro (5,5% besparing). Er werd een scopewijziging voorgesteld overeenkomstig het gereduceerde taakstellend budget. Een deel van de scopewijziging (betreffende een smallere parkbrug, met besparing van 7,8 miljoen euro) heeft de stuurgroep Over de Ring niet goedgekeurd; er wordt nu gezocht naar externe financiering. De huidige raming van de leefbaarheidsprojecten is dus 218,6 miljoen euro. De raming voor de Spaghettiknoop is niet inbegrepen in dat bedrag. Voor dat infrastructuurwerk, dat ten laste komt van het AWV, is recent een raming opgemaakt van 115 miljoen euro³⁹. In het indicatieve overzicht toekomstige projecten in het rapport *Grote projecten en programma's 2023* is het project Ringpark Zuid opgenomen zonder investeringsbedrag, maar wel met een verwachte datum voor aanbesteding in 2026-2027⁴⁰.

Voor het Ringpark Groene Vesten is het taakstellend budget sinds de vorige voortgangsrapportage bijgesteld naar 75,2 miljoen euro. Omdat het taakstellend budget niet voldoende is om het ambitieniveau van het ontwerp te behouden, wordt het budget aangevuld met 3,4 miljoen euro van de stad Antwerpen⁴¹.

Het is, naar verluidt, nog steeds de bedoeling om de optimalisatieoefening, die in 2022 in het vooruitzicht werd gesteld om voor fase 1 van de leefbaarheidsprojecten binnen het toen afgesproken taakstellend budget te kunnen blijven, voor alle leefbaarheidsprojecten uit te voeren⁴². Het is echter niet voor alle leefbaarheidsprojecten duidelijk of deze optimalisatieoefening al werd afgerond en welke resultaten ze heeft opgeleverd. De voortgangsrapportage en de projectfiches geven beperkt duiding over die optimalisaties en de (potentiële) efficiëntiewinsten. Op basis van de gekende ramingen en inzichten kan, volgens het Rekenhof, het taakstellend budget van 1.594,2 miljoen euro mogelijk niet volstaan om de geselecteerde projecten te realiseren.

4.3 Voortgang en kostprijs

Ringpark West is in uitvoering en zou tegen eind 2026 volledig zijn gerealiseerd. De investeringsuitgaven voor de onderbouw Rechteroever, die werden toegevoegd aan de hoofdwerken Oosterweel, zullen mee worden vastgelegd met de hoofdwerken (zie [punt 3.2](#) en [3.4](#)). De bovenbouw Rechteroever en de meeste leefbaarheidsprojecten van fase 1 zitten in de uitwerkingsfase. De werkelijke uitgaven tot eind 2023 betreffen voor de bovenbouw Rechteroever nog maar uitsluitend studies en voorbereidende onderzoeken. Daarvoor wordt veelal afgenomen van raamovereenkomsten, zowel van de overeenkomst *Ontwerpen over de ring* als van lopende raamovereenkomsten van de entiteiten van het beleidsdomein MOW. Het politiek stuurcomité van 22 maart 2022 besliste dat het departement MOW samen met de betrokken administraties moet zorgen voor een transparante opvolging van de aangewende middelen van het overkappingsfonds, zodat

³⁹ Voor de raming van 14 februari 2024 voor Ringpark Zuid moeten de risico's nog verder worden uitgewerkt binnen de SSK-ramingsmethodiek (standaardsystematiek voor kostenramingen).

⁴⁰ *Grote projecten en programma's van de Vlaamse Overheid* – Editie 2023. Oktober 2023.

⁴¹ De stad Antwerpen zal ook nog bijkomende engagements nemen voor een geraamd bedrag van 4,9 miljoen euro.

⁴² Voor de vier noordelijke Ringparken hebben de stad Antwerpen en Lantis, na analyse door en met begeleiding van een extern studie bureau, wel aannames vastgelegd voor alle projecten, en voor de onderdelen die impact hebben op de snelweginfrastructuur maakte Lantis ramingen op aan de hand van de SSK-methodiek (standaardsystematiek voor kostenramingen).

ermanent duidelijk is hoe de leefbaarheidsprojecten worden gefinancierd. De voortgangsrapportage maakt melding van de al aangewende bedragen.

De informatie in de projectfiches duidt de voortgang: de studies zijn verder uitgewerkt en afgestemd, maar de ramingen en uitvoeringsplanning zijn nog altijd niet definitief. De voortgangsrapportage en de projectfiches geven voor de meeste projecten informatie over de voorbereiding en de kostprijs van de leefbaarheidsprojecten.

4.4 Risicobeheersing

Met het oog op de budgetbewaking bij de leefbaarheidsprojecten heeft het politiek stuurcomité van 8 februari 2021 de intendant gevraagd te waken over de kostenefficiëntie. Een striktere periodieke monitoring, zoals in 2021 was afgesproken, is niet doorgevoerd. Wel werd een afsprakenkader tussen de stad Antwerpen, Lantis en Team Intendant vastgelegd⁴³. Die nota bepaalt dat er een budgetcel en een coördinatiecel komt, die respectievelijk moeten zorgen voor de afstemming en het beheren van het geheel van het budget en de coördinatie van de dagelijkse uitwerking van de vier noordelijke Ringparken tot en met de uitvoering. De budgetcel moet het financieel kader en de financieringsbronnen bewaken en jaarlijks de nodige kredieten opvragen, alsook rapporteren daarover. Recent is beslist om die werkwijze voor de financiële opvolging ook door te trekken naar de andere leefbaarheidsprojecten⁴⁴, maar daar is momenteel nog geen verdere informatie over beschikbaar.

De optimalisatiedoelstelling van 5,5% wordt doorgetrokken naar alle leefbaarheidsprojecten. Uit de voortgangsrapportage is echter niet duidelijk of de oefening al voor alle leefbaarheidsprojecten is doorgevoerd en wat dat heeft opgebracht. Voor de leefbaarheidsprojecten waar de optimalisatieoefening wel werd uitgevoerd, blijkt het niet eenvoudig om scopewijzingen door te voeren en wordt nog gezocht naar externe financiering om het oorspronkelijke ontwerp zoveel mogelijk te behouden. Als deze externe financiering niet wordt gevonden, is het onduidelijk wat de gevolgen zullen zijn, vooral ook omdat er geen bereidheid lijkt te zijn het ambitieniveau van de ontwerpen te verminderen.

Er is nog geen voldoende gedetailleerde uitvoeringsplanning beschikbaar, waardoor er ook nog geen duidelijkheid is over de beschikbaarheid van de middelen uit het overkappingsfonds. Het overkappingsfonds wordt tot nu toe slechts zeer geleidelijk opgebouwd, aan een ritme van ongeveer 55 miljoen euro per jaar. Een volledige opbouw aan dat tempo zou dus 25 à 30 jaar in beslag nemen. Volgens het Rekenhof is het onzeker of de opbouw van het overkappingsfonds aan dat tempo zal volstaan voor de aanwendungen die vanaf 2026 op gang komen en die vanaf 2030 sterk toenemen.

De hoofdwerken en de voorbereidende werken zijn geraamd exclusief btw, de leefbaarheidsprojecten (bovenbouw en onderbouw) werden geraamd inclusief btw. Lantis heeft een *ruling* gevraagd aan de btw-administratie over de recupereerbaarheid van de btw op de bovenbouw leefbaarheidsprojecten in relatie tot de verwachte tolinkomsten. Het resultaat van die *ruling* is nog niet beschikbaar.

⁴³ Afsprakennota Implementatie noordelijke Ringparken. Die nota vervangt de Afsprakennota Ontwerpfase van 6 maart 2020.

⁴⁴ Beslissing van 8 maart 2023 van het Managementteam Toekomstverbond.

In de projectfiches is de risicobeheersing vaak beperkt uitgewerkt, ook omdat de projecten nog niet ver genoeg zijn gevorderd. In de risicobeheersing van verschillende projecten wordt gewezen op de samenhang van de leefbaarheidsprojecten met projecten die met reguliere middelen moeten worden uitgewerkt. Over de reguliere middelen bestaat ook nog geen zekerheid, waardoor bijkomende risico's ontstaan voor de realisatie van de leefbaarheidsprojecten.

Hoofdstuk 5

Haventracé

Na het sluiten van het Toekomstverbond deelde het politiek stuurcomité het Haventracé, op basis van voorbereidende onderzoeken, in zes clusters in en duidde de verantwoordelijke entiteiten aan. Intussen zijn de projecten verder gegroepeerd en worden ze elk getrokken door de meest aangewezen entiteit. De onderlinge afhankelijkheden van de deelprojecten van het Haventracé werden in kaart gebracht, alsook hun afhankelijkheid van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

5.1 Afspraken en fasering

De voortgangsrapportage geeft passend de onderdelen van het Haventracé weer. Alle projecten van het Haventracé zitten nog in de onderzoeksfase en van een concrete operationele planning is nog geen sprake. De urgentste knelpunten zijn de Tijsmanstunnel en de aansluiting E34-West⁴⁵. De ambitie om een aantal onderdelen van het Haventracé al tegen het einde van de hoofdwerken Oosterweel uit te voeren, wordt volgens het Rekenhof steeds moeilijker te realiseren⁴⁶.

Voor de Tijsmanstunnel en de eraan verbonden projecten zijn, op basis van de haalbaarheidsstudie, een aantal varianten naar voren geschoven. Een nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer en de renovatie van de bestaande tunnel voor lokaal verkeer lijken de voorkeur weg te dragen. De studiefase loopt door zonder dat er nieuwe beslissingsmomenten zijn.

Het departement MOW, afdeling Maritieme Toegang (aMT), bereidt het project E34-West voor. De Vlaamse Regering deelde in oktober 2023 het voorkeursalternatief mee voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)⁴⁷. De definitieve vaststelling van het GRUP is voorzien voor oktober 2024, waarna de werken in 2027 kunnen starten.

Het oostelijk luik van het Haventracé wordt verder uitgewerkt via de procesaanpak complexe projecten. In december 2020 keurde de Vlaamse Regering de startbeslissing goed⁴⁸ en besliste om de realisatie van de autowegeninfrastructuur te linken aan een reeks andere doelstellingen (leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid), zodat de potentiële negatieve impact op de omgeving proactief, geïntegreerd en gebiedsgericht kan worden aangepakt⁴⁹. Die ambitieuze plannen om de leefkwaliteit in de ooststrand van Antwerpen te verbeteren, gaan verder dan de doelstellingen van de projecten uit het Masterplan 2020, waarop dit project voortbouwt. Voor het complex project De Nieuwe Rand loopt de onderzoeksfase verder: de alternatievenonderzoeksnota (AON) werd in oktober 2022 voorgelegd aan het publiek. Op basis van het geïntegreerd onderzoek dat daarna startte, is een *tussennota* opgemaakt, waarvoor opnieuw een publieke raadpleging wordt georganiseerd. Dit moet een *trechtering* mogelijk maken.

⁴⁵ VR 2020 2905 MED.0164. 1 Procesaanpak van projecten in het kader van het Haventracé.

⁴⁶ In 2017 was voorzien dat de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel tegelijkertijd met de hoofdwerken van de Oosterweelverbinding zou gebeuren en de E34 aansluitend op de werken Linkeroever.

⁴⁷ VR 2023 1310 MED.0352.1 Voorkeursalternatief voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'.

⁴⁸ VR 2020 1112 DOC.1430 Startbeslissing Oostelijke Verbinding.

⁴⁹ Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan.

De onderzoeksfase voor De Nieuwe Rand zal worden afgesloten met het voorkeursbesluit. Rekening houdend met de tussennota is de timing daarvoor opgeschoven naar eind 2025. De adviesinstanties Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV), Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij (SALV) gaven de aanbeveling de alternatieven sneller af te wegen met het oog op focus en mogelijke tijdswinst⁵⁰. De tussennota tracht via een vereenvoudigingsstap aan die aanbeveling tegemoet te komen door een aantal alternatieven af te stoten waarvan volgens nieuwe inzichten al duidelijk is dat zij niet voldoen. Op die manier moeten die alternatieven nietodeloos verder worden onderzocht. Voorafgaand aan de definitieve keuze van een alternatief zijn op korte termijn een aantal *quick wins* gepland.

5.2 Budget en financiering

Alleen de projectfiches gaan (beperkt) in op een kostenraming voor de onderdelen van het Haventracé.

- De bestaande ramingen voor de Tweede Tijsmanstunnel, uitgaande van de bouw van een nieuwe tunnel voor het doorgaand verkeer en de renovatie van de bestaande tunnel voor het lokaal verkeer, bedragen respectievelijk 1.000 miljoen euro en 200 miljoen euro, prijspeil 2019. Studie-, projectmanagement- en werkingskosten zijn niet inbegrepen in die bedragen, de engineeringkosten wel. De financieringswijze is nog in onderzoek, maar voorlopig lijkt de voorkeur uit te gaan naar een DBFM-contract.
- De projectfiche voor de E34-West bevatte een update van de raming, gebaseerd op het voorkeursalternatief dat werd voorgelegd aan de Vlaamse Regering⁵¹. De raming bedraagt 354 miljoen euro, inclusief btw en met prijspeil 2024. De raming houdt geen rekening met de kosten voor het verplaatsen van leidingen (10 miljoen euro, prijspeil 2020) en evenmin met de eventuele saneringskosten door de PFAS-verontreiniging in het projectgebied.
- Voor het oostelijk Haventracé (De Nieuwe Rand) zijn de eerste ruime ramingen beschikbaar, maar niet opgenomen in de projectfiche. Ze zijn berekend aan prijspeil december 2022 en inclusief 21% btw. De bedragen moeten nog worden verfijnd aan de hand van verder onderzoek. De financieringswijze is voorlopig nog onduidelijk en zal afhangen van het gekozen alternatief.

Tabel 6 – Indicatieve ramingen investeringsuitgaven Haventracé (in miljoen euro)

Projecten	Varianten/deelprojecten	Voorlopige ramingen
Tweede Tijsmanstunnel	Nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer	1.000
	Renovatie bestaande tunnel voor lokaal verkeer	200
Oostelijke verbinding (De Nieuwe Rand)	Optimalisatie A12 + Nx	Tussen 750 en 4.530
	Verbetering E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost	Tussen 50 en 690
	E313 West E313 Oost	Tussen 330 en 4.650
E34-West	A102	Tussen 1.410 en 4.460
	Basisinfrastructuur	354
	Verplaatsen van leidingen	10

Bron: Lantis, AWW en departement MOW

⁵⁰ Naar een betere en snellere realisatie van complexe infrastructuurprojecten. Advies van SERV, MORA en SALV van 17 februari 2023, p. 26.

⁵¹ VR 2023 1310 MED.0352/1. Voorkeursalternatief voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'.

5.3 Voortgang en kostprijs

Voor het Haventracé betreffen de vastleggingen en vereffeningen voornamelijk studieopdrachten en onteigeningen. Studieopdrachten worden deels afgenomen van lopende raamcontracten (E34-West). Voor De Nieuwe Rand is een beperkt uitvoeringsbudget opgenomen voor een aantal *quick wins* (raming van 680.000 euro). De informatie in de voortgangsrapportage is beperkt en geeft nauwelijks informatie over voortgang en kostprijs, gelet op de nog lopende onderzoekstrajecten en de diverse alternatieven waaruit nog moet worden gekozen.

5.4 Risicobeheersing

Het Haventracé is niet meer een louter infrastructuurproject, maar is geëvolueerd naar een project met oog voor mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Dat zal ongetwijfeld zijn impact hebben op de kostprijs, wat al blijkt uit de eerste voorlopige ramingen. Momenteel is nog geen enkel deelproject ver genoeg gevorderd om daar al concreet zicht op te hebben. Voorlopig is er voor die cluster van het Toekomstverbond nog geen taakstellend budget afgesproken met een enveloppe per jaar die past in een genormeerd langetermijnbegrotingstraject van de Vlaamse overheid. Zodra er beslist is over een voorkeursalternatief voor een project, kan een taakstellend budget en een indicatieve planning worden afgesproken, waarbinnen het ontwerp verder kan worden uitgewerkt om tot een definitieve projectbeslissing, inclusief raming, te komen.

Hoofdstuk 6

Modal shift

6.1 Afspraken en fasering

De modal shift vormt enerzijds een belangrijke pijler van het Toekomstverbond, maar is anderzijds ook een ambitie die voor heel Vlaanderen in het regeerakkoord 2019-2024 staat opgenomen. Het aandeel duurzame modi moet in Vlaanderen toenemen tot minstens 40% en zelfs tot 50% in de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent⁵². In dat verband belooft het regeerakkoord van de Vlaamse Regering investeringen in duurzame vervoersmiddelen met de focus op het woon-werk- en het woon-schoolverkeer: *We versnellen de modal shift met een budgettair groeipad: extra investeringen gecombineerd met toenemende exploitatiemiddelen moeten leiden tot hoog kwalitatief (extra) aanbod. We maken de alternatieven voor de wagen aantrekkelijker door te investeren in hun veiligheid, snelheid en comfort*⁵³.

De realisatie van dat beleid wordt in de eerste plaats gecoördineerd door de vervoerregio's. De uitvoerende agentschappen binnen de Vlaamse overheid moeten de modalshiftprojecten uitvoeren. Het gebrek aan een Vlaamsbreed afsprakenkader heeft als gevolg dat de inspanningen voor de modal shift tot nu toe niet overkoepelend kunnen worden opgevolgd. Het politiek stuurcomité van 24 januari 2024 heeft aan de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevraagd om een methodiek uit te werken om de regionale mobiliteitsplannen van alle vervoersregio's (inclusief Routeplan 2030) na definitieve goedkeuring te vertalen naar meerjarige geïntegreerde investeringsprogramma's.

In het kader van het Toekomstverbond heeft de vervoerregio Antwerpen de modalshiftdoelstellingen ondergebracht in het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030. In 2021 en 2022 werden enkele thematische ambitienota's gevalideerd door de vervoerregioraad Antwerpen. In 2022 is voor de eerste keer een *Evaluatierapport van het Routeplan 2030* uitgebracht, beschikbaar op de website *Routeplan 2030*⁵⁴. De intentie in het eerste evaluatierapport was om dat jaarlijks uit te brengen, maar in 2023 zijn er enkel deelrapporten gepubliceerd rond *fiets* en *externaliteiten*⁵⁵. Niet alle indicatoren zijn namelijk jaarlijks of op hetzelfde moment beschikbaar. Op die manier ontbreekt echter een zicht op de algemene voortgang richting modal split.

Het Evaluatierapport uit 2022 maakte duidelijk dat de ogenschijnlijk eenduidige doelstelling van het aandeel duurzame modi van 50% voor interpretatie vatbaar is. *Om globaal te rapporteren over de realisatiegraad van het Routeplan hebben we nog geen zinvolle methodiek ontwikkeld, aldus het Evaluatierapport uit 2022*⁵⁶. *Pas wanneer voldoende (historische) data voorhanden zullen zijn, wordt het mogelijk om realistische en kwantitatieve ambities te definiëren, stelde het Evaluatierapport*⁵⁷.

⁵² Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024, p. 178.

⁵³ Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024, p. 182.

⁵⁴ <https://routeplan2030.be/effect/>

⁵⁵ <https://routeplan2030.be/documenten/>

⁵⁶ Evaluatierapport van het Routeplan 2030, p. 8.

⁵⁷ Evaluatierapport van het Routeplan 2030, p. 12.

Het *Evaluatierapport Routeplan 2030* van 2022 wijst er verder op dat naargelang de toegepaste definitie, methodologie en de databron verschillende percentages voor de *modal split* worden bekomen. Zo bedraagt de modal split voor woon-werkverplaatsingen in de vervoerregio Antwerpen, op basis van het *Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 2015-2019* (OVG), slechts 42%. De modal split volgens de Gemeente/Stadsmonitor geeft voor woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer ook minder dan 50%. Het regionaal verkeersmodel, gebaseerd op het aantal verplaatsingen, schatte de modal split in 2017 in op 42% duurzaam.⁵⁸

Volgens de *Vinger aan de pols*-pagina op de website van het Routeplan 2030 zou de modal split voor het personenvervoer al 51% bedragen. De financiële voortgangsrapportage 2024 selecteert nu een definitie en metingsmethodiek voor monitoring van het modal split-percentage en geeft daarbij een nulmeting weer, namelijk 51% oftewel een hoger percentage dan de oorspronkelijke doelstelling van 50/50 uit het Toekomstverbond. De voortgangsrapportage gaat hierbij niet verder in op een eventuele aangepaste doelstelling.

Sinds eind 2023 is het MOSH-rapport (*Modal Shift evaluatie voor de Vervoerregio Antwerpen*) van de intendant beschikbaar. De MOSH-methodiek berekent voor een selectie aan mogelijke mobiliteitsprojecten in de vervoerregio Antwerpen de potentiële modal shift om te bepalen welke projecten het meest impactvol en kosteneffectief zijn, aan de hand van onder meer een kostenraming en een inschatting van de risico's per project. De potentiële modal shift is uitgedrukt als *het aantal toekomstige autoverplaatsingen dat kan worden omgezet in andere modi*, aldus het rapport.⁵⁹ De link tussen het aantal verplaatsingen en de procentuele modal split ontbreekt echter.

Het politiek stuurcomité van 22 oktober 2022 heeft aan Lantis gevraagd om een uitvoeringsprogramma (vanaf 2025) op te stellen met als doel het bereiken van de modal shift 50/50 binnen de vervoerregio Antwerpen. De Vlaamse Regering besliste in april 2023 over een plan van aanpak om een uitvoeringsprogramma op te zetten dat de lopende processen en programma's kan objectiveren, omzetten tot een gedetailleerd uitvoeringsprogramma en er uitvoering aan kan geven. Daarvoor werd ook een specifieke programmawerkgroep opgezet met het Vlaams Gewest in de regierol en met het programmasecretariaat bij Lantis⁶⁰. Het ontwerpplan van aanpak werd voor een eerste maal publiek voorgesteld in de beleidsmatige voortgangsrapportage over het Toekomstverbond van 19 oktober 2023. Het plan identificeert hefboomen (op korte en (middel) lange termijn) om een versnelling van de modal shift te kunnen realiseren en voorziet in vier concrete opdrachten/programma's om die hefboomen te verwezenlijken: (1) projecten basisbetrouwbaarheid, (2) OV Next, (3) Knooppunten en fiets en (4) mental shift en vervoer op maat. Voor de financiering wordt gedacht aan de opmaak van een meerjarig investeringsplan 2025-2030.

Op het politieke stuurcomité van 24 januari 2024 werden verschillende beslissingen genomen over het uitvoeringsprogramma. Zo werd er beslist om een governance structuur op te zetten gelijkaardig aan die van de leefbaarheidsprojecten om uitvoering te geven aan de vier programma's (deadline Q2 2024) en werd de gemotiveerde selectie van het uitvoeringsprogramma zoals voorgesteld op 19 oktober 2023 goedgekeurd. Er werden ook vier projecten van OV Next bevestigd als de toekomstbestendige projecten voor de vervoerregio Antwerpen. Die projecten worden ook als

⁵⁸ Evaluatierapport van het Routeplan 2030, p. 54-55.

⁵⁹ MOSH – Modal Shift evaluatie voor de Vervoerregio Antwerpen, p.9-11.

⁶⁰ De specifieke samenstelling van deze werkgroep zijn twee afgevaardigden van de minister van Mobiliteit (waarvan één voorzitter is) en twee afgevaardigden van de vervoerregio Antwerpen (waarvan één afgevaardigde van de stad Antwerpen en één afgevaardigde van een ander bestuur van de regio).

prioritaire projecten beschreven in de voortgangsrapportage 2024 en de projectfiches. Het gaat om een aantal projecten die zich tot nu toe in conceptfase bevonden en waarvoor nu een haalbaarheidsstudie zal worden uitgevoerd. De prioritaire projecten zijn allemaal gericht op personenvervoer. Het *Evaluatierapport van het Routeplan 2030* geeft voor indicator 16 *Modal split goederen* nochtans aan dat het aandeel wegtransport van containers afkomstig uit de haven is toegenomen van 56% in 2019 naar 58% in 2020⁶¹.

6.2 Budget en financiering

Er bestaat nog geen overkoepelend taakstellend budget voor het Routeplan 2030. Het gebrek aan een taakstellend budget houdt twee belangrijke risico's in, namelijk dat er geen limiet bestaat voor het budget, maar ook dat er niet in een financieringswijze is voorzien. Er moet bijgevolg voor elk project apart financiering worden gezocht. De middelen voor de modalshiftinvesteringen komen ook niet apart tot uiting in de begroting van de Vlaamse overheid: de projecten worden nu aangerekend op de begroting van de uitvoerende partners. De projectbudgetten worden naargelang de voortgang en noodzaak opgenomen in het jaarlijkse GIP, eveneens verspreid over de uitvoerende entiteiten. De voortgangsrapportage slaagt er niet in de investeringsinspanningen voor de modal shift transparant voor te stellen. Er is wel de intentie een meerjarig investeringsplan 2025-2030 op te maken met daarin alle hefbomen die kunnen bijdragen aan een ambitieuze modal shift. Het is echter nog niet duidelijk wanneer dat klaar zal zijn.

De projectfiches geven wel aan dat er ook exploitatiebudgetten nodig zullen zijn, zoals ook in het Vlaams regeerakkoord 2019-2024 staat opgetekend⁶². Het gaat dan over de exploitatiekosten voor goederenvervoer, deelfietsen, snelwegshuttles, enz. Afspraken over de financiering van de exploitatiekosten zijn niet opgenomen in de projectfiches.

6.3 Voortgang en kostprijs

De deelprojectfiches geven over de kostprijsramingen en de financiering voor het ene project al meer duidelijkheid dan voor het andere. De uitvoering van de fietsprojecten van Lantis is in 2023 in een stroomversnelling geraakt. Waar vorig jaar nog slechts 1,6 miljoen euro aan fietsprojecten was gerealiseerd, is er nu al 13,5 miljoen euro aan fietsprojecten uitgevoerd, ofwel meer dan de helft van het budget en het aantal projecten. Een aantal overgebleven fietsprojecten staat wel on hold vanwege onvoorziene moeilijkheden.

Een aantal deelprojecten zijn pro memorie opgenomen, aangezien zij deel uitmaken van de overkoepelende projecten. Bijgevolg is er geen aparte kostprijsraming beschikbaar.

⁶¹ *Evaluatierapport van het Routeplan 2030*, p. 6.

⁶² Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024, p. 182.

Tabel 7 – Overzicht besliste projecten modal shift (in miljoen euro)

Projectverantwoordelijke	Project	Projectfiches	Financiering
Uitgevoerde projecten			
Lantis, Stad Antwerpen	P&R	90,5	TLH, beheersvergoeding, Stad Antwerpen
Lantis, Stad Antwerpen, AWV	Fietsprojecten Modal Shift Lantis	13,5	Relance, toelage verkeersveiligheid
Subtotaal	104,0		
Uit te voeren, besliste projecten			
Lantis, Stad Antwerpen, AWV	Fietsprojecten Modal Shift Lantis	10,5	Relance, beheersvergoeding
Port of Antwerp-Bruges	Port of Antwerp- Bruges Masterplan Fietsinfrastructuur	44,0	Port of Antwerp-Bruges, Fietsfonds, relance
De Lijn	Indienstname premetrokker Pothoekstraat- Kerkstraat	74,7	PPS-constructie en klassieke investering
Subtotaal		129,2	

Bron: Projectfiches bij voortgangsrapportages van dit jaar en vorige jaren

Het politiek stuurcomité van 24 januari 2024 heeft op basis van diverse inputstromen (o.a. het MOSH-rapport van de intendant, maar ook de doorrekening van het regionaal verkeersmodel, haalbaarheids- en impactanalyses, bevestigingen ...) een aantal prioritaire tramprojecten (OV Next) uitgekozen waarvoor een haalbaarheidsstudie zal worden uitgevoerd. Voor die projecten bevatten de projectfiches nog maar weinig informatie over kostprijs en financieringswijze. Het MOSH-rapport hanteert echter voor de projecten in kwestie ook een indicatieve kostprijs om te bepalen of de projecten kosteneffectief zijn. Voor de overige projecten van het uitvoeringsprogramma zijn nog geen projectfiches opgemaakt. Er is dus nog geen duidelijke vertaling van het hele uitvoeringsprogramma modal shift naar een concrete uitvoering, raming en financiering.

Tabel 8 – Overzicht prioritaire projecten modal shift (in miljoen euro)

Project-verantwoordelijke	Project	Raming uit projectfiches	Kost uit MOSH-rapport	Financiering
Prioritaire projecten bepaald in het politiek stuurcomité van 24 januari 2024				
De Lijn	Tramverlenging UZA		200,0	Nog te bepalen
De Lijn	Tram op Bisschoppenhoflaan	0,2, (studiekost)	Tussen 200,0 en 700,0	Nog te bepalen
De Lijn	Tramverlenging Districtentram		400,0	Nog te bepalen
De Lijn	Uitbouw Ringspoor & 4 multimodale knopen Antwerpen	(Pro memorie)	200,0 à 300,0 (afhankelijk van tracékeuze te verhogen met 300,0)	Nog te bepalen
De Lijn	Stelplaatsen (cluster)	120,0	(N/A)	Nog te bepalen
De Lijn	Aankoop nieuwe tramstellen cluster	(3,0 per tram)	(N/A)	Nog te bepalen
Subtotaal			Tussen 1.000 en 1.900	

Bron: Projectfiches bij voortgangsrapportage en MOSH-rapport

Uit de voortgangsrapportage blijkt ook niet hoeveel de exploitatiekosten zullen bedragen. Het is nodig de exploitatienoden te bepalen, alsook de afspraken om die noden te vervullen.

6.4 Risicobeheersing

In de voortgangsrapportage en deelprojectfiches staan de inspanningen beschreven die worden ondernomen om de burger aan te moedigen alternatieven voor de wagen te kiezen. Het is belangrijk op te merken dat de voortgang van de beschreven projecten geen rechtstreeks oorzakelijk verband heeft met het bereiken of verbeteren van de vooropgestelde ambitieuze modal shift, die afhangt van het gedrag van de burger. Zoals hierboven beschreven, is de modal shift-doelstelling bovendien voor interpretatie vatbaar. Ook ontbreken in de projectfiches maatregelen voor het goederenvervoer.

Op vraag van het politiek stuurcomité van 22 oktober 2022 werd een uitvoeringsprogramma uitgewerkt om de modalshiftdoelstellingen te bereiken. Dit uitvoeringsprogramma werd maar recent voorgesteld en in januari 2024 werden de prioritaire projecten goedgekeurd. Hierdoor werden nog maar enkele projecten van dat uitvoeringsprogramma (namelijk de prioritaire tramprojecten) verder uitgewerkt in projectfiches. Er is geen verdere informatie beschikbaar over het uitvoeringsprogramma, waardoor de vooruitgang van de modal shift onzeker blijft.

Het Rekenhof beveelt aan om de link te leggen tussen het investeringsplan, dat grote budgettaire inspanningen voor de modal shift bevat, en het *Evaluatierapport van het Routeplan 2030*. Het evaluatierapport bevat 21 indicatoren, waarvan echter niet duidelijk is welke investeringen eraan gelinkt zijn om ze te verbeteren. Zonder die link is het onduidelijk of de zware investeringen gericht bijdragen tot het bereiken of verbeteren van de modal shift.

Hoofdstuk 7

Conclusies

7.1 Oordeel informatiekwiteit voortgangsrapportage

De informatie in de vierde financiële voortgangsrapportage en in de projectfiches over het Toekomstverbond is onderbouwd of steunt op toelichtingen die het Rekenhof van de projectverantwoordelijken heeft ontvangen. Hoewel de financiële informatie in de voortgangsrapportage correct is, is ze voor sommige onderdelen niet eenduidig te koppelen aan de cijfers uit de begrotingen en de rekeningen van de betrokken overheidsentiteiten omdat de beschikbare rapporteringsmogelijkheden soms te beperkt zijn en diverse manuele hergroeperingen nodig zijn. Ook vergelijkingen met vorige voortgangsrapportages zijn moeilijk omdat sommige gerapporteerde cijfers anders zijn gestructureerd en prijsevoluties niet consistent worden vermeld.

Volgens het Rekenhof geeft de voortgangsrapportage de hoofdlijnen weer en vermeldt ze voor heel wat projecten wat de al gemaakte uitgaven zijn en welke uitgaven nog moeten worden verwacht (geraamde kosten). De voortgangsrapportage maakt niet duidelijk of de optimalisatieoefening voor alle leefbaarheidsprojecten al is afgerond. De voortgangsrapportage geeft ook nog altijd geen omvattend beeld van de reikwijdte en kostenraming van de cluster modal shift. Voor diverse projecten is er in de projectfiches weinig informatie te vinden over hun onzekerheden, risico's of financieringsmogelijkheden. Van sommige projecten is dat begrijpelijk door de prille fase waarin ze zich bevinden. Een volwaardige vergelijking tussen de kostenramingen, de werkelijke investeringsuitgaven en de beschikbare financiering is nog niet echt mogelijk.

7.2 Aandachtspunten inzake financiering

Naar aanleiding van de eerste financiële voortgangsrapportage in 2021 concludeerde het Rekenhof dat de al gekende investeringsuitgaven van het Toekomstverbond verder zijn opgelopen. De evolutie van een louter infrastructuurproject naar een geïntegreerd project, waarbij naast mobiliteit evenzeer leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit centraal staan, stuwt het kostenplaatje omhoog. Bij de derde financiële voortgangsrapportage stelde het Rekenhof vast dat de nettofinancieringsbehoefte in 2023-2030 voor de Oosterweelverbinding 6.672 miljoen euro bedraagt, voornamelijk door de toevoeging van een deel van de leefbaarheidsprojecten en de bijbehorende projectmanagementkosten aan het project (en financieel model), alsook door de hoge inflatie van de bouwkosten en de rentelasten. Intussen werd het leningenplafond al opgetrokken van 3,6 miljard euro naar 6,7 miljard euro (+86,1%). De verhoging van de externe schuldfinanciering van Lantis zal een rechtstreekse negatieve impact hebben op de schuldevolutie van de Vlaamse overheid tijdens de bouwfase van de Oosterweelverbinding. Het Rekenhof wijst erop dat iedere deelstaatoverheid in de komende jaren werk moet maken van de beheersing en daling van de overheidsschuld uitgedrukt in procenten van het bbp.

Hoewel Lantis een aantal aanbevelingen van het Rekenhof n.a.v. de derde voortgangsrapportage ter harte nam, volgde Lantis niet de aanbeveling om zich in eerste instantie via een gewone obligatielening te financieren. Lantis heeft gekozen voor een eerste achtergestelde obligatielening met een rentevoet van 5%, terwijl het in deze fase van het project perfect mogelijk was om te op-

teren voor een gewone obligatielening met rentevoet 4,06%. De keuze van Lantis maakt de financieringslast aanzienlijk zwaarder (+35,2%), gelet op de looptijd van de achtergestelde lening van 40 jaar.

Een update van het financieel model is bij de vierde voortgangsrapportage niet beschikbaar. De bevindingen van het Rekenhof van vorig jaar houdende de robuustheid van het model blijven bijgevolg gelden, rekening houdend met de aanvullingen vermeld in de vierde financiële voortgangsrapportage. De actuele parameters inzake de inflatie, de afname van de vrachtvolumes in de haven van Antwerpen en de toename van de overmachtrisico's (PFAS en nu ook asbest) kunnen de twijfels over de robuustheid van het financieel model niet wegnemen. Het Rekenhof blijft met grote bezorgdheid kijken naar de terugverdienmogelijkheden van de investeringen en kosten via toekomstige toelinkomsten.

Het uitblijven van een financiële langetermijnvisie en prioritering binnen de Vlaamse Regering maakt dat er voor vele samenhangende projecten van de andere clusters van het Toekomstverbond geen enkel perspectief is op realisatie binnen een redelijke termijn na de verkenningsfase. Volgens het Rekenhof kan dat hiaat de toekomst van het Toekomstverbond in het gedrang brengen. Voor de verdere uitwerking van de leefbaarheidsprojecten, de investeringsprojecten van het Haventracé en de investeringen en operationalisering van de modalshiftprojecten is het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering een middellange termijnvisie heeft op de projectfinancieringen en de budgettaire inpasbaarheid. De grote fluctuatie in de eerste ruwe ramingen van de diverse onderdelen van De Nieuwe Rand illustreren het belang van het vooraf vaststellen van een maximale budgettaire ruimte voor dit complex project vooraleer het ambitieniveau wordt vastgelegd. Rekening houdend met de enorme investeringen, de andere maatschappelijke uitdagingen en de budgettaire vooruitzichten is de kans op uitstel naar de verre toekomst voor sommige projecten vrij reëel.

Het Rekenhof beveelt daarom nogmaals aan, naar analogie met het MIRT, voor de opeenvolgende fases van een project algemene spelregels voor informatie en financiering af te spreken met alle betrokken Vlaamse overheidsdiensten en lokale overheden. Een samenvattende publicatie van de uitvoeringsmonitoring van het GIP zou de beleids- en begrotingstoelichting bij de begrotingsuitvoering kunnen versterken op het vlak van verantwoording van het ingezette overheidsgeld.

7.3 Aandachtspunten inzake voortgang

De onderzoeksfase vergt voor heel wat projecten de nodige tijd. Het gebrek aan duidelijkheid en zekerheid over de beschikbare middelen en het gebrek aan beslissingen over prioritering stremmen de voortgang. Er is geen perspectief dat tijdig de nodige financiering wordt gevonden voor de realisatie van de samenhangende projecten van het Toekomstverbond. Bovendien vergen ook studie, procedureverplichtingen en saneringen extra inspanningen en tijd.