



Rekenhof

Toekomstverbond

Beoordelingsverslag bij de eerste financiële voortgangsrapportage



INHOUD

Hoofdstuk 1	4
Inleiding	4
1.1 Situering Toekomstverbond	4
1.2 Voortgangsrapportages	4
1.3 Controleaanpak Rekenhof	5
Hoofdstuk 2	6
Oosterweelverbinding	6
2.1 Hoofdwerken en andere projectonderdelen	6
2.2 Planning en voortgang	6
2.3 Boekhoudkundige verwerking	7
2.4 Kostprijs en taakstellend budget	8
2.5 Financiering	10
2.6 Risicobeheersing	12
Hoofdstuk 3	13
Leefbaarheidsprojecten	13
3.1 Afspraken en fasering	13
3.2 Begroting en taakstellend budget	13
3.3 Voortgang en kostprijs	16
3.4 Risicobeheersing	16
Hoofdstuk 4	17
Haventracé	17
4.1 Afspraken en fasering	17
4.2 Begroting en taakstellend budget	18
4.3 Voortgang en kostprijs	18
4.4 Risicobeheersing	18
Hoofdstuk 5	20
Modal shift	20
5.1 Afspraken en fasering	20

5.2	Begroting en taakstellend budget	20
5.3	Voortgang en kostprijs	21
5.4	Risicobeheersing	23
	Hoofdstuk 6	24
	Globale budgettaire context	24
6.1	Vlaamse beleidsruimte	24
6.2	Financiering Toekomstverbond	24
	Hoofdstuk 7	27
	Conclusies en aanbevelingen	27
7.1	Oordeel informatiekwiteit voortgangsrapportage	27
7.2	Aandachtspunten inzake financiering	27

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 engageerde zich om een meerjarig investeringsplan op te stellen, gesteund op vier investeringsassen: (1) een gesloten Ring, (2) een verbeterde en versterkte R2 die dient als hoofdonsluiting voor de haven en die doorgaand verkeer rond de stad stuurt, (3) een verzachte Ring voor de stad die ingekapseld wordt in het stedelijk weefsel met een ambitieus flankerend beleid gericht op een modal shift naar 50/50 en (4) een overkapping van de volledige Ring. Het Routeplan 2030 werkt die beleidsintenties uit.

1.2 Voortgangsrapportages

Op 22 maart 2005 besliste de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van het Vlaams Parlement de infrastructuurprojecten van de BAM periodiek en op gestructureerde wijze te volgen aan de hand van voortgangsrapportages⁴. Er vonden vijftien rapportages plaats tussen juni 2005 en juli 2010. Gelet op het grote financiële en maatschappelijke belang van het Masterplan 2020 zette de commissie MOW de periodieke bijzondere informatievoorziening voort voor het *Masterplan 2020 – Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen*⁵. Over het Masterplan 2020 vonden elf rapportages plaats, tussen mei 2011 en januari 2017. Voor de voortgangsrapportages over het Masterplan Mobiliteit Antwerpen en het Masterplan 2020 schakelde het Vlaams Parlement het Rekenhof in,

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 Stuk 268 (2004-2005) – Nr. 1, verslag hoorzitting, 25 maart 2005. De commissieverslagen over de bespreking van de vijftien voortgangsrapportages van de BAM en de verslagen van het Rekenhof over de voortgangsrapportages zijn opgenomen in Stuk 268 (2004-2005) en in Stuk 54 (2009-2010).

⁵ Verslag van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020, basisrapportage, Stuk 63 (2010-2011) – Nr. 1. Stuk 63 (2010-2011) – nrs. 4 tot 21 en document 63 (2014-2015) nrs. 1 tot 15.

dat de opdracht kreeg de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportages van de Vlaamse overheid te beoordelen.

In juli 2020 besliste het Vlaams Parlement om het Toekomstverbond nauwer op te volgen en terug aan te sluiten bij het systeem van voortgangsrapportages met medewerking van het Rekenhof⁶. Vanaf oktober 2020 zal de Vlaamse Regering tweemaal per jaar aan het Vlaams Parlement rapporteren over het Toekomstverbond: een eerder beleidsmatige rapportering in oktober en een meer financieel-budgettaire georiënteerde rapportering in februari. Voor de financieel-budgettaire rapportering doet het Vlaams Parlement een beroep op het Rekenhof.

1.3 Controleanpak Rekenhof

Met het Vlaams Parlement werd afgesproken dat het Rekenhof de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage beoordeelt, in de vorm van een beperkte 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 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:

1. De realisatie van het Oosterweelproject.
2. De verdere concretisering en realisatie van de leefbaarheidsprojecten rond de R1.
3. De verdere concretisering en realisatie van de verkeersinfrastructuurprojecten aan de R2 (het Haventracé).
4. De verdere concretisering en realisatie van het Routeplan 2030 met mobiliteitsinitiatieven en modalshiftdoelstellingen in de vervoersregio Antwerpen, met inbegrip van de projecten uit het Masterplan 2020.

Bij de voortgangsrapportage hoort een reeks projectfiches met nadere projectinformatie die varieert naargelang de betrokken projecten zich in een onderzoeksfase, 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 controlebevindingen van het Rekenhof werden voorafgaand aan de bespreking in de commissie MOW voorgelegd voor tegenspraak aan de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid. Het Rekenhof verwerkte de resultaten van die tegensprekelijke procedure in zijn controleverslag. Het beoordelingsverslag moet worden samengelezen met de voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering.

⁶ Brief van de voorzitter van het Vlaams Parlement aan de voorzitter van het Rekenhof van 15 juli 2020. Beoordeling en bespreking voortgangsrapportages Toekomstverbond Antwerpen.

HOOFDSTUK 2

Oosterweelverbinding

2.1 Hoofdwerken 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 een beperkte aanpassing aan 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 tunnelementen in Zeebrugge en enkele spoorpassages, alsook de milde-rende maatregelen binnen het projectgebied die zijn opgelegd in de omgevingsvergunning. Dat geheel vormt de hoofdwerken van het project. 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 voorbereidende werken omvatten werken aan nutsleidingen, grondverwervingen met inbegrip van afbraakwerken en herlokalisatie van enkele bedrijven, boscompensatie en de sanering van het Lobroekdok. 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.

Samen met het Oosterweelproject realiseert Lantis ook een aantal gerelateerde projecten die deels afzonderlijk worden opgevolgd en waarvoor ook andere financiële afspraken gelden (zie verder). Het betreft de sanering van de PFOS-grondpollutie op Linkeroever, de leefbaarheidsprojecten die Lantis zal realiseren, drie parkeergebouwen en de renovatie van de Royerssluis.

De diverse opdrachten en taken van Lantis, alsook belangrijke keuzes in het ontwerp van het Oosterweelproject zijn de voorbije jaren al besproken op het politiek stuurcomité. Het resultaat is verder verankerd in de afgeleverde vergunningen, samenwerkings- en financieringsovereenkomsten en impliciet ook in de begroting van Lantis.

De hoofdwerken van het Oosterweelproject zijn ruim toegelicht in de voortgangsrapportage en de projectfiche. Voor de voorbereidende werken en sommige gerelateerde projecten is niet altijd even helder aangegeven wat wel en wat niet binnen de reikwijdte van het Oosterweelproject valt.

2.2 Planning en voortgang

De werken op Linkeroever zijn sinds medio 2018 in uitvoering en zitten op schema. Ze zullen afgerond zijn in 2025. Op Linkeroever worden de leefbaarheidsprojecten grotendeels geïntegreerd uitgevoerd met de hoofdwerken.

In november 2020 keurde de Vlaamse Regering de omgevingsvergunning voor de Scheldetunnel en de werken op Rechteroever goed⁷. Voor de overheidsopdrachten Rechteroever is de stand van zaken als volgt:

- Contract Scheldetunnel: in juni 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. De engineering, de voorbereidende werken en de aanleg van het bouwdok zijn al gestart. Het gedeelte van de voorwaardelijke uitvoeringswerken start na de engineering.
- Contract VTTI: in juni 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. De engineering is gestart. De voorwaardelijke uitvoeringsopdracht kan pas starten nadat de engineering van de andere contracten van Rechteroever klaar is. Het contract omvat ook 10 jaar onderhoud van de installaties.
- Contract 3A: in december 2020 is de opdracht deels voorwaardelijk gegund. Het onderdeel Royerssluis wordt gegund na akkoord van het Havenbedrijf Antwerpen en de afdeling Maritieme Toegang (aMT). Voor de Oosterweelknoop is alleen de engineering gestart. Voor de uitvoeringsopdracht van de Oosterweelknoop moeten nog optimalisaties worden onderhandeld.
- Contract 3B (kanaaltunnels en R1): in december 2020 is de opdracht voorwaardelijk gegund en worden de onderhandelingen over noodzakelijke optimalisaties voortgezet. Dat contract omvat ook het grootste deel van de onderbouw voor de leefbaarheidsprojecten in het projectgebied op Rechteroever. In 2021 zouden de eerste deelopdrachten worden opgestart.

In 2020 zijn voorbereidende werken op Rechteroever uitgevoerd, die nog verder lopen in 2021 en 2022. De hoofdwerken zullen in 2023 starten na de engineering en optimalisatie. Lantis rekent op een totale bouwtijd van acht jaar voor de hoofdinfrastructuur, dus tot en met 2030.

2.3 Boekhoudkundige verwerking

Alleen voor de hoofdwerken heeft Lantis van 2003 tot 2020 al 195,6 miljoen euro kosten gemaakt voor het Oosterweelproject. Er lopen nog voor 361,5 miljoen euro al aangegeven maar nog niet uitgevoerde verbintenissen. Tussen 2021 en 2025 plant Lantis nog voor 3.602,4 miljoen euro bijkomende verbintenissen aan te gaan om de hoofdwerken van het Oosterweelproject te realiseren. Voor grondverwervingen en voorbereidende werken rekent Lantis daar nog 44,4 miljoen euro bij. Die projectkosten, de voortgangsrapportage, de meerjarenraming van Lantis en de actuele informatie van het geïntegreerd investeringsprogramma van het beleidsdomein MOW, zoals bij de ontwerpbegroting 2021 gevoegd, stemmen overeen.

De kosten van historische grondverwervingen, vroegere voorbereidende werken, spoorpassages, projectmanagement en werkingskosten worden in de voortgangsrapportage anders voorgesteld dan in de boekhouding van Lantis⁸. Hoewel al in 2010 vaststond dat het taakstellend budget ook de voorbereidende werken bevat, besliste het politiek stuurcomité in 2019 toch dat de kosten die de BAM in de periode 2012-2019 met eigen middelen financierde, geen deel uitmaken van het taakstellend budget⁹. De boekhouding van Lantis omvat daarnaast ook nog voor 155,8 miljoen euro grondverwervingen van vóór het Toekomstverbond, voor 29,9 miljoen euro spoorpassages en voor 300,7 miljoen euro

⁷ Ministerieel besluit van 20 november 2020 over de omgevingsvergunningsaanvraag van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel nv van publiek recht voor de realisatie van de Oosterweelverbinding gelegen te Antwerpen en Beveren.

⁸ Verschillen kunnen wel worden wedersamengesteld en verklaard.

⁹ Politiek stuurcomité van 18 december 2019.

historische voorbereidende werken. Het betreft gemaakte kosten in het kader van het Masterplan 2020 die niet meer passen in de reikwijdte van het Oosterweelproject binnen het Toekomstverbond. In totaal zijn voor 486,4 miljoen euro gemaakte kosten niet meer relevant voor het project en worden ook niet meer meegerekend in het taakstellend budget. Die kosten wegen wel op de liquiditeitspositie van Lantis zoals bepaald in het financieel model. Er worden wel nog voor 21 miljoen euro nieuwe voorbereidende werken, voor 1,6 miljoen euro spoorpassages en voor 23,4 miljoen euro geplande grondverwervingen meegerekend in het taakstellend budget.

2.4 Kostprijs en taakstellend budget

Voor de realisatie van het Oosterweelproject heeft de Vlaamse Regering met Lantis een taakstellend budget van 3.691 miljoen euro (prijsspeil januari 2019) afgesproken. Dat taakstellend budget werd in 2010 vastgesteld op 3.248,6 miljoen euro¹⁰, prijsspeil 2010 en probabiliteit P50¹¹, en dekt alle rechtstreeks aan de Oosterweelverbinding verbonden investeringen (studiekosten van de opdrachtnemer, voorbereidende werken, bouwkosten, faseringskosten, ...). Ook de grondverwervingen en de verplaatsing van nutsleidingen zijn inbegrepen. De saneringskost van het Lobroekdok wordt eveneens aangerekend op het taakstellend budget.

De Vlaamse Regering heeft op 13 maart 2020¹² aan Lantis een bijkomend taakstellend budget toegekend van 915,5 miljoen euro om de leefbaarheidsprojecten binnen de projectzone van de Oosterweelverbinding te realiseren. Die kosten behoren tot het budget van 1,25 miljard euro voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten. Het samengevoegd taakstellend budget Oosterweelverbinding (4.391 miljoen euro, prijsspeil 2019) is op die manier verhoogd met 700 miljoen euro voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten op de Rechteroever. Daarnaast heeft Lantis afzonderlijke budgetten voor Ringpark West (110,5 miljoen euro) en voor de bouwbouw van de Ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroek en Schijn op Rechteroever voor een bedrag van 105 miljoen euro (zie ook hoofdstuk 3).

De voortgangsrapportage vergelijkt de actueel geraamde kosten van het Oosterweelproject (4.166 miljoen euro) met het afgesproken samengevoegd taakstellend budget (4.391 miljoen euro). Het Rekenhof merkt op dat de geraamde kostprijs geen rekening houdt met ongeveer 315 miljoen euro nog niet bekomen optimalisatiebesparingen in de offertes voor de hoofdwerken op Rechteroever. Zoals hoger vermeld, heeft Lantis in 2020 de onderdelen voor de hoofdwerken Rechteroever voorlopig toegewezen. Voor de voorwaardelijke onderdelen zal Lantis nog verder onderhandelen om de geboden prijzen nog te verlagen. Ze streeft optimalisaties na via de *value engineering* om zo het taakstellend budget te kunnen respecteren. Als die optimalisaties niet worden gerealiseerd, wordt het samengevoegd taakstellend budget overschreden.

Lantis heeft ook een financiële raming gemaakt van projectrisico's die zich kunnen voordoen en die Lantis met eigen middelen zou moeten financieren. Die raming belooft begin 2021

¹⁰ VR 2010 2009 DOC.0891. Masterplan 2020 - Bouwstenen voor de uitbreiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen. Bijlage Eindrapport Projectleider 22092010, p. 38. Zie ook controleverslag Rekenhof bij de zesde voortgangsrapportage van het Masterplan 2020. Stuk 63 (2010-2011) – Nr. 20 van 24 maart 2010, p. 16.

¹¹ Probabiliteit P50 impliceert dat er 50% kans is dat de werkelijke kostprijs hoger is dan de raming.

¹² VR 2020 1303 DOC.0224/1. Indiening van de omgevingsvergunningaanvraag 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.

ongeveer 600 miljoen euro en kunnen de projectkostprijs nog extra verhogen als Lantis ze niet kan beheersen.

Lantis geeft ook aan dat de risico's van categorie 4 onvoldoende gefinancierd zijn. Het betreft diverse risico's zoals corona, wetgeving, PFOS-vervuiling¹³ en asbest. Een aantal van die risico's hebben zich al voorgedaan en zijn/worden gefinancierd door het Vlaams Fonds voor de Lastendelging (VFLD)¹⁴ en de relancemiddelen die aan Lantis zijn toegewezen. Lantis raamt die risico's, die buiten het taakstellend budget vallen, op 235 miljoen euro. De interne meerjarenraming van Lantis vermeldt enkel 63,4 miljoen euro voor de PFOS-sanering. Voor de financiering van dergelijke overmachtrisico's heeft Lantis voorlopig nog onvoldoende financieringsbronnen buiten het taakstellend budget.

De onderstaande tabel vat de geraamde kostprijs van het Oosterweelproject samen. De voortgangsrapportage voegt ook de parkeergebouwen en de minderhindermaatregelen van Lantis toe aan de kostprijs tabel van het Oosterweelproject. Het Rekenhof licht die kosten toe in hoofdstuk 5.

Tabel 1: Geraamde kostprijs van het Oosterweelproject

Kostenraming Oosterweelproject (in miljoen euro) in principe te financieren uit tolheffing volgens financieel model	Meerjarenraming Lantis	Fiche voortgangsrapportage	Taakstellend budget
Raming hoofdwerken (Linkeroever, Scheldetunnel, VTTI, Oosterweelknoop, Rechteroever)	3.420,0		
Raming onderbouw leefbaarheidsprojecten (toe te voegen aan hoofdwerken, maar te financieren door algemene uitgavenbegroting)	700,0		
Vorbereidende werken	21,0		
Grondverwervingen	23,4		
Spoorpassages	1,6		
<i>Totale projectkost volgens fiche</i>		4.166,0	
<i>Samengevoegd taakstellend budget Politiek Stuurcomité 2019</i>			4.391,0
PFOS-sanering (te financieren door VFLD en algemene uitgavenbegroting)	63,3	235,0	
Niet-gerealiseerde optimalisaties hoofdwerken (niet in meerjarenraming)	(315,0)		
Projectrisico's		600,0	
Totale investeringkost Oosterweelproject (excl. bovenbouw leefbaarheidsprojecten, parkeergebouwen en minderhindermaatregelen)		5.001,0	
Projectmanagement en werkingskosten (periode 2003-2025)	509,1 297,9	577,0	
Uitbreiding projectmanagement (te financieren uit algemene uitgavenbegroting)		90,0	
Onderhoud tijdens bouwfase		100,0	

In de voorbije jaren heeft Lantis de meeruitgaven wegens de aanpassing en uitbreiding van de reikwijdte gecompenseerd door diverse ontwerpoptimalisaties binnen het taakstellend budget. Het Rekenhof stelde echter vast dat het nu heel moeilijk is de investeringskost

¹³ Perfluorooctaansulfonaat (PFOS) is een chemische verbinding die deel uitmaakt van de persistente organische verontreinigende stoffen.

¹⁴ De Vlaamse Regering duidde in 2018 25.000.000 euro en in 2019 1.830.000 euro van de saneringskosten aan als lasten die het VFLD moet dragen. VR 2018 2112 DOC.1663/1 Vlaams Fonds voor Lastendelging (VFLD): Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel – sanering. VR 2019 2012 DOC. VFLD – Lantis – sanering.

binnen het afgesproken taakstellend budget te houden. Dat blijkt uit volgende vaststellingen:

- Het is nog niet duidelijk of de meerkost uit de biedprijzen van de voorwaardelijk toegewezen onderdelen (315 miljoen euro) zal weggewerkt worden door optimalisaties.
- Niet alle gemaakte kosten worden nog verrekend in het taakstellend budget: voorbereidende werken, grondverwervingen, etc.
- De geraamde projectgebonden risico's ten bedrage van 600 miljoen euro dreigen de voorziene enveloppe van het taakstellend budget te overschrijden.

Op aandringen van Lantis wordt op het taakstellend budget een aangepaste indexeringsformule toegepast, nl. niet meer de algemene herzieningsformule van salarissen en materialen¹⁵, maar de werkelijke evolutie van de bouwkosten met een maximum van 2% per jaar¹⁶.

De kosten van het projectmanagement van Lantis en de werkingskosten van Lantis enerzijds en de onderhoudskosten tijdens de bouwfase anderzijds raamt Lantis op respectievelijk 577 miljoen en 100 miljoen euro. Lantis zou die met eigen middelen financieren. Lantis maakt aanspraak op een extra vergoeding voor de werkingskosten ten belope van 90 miljoen euro, gerelateerd aan de verlenging van de looptijd van de werken en aan de uitbreiding van de scope Oosterweelverbinding met de leefbaarheidsprojecten.

2.5 Financiering

De Vlaamse Regering houdt de bouwkosten voor de Oosterweelverbinding buiten haar begrotingsdoelstelling¹⁷. Volgens de Vlaamse Regering gaat het 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 van toepassing is. Dat terugverdienmodel slaat alleen op de Oosterweelverbinding sensu stricto. Het financieel model houdt rekening met de toelinkosten op basis van een gedifferentieerde tolheffing in de drie Scheldetunnels (Oosterweel, Liefkenshoek en Kennedy). Het Rekenhof wijst erop dat het terugverdienmodel veronderstelt dat de toekomstige tolheffingen effectief dienen voor de aflossing van de schuld van Lantis en niet voor de financiering van nieuwe verbintenissen in het kader van het Toekomstverbond.

De voortgangsrapportage geeft geen informatie bij de tolfinanciering en de werking van het financieel model. De veronderstelde randvoorwaarden inzake toltarieven, indexeringen, rentetarieven, verkeersstromen en meegerekende kosten zijn niet toegelicht in de voortgangsrapportage. Het Rekenhof heeft in het verleden wel mondelinge toelichtingen gekregen over het financieel model, maar het heeft geen recente, actuele cijfers kunnen inkijken om de in de voortgangsrapportage vermelde financiële robuustheid van het financieel model te beoordelen. Het kan dus geen uitspraken doen over de redelijkheid van de veronderstellingen of de resultaten van het financieel model. Het Rekenhof had in zijn verslag bij de initiële begroting 2019 aan de Vlaamse Regering aanbevolen in de toelichting bij de begroting en bij de ESR-consolidatie transparant te rapporteren over:

¹⁵ In 2010 was de herzieningsformule bepaald op 40-40-20.

¹⁶ Politiek stuurcomité van 7 december 2020.

¹⁷ In de begroting 2020 ging het om 191,9 miljoen euro en in de begroting 2021 om 146,1 miljoen euro. Bij de tweede begrotingsaanpassing 2020 werden de beleidskredieten opgetrokken tot 627,4 miljoen euro. De aanpassing was noodzakelijk om te voldoen aan de bepalingen van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën en op die manier werd ook tegemoetgekomen aan de herhaalde opmerkingen van het Rekenhof.

- de gebudgetteerde en werkelijke bouwkosten van de Oosterweelverbinding die buiten de begrotingsdoelstellingen worden gehouden;
- de gebudgetteerde en werkelijke tolinkomsten van het verbonden infrastructuurnetwerk en het aandeel dat volgens het principe van het terugverdienmodel overeenstemt met de bouwkosten die buiten de begrotingsdoelstellingen blijven en bijgevolg ook in rekening moet worden gebracht bij de aftoetsing van de begrotingsdoelstellingen tijdens de exploitatiefase.

De volgende tabel geeft een indicatie van de spreiding van de investeringskosten en de financiering van het Oosterweelproject over de jaren heen.

Tabel 2: Budgettering en financiering Oosterweelproject volgens meerjarenraming Lantis (betaalkredieten in miljoen euro)

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Investeringsuitgaven Oosterweelproject								
Hoofdwerven (buiten norm)	7,3	61,5	118,5	209,0	305,6	432,7	509,0	523,3
Intresten (buiten norm)					0,8	7,7	17,5	28,8
Vorbereidende werken en bijkomende projectuitgaven binnen taakstellend budget			10,4	10,0	13,0	4,5	4,0	2,5
Leefbaarheidsprojecten (financiering via overkappingsfonds)								
- Linkeroever 110 miljoen euro			10,6	15,2	15,9	30,8	30,4	7,6
- Rechteroever bovenbouw 105 miljoen euro								
- Rechteroever onderbouw 700 miljoen euro (inbegrepen in hoofdwerven)								
Projectfinanciering								
Tolinkomsten (voorlopig enkel Liefkenshoektunnel)	39,4	40,9	33,1	36,9	37,5	38,3	39,2	40,0
Overkappingsfonds MOW (197,0 miljoen euro beschikbaar)								
- Linkeroever		2,2	11,2	15,2	15,9	30,8	30,4	6,9
- Rechteroever					28,1	50,8	72,5	85,6
Volstorting kapitaalverhoging				262,5				
Lening Vlaamse overheid: 3.600 miljoen euro					150,0	400,0	425,0	450,0

Bron: Meerjarenraming 2021-2025, Lantis

De voortgangsrapportage en de projectfiche geven passende toelichting over de diverse financieringsbronnen van de verschillende onderdelen van het Oosterweelproject. Het Rekenhof heeft die informatie afgestemd met de begrotingen van Lantis en de Vlaamse Gemeenschap.

De leefbaarheidsprojecten worden gefinancierd uit het Overkappingsfonds binnen de algemene uitgavenbegroting, waarop de onbenutte vastleggingskredieten van het beleidsdomein MOW worden verzameld. Eind 2020 is daarop 197 miljoen euro beschikbaar om de eerste reeks leefbaarheidsprojecten te financieren. De stad Antwerpen en het Havenbedrijf hebben zich verbonden tot een financiële bijdrage van respectievelijk 107,5 en 142,8 miljoen euro en het Vlaams Gewest draagt 1 miljard euro bij (zie ook 3.2).

Voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever is 700 miljoen euro gereserveerd. Die werken worden geïntegreerd in de hoofdwerven op Rechteroever. De werkelijke kostprijs daarvan is niet afzonderlijk op te volgen. De timing van de opvraging van de 700 miljoen euro uit het overkappingsfonds is dan ook indicatief.

De voorliggende voortgangsrapportage gaat ook niet in op de afspraken tussen Lantis en het Vlaams Gewest over de lening van 3,6 miljard euro van het Vlaams Gewest en de Europese Investeringsbank om de investeringskosten te prefinancieren in afwachting van de tolinkomsten uit de exploitatie.

2.6 Risicobeheersing

De hoofdwerken en de voorbereidende werken zijn geraamd exclusief btw; de leefbaarheidsprojecten (bovenbouw en onderbouw) zijn geraamd inclusief btw. Lantis heeft een ruling gevraagd aan de btw-administratie over de recupereerbaarheid van btw op de diverse projectkosten in relatie tot de verwachte tolinkomsten. Het resultaat van die ruling kan de geraamde projectkosten nog aanzienlijk beïnvloeden.

Lantis monitort de actuele kostenramingen van het Oosterweelproject ten opzichte van het taakstellend budget, de mogelijkheden van het financieel model (verwachte tolinkomsten) en de ander financieringsbronnen. Zoals aangegeven gaat Lantis uit van een projectkost in enge zin van 4.166 miljoen euro. Binnen het afgesproken samengevoegd taakstellend budget lijkt er nog een vrije marge van 225 miljoen euro. Het financieel model zou ook een buffer van 740 miljoen euro bevatten om onder meer de projectrisico's (nu geschat op 600 miljoen euro) op te vangen. Het Rekenhof meent echter dat ook de eerder vermelde historische kosten, de nog niet gerealiseerde optimalisaties en het btw-risico niet uit het oog mogen worden verloren. Die kosten komen ten laste van het kapitaal van de BAM dat het Vlaams Gewest als aandeelhouder ter beschikking heeft gesteld.

Door de keuze voor de NEC4-contractstrategie, die een verregaande samenwerking tussen aanbestedende overheid en aannemers inhoudt gedurende de volledige bouwperiode, probeert Lantis op een adequate manier de kostprijrisico's te beheersen.

Er zijn een beperkt aantal procedures aanhangig gemaakt tegen de omgevingsvergunning. Lantis schat het risico beperkt in.

HOOFDSTUK 3

Leefbaarheidsprojecten

3.1 Afspraken en fasering

Op basis van de aanbevelingen van de intendant¹⁸ selecteerde het Politiek stuurcomité (PSC) in juni 2018 achttien leefbaarheidsprojecten. De achttien projecten werden later gebundeld in acht clusters¹⁹. De ringparken Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn liggen in het projectgebied Oosterweel. De onderbouw is mee opgenomen in de hoofdwerken van Lantis. De bouwfase van de bovenbouw volgt aansluitend op de bouwfase van de Oosterweelverbinding. De concrete planning van de projecten is nader te bepalen vanaf 2022. Het team van de intendant bewaakt de coherentie van de ontwerpen over de hele Ringzone en tussen de Ringparken. 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. Voor de Scheldebrug is De Vlaamse Waterweg (DVW) de aanbestedende overheid. Het Ringpark Groene Vesten is niet gelinkt aan de onderbouw van de Oosterweelverbinding. De start van de bouwfase is voorzien in 2024 en wordt geschat op vijf jaar.

3.2 Begroting en taakstellend budget

Voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten is een taakstellend budget afgesproken van 1,25 miljard euro²⁰. Dat bedrag 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. Het prijspeil is maart 2017. Het politiek stuurcomité van 8 februari 2021 besliste het taakstellend budget van 1,25 miljard euro voor de leefbaarheidsprojecten de evolutie van de bouwkosten te laten volgen, echter met een maximum van 2% per jaar. In de eindrapportage van de intendant wordt het bedrag van 1,25 miljard euro gekwalificeerd als een gesloten enveloppe²¹. Dat houdt in dat het een absoluut plafond is, waarmee de geselecteerde projecten moeten worden gerealiseerd.

De projecten die onlosmakelijk verbonden zijn met de Oosterweelverbinding, zijn toegevoegd aan het Oosterweelproject. Lantis zal ze gelijktijdig uitvoeren met de hoofdwerken. Daarvoor werd 915,5 miljoen euro van de 1,25 miljard euro als een tweede taakstellend budget toegewezen aan Lantis. 110,5 miljoen euro is bestemd voor de leefbaarheidsprojecten Linkeroever; 700 miljoen euro voor de onderbouw Rechteroever en 105 miljoen euro voor de bovenbouw Rechteroever²². Voor de vier ringparken in het projectgebied van de Oosterweelverbinding zijn de kosten voor de civieltechnische onderdelen (de onderbouw) geraamd met

¹⁸ Eindrapportage Over de ring. Finale aanbevelingen. Mei 2018.

¹⁹ In de voortgangsrapportage van april 2019 is dat toegelicht. Stuk 66 (2016-2017) – Nr. 5 van 4 april 2019, p. 20 e.v.

²⁰ Politiek stuurcomité van 25 juni 2018.

²¹ Eindrapportage Over de ring. Finale aanbevelingen. Mei 2018.

²² De Vlaamse Regering bevestigde de selectie van leefbaarheidsprojecten ten bedrage van 1,25 miljard euro door het politiek stuurcomité. Beslissing VR 2020 1303 DOC.0224.

de SSK-ramingsmethodiek²³. Die ramingsmethodiek is ook gebruikt voor de hoofdwerken van het Oosterweelproject. De raming van de bovenbouw ten bedrage van 105 miljoen euro was een inschatting van de ruwe bouwkost zonder risicovoorziening en gebaseerd op bouwmaterialen.

Het taakstellend budget voor de realisatie Oosterweel van 3.691 miljoen euro (zie 2.3) en dat voor de onderbouw Rechteroever van 700 miljoen euro worden samengevoegd. Tijdens de werken zijn die niet meer van elkaar te scheiden en Lantis zal die dan ook gezamenlijk opvolgen. De taakstellende budgetten Linkeroever en bovenbouw Rechteroever zal Lantis wel afzonderlijk opvolgen.

Van de 1,25 miljard euro voor de leefbaarheidsprojecten komt 1 miljard euro uit het overkappingsfonds: in de aangepaste begroting 2017 werd een rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 – Ring om Antwerpen gecreëerd²⁴. In dat fonds worden de onbenutte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld. Op 31 december 2020 bevatte dit fonds 197 miljoen euro, zoals blijkt uit de onderstaande tabel.

Tabel 3: Rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten

Jaar	Bedrag
2017	54.315.000
2018	110.075.000
2019	168.455.638
2020	196.984.407

Bron: Orafin

Van de 1,25 miljard euro voor de leefbaarheidsprojecten komt 250,3 miljoen euro van de bijdrage van de Stad Antwerpen en het Havenbedrijf²⁵. De bijdrage van de stad bedraagt 107,5 miljoen euro, die van het Havenbedrijf is bepaald op 142,8 miljoen euro. De bijdrage van het Havenbedrijf²⁶ zal echter niet dienen voor de financiering van de leefbaarheidsprojecten, maar voor de financiering van de Royerssluis. Dat project vormde, naast de Oosterweelknoop, het tweede perceel van de opdracht 3A, aanbesteed in december 2020. De definitieve modaliteiten over de bijdrage van het Havenbedrijf worden vastgelegd in een overeenkomst, die nog in opmaak is.

Omdat de middelen in het overkappingsfonds nog onvoldoende waren om de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten vast te leggen conform de verplichtingen van de Vlaamse Codex Overheidsfinanciën, is in de algemene uitgavenbegroting 2021 een nieuw begrotingsartikel gecreëerd²⁷. Daarin is voor 700 miljoen euro vastleggingskredieten voorzien voor de onderbouw van de overkapping op Rechteroever en 22,5 miljoen euro vastleggings- en

²³ De standaardssystematiek voor kostenramingen (SSK) is een methodiek die rekening houdt met mogelijke wijzigingen en risico's, wat leidt tot substantieel hogere ramingen.

²⁴ Begrotingsartikel MBo-1MHH2RD-WT.

²⁵ Ter herinnering: Bij de beslissing over het Masterplan 2020 in 2010 was afgesproken dat het geraamde kostprijsverschil van ongeveer 350 miljoen euro (sluiting van de Antwerpse ring met twee tunnels versus de brugvariant) zou gecompenseerd worden door een aantal investeringen van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf. Die bijdragen werden vastgelegd in een aantal overeenkomsten, die n.a.v. het Valentijnsakkoord (2014) achterhaald bleken. Er werd in 2016 een nieuwe financieringsovereenkomst gesloten tussen het Vlaams Gewest, de stad, het Havenbedrijf en de BAM waarin de bijdragen geheroriënteerd werden: 100 miljoen euro voor flankerende maatregelen (70 miljoen euro bijdrage stad en 30 miljoen euro bijdrage haven) en 250 miljoen euro voor de leefbaarheidsprojecten..

²⁶ Het onderdeel Royerssluis van opdracht 3A is gegund voor 288 miljoen euro. Het Havenbedrijf draagt, naast de 142,8 miljoen euro, ook nog een responsabiliseringsbijdrage van 41,3 miljoen euro voor de meerkost van de gekozen variant voor de ombouw van de Royerssluis tot een performante binnenvaartsluis.

²⁷ Begrotingsartikel MBo-1MHH5RU-IS.

vereffeningskredieten voor de leefbaarheidsprojecten op Linkeroever. Het Rekenhof merkte in zijn begrotingsadvies bij de initiële uitgavenbegroting 2021 op dat de inschrijving van een nieuw beleidskrediet voor de leefbaarheidsprojecten in plaats van de integrale financiering ervan uit de verzamelde onbenutte kredieten, een nieuwe beleidswending is²⁸.

Op basis van de actuele ramingen en inzichten dreigt het taakstellend budget van 1,25 miljard euro niet te volstaan om de geselecteerde projecten te realiseren. Volgens de projectdefinitie voor het Ringpark West (Linkeroever) bedraagt de totale verwachte kostprijs 124,6 miljoen euro, wat hoger ligt dan de raming van 110,5 miljoen euro uit 2018. De projectdefinitie vermeldt dat de scope beperken om budgettaire redenen geen optie is. Wel wordt het engagement aangegaan in de ontwerpfase door *value engineering* ernaar te streven het project binnen de limieten van het afgesproken taakstellend budget te realiseren. Voor de bovenbouw van de vier ringparken, hanteren de ontwerpteams een richtbedrag van 285 miljoen euro, terwijl Lantis daarvoor maar 105 miljoen euro uit het overkappingsfonds kan aanwenden. Volgens Lantis omvat het samengevoegd taakstellend budget een bedrag van 50 miljoen euro voor een beperkte inrichting van de bovenbouw. De huidige hogere raming voor de bovenbouw door de ontwerpteams gaat verder dan de inschatting van de naakte bouwkost in 2017/2018 en houdt ook rekening met gewenste stedelijke ontwikkelingen buiten de projectzone Oosterweel. Ook de raming voor de Scheldeoeververbinding (DVW) toont een aanzienlijke kostenoverschrijding aan, nl. 144 miljoen euro. Die raming steunt op een technisch voorontwerp en moet nog verfijnd worden, rekening houdend met verdere onderzoeken en met de projectdefinitie. Voor de andere projecten is het ontwerpproces nog niet ver genoeg gevorderd en zijn de ramingen nog niet geactualiseerd. Dat zal in de komende maanden gebeuren. Voor het Ringpark Zuid vermeldt de projectfiche dat de ramingen van de twee leefbaarheidsprojecten slechts indicatief zijn.

Tabel 4: Raming kostprijs leefbaarheidsprojecten 2018 en 2021 (in miljoen euro)*

	Raming PSC 2018	Raming fiches voort- gangsrapportage
Leefbaarheids- en overkappings- projecten Rechteroever (RO)		
Ringpark Noordkasteel	14	49
Ringpark Groenendaal	438	93*
Ringpark Lobroek	168	90
Ringpark Schijn	185	53
Subtotaal bovenbouw RO		285
Onderbouw RO		700
Subtotaal RO onderbouw + bovenbouw	805	985
Leefbaarheidsproject Linkeroever	Ringpark West	110,5
		124,6
Leefbaarheids- en overkappings- projecten buiten projectgebied Oosterweel		
Ringpark Groene Vesten	78	78
Ringpark Zuid	175	175
Scheldeoeververbinding	71	221,4
Overkoepelend	10,5	10,5
Totaal leefbaarheidsprojecten	1.250	1.594,5

*In deze raming zit ook 18 miljoen voor het project stadsserre van de Stad Antwerpen

Het politiek stuurcomité van 8 februari 2021 besliste dat de budgettaire meerkost van de voorkeursvariant voor de Scheldebrug moet ondervangen worden binnen het budget van 1,25 miljard euro, voorzien voor de uitvoering van het geheel van de leefbaarheidsprojecten. Het is op dit ogenblik niet duidelijk hoe dat zal gebeuren en of dat impact heeft op de realisatie van andere leefbaarheidsprojecten. Het vormt alleszins een belangrijke uitdaging om dit binnen het afgesproken budget te realiseren.

3.3 Voortgang en kostprijs

Ringpark West is in uitvoering. De investeringskosten voor de onderbouw Rechteroever, die toegevoegd zijn aan de hoofdwerken Oosterweel, zullen mee vastgelegd worden met de hoofdwerken (zie 2.2 en 2.4). De bovenbouw Rechteroever en de andere leefbaarheidsprojecten zitten in de uitwerkingsfase. De uitgaven betreffen nog 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. Hoewel de studiekosten zijn inbegrepen in de ramingen en worden gefinancierd vanuit het overkappingsfonds, is niet duidelijk welke bedragen op die manier worden besteed en hoeveel er daardoor uiteindelijk overblijft voor de eigenlijke investeringswerken.

3.4 Risicobeheersing

Met het oog op de budgetbewaking bij de leefbaarheidsprojecten heeft het politiek stuurcomité van 8 februari 2021 de intendant gevraagd om te waken over de kostenefficiëntie, dit o.a. met toepassing van modellen zoals SSK. Er wordt ook in een striktere periodieke monitoring voorzien met aandacht voor efficiëntiewinsten in de uitvoering van de werken, zonder in te boeten op leefbaarheidselementen.

Zoals ook in 2.5 vermeld, kan de btw-ruling nog een gunstige invloed hebben op de geraamde kosten voor de leefbaarheidsprojecten.

HOOFDSTUK 4

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. De onderlinge afhankelijkheden van de deelprojecten van het Haventracé werden in kaart gebracht, alsook de afhankelijkheid van de realisatie van de Oosterweelverbinding.

- Cluster 1: uitbreiding capaciteit Tijsmanstunnel en gelieerde projecten, toegewezen aan BAM.
- Cluster 2: aanpassingen Beverentunnel²⁹ en aanpassingen R2-Zuid.
- Cluster 3: verbreding A12 naar 2 x 3, toegewezen aan AWW.
- Cluster 4: A102 + aansluiting op A12-E19-R1, toegewezen aan AWW.
- Cluster 5: optimalisatie E34-West en ontsluiting Waaslandhaven, toegewezen aan afdeling Maritieme Toegang (aMT).
- Cluster 6: afschaffen Waaslandhaven Zuid, toegewezen aan AWW.

4.1 Afspraken en fasering

De urgentste knelpunten zijn de Tijsmanstunnel en de aansluiting E34-West³⁰.

Voor de Tijsmanstunnel en de eraan verbonden projecten is het studietraject lopende en zou nog in het voorjaar 2021 beslist worden over de financiering, planning en uitvoering. Afdeling Maritieme Toegang bereidt het project E34-West voor in combinatie met het project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA). Het vereiste gewestelijk uitvoeringsplan (GRUP) zou in 2023 vastgesteld worden. Het oostelijk luik van het Haventracé wordt verder uitgewerkt via de procesaanpak complexe projecten. In december 2020 keurde de Vlaamse Regering de startbeslissing goed³¹ en besliste de realisatie van de autowegeninfrastructuur te linken aan een reeks andere doelstellingen (leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobustheid), zodat de potentiële negatieve impact op de omgeving proactief, geïntegreerd en gebiedsgericht kan worden aangepakt (Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan).

Alle projecten van het Haventracé zitten nog in de onderzoeksfase en van een concrete planning is nog geen sprake. Voor de E34-West zou ten vroegste in 2026 gestart worden³². De ambitie om een aantal onderdelen van het Haventracé tegelijkertijd met de hoofdwerken Oosterweel uit te voeren wordt moeilijk realiseerbaar³³.

²⁹ De aanpassingen Beverentunnel zouden niet langer als een afzonderlijk project beschouwd worden voor Lantis, maar ingepast worden in de opdracht van AWW als tunnelbeheerder.

³⁰ VR 2020 2905 MED.0164. 1 Procesaanpak van projecten in het kader van het Haventracé.

³¹ VR 2020 1112 DOC.1430 Startbeslissing Oostelijke Verbinding.

³² aMT vermeldt 2026 als vroegste startdatum ; de meerjarenplanning voorziet in de investeringsuitgaven voor de periode 2025-2027.

³³ In 2017 was voorzien dat de realisatie van de tweede Tijsmanstunnel tegelijkertijd met de werken Oosterweel zou gebeuren en de E34 aansluitend op de werken Linkeroever.

4.2 Begroting en taakstellend budget

De eerste indicatieve ramingen, volgens de SSK-systematiek, voor de verschillende onderdelen van het Haventracé uit 2017 gaven een globale kost van 1,12 miljard euro³⁴. Op dit ogenblik zijn de ramingen voor de E34-West en de tweede Tijsmanstunnel nog altijd indicatief, maar het is al duidelijk dat de kosten hoger zullen zijn dan in 2017 verwacht³⁵. Voor het oostelijk Haventracé zijn er geen ramingen. Op dit ogenblik kan alleen een inschatting worden gegeven van de kostprijs van de studies³⁶. De ramingen uit 2017 hielden geen rekening met de aanleg van de A102, noch met de werken E34/E313. Die projecten maakten deel uit van het Masterplan 2020 en maken beslist beleid uit. De laatst gekende ramingen daarvan bedroegen respectievelijk 801 miljoen euro en 120 miljoen euro. Ook van die ramingen mag aangenomen worden dat ze op dit ogenblik niet representatief zijn voor het betrokken complex project Oostelijke verbinding van het Haventracé.

Voor geen enkel onderdeel van het Haventracé is een taakstellend budget bepaald. Tot nog toe zijn alleen voorbereidingskosten gemaakt of op korte termijn verwacht. In het GIP 2021 is dat transparant opgenomen.

Tabel 5: Investeringskosten Haventracé

Projecten	Varianten/deelprojecten	Voorlopige ramingen
Tweede Tijsmanstunnel	Alternatief brug	490 à 590 miljoen euro
	Alternatief tunnel	850 à 1.118 miljoen euro
Oostelijke verbinding	Optimalisatie A12 + Nx	?
	Verbetering E313 tussen Ranst en Antwerpen-Oost	120 miljoen euro
	A102	801 miljoen euro
	Tramlijn gebundeld met E313	?
E34West	Basisinfrastructuur	128 miljoen euro
	Fietsinfrastructuur	10 miljoen euro

4.3 Voortgang en kostprijs

Voor het Haventracé zijn er tot nu toe enkel vastleggingen en vereffeningen voor studieopdrachten en onteigeningen (het GIP 2021 voorziet in 6,7 miljoen euro voor project E34-West). Studieopdrachten worden deels afgenomen van lopende raamcontracten.

4.4 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

³⁴ Het verslag van het PSC van 18 september 2017 vermeldde het volgende: *Gelet op het uitwerkingsniveau van deze fase zit een onzekerheid op deze raming. Er kan gesteld worden dat de investeringskost met 70% zekerheid zal liggen tussen 0,695 miljard euro en 1,620 miljard euro, met 1,117 miljard euro als meest waarschijnlijke waarde.*

³⁵ Voor de E34-West zijn de ramingen gebaseerd op het oude ontwerp, met indexatie tot op vandaag.

³⁶ De raming opmaak complex project zou 3 miljoen euro bedragen.

zijn impact hebben op de kostprijs. Momenteel is nog geen enkel deelproject ver genoeg gevorderd om daar al zicht op te hebben.

HOOFDSTUK 5

Modal shift

5.1 Afspraken en fasering

De modal shift vormt enerzijds een belangrijke pijler van het Toekomstverbond, maar is anderzijds ook een ambitie die in het regeerakkoord staat opgetekend voor heel Vlaanderen. De intentie van modal shift is een verdere afgevlakte groei van het gemotoriseerde verkeer. Het aandeel duurzame modi moet in Vlaanderen toenemen tot minstens 40% en zelfs tot 50% in de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent³⁷. In dat verband belooft het regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024 investeringen in duurzame vervoersmiddelen met de focus op het woon-werk- en het woon-schoolverkeer: *We versnellen de modal shift met een budgettaire 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*³⁸.

De realisatie van dit beleid wordt in de eerste plaats gecoördineerd door de vervoerregio's. In het kader van het Toekomstverbond concretiseert Vervoerregio Antwerpen de modalshiftintenties in het regionaal mobiliteitsplan Routeplan 2030.

Nadat de krijtlijnen werden bepaald voor de strategie (visienota 17/06/2018, plannota, tussentijds goedgekeurde ontwerpnota) werd in april 2020 al een ontwerpversie van het Routeplan 2030 gepubliceerd³⁹. Dat document is een ontwerpversie van het regionaal mobiliteitsplan 2030. Het betreft een basisdocument dat de gemeenschappelijke visie van de betrokken belanghebbenden tracht te omvatten, als vertrekbasis om bepaalde onderdelen van het plan verder te verfijnen.

De voortgangsrapportage van februari 2021 benoemt en becijfert al een eerste reeks hefboomprojecten, zoals park & rides, fietsinfrastructuur en openbaar vervoer. Voor de beoogde modal shift tegen 2030 zullen weliswaar, zoals de voortgangsrapportage ook vermeldt, nog verscheidene vervolgprijzen gepland en gerealiseerd worden. De projecten worden niet door de Vervoerregio Antwerpen zelf uitgevoerd, maar door de meest aangewezen actoren. Dat zijn tot nu toe voornamelijk Lantis en De Lijn.

5.2 Begroting en taakstellend budget

Er bestaat geen taakstellend budget op totaalniveau voor Routeplan 2030. Voor elk deelproject moet afzonderlijk financiering gezocht worden. De middelen voor de modalshiftinitiatieven worden ook niet apart afgebakend in de begroting. De projecten worden aangerekend op de begroting van de uitvoerende partners. Zo worden de park & rides, goed voor 109 miljoen euro, op de boekhouding van Lantis aangerekend. De projectbudgetten worden ook opgenomen in het GIP, eveneens verspreid over de uitvoerende entiteiten.

³⁷ Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024, p.249

³⁸ Regeerakkoord Vlaamse Regering 2019-2024, p.257

³⁹ https://routeplan2030.be/wp-content/uploads/2020/10/Vervoerregio-Antwerpen-Routeplan-2030_ontwerpversie-april-20.pdf

Verder is er ook het Vervoersplan 2021 van De Lijn, dat de intentie heeft budgetneutraal te zijn. Dat initiatief, te kaderen in de mobiliteitsvisie Basisbereikbaarheid, heeft als doel een snelle verbinding tussen de gemeentes en de stad Antwerpen te implementeren tegen 1 januari 2022 in de Vervoerregio Antwerpen. De Lijn zou dat doel voornamelijk via een reorganisatie van de bestaande capaciteit moeten verwezenlijken. De besluitvorming en voortgang van het project worden telkens besproken tijdens de Vervoerregioraad, waar het plan in samenspraak met de gemeentes tot ontwikkeling komt.

De voortgangsrapportage geeft al aan dat er ook exploitatiebudgetten nodig zullen zijn, zoals ook in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 opgetekend staat. Het gaat dan over de exploitatiekosten voor goederenvervoer, deelfietsen, een shuttle, Afspraken over de financiering van de exploitatiekosten zijn nog grotendeels in opmaak.

5.3 Voortgang en kostprijs

Het is positief dat de voortgangsrapportage weergeeft waaraan de voor flankerende maatregelen gebudgetteerde 100 miljoen euro van de Stad Antwerpen en het Havenbedrijf besteed zijn.

De voortgangsrapportage benoemt en becijfert voor de eerste keer een aantal belangrijke hefboomprojecten, waarvoor op korte termijn afspraken zijn gemaakt. De belangrijkste investeringsposten zijn de park & rides, fietsinfrastructuur en openbaar vervoer. Het gaat hier om vastgelegde en geplande projecten die binnen het budget van MOW vallen. Bovenop de bedragen vermeld in de voortgangsrapportage blijkt uit het politiek stuurcomité van 8 februari 2021 ook dat er op het GIP 2022-2024 nog middelen voor metro- en sneltraminfrastructuur en voor fietsinfrastructuur ingepland staan (53,0 miljoen euro)⁴⁰.

Tabel 6: Hefboomprojecten modal shift(in miljoen euro)

		Voortgangs- rapportage	Meerjaren- raming Lantis	Politiek stuurco- mité 8/2/21	GIP 2021	Financiering
Budgetten toegewezen aan specifieke projecten						
Lantis	P&R	109,0	97,5		10,0	TLH, Beheersvergoeding
Lantis (en De Vlaamse Waterweg)	Fietsinfrastructuur	16,5	10,0		9,1	Aparte dotatie Turnhoutsebaan, (4,7), beheersvergoeding
De Lijn	Tram, stelplaatsen	70,0			70,0	Investeringsstoelage De Lijn
De Lijn	Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS)	3,2				Investeringsstoelage De Lijn
De Vlaamse Waterweg	Bundeling van goederenstromen	11,1		8,1		GIP, Europese subsidies, Haven
Budgetten toe te wijzen aan specifieke projecten						
Lantis	Fietsinfrastructuur	12,0			12,0	Relancemiddelen
DMOW Havencommissaris	Hinterlandconnectiviteit	9,4				MB0-1MIH2SA-WT – HAVEN- EN WATERBELEID
Vervoerregio Antwerpen	Vervoer op Maat	3,9				MB0-1MEH2EA-WT – BASISBEREIKBAARHEID

⁴⁰ Politiek stuurcomité van 8 februari 2021.

		Voortgangs- rapportage	Meerjaren- raming Lantis	Politiek stuurco- mité 8/2/21	GIP 2021	Financiering
Gepland GIP 2022	Bundeling van goe- derenstromen	11,7				
Gepland GIP 2022-2024	Metro- en sneltram- infrastructuur	(22,0) ⁴¹		22,0		
Gepland GIP 2022-2024	Fietsinfrastructuur	(31,0) ⁶		31,0		
Subtotaal		299,8		297,8		
Besteed, alternatief gefinancierd						
Stad Ant- werpen en Havenbedrijf	Flankerende maatre- gelen	100,0				Stad Antwerpen en Havenbedrijf

Afgezien van de vastgelegde en geplande projecten binnen het beleidsdomein MOW zijn er ook ambities om alternatieve financiering te zoeken voor traminfrastructuur (55,7 miljoen euro). Tot slot zijn er nog verscheidene vervolginiciatieven (metro/tram, buslijnen, park & rides, deelfietsen, Slim naar Antwerpen, impulsprogramma goederenvervoer) waarvoor de Vervoerregio Antwerpen graag financiering zou vinden (19,8 miljoen euro)⁴².

Uit de voortgangsrapportage blijkt niet hoeveel de exploitatiekosten zullen bedragen. De bepaling van de exploitatienoden enerzijds en afspraken om die noden te vervullen anderzijds, zijn namelijk nog in ontwikkeling. Het gaat dan over de exploitatiekosten voor goederenvervoer, deelfietsen, een shuttle, etc. Op korte termijn vraagt het politiek stuurcomité aan Lantis om de financiering van een e-bike-project op te nemen via de financiering vanwege de Liefkenshoektunnel, goed voor 3,0 miljoen euro recurrent.

De voorlopige raming van Vervoerregio Antwerpen op het politiek stuurcomité van 8 februari 2021 bedraagt 50,5 miljoen euro aan exploitatiekosten voor de periode 2021-2024, waarvan 22,0 miljoen euro al is afgesproken binnen het beleidsdomein MOW, 2,0 miljoen euro mogelijk alternatief wordt gefinancierd en 26,5 miljoen euro nog moet worden gefinancierd.

Tabel 7: Nog niet gebudgetteerde modal shift (in miljoen euro)

		Politiek stuurcomité 8/2/21	Financiering
Te financieren – investeringen			
Traminfrastructuur		55,7	Alternatieve financiering
Metro/tram, buslijnen, P&R, deelfietsen, Slim naar Antwerpen, impulsprogramma goederenvervoer		191,8	Te financieren
Exploitatiekosten geraamd voor 2021-2024			
Goederenvervoer, deeldiensten, shuttle		22,0	Financiering binnen MOW
		2,0	Alternatieve financiering
		26,5	Te financieren

Een deel van de minderhindermaatregelen van Lantis staat in de voortgangsrapportage, maar de lijst is niet volledig. De kosten voor minderhindermaatregelen tellen als investeringen in de modal shift.

⁴¹ De bedragen gepland voor het GIP 2022-2024 ontbreken in de voortgangsrapportage, maar zijn nodig om aan te tonen dat het totaal zoals vermeld in het politiek stuurcomité, overeenkomt met de bedragen vermeld in de voortgangsrapportage.

⁴² Politiek stuurcomité van 8 februari 2021.

Tabel 8: Minderhindermaatregelen van Lantis (in miljoen euro)

	Voortgangs- rapportage	Meerjaren- raming Lantis	GIP 2021	Financiering
Minderhindermaatregelen Lantis – vermeld in hoofdstuk modal shift				
P&R	(109,0)	97,5	10,0	TLH, beheersvergoeding
Fietsinfrastructuur	(16,5)	10,0	9,1	Aparte dotatie Turnhoutsebaan, (4,7), beheersvergoeding
Fietsinfrastructuur	(12,0)	(12,0)	12,0	Relancemiddelen
<i>Subtotaal</i>	<i>(137,5)</i>	<i>(119,5)</i>	<i>31,1</i>	
Extra minderhindermaatregelen Lantis – niet vermeld in hoofdstuk modal shift				
Verkeersveiligheid		35,0		Investerings­toelage Verkeersveiligheid
Minder Hinder Waasland		3,8		Investerings­toelage MH Waasland
Relanceplannen (minus fietsinfrastructuur)		10,7		Relancemiddelen
Projectkosten Vervoerregio Antwerpen		5,0		Investerings­toelage Toekomstverbond
Projectkosten Toekomstverbond - Studies Lantis		6,8		Investerings­toelage Toekomstverbond
Projectkosten Toekomstverbond - Minder Hinder		29,0		Investerings­toelage Toekomstverbond
<i>Subtotaal</i>		<i>90,3</i>		

5.4 Risicobeheersing

De voortgangsrapportage merkt terecht op dat een rechtstreeks oorzakelijk verband tussen de inspanningen en het resultaat van de modal shift niet bewezen kan worden. Daarom is het positief dat beide aspecten belicht worden in de rapportage.

De doelstelling van de 50/50 modal split wordt gemonitord op basis van verkeersmodellen en enquêtes. Met de gegevens in de voortgangsrapportage kan echter niet worden opgevolgd of er al een verschuiving is in de modal split ten opzichte van referentieperiode 2017. Het Rekenhof vindt het dan ook positief dat de Vlaamse overheid de ambitie heeft om een monitoringnota te ontwikkelen die het mogelijk maakt om periodiek de vooruitgang toe te lichten in een indicatorenrapport.

Wegens de afwezigheid van een taakstellend budget bestaat het belangrijkste financiële risico erin dat er voor de vervolprojecten geen financiering wordt gevonden. Dat risico wordt opgevolgd door Vervoerregio Antwerpen, zoals de monitoring in het politiek stuurcomité bewijst.

HOOFDSTUK 6

Globale budgettaire context

6.1 Vlaamse beleidsruimte

De coronacrisis heeft niet alleen zware gevolgen voor de begrotingen 2020 en 2021. Uit de meerjarenraming 2020-2025 blijkt dat de coronacrisis en de maatregelen die de Vlaamse Regering in het verlengde daarvan heeft genomen, ook wegen op de begrotingen van de daaropvolgende jaren. Terwijl de eerste meerjarenraming van deze Vlaamse Regering (2019-2024) nog uitging van een terugkeer naar een budgettair evenwicht vanaf begrotingsjaar 2021, toont de nieuwe meerjarenraming 2020-2025 dat het overheidstekort na het wegvallen van de tijdelijke COVID-19-maatregelen ook in de periode 2023-2025 nog altijd oploopt tot meer dan 2 miljard euro. De SERV actualiseerde in zijn evaluatierapport van januari 2021 de raming van het overheidstekort van de Vlaamse overheid in 2024 en kwam op bedragen tussen de 2,9 miljard en 3,8 miljard euro⁴³.

De jaarlijkse groei van de geconsolideerde schuld is nog sterker: naast het negatieve voorde-ringensaldo moeten ook de verrichtingen buiten ESR worden gefinancierd, zoals de sociale woningbouw en het relanceplan Vlaanderen Veerkracht. Op basis van de meerjarenraming neemt de geconsolideerde schuld tegen eind 2025 toe tot 55,2 miljard euro of 108,2% van de ESR-ontvangsten. Het Rekenhof heeft in zijn begrotingsverslag 2021 daarom zijn bezorgdheid geuit over de houdbaarheid van dit begrotingstraject.

De begrotingen 2020 en 2021 geven terecht prioriteit aan de beheersing van de coronacrisis en de opstart van het relanceplan Vlaamse Veerkracht. Europa maakt het via de algemene ontsnappingsclausule mogelijk om tijdelijk af te wijken van de middellangetermijndoelstelling voor de begroting, mits de houdbaarheid van de begroting op middellange termijn daardoor niet in gevaar komt. De aangekondigde invoering van een uitgavennorm op Vlaams niveau is een eerste stap in de richting van een budgettair evenwicht. Ook de Vlaamse Brede Heroverweging en de spending reviews zullen de begroting inhoudelijk versterken. Een genormeerd begrotingstraject zal moeten worden uitgetekend.

De SERV vraagt dat de Vlaamse Regering duidelijk aangeeft welke engagementen zij tijdens deze legislatuur in het kader van het Oosterweeldossier eventueel zou aangaan. De essentiële vraag voor de SERV is of tijdens deze legislatuur een beslissing over de overkapping van de Antwerpse Ring wordt genomen en tot welke financiële engagementen voor de Vlaamse begroting dat zou leiden. Het is een evidentie dat in dat geval het hele financieringstraject, inclusief het achterliggende terugverdienmodel, opnieuw gedocumenteerd wordt. Het feit dat het Oosterweeldossier buiten de begrotingsdoelstelling van de Vlaamse Regering zal blijven, doet niets af aan de noodzaak om die engagementen te verduidelijken.

6.2 Financiering Toekomstverbond

Tegen de achtergrond van die Vlaamse begrotingscontext wil het Rekenhof de financiering van het Toekomstverbond plaatsen. Op basis van de in vorige hoofdstukken toegelichte

⁴³ SERV – Evaluatierapport over de Vlaamse begroting 2021, 27 januari 2021.

kostenramingen voor de diverse onderdelen van het Toekomstverbond en rekening houdend met alle noodzakelijke nuanceringen toont de volgende tabel de budgettaire uitdaging die voorligt op het vlak van investeringsuitgaven.

Tabel 9: Financiering Toekomstverbond (in miljoen euro)

Onderdeel	Geraamd bedrag	Beoogde financiering	Toegezegd bedrag
Reeds gedane kosten Masterplan 2020 voorbereidende werken en grondverwervingen	486,4	Tolfinanciering	
Hoofdwerken Oosterweel (incl. beperkte voorbereidende werken, excl. 700 miljoen euro onderbouw leefbaarheidsprojecten)	3466,0	Tolfinanciering	3600,0 lening van de Vlaamse overheid tijdens de bouwfase
Projectrisico's Oosterweel	600,0	Tolfinanciering/kapitaal	1.172,2 kapitaal
Projectmanagement Lantis	577,0	Tolfinanciering	
Risico's categorie 4 (PFOS, ...) Oosterweel	235,0	Algemene uitgavenbegroting en VFLD	49,9
Leefbaarheidsprojecten (onderbouw en bouwenbouw) eerste fase	1250,0 à 1594,5	Overkappingsfonds en bijdrage stad	197,0 250,0
Haventracé	1550,0 à 2177,0	Algemene uitgavenbegroting	128,0
Modal shift Vlaamse overheid	297,9	Algemene uitgavenbegroting	297,9
Minderhindermaatregelen Lantis	90,3	Algemene uitgavenbegroting	?
Te financieren investeringen modal shift	191,8 55,7	Algemene uitgavenbegroting Alternatieve financiering	? ?

Naast het Oosterweelproject dat hoofdzakelijk zal worden gefinancierd via een lening van de Vlaamse overheid en de Europese Investeringsbank en vervolgens via toekomstige toelagen, zullen de leefbaarheidsprojecten, het Haventracé en de modal shift (naast een beperkte bijdrage van stad en haven) vooral via de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse overheid moeten worden gefinancierd. Daarvoor zal 3,5 à 4 miljard euro nodig zijn. De mate van inpasbaarheid in de meerjarenraming van de Vlaamse overheid zal onder meer afhangen de kostprijs van de projecten, hun uitvoeringstermijn, de mate waarin middelen uit de Vlaamse en Europese relanceplannen worden aangetrokken, alsook de manier waarop besparingen in de Vlaamse begroting worden aangepakt.

Met het Toekomstverbond heeft de Vlaamse overheid hoge verwachtingen gecreëerd op het vlak van mobiliteit en leefbaarheid. Een verzekerde financiering was op dat ogenblik niet rond en ook vier jaar later lijkt dat nog steeds problematisch te zijn. De werkbank Financiering, die de minister bij de voortgangsrapportage van oktober 2020 aankondigde, is gestart met de opmaak van een plan van aanpak. Het uitgangspunt daarbij is dat het oorspronkelijk infrastructuurproject gericht op mobiliteit uitgebreid wordt naar een geïntegreerd en participatief stadsproject. De doelstelling is gedetailleerd inzicht krijgen in de maatschappelijke kosten van de geselecteerde projecten én een globaal inzicht in de baten van het totale project. Dat rapport wordt tegen eind 2022 verwacht, wat impliceert dat op korte termijn nog geen nieuwe inzichten over (bijkomende) financieringsbronnen kunnen worden verwacht en de vele vragen over de financierbaarheid voorlopig niet kunnen worden beantwoord.

In het GIP 2021, dat de enige formele referentie inzake investeringen van het beleidsdomein MOW belooft te zijn, is al een deel van de relancemiddelen geïntegreerd. Het GIP biedt echter nog geen volledige transparantie. Bovendien is het GIP, zoals het in november 2020 bezorgd werd aan het Vlaams Parlement, beperkt tot 2021 en geeft het geen inzicht in de

investeringsbehoeften op langere termijn, wat voor de langlopende verbintenissen in het kader van het Toekomstverbond noodzakelijk is.

HOOFDSTUK 7

Conclusies en aanbevelingen

7.1 Oordeel informatiekwiteit voortgangsrapportage

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

Het Rekenhof vraagt om de volgende voortgangsrapportages ook een overzicht te geven van de werkelijke uitgaven en de aangegane verbintenissen.

7.2 Aandachtspunten inzake financiering

De al gekende investeringskost van het Toekomstverbond is aanzienlijk. De evolutie van een louter infrastructuurproject naar een geïntegreerd project, waarbij naast mobiliteit evenzeer leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit centraal staan, stuwt het kostenplaatje omhoog. Die vaststelling geldt voor de vier clusters van het Toekomstverbond:

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

Het Rekenhof *beveelt aan* dat niet alleen voor Oosterweel, maar ook voor de andere hoofd delen van het Toekomstverbond een taakstellend budget wordt afgesproken met een enveloppe per jaar die past in een genormeerd langetermijnbegrotingstraject van de Vlaamse Gemeenschap. Gelet op de moeilijke budgettaire situatie van de Vlaamse Gemeenschap na het einde van de COVID 19-crisis betekent dit dat er gekozen moet worden welke investeringen voorrang krijgen in de komende tien jaar. Daarbij moeten de grenzen van de taakstellende budgetten worden gerespecteerd. Het ambitieniveau voor de periode 2021-2030 moet ook worden afgestemd op de beschikbare middelen. De Vlaamse Regering moet alle maatregelen nemen om het investeringsproject binnen de afgesproken budgettaire kaders te houden.

Het Rekenhof *beveelt aan* dat al het voorbereidend werk van grote investeringen pas mag starten als het betrokken project past in een vastgesteld taakstellend budget. Het GIP kan dan ook het best op korte termijn worden uitgebreid tot een geïntegreerd en oriënterend investeringsprogramma voor 5 jaar voor het hele beleidsdomein MOW, zoals het bij de opstart ook was bedoeld.

Het Rekenhof *beveelt tenslotte aan* dat het departement MOW moet zorgen voor een transparante opvolging van de aangewende middelen van het overkappingsfonds, zodat permanent duidelijk is hoe de leefbaarheidsprojecten worden gefinancierd.



ADRES

Rekenhof
Regentschapsstraat 2
B-1000 Brussel

TEL.

+32 2 551 81 11

FAX

+32 2 551 86 22

www.rekenhof.be