



Rekenhof



Toekomstverbond

Controleverslag bij de zesde financiële voortgangsrapportage



Verslag van het Rekenhof aan het Vlaams Parlement
Brussel, maart 2026



Rekenhof

Toekomstverbond

Controleverslag bij de zesde financiële voortgangsrapportage



Verslag goedgekeurd in de Nederlandse kamer van het Rekenhof op 24 maart 2026
Vlaams Parlement, 66 (2024-2025) – Nr. 5

Hoofdstuk 1**Inleiding 4**

- 1.1 Situering Toekomstverbond 4
- 1.2 Voortgangsrapportages 4
- 1.3 Controleaanpak Rekenhof 4

Hoofdstuk 2**Globale budgettaire context 6**

- 2.1 Europees begrotingskader 6
- 2.2 Vlaamse beleidsruimte op middellange termijn 6
- 2.3 Kostprijs en financiering van het Toekomstverbond 9

Hoofdstuk 3**Oosterweelverbinding 11**

- 3.1 Reikwijdte van het Oosterweelproject 11
- 3.2 Kostprijssevolutie en prijsonderhandelingen 11
- 3.3 Planning en voortgang 13
- 3.4 Risicobeheersing 14

Hoofdstuk 4**Financieel model Oosterweelverbinding 15**

- 4.1 Bouwkosten en operationele kosten 16
- 4.2 Financiering en liquiditeitspositie 17
- 4.3 Verkeersvolumes en toltarieven 24
- 4.4 Deelconclusies 27

Hoofdstuk 5**Leefbaarheidsprojecten 28**

- 5.1 Afspraken en fasering 28
- 5.2 Budget en financiering 29
- 5.3 Overkapping zuidelijke Ring 32
- 5.4 Risicobeheersing 32

Hoofdstuk 6**Haventracé 34**

- 6.1 Afspraken en fasering 34
- 6.2 Budget en financiering 35
- 6.3 Voortgang en kostprijs 36
- 6.4 Risicobeheersing 36

Hoofdstuk 7

Modal shift	37
--------------------	-----------

7.1	Afspraken en governance	37
7.2	Voortgang en kostprijs	38
7.3	Budget en financiering	39
7.4	Deelconclusies	41

Hoofdstuk 8

Oordeel informatiekwaliteit	43
------------------------------------	-----------

Hoofdstuk 9

Algemene conclusies	44
----------------------------	-----------

9.1	Aandachtspunten inzake voortgang en projectmanagement	44
9.2	Aandachtspunten inzake financiering	44

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) staat in voor de financiering, de realisatie, het beheer en de exploitatie van de verkeersinfrastructuur in de Antwerpse regio. In 2010 opteerde de Vlaamse Regering voor een volledige tunnelvariant voor de Oosterweelverbinding en een uitbreiding tot het Masterplan 2020¹.

In 2017 sloten de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en de burgerbewegingen een Toekomstverbond voor een bereikbare en leefbare Antwerpse regio². Dat Toekomstverbond her-tekende de aanpak, reikwijdte en organisatie van de mobiliteitsprioriteiten in de Antwerpse regio.

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 informatiekwaliteit van de voortgangsrapportages van de Vlaamse overheid te beoordelen³. De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken vroeg in 2024 opnieuw de medewerking van het Rekenhof bij de financiële voortgangsrapportages over het Toekomstverbond, naar analogie met de vorige zittingsperiode⁴.

De voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering en de bijbehorende projectfiches moeten de voortgang weergeven ten opzichte van de vorige rapportages⁵, waarbij het Toekomstverbond van maart 2017 nog steeds het referentiepunt is.

1.3 Controleaanpak Rekenhof

Het Rekenhof beoordeelt de informatiekwaliteit van de voortgangsrapportage, in de vorm van een reviewopdracht, en geeft daarbij zo nodig aanvullende duiding bij de programma- en project-beheersing en de budgettaire impact van het Toekomstverbond in een meerjarenperspectief. Het Rekenhof wil erover waken dat de informatie uit de voortgangsrapportage actueel, onderbouwd,

¹ VR 2010 20.09 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.

² *Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid. Een ring rond de stad en een ring voor de stad*. 15 maart 2017.

³ www.vlaamsparlement.be/nl/parlementair-werk/dossiers/dossiers/oosterweelverbinding-toekomstverbond.

⁴ Brief van de voorzitter van het Vlaams Parlement aan de eerste voorzitter van het Rekenhof van 20 november 2024 over de voortzetting van de financiële voortgangsrapportages over het Toekomstverbond.

⁵ Verslag over de uitvoering van het Toekomstverbond voor bereikbaarheid en leefbaarheid, Vlaams Parlement 66 (2019-2020) nr.20 (voortgangsrapportage Vlaamse overheid) en nr.21 (verslag Rekenhof).

helder en bevattelijk is en inhoudelijk aansluit bij het nieuwe geïntegreerde investeringsprogramma (GIP 2025-2027) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de meerjarenraming van de Vlaamse overheid en de informatie in de beleids- en begrotingstoelichting.

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. Bij zijn beoordeling heeft het Rekenhof rekening gehouden met de informatie en beslissingen die op 16 maart 2026 beschikbaar waren.

De controlebevindingen van het Rekenhof werden voorafgaand aan de bespreking in de parlementscommissie voorgelegd voor tegenspraak aan de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid. 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.

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 binnen de limieten van het Europees begrotingskader.

2.1 Europees begrotingskader

Op 29 april 2024 keurden het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie het nieuwe Europees begrotingskader goed. Als de overheidsschuld hoger is dan 60 % van het bruto binnenlands product (bbp) of als er sprake is van een overheidstekort van meer dan 3 % van het bbp, legt de Europese Commissie de betrokken lidstaat een referentietraject voor met een netto-uitgavenpad dat een aanpassingsperiode van vier jaar bestrijkt. Dit referentietraject kan worden verlengd met maximaal drie jaar door hervormings- en investeringstoezeggingen die de overheidsfinanciën structureel verbeteren en ingaan op de landspecifieke aanbevelingen van de Commissie.

In 2025 zijn in België zowel het begrotingstekort als de overheidsschuld nog verder opgelopen. Het Belgische deficit bedraagt 5,3 % van het bbp. Volgens de NBB heeft alleen Frankrijk binnen het eurogebied een nog groter begrotingstekort. Onze overheidsschuld is gestegen tot 107 % van het bbp, terwijl die in de meeste hoge-schuldlanden is afgebouwd.

Omdat het overheidstekort en de overheidsschuld in 2025 veel hoger waren dan opgelegd door Europa, heeft de Europese Commissie België een strikt uitgaventraject opgelegd van zeven jaar dat de groei van de netto-uitgaven heeft begrensd tot 3,6 % in 2025 en geleidelijk doet dalen tot 2,1 % vanaf 2028.

Dit dwingend uitgavenkader beperkt tot minstens 2031 de mogelijkheden voor een expansief investeringsbeleid inzake infrastructuurwerken. De aangekondigde besparingen bij alle deeloverheden van België zijn volgens het laatste jaarverslag van de NBB zelfs onvoldoende om het overheidstekort tot een houdbaar peil terug te brengen. De komende jaren moeten alle overheden van het land nog bijkomende begrotingsinspanningen doen om de houdbaarheid van de openbare financiën te kunnen garanderen.

De totale overheidsuitgaven in België komen nu in de buurt van 55 % van het bbp en liggen meer dan 2 procentpunt hoger dan vóór de COVID-19-pandemie en 5 procentpunt boven het EU-gemiddelde.

Negen jaar na het afsluiten van het Toekomstverbond in 2017 blijven de budgettaire perspectieven weinig rooskleurig.

2.2 Vlaamse beleidsruimte op middellange termijn

In de meerjarenraming 2025-2030 evolueert het vorderingensaldo van een geraamd tekort van 4,5 miljard euro in 2025 naar een tekort van 2,9 miljard euro in de begroting 2030. Zelfs zonder

rekening te houden met de Oosterweelinvesteringen slaagt de Vlaamse Regering er niet in om in 2027 een begrotingsevenwicht te bereiken. De Vlaamse minister van begroting kondigde bijkomende begrotingsinspanningen aan voor de begrotingsopmaak 2027⁶.

Elk begrotingsjaar met een vorderingentekort draagt direct bij tot een schuldtoename van de Vlaamse overheid. Behalve met het vorderingentekort moet echter ook rekening worden gehouden met de participaties, kredietverleningen en schuldverrichtingen (ESR 8 en ESR 9) om een volledig zicht te krijgen op de evolutie van de geconsolideerde schuld. De geconsolideerde bruto-schuld van de Vlaamse deelstaatoverheid stijgt van 41,7 miljard euro in 2024 tot 74,6 miljard euro in 2030, een aangroei met bijna 80 % in zes jaar. In het begrotingsjaar 2025 bedroeg de aangroei 23 % door, onder meer, de instap in Brussels Airport, maar ook in de jaren nadien zal de schuld op jaarbasis met meer dan 10 % aangroeien.

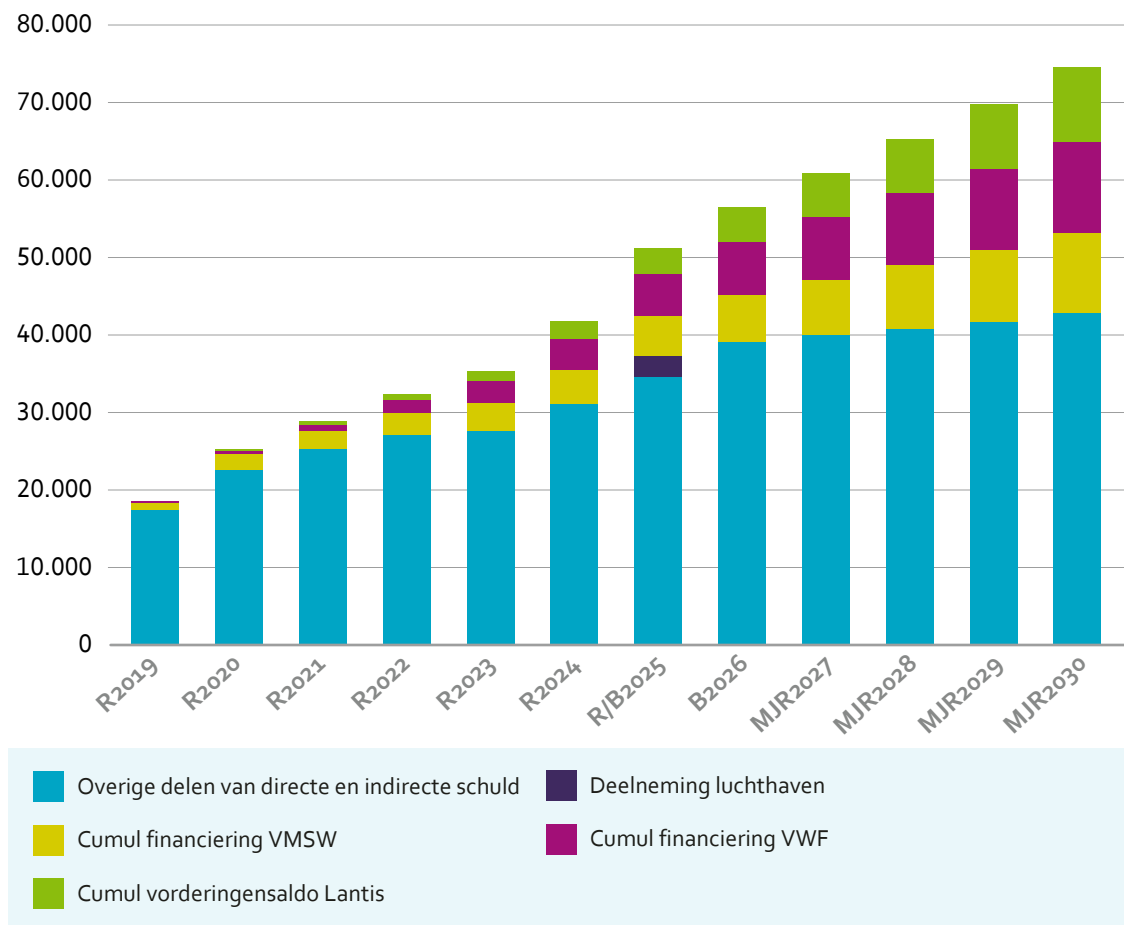
Sinds 2016 zijn de volgende criteria voor een Vlaamse schuldnorm uitgewerkt om de schuldevolutie onder controle te houden:

- het behoud van een gunstige (krediet)rating,
- het behoud van een positieve netto-actiefpositie,
- een ratio schuld-ontvangsten van niet meer dan 65 %.

De Vlaamse rating daalde in 2025 naar *AA-met stabiele outlook*, één trap hoger dan de federale rating. De netto-actiefpositie daalde in 2024 naar -13,2 miljard euro en de schuld groeide aan tot 91,9 % van de ontvangsten.

Figuur 1 toont het bedrag en de samenstelling van de geconsolideerde brutoschuld van de Vlaamse deelstaatoverheid in de meerjarenraming.

⁶ Verslag d.d. 9 december 2025 namens de Commissie voor Financiën en Begroting over het ontwerp van decreet houdende de uitgavenbegroting van de Vlaamse Gemeenschap voor het begrotingsjaar 2026, Verslag 15 (2025-2026), nr.9.

Figuur 1 – Evolutie samenstellende elementen geconsolideerde schuld (in miljoen euro)

Bron: Rekenhof

Het begrotingstekort (zonder de Oosterweelinvesteringen) is maar één element van de geconsolideerde brutoschuld. Ook de bouwkosten van Oosterweel, de investeringen in sociale huisvesting en de financiering van strategische investeringen doen de schuld toenemen. Een streven naar een begrotingsevenwicht alleen zal dan ook niet volstaan om de schuldgroei te stoppen.

De toename van de geconsolideerde brutoschuld doet de rente-uitgaven stijgen. Het aandeel van de rente-uitgaven ten opzichte van de totale ontvangsten zal dan ook stelselmatig toenemen van 1,8 % in de aangepaste begroting 2025 tot 3,3 % in de raming 2030. De rentelasten leggen daardoor een steeds groter beslag op de middelen, wat de ruimte voor meer beleidsmatige begrotingsuitgaven doet dalen.

Ook na 2029 zullen de door de federale regering aangekondigde belastingverlagingen in de personenbelasting en de bijdrage van de gewesten in de financiering van het nieuw Europees meerjarenbegroting een negatieve impact hebben op de vrije budgettaire ruimte voor nieuwe initiatieven.

Bij de derde financiële voortgangsrapportage over de uitvoering van het Toekomstverbond wees het Rekenhof er al op dat het niet gemakkelijk zal worden 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 discretionaire ontvangstverhogende maatregelen en de vrijmaking van middelen door besparingen in de Vlaamse uitgavenbegroting.

2.3 Kostprijs en financiering van het Toekomstverbond

Tegen de achtergrond van die Vlaamse begrotingscontext evalueerde het Rekenhof de financiering van het Toekomstverbond. 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 nuancerings, toont tabel 1 indicatief de budgettaire uitdaging die voorligt op het vlak van investeringsuitgaven. Het Rekenhof merkt op dat de geraamde investeringsuitgaven niet allemaal steunen op eenzelfde detailniveau van voorbereiding of ontwerp en dat de prijspeilen niet volledig uniform zijn. Bovendien zal de uitvoering zich spreiden over meer regeerperiodes.

Tabel 1 – Totale geraamde investeringsuitgaven voor het Toekomstverbond en hun financiering
(in miljoen euro)

Onderdeel	Totale geraamde investeringsuitgaven	Beoogde financiering	Beschikbare financiering
Hoofdwerven Oosterweel (incl. onderbouw leefbaarheidsprojecten Rechteroever)	7.917	Tolfinanciering	5.500 obligatielening 1.200 achtergestelde lening 1.172 eigen vermogen
Overmachtrisico's en PFAS-gerelateerde kosten	2.258	Tolfinanciering en bijdrage van relanceplan en derden	1.650 achtergestelde lening 300 tolfinanciering 99 bijdragen
Leefbaarheidsprojecten eerste fase (excl. onderbouw) en tweede fase	1.696	Overkappingsruiter Bijdrage stad Antwerpen en Havenbedrijf	499,3 250
Haventracé (ruwe ramingen naargelang varianten uit verkenningsfase)	Indicatief tussen 4.100 en 15.900	Algemene uitgavenbegroting	?
Modal shift vervoerregio Antwerpen (niet exhaustief)	?	Algemene uitgavenbegroting	GIP

Bron: Rekenhof, op basis van de meerjarenramingen Lantis, departement MOW, AWV, DVW

De Vlaamse overheid zal het Oosterweelproject grotendeels financieren met klassieke langetermijnleningen. Zij zal daarvoor deels kunnen rekenen op een lening van de Europese Investeringsbank. Die leningen moet Lantis met toekomstige toelinkkomsten terugbetalen. Voor de PFAS-sanering en andere overmachtrisico's heeft de Vlaamse Regering eind 2025 een bijkomende achtergestelde lening van 1,65 miljard euro toegekend (zie 4.2).

De leefbaarheidsprojecten, het haventracé en de modal shift zullen (behalve met beperkte bijdragen van de stad Antwerpen, het Havenbedrijf en de lokale besturen van de vervoerregio Antwerpen) vooral uit de algemene uitgavenbegroting van de Vlaamse overheid moeten worden gefinancierd. Vooral voor de haventracé-investeringen zijn er nog tal van onzekerheden en is het

nog altijd onduidelijk of het budget van de Vlaamse overheid toereikend zal zijn. Wat de modal shift betreft, is het onduidelijk welke projecten nog onder deze noemer zullen vallen.

De mate van inpasbaarheid van de investeringen in de meerjarenraming van de Vlaamse overheid zal onder meer afhangen van de definitieve kostprijs van de projecten, hun uitvoeringstermijn en de manier waarop de Vlaamse begroting nieuwe inkomsten en besparingen zal inhouden. De volgende hoofdstukken duiden de onzekerheden, uitdagingen en beheersing van elke investeringscluster nader. Het geheel van het Toekomstverbond gecoördineerd realiseren, financieren en beheersen zal een enorme uitdaging vormen voor de huidige en de volgende Vlaamse regeringen.

Het GIP 2025-2027 bevat investeringsbudgetten voor projecten van Lantis binnen het Toekomstverbond. Het bleek echter niet mogelijk die aan te sluiten met het interne meerjarenoverzicht van Lantis.

Op 7 november 2024 stelde de Vlaamse minister van Mobiliteit in de parlementscommissie een actualisering van de financieringsoefening in de schoot van het politiek stuurcomité in het vooruitzicht tegen februari 2025. Het politiek stuurcomité heeft de krachtlijnen voor de verdere financiering van het Oosterweelproject 1 december 2025 verder besproken (zie [4.2](#)).

Hoofdstuk 3

Oosterweelverbinding

3.1 Reikwijdte van het Oosterweelproject

Het project Oosterweelverbinding omvat de heraanleg van de verkeersknopen Antwerpen-West en de E34 richting Knokke op Linkeroever (deel 1), een nieuwe Scheldetunnel (deel 2), een nieuw Oosterweelknooppunt aan het Noordkasteel (deel 3A), twee kanaaltunnels op Rechteroever richting E19 en richting R1, alsook de aansluiting op de verkeersknoop Antwerpen-Oost met de E313 (deel 3B). Daarbij horen onder meer ook de verkeers- en tunneltechnische installaties (VTTI) voor dat traject en de aanleg van het bouwdok voor de tunnelelementen in Zeebrugge. Dat geheel⁷ vormt de hoofdwerven van het project⁸ en wordt aangevuld met milderende maatregelen in het projectgebied die zijn opgelegd in de omgevingsvergunning. Aangezien Lantis de werken in grote blokken heeft aanbesteed via een *engineer-and-construct*-formule, lag ook een deel van het technische ontwerp bij de opdrachtnemers.

De onderbouw van de leefbaarheidsprojecten en van de beoogde overkappingen in het projectgebied zijn technisch onlosmakelijk verbonden met de hoofdwerven. Er zijn ook tal van bijkomende werken aan het project verbonden, zoals sanering, grondverzet en onteigeningen.

De voortgangsrapportage licht de hoofdwerven van het Oosterweelproject goed toe. Zij somt de mijlpalen die in 2025 zijn gerealiseerd, concreet op en gaat ook in op het beheersen van de geluidshinder, communicatie, tewerkstelling, klimaatbeheersing, veiligheid en innovatie op de werf.

3.2 Kostprijs-evolutie en prijsonderhandelingen

Op 2 maart 2015 heeft de Vlaamse Regering de concrete plannen voor de uitvoering van de werken voorgesteld. Zij heeft het definitieve ontwerp, dat rekening houdt met de aanbevelingen van het project-MER, in oktober 2016 afgewerkt. De aanbestedingsprocedures voor de diverse onderdelen van het Oosterweelproject startten in 2016. In 2018 werd een taakstellend budget van 3,6 miljard euro vooropgesteld. Met de 700 miljoen euro voor de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten op Rechteroever, die bouwtechnisch onlosmakelijk met het Oosterweelproject zijn verbonden, bedraagt het samengevoegd taakstellend budget 4.391 miljoen euro (prijspeil 2019). Het politiek stuurcomité ging op 7 december 2020 akkoord met een jaarlijkse indexering van het samengevoegd taakstellend budget met maximaal 2 %. De onvoorziene marktomstandigheden deden de werkelijke bouwkosten sindsdien sterker stijgen. Het politiek stuurcomité heeft het samengevoegd taakstellend budget daarom op 17 oktober 2022 opgetrokken tot 5.369 miljoen euro (prijspeil januari 2022). De totale impact van de inflatie bedroeg 1,5 miljard euro in de periode 2019-2023.

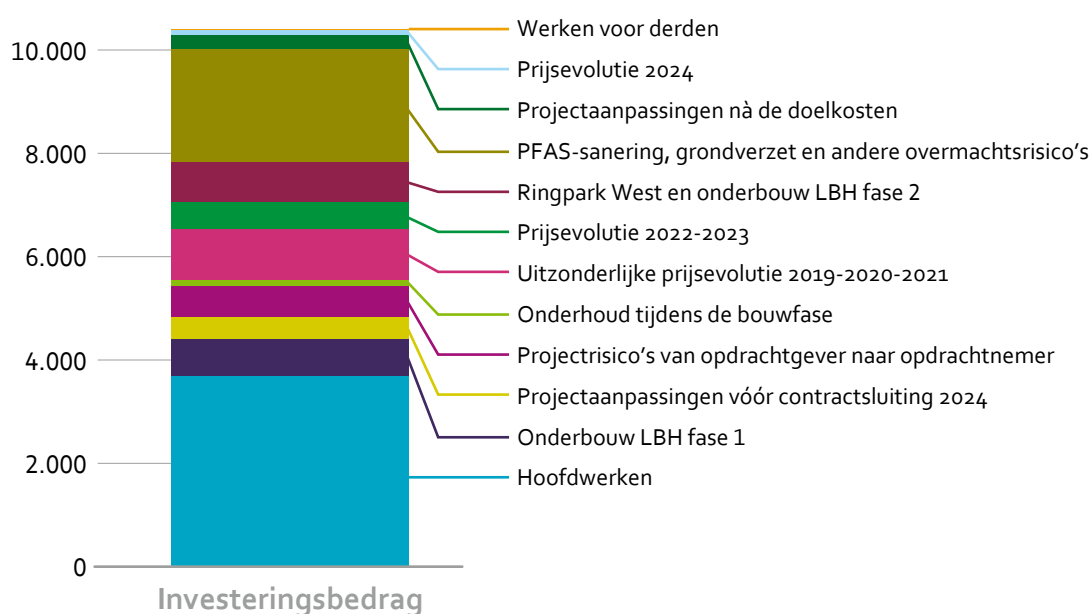
⁷ De afgewerkte of niet meer relevante voorbereidende werken in het projectgebied (zoals de renovatie van de IJzerlaan, de Schijnkokers en het pompstation Klein Schijn), die dateren van vóór het Toekomstverbond, worden niet meer meegerekend.

⁸ De Vlaamse Regering houdt de hoofdwerven voor de Oosterweelverbinding buiten haar begrotingsdoelstelling voor de geconsolideerde Vlaamse overheid.

In september 2024 keurde de raad van bestuur van Lantis de biedingen van de aannemers voor de Oosterweelknoop en de Rechteroever goed binnen de lopende NEC4-contracten. Bij de contractsluiting voor Rechteroever in 2024 zijn nog diverse elementen aan het investeringsbudget toegevoegd: bijkomende investeringen (299 miljoen euro); bijkomende overmachtrisico's voor PFAS, grondverzet en andere factoren (1.861 miljoen euro bovenop de 331 miljoen euro die al was geraamd); bijkomende onderbouw van de leefbaarheidsprojecten in fase 2 (655 miljoen euro) en een risicobudget (607 miljoen euro). Het totale uitvoeringsbudget voor het Oosterweelproject steeg daarmee tot 10.055 miljoen euro (prijsspeil januari 2024).

De onderstaande figuur toont de samenstelling van het projectbudget voor de Oosterweelverbinding.

Figuur 2 – Samenstelling projectbudget Oosterweelverbinding (in miljoen euro)



Bron: Rekenhof op basis van projectbudget Lantis

Afhankelijk van de werkelijke kostprijs zal volgens de NEC4-contracten voor Rechteroever het verschil (in meer of in min) ten opzichte van de onderhandelde biedprijs voor de hoofdwerken worden gedeeld tussen opdrachtgever en opdrachtnemer⁹. De onderhandelde biedprijs is bijgevolg geen vaststaand bedrag. De contracten bevatten ook een klassieke prijsherzieningsformule om de prijsevolutie van lonen en materialen op te vangen. Die formule steunt op de werkelijke indexen en is niet beperkt tot 2 %, zoals afgesproken in het taakstellend budget.

In zijn verslag bij de aangepaste begroting 2024 heeft het Rekenhof opgemerkt Lantis de volledige verbintenissen niet had vastgelegd wegens een tekort aan vastleggingskrediet. Ook waren de financieringsafspraken tussen Lantis en het Vlaams Gewest voor de overmachtrisico's nog niet geconcretiseerd en niet voldoende toegelicht. De begroting 2025 en de initiële begroting 2026 brachten daarin geen fundamentele wijziging. De aangepaste begroting 2026 zou er een technische correctie voor bevatten.

⁹ De werkelijke kosten worden gefactureerd onder toezicht van de opdrachtgever en worden verhoogd met een winstmarge die de algemene kosten van de opdrachtnemer moet dekken. De bijkomende winst-verliesverdeling ten opzichte van de biedprijs wordt niet toegepast op de kosten van de overmachtrisico's.

Volgens eerdere afspraken zou de Vlaamse overheid Lantis principieel vrijwaren voor de kosten van overmachtrisico's. Dat wil zeggen dat de Vlaamse overheid voor de vereiste financiële middelen zou zorgen. In eerste instantie was in het politiek stuurcomité afgesproken dat de Vlaamse Regering pas in middelen zou voorzien in de jaren dat die overmachtrisico's zich zouden voordoen. De voorbije jaren vonden al saneringen in uitvoering plaats die niet waren gebudgetteerd, wat zich heeft geuit in een gecumuleerd begrotingstekort bij Lantis. De afspraken met de opdrachtnemers en de uitvoering op de werf liepen daarmee vooruit op het juridische normenkader, de budgettaire vastlegging en de financiering.

3.3 Planning en voortgang

Het Rekenhof erkent de grote inspanningen die alle betrokken werknemers van Lantis hebben geleverd voor de grote vooruitgang die de voorbije jaren is geboekt in de realisatie van de Oosterweelverbinding.

De tunnelementen voor de nieuwe Scheldetunnel zijn geplaatst en worden de komende jaren verder afgewerkt tot een rijklare tunnel. De werven van het Oosterweelknooppunt en de Kanaaltunnels zijn opgestart en op Rechteroever is de tijdelijke snelweg (*bypass*) al gedeeltelijk gebouwd.

De hoofdwerken op Linkeroever zijn voltooid voor 461,1 miljoen euro, wat binnen het geïndexeerde projectbudget is. Voor de overmachtrisico's is er een beperkte budgetoverschrijding.

Tabel 2 – Vergelijking budget – uitvoering deelproject Linkeroever (in miljoen euro)

	Projectbudget (prijspeil jan. 2025)	Werkelijke kosten (eind 2025)
Hoofdwerken ¹⁰	467,5	461,1
PFAS en andere overmachtrisico's	159,7	166,8

Bron: Rekenhof, op basis van de gunningstoestand Lantis

Sinds de vorige financiële voortgangsrapportage lijkt de globale uitvoeringsplanning niet te zijn gewijzigd.

De voortgang van het project blijkt ook uit de evolutie van de uitgaven voor de hoofdwerken die de Vlaamse Regering buiten de begrotingsdoelstelling houdt (zie [tabel 3](#)). Volgens eenzelfde ritme wordt ook de PFAS-sanering en het bijhorend grondverzet aangepakt. Eind 2025 was al 2.674,1 miljoen euro geïnvesteerd in de hoofdwerken en 476,9 miljoen euro in de PFAS-sanering.

¹⁰ Inclusief LCC en meerwerken.

Tabel 3 – Fasering uitgaven voor de hoofdwerken Oosterweelproject en PFAS (in miljoen euro)

Jaar	Gerealiseerd								Budget	Prognose		
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029-2033
Hoofdwerken	4,7	33,9	116,3	229,8	284,5	448,5	729,6	826,8	986,7	970,5	835,8	2.712,8
PFAS directe uitgaven	9,5	2,3	25,8	9,2	46,4	83,8	164,1	135,8	153,7	126,1	114,4	382,7

Bron: Rekenhof, op basis van de meerjarenbegroting van Lantis

3.4 Risicobeheersing

De projectfiche van de Oosterweelverbinding bij de voortgangsrapportage beschrijft de risicobeheersing beperkt. De projectgebonden risico's lijken grotendeels onder controle te zijn.

De beheersing van de exogene risico's of overmachtrisico's blijven een kritisch aandachtspunt. Ondanks de nieuwe financiering met de bijkomende achtergestelde lening, is er nog altijd geen definitief juridisch kader voor de sanering en ligt het toezicht op de saneringskosten hoofdzakelijk bij Lantis als opdrachtgever. Lantis en de Vlaamse Regering zouden samen meer concrete en doorgedreven beheersmaatregelen moeten uitwerken om zo goed mogelijk om te gaan met die exogene risico's.

Sinds de start van het Toekomstverbond onderhandelt Lantis een *ruling* met de btw-administratie. De bedoeling is zekerheid te bekomen over de btw-recuperatie op de Oosterweelinvesteringen en de btw-heffing op de tolheffing op de Scheldekruisingen. Lantis raamt de investeringskosten voor de hoofdwerken van het Oosterweelproject exclusief btw, gelet op de daaraan gekoppelde tolfianciering, die onderworpen is aan btw. De verbonden leefbaarheidsprojecten worden inclusief btw geraamd, zoals gebruikelijk voor reguliere investeringen van de overheid. Zolang er geen definitief standpunt of akkoord is van de btw-administratie, is er onzekerheid over de btw-recuperatie van, bijvoorbeeld, de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten, de fietsinfrastructuur of het flankerend beleid van Lantis.

Hoofdstuk 4

Financieel model

Oosterweelverbinding

Het financieel model laat toe de resterende netto-financieringsbehoefte van Lantis voor de realisatie van de Oosterweelverbinding te bepalen en de terugbetalingscapaciteit van het project met toelinkomsten te beoordelen (*'robustness of the business case'*). Het model laat ook toe enkele financiële ratio's op te volgen. Tot slot laat het model sedert de *business case 2025* ook beter toe de totale omvang van het project op te volgen, wat zijn informatiewaarde heeft verhoogd.

Tabel 4 geeft een overzicht van de belangrijkste variabelen in het financieel model sinds het model voor het eerst werd opgesteld (in 2018). Deze variabelen en hun evolutie over de tijd worden hierna verder toegelicht, met bijzondere aandacht voor de *business case 2026*. Het financieel model gaat momenteel uit van een maximale aftrekbaarheid van de btw (zie ook 3.4).

Tabel 4 – Overzicht van de belangrijkste variabelen in het financieel model (in miljoen euro)

	Business case 2018	Business case 2020	Business case 2023	Business case 2025	Business case 2026
Einde bouwfase	31/12/2030	31/12/2030	31/12/2030	31/12/2033	31/12/2033
Materieel vaste activa (balans) OWV op einde bouwfase	?	?	?	10.885	13.614
Resterende nettofinancieringsbehoefte in bouwfase	?	3.817	6.672	7.499	8.273
Resterende investeringen (CAPEX) in bouwfase	4.209	4.280	5.824	6.228	7.275
Resterende exploitatie- en onderhoudskosten (OPEX) in bouw- & exploitatiefase	5.839	5.972	5.878	4.542	4.464
Maintenance reserve account (MRA) ¹¹	?	1.525	1.525	973	973
Opname langetermijnobligaties ¹²	266	3.600 (+ 217) = 3.817	3.600 (+1.872) = 5.472	5.500 (+ 1.999) = 7.499	5.500 (+ 2.251) = 7.751
Opname achtergestelde aandeelhoudersleningen	0	0	(1.200)	1.200	1.200 + 1.650 = 2.850

¹¹ De *maintenance reserve account* (MRA) wordt opgebouwd om toekomstige grote herstellings- of onderhoudswerken (cfr. levenscycluskosten) van de Oosterweelverbinding te financieren. Dat gebeurt in perioden waarin voldoende cash overblijft nadat aan alle verplichtingen werd voldaan (bv. operationele kosten). De schuldaflossingen worden in het financieel model echter bepaald ('gestuurd') door die MRA-opbouw: eerst worden middelen in de MRA gestort en als er dan nog geld overblijft, wordt dat gebruikt om de schulden af te betalen.

¹² De bedragen tussen haakjes zijn parameters in het financieel model die op dat ogenblik al worden toegepast, maar nog niet contractueel zijn verankerd en dus nog niet politiek zijn toegezegd.

	Business case 2018	Business case 2020	Business case 2023	Business case 2025	Business case 2026
Einde bouwfase	31/12/2030	31/12/2030	31/12/2030	31/12/2033	31/12/2033
Rentelasten (te betalen tijdens 2026-2083)	2.589	2.356	8.130 (+ 4.692) = 12.822	17.041	24.495
Uitstaande schuld op achtergestelde leningen op 31/12/2083 (inclusief gekapitaliseerde rente)				1.108	27.046 (inclusief 24.338 gekapitaliseerde rente)
Dividenden in exploitatiefase	12.626	12.295	1.108	0	0
Terugbetaling aandeelhouderskapitaal	?	1.201	1.201	208	0
Tolinkomsten in exploitatiefase	28.498	29.163	30.035	35.640	35.429

Bron: Rekenhof, op basis van het financieel model van Lantis

4.1 Bouwkosten en operationele kosten

Het financieel model gaat ervan uit dat het Oosterweelproject in zijn totaliteit tegen het einde van de bouwfase (31 december 2033) ongeveer 13,614 miljoen euro in *materieel vaste activa*¹³ zal vertegenwoordigen op de balans van Lantis¹⁴. Dat is een toename met 2,729 miljoen euro (25,1 %) tegenover de *business case 2025*. Een deel van deze uitgaven is echter al gebeurd; de resterende netto-financieringsbehoefte tot het einde van de bouwfase bedraagt – op basis van het financieel model – nog 8.273.491.272 euro. Zij is afkomstig van onder meer 7.274,6 miljoen euro resterende CAPEX-uitgaven (waarvan, volgens het financieel model, nog 785,5 miljoen euro resterende PFAS-uitgaven en 951,6 miljoen euro resterende andere overmachtrisico's, verbonden aan asbest, bodemverontreiniging en grondafzet, en strengere eisen of normen¹⁵) en 317,3 miljoen euro resterende OPEX-kosten (exploitatie en onderhoud), alle geraamd over de periode 1 januari 2026-31 december 2033.

Tabel 5 toont dat de resterende CAPEX substantieel zijn toegenomen van 6.228,1 miljoen euro vorig jaar tot 7.274,6 miljoen euro in de *business case 2026*, ondanks de investering van 1.174 miljoen euro in 2025 (die de resterende CAPEX dus deed afnemen). Het Rekenhof stelt vast dat momenteel vooral in de periode 2026-2028 een sterke toename van de CAPEX wordt verwacht. De oorzaken hiervan zijn vooral: (1) de 1.811 miljoen euro nog te maken uitgaven voor PFAS en andere overmachtrisico's en (2) 225 miljoen euro contractuele aanpassingen en meerwerken¹⁶.

¹³ Dit bedrag bestaat uit 10.821,4 miljoen euro investeringen en 2.792 miljoen euro intercalaire rente.

¹⁴ Tot de *business case 2025* kon dit niet uit het rekenblad (in Excel) worden afgeleid.

¹⁵ In de *business case 2026* worden alle overmachtrisico's nu gekapitaliseerd op de balans, als deel van de materieel vaste activa. Voordien werden de meeste van deze risico's onmiddellijk als kosten in het resultaat verwerkt.

¹⁶ Het gaat om een nettobedrag, na het in mindering brengen van de minwerken (zoals voor PFAS).

Tabel 5 – Overzicht van de resterende CAPEX in de bouwfase (in miljoen euro)

Jaar	Business case 2025	Business case 2026	Procentuele wijziging
2025	895,53		
2026	803,97	1.220,20	51,77 %
2027	688,70	1.185,83	72,18 %
2028	748,66	1.142,04	52,55 %
2029	792,63	1.104,46	39,34 %
2030	730,56	953,15	30,47 %
2031	604,27	765,47	26,68 %
2032	514,47	515,03	0,11 %
2033	449,28	388,46	-13,54 %
Totaal	6.228,07	7.274,64	16,80 %

Bron: Rekenhof, op basis van het financieel model van Lantis

In de *business case 2026* werden de operationele en onderhoudskosten (OPEX) niet opnieuw berekend. Het Rekenhof verwijst daarom naar zijn eerdere analyse en opmerkingen over deze kosten in zijn controleverslag van vorig jaar. De belangrijkste opmerking is dat het financieel model in de periode 2034-2083 (exploitatiefase) alleen rekening houdt met de grote herstellings- en onderhoudskosten voor de Oosterweelverbinding. Het model houdt dus nog altijd geen rekening met de renovatiekosten voor de Kennedytunnel en de Liefkenshoektunnel, terwijl het wel al rekening houdt met de tolinkomsten uit beide tunnels. De totale OPEX van 4.463,8 miljoen euro, waarvan 4.146,5 miljoen euro tijdens de exploitatiefase, wordt daardoor volgens het Rekenhof ruim onderschat.

Begin maart 2026 verwachtte de NBB nog dat de inflatie in de periode 2026-2028 gemiddeld rond 2 % zou liggen. De assumptie in het financieel model dat de uitgaven en kosten met 2 % per jaar zullen stijgen, is daarmee in lijn. Het is echter nog af te wachten wat de gevolgen op de middellange termijn zullen zijn van de oorlog in het Midden-Oosten voor de evolutie van uitgaven en kosten.

4.2 Financiering en liquiditeitspositie

Aandeelhouderslening gronden

Het Rekenhof merkt op dat Lantis in de *business case 2026* nu weer rekening houdt met de terugbetaling van de lening van 176,5 miljoen euro die de Vlaamse overheid in 2004 aan de toenmalige BAM verstrekke om de aankoop van gronden in Zwijndrecht te financieren. In de *business case 2025* veronderstelde Lantis nog dat deze lening in de eerste helft van 2025 zou worden geconverteerd in eigen vermogen. De lening zal nu worden terugbetaald vanaf de tweede helft van 2037 tot en met eind 2041. Het Rekenhof merkt echter op dat Lantis sedert 2024 geen rekening meer houdt met de betaling van enige rente op deze lening¹⁷ (in de *business case 2023* hanteerde Lantis nog een rentevoet van 2 % per jaar op deze lening).

¹⁷ De concrete voorwaarden van die lening zijn nooit contractueel vastgelegd door de minister van Financiën en Begroting.

Project bonds

Om de resterende nettofinancieringsbehoefte van 8.273,5 miljoen euro te financieren, zal Lantis tijdelijk gebruik maken van langetermijnobligaties (*project bonds*), waarop het Vlaams Gewest zal intekenen. Tabel 6 toont dat het financieel model nu uitgaat van de opname van in totaal 7.751,5 miljoen euro *project bonds* in de periode 2026-2033. Dat is een toename van 252,9 miljoen euro tegenover de *business case 2025*. De eerste *project bonds* zullen nu evenwel pas vanaf oktober 2026 worden opgenomen, voor een bedrag van 956,3 miljoen euro.

Vanaf de *business case 2026* zullen alle *project bonds* een nieuwe, vaste einddatum hebben, met name 31 december 2035. Dat betekent dat de *project bonds* die in oktober 2026 worden uitgegeven, een looptijd van iets meer dan negen jaar zullen hebben (in plaats van 40 jaar, zoals in de *business case 2025* werd verondersteld). De *project bonds* die in oktober 2033 worden uitgegeven, zullen dan nog een looptijd hebben van iets meer dan twee jaar. Behalve de kortere looptijd van de *project bonds*, is ook de berekening van de risicopremie (de zogenaamde *spread*) gewijzigd: de Vlaamse overheid verminderde in het tweede addendum bij de kaderovereenkomst financiering van 5 december 2025 deze risicopremie van 100 naar 60 basispunten. Aangezien de langetermijn-rentevoet voor tienjarige OLO's begin maart 2026 schommelde tussen 3,15 % en 3,30 %, is een veronderstelde rentevoet van 3,98 % marktconform (immers: $3,30 \% + 0,60 \% = 3,90 \% < 3,98 \%$). Gelet op de huidige termijnstructuur van de rentevoeten lijkt een constante rentevoet van 3,98 % voor de toekomstige uitgaves van *project bonds* ook voldoende voorzichtig. Het is echter nog af te wachten wat de effecten op de middellange termijn zullen zijn van de oorlog in het Midden-Oosten voor de evolutie van de rentevoeten.

Tabel 6 toont dat er in de jaren 2026-2033 substantieel meer middelen via *project bonds* zullen worden opgenomen (7.751,5 miljoen euro in totaal). Dat is 2.251,5 miljoen euro (40,9 %) meer dan het leningenplafond van 5.500 miljoen euro dat Lantis met het Vlaams Gewest heeft afgesproken voor deze obligaties. Een herziening van het leningenplafond is volgens Lantis in de huidige legislatuur niet aan de orde.

Tabel 6 – Overzicht van de geplande opname van *project bonds* (in miljoen euro) en hun rentevoet

	Business case 2025		Business case 2026	
	Bedrag	Rentevoet	Bedrag	Rentevoet
Project bonds 2025	1.251,65	4,36 %		
Project bonds 2026	839,71	4,36 %	956,28	3,98 %
Project bonds 2027	759,96	4,36 %	1.209,24	3,98 %
Project bonds 2028	852,17	4,36 %	1.212,24	3,98 %
Project bonds 2029	931,83	4,36 %	1.221,20	3,98 %
Project bonds 2030	812,57	4,36 %	1.019,88	3,98 %
Project bonds 2031	719,32	4,36 %	881,21	3,98 %
Project bonds 2032	682,32	4,36 %	673,42	3,98 %
Project bonds 2033	649,10	4,36 %	578,01	3,98 %
Totaal	7.498,62		7.751,49	

Bron: Rekenhof, op basis van het financieel model van Lantis

Op 31 december 2035 zullen alle *project bonds*, die dan alle op vervaldatum komen, worden omgezet in een langetermijnlening bij de Vlaamse overheid, met een rentevoet van 4 % en een looptijd van 13 jaar¹⁸. Deze lening van 7.751,5 miljoen euro moet daarna worden terugbetaald met tolinkomsten¹⁹. De lening heeft een *sculpted* karakter, wat betekent dat de schuldaflissingen kunnen worden afgestemd op de bij Lantis beschikbare liquide middelen (die vooral door die tolinkomsten zullen worden bepaald). Aangezien er op 31 december 2035 al twee jaar ervaring zal zijn met de exploitatie van de drie tunnels in een *verbonden infrastructuurnetwerk*²⁰, laat deze herfinanciering middels een langetermijnlening ook een *herijking* toe. Zo zou de Vlaamse overheid kunnen beslissen een deel van de uitstaande schuld niet te herfinancieren en, bijvoorbeeld, om te zetten in aandelenkapitaal, mocht blijken dat de tolinkomsten minder hoog uitvallen dan eerder geraamd. Dat betekent meteen ook dat de Vlaamse overheid vanaf dan zelf moet instaan voor een deel van de schuldverbintenissen die Lantis eerder is aangegaan en waarvoor de Vlaamse overheid zelf eigen leningen heeft aangegaan. In dat opzicht is de nieuwe financieringsstructuur voor Lantis *robuuster* geworden dan de vorige; voor de Vlaamse overheid is het financieel risico echter aanzienlijk toegenomen (zie verder).

Daarna zijn er in principe nog twee herijkingsmomenten mogelijk, met name op 31 december 2048 en op 31 december 2061, telkens wanneer de nieuw aangegane langetermijnlening (met een looptijd van dertien jaar) op vervaldag komt en de nog uitstaande schuld moet worden gefinancierd. Op dit ogenblik gaat het financieel model nog niet uit van een dergelijke, toekomstige schuldverschikking(en). Het model toont dat – gelet op de huidige gemodelleerde tolinkomsten – de terugbetaling van de langetermijnlening van 7.751,5 miljoen euro kan beginnen in het eerste semester van 2045 (*sculpted* karakter van de lening). Deze lening zou dan volledig zijn terugbetaald in het tweede semester van 2074. De rentelasten die Lantis op de (drie) langetermijnleningen met telkens een looptijd van dertien jaar moet betalen in de periode 2036-2074, lopen op tot 9.577,7 miljoen euro.

Achtergestelde aandeelhouderslening

Tot slot is er ook nog een achtergestelde aandeelhouderslening. In december 2025 werd het plafond voor die achtergestelde lening opgetrokken van 1,2 naar 2,85 miljard euro (een toename met 1,65 miljard euro, ter financiering van de extra overmachtrisico's die de Vlaamse overheid toeweest aan Lantis). Eind 2025 was al 1.128 miljoen euro van deze *bijkomende* achtergestelde lening opgenomen (met een rentevoet van 5 % en een niet nader bepaalde looptijd). Lantis plant om de laatste schijf ervan (522 miljoen euro) op te nemen in het eerste semester van 2026. Eind 2026 zal dus effectief 2,85 miljard euro via de achtergestelde aandeelhoudersleningen zijn geleend. Het Rekenhof stelt vast dat de bijkomende achtergestelde lening van 1,65 miljard euro alvast ook al werd gebruikt om andere uitgaven dan overmachtrisico's te financieren.

¹⁸ Volgens het tweede addendum bij de kaderovereenkomst financiering (van 5 december 2025) is de typische duurtijd van de leningen van de Vlaamse overheid dertien jaar. Door vanaf 31 december 2035 telkens te werken met langetermijnleningen met een looptijd van dertien jaar kan, volgens de Vlaamse overheid, de financieringsstructuur van het project beter worden afgestemd op het *Asset & Liability Management* (ALM) van de Vlaamse overheid.

¹⁹ Het financieel model toont dat de rentelasten op deze *project bonds* tot eind 2035 in totaal zullen oplopen tot 1.905,2 miljoen euro (beginnend met 46,7 miljoen euro in 2027, 95,8 miljoen euro in 2028, enz., en eindigend met 312,8 miljoen euro in 2035). Het financieel model gaat ervan uit dat de tolinkomsten in elk van die jaren voldoende hoog zullen zijn opdat minstens de rentelasten op de *project bonds* kunnen worden betaald.

²⁰ Een *verbonden infrastructuurnetwerk* in de betekenis van de Europese tolrichtlijn bestaat uit verscheidene onderdelen, die niet noodzakelijk rechtstreeks met elkaar verbonden zijn, maar die toch een verkeerskundige samenhang hebben.

Meerjarenplanning schuldopname

De meerjarenramingen van de Vlaamse begroting 2026-2030 houden nog niet volledig rekening met deze geplande schuldopnames door Lantis (zie tabel 7). Voor de periode 2026-2030 blijkt er een tekort van 1.679,8 miljoen euro, waarvan 703,3 miljoen euro (41,9 % van het totale tekort) zich al in 2026 voordoet.

Tabel 7 – Overzicht geplande schuldopname Lantis versus meerjarenramingen Vlaamse begroting 2026-2030 (in miljoen euro)

	Geplande schuldopname	Gebudgetteerde schuldopname
2026	956,28 + 522,00 = 1.478,28	775,00
2027	1.209,24	848,68
2028	1.212,24	906,53
2029	1.221,20	965,43
2030	1.019,88	965,43
Totaal	6.140,84	4.461,07

Bron: Rekenhof, op basis van het financieel model van Lantis en gegevens van F&B

Rentekapitalisatie en schuldontwikkeling

Aangezien de rentebetalingen en schuldaflossingen op de langetermijnleningen (7.751,5 miljoen euro tegen 4 %) prioriteit krijgen/hebben ten aanzien van die op de achtergestelde aandelhoudersleningen (2.850 miljoen euro tegen 5 %), toont het financieel model dat Lantis er pas in het tweede semester van 2044 voor het eerst in zal slagen om enige rente te betalen op de achtergestelde leningen, voor een bedrag van 39,4 miljoen euro. Op dat ogenblik zal de uitstaande schuld op deze achtergestelde leningen door alle uitgestelde rentebetalingen al gestegen zijn tot 7.092,0 miljoen euro, waardoor Lantis eigenlijk 354,6 miljoen euro rente²¹ had moeten betalen. Indien er geen herijking komt in 2035, toont het financieel model dat Lantis in de periode 2044-2083 slechts 12.945,2 miljoen euro rente op de achtergestelde aandelhoudersleningen kan betalen. De rente die Lantis niet kan betalen en dus uitstelt, wordt in het financieel model 'gekapitaliseerd', d.w.z. toegevoegd aan het bedrag dat Lantis heeft ontleend²². Het financieel model zonder herijking toont dat Lantis op die manier in totaal 24.338,4 miljoen euro rente doorschuift (kapitaliseert) naar eind 2083 omdat de geraamde toelinkomsten onvoldoende hoog zijn om die rentebetalingen eerder te doen. Op het einde van de exploitatiefase (eind 2083) zal het uitstaande bedrag op de achtergestelde aandelhoudersleningen bijgevolg 27.046,4 miljoen euro bedragen (zie ook tabel 4). Lantis zal dus in de periode 2034-2083 geen enkele schuldaflossing op de achtergestelde aandelhoudersleningen kunnen maken.

²¹ 5 % * 7.092,0 miljoen euro = 354,6 miljoen euro.

²² Een discussie over het onderscheid tussen enkelvoudige en samengestelde rentevoeten doet hier niet ter zake, aangezien het uitstellen van rentebetalingen impliceert dat Lantis een bijkomend bedrag (ter waarde van de niet-betaalde rente) ontleent. Daardoor zal Lantis op de uitgestelde rentebetalingen ook rente moeten betalen en is automatisch een samengestelde rentevoet van toepassing. Om te kunnen genieten van een enkelvoudige rentevoet dient Lantis elk jaar aan zijn renteverplichtingen te voldoen, wat alleen mogelijk is als het ontleende bedrag in verhouding blijft staan tot de draagkracht van het financieel model (d.w.z. de toekomstige toelinkomsten). Dit zal enkel mogelijk worden na een eventuele herijking eind 2035.

Tabel 4 maakt daarom een onderscheid tussen 24.338,4 miljoen euro gekapitaliseerde rente en 24.495,0 miljoen euro rente die Lantis daadwerkelijk zal betalen tot eind 2083. Die laatste rente bestaat uit:

• rente op het <i>commercial paper</i> ²³ :	66,9 miljoen euro
• rente op de <i>project bonds</i> :	+ 1.905,2 miljoen euro
• rente op de langetermijnleningen:	+ 9.577,7 miljoen euro
• rente op de achtergestelde aandeelhoudersleningen:	+ 12.945,2 miljoen euro
	24.495,0 miljoen euro

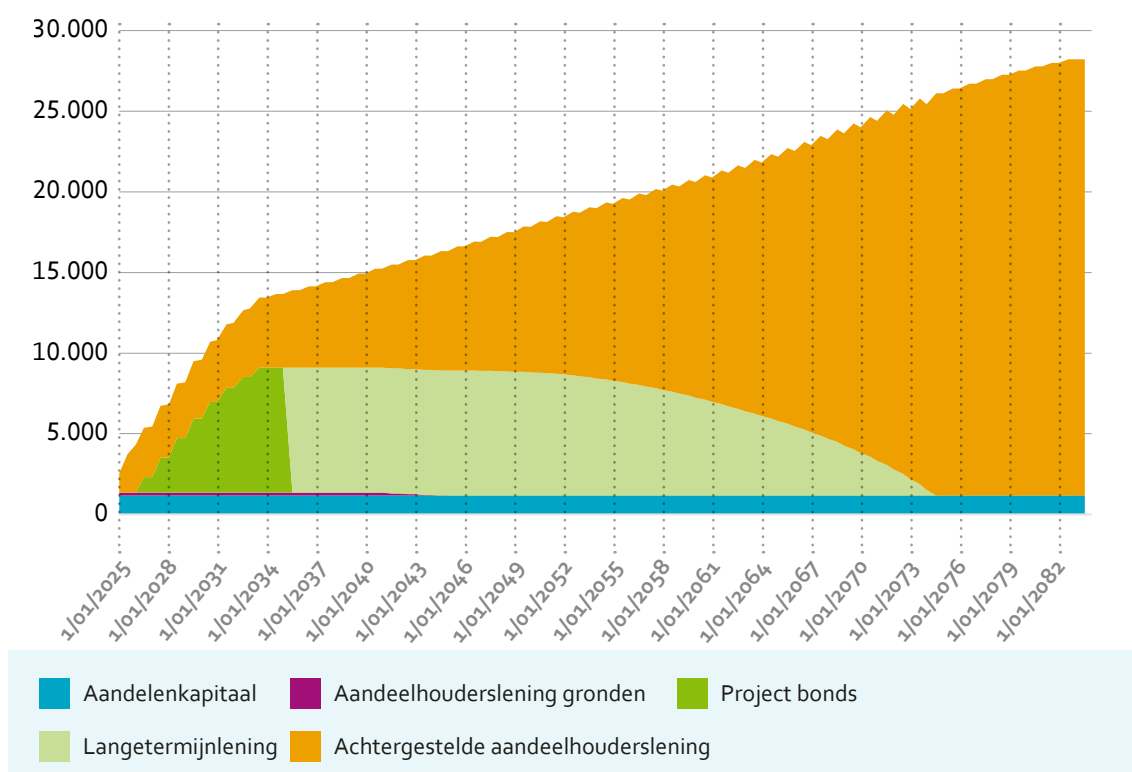
Dat de situatie in de *business case 2026* zo verslechterde ten opzichte van vorig jaar is in belangrijke mate te verklaren door de bijkomende achtergestelde aandeelhouderslening van 1,65 miljard euro, ter financiering van de extra overmachtrisico's die aan het financieel model werden toegewezen. Als eind 2025-begin 2026 in het financieel model een extra lening van 1,65 miljard euro moet worden opgenomen, waarbij het duidelijk is dat tot eind 2083 geen rentebetalingen en schuldaflossingen op die extra lening mogelijk zijn, dan stijgt de uitstaande schuld op die bijkomende lening tegen eind 2083 tot 26,62 miljard euro:

$$1,65 \cdot (1+5\%)^{57} = 26,62$$

Voor het vorderingensaldo van de Vlaamse Gemeenschap maakt het niet uit of de financiering van de overmachtrisico's al dan niet ten laste wordt gelegd van het financieel model. Aangezien Lantis integraal deel uitmaakt van de consolidatiekring van de Vlaamse overheid, tellen al zijn uitgaven en inkomsten mee voor de berekening van het vorderingensaldo en de overheidsschuld van de geconsolideerde entiteit Vlaamse Gemeenschap. Het maakt wél uit voor de robuustheid van het financieel model (versie zonder herijking), doordat de financiering ten laste van het financieel model leidt tot extra schuldopbouw à rato van 5 % per jaar en een uitstaande schuld van 27.046,4 miljoen euro eind 2083, zoals [figuur 3](#) illustreert.

Het Rekenhof besluit dat de toewijzing van extra overmachtrisico's aan het financieel model eind 2025 een niet te verantwoorden beleidsbeslissing was.

²³ Lantis financiert zijn kortetermijnfinancieringsnoden in de bouwfase met *commercial paper*; dat het elk jaar in de maand oktober plant om te zetten naar *project bonds* (hoewel het in de praktijk ook al de achtergestelde lening van 1,2 miljard euro daarvoor heeft aangewend en ook al deels de bijkomende achtergestelde lening van 1,65 miljard euro). De rentevoeten van het *commercial paper* worden in het financieel model nu gemiddeld op 2,83 % geraamd, wat volgens het Rekenhof een meer voorzichtige inschatting inhoudt dan in de *business case 2025*.

Figuur 3 – Openstaande schuld Lantis per financieringsbron (in miljoen euro), periode 2025-2083

Bron: Rekenhof, op basis van het financieel model van Lantis

Volgens het Rekenhof kan de Vlaamse overheid er daarom – bij de herijking op 31 december 2035 – best al van uitgaan dat ze een groot deel van de achtergestelde leningen, inclusief gekapitaliseerde rente, zal moeten overnemen van Lantis om deze rentesnieuwbal²⁴ te vermijden. Het financieel model toont dat de uitstaande schuld inclusief gekapitaliseerde rente op de achtergestelde aandeelhoudersleningen op dat ogenblik al 4.800,2 miljoen euro zal bedragen. Volgens eigen berekeningen van het Rekenhof bedraagt het gedeelte van deze schuld dat nog enigszins door het financieel model kan worden gedragen – op basis van de momenteel door Lantis geraamde toelinkomsten – 1.977,9 miljoen euro (41,2 % van 4.800,2 miljoen euro). Het grootste gedeelte van deze schuld (2.822,3 miljoen euro of 58,8 %) zal de Vlaamse overheid dus moeten overnemen. Het Rekenhof merkt op dat deze berekeningen berusten op de veronderstelling dat Lantis de toekomstige toelinkomsten uit de drie tunnels correct heeft ingeschat (zie verder). Bij elke overschatting van die toekomstige toelinkomsten, zal de Vlaamse overheid een nog groter bedrag moeten overnemen op het ogenblik van de herijking, aangezien het juist de bedoeling van die herijking is om de schuldbetalingen in lijn te brengen met de draagkracht van het financieel model op basis van de te verwachten toelinkomsten in de periode 2036-2083.

²⁴ Als de rentevoet op de uitstaande schuld (hier: 5 %) hoger is dan de toekomstige inkomstengroei, kan een *rentesnieuwbal* ontstaan. Dat zal het geval zijn als de schuld al een zekere omvang heeft bereikt. Dan zullen de normaal geplande rentebetalingen moeten worden uitgesteld (gekapitaliseerd), wat de al bestaande schuld zal doen toenemen. Dat genereert een zichzelf versterkend effect: de hogere schuld leidt tot nog hogere toekomstige renteverplichtingen, wat de schuldgraad in een volgende stap opnieuw verhoogt, enz.

Aandeelhouderskapitaal

De *business case 2026* voorziet niet langer een terugbetaling van het aandeelhouderskapitaal (met een boekhoudkundige waarde van 1.172,2 miljoen euro) op het einde van de exploitatiefase. De kapitaalvermindering van 208,1 miljoen euro in het tweede semester van 2083, die in de *business case 2025* nog was gepland, werd dus geschrapt. De gecumuleerde boekhoudkundige verliezen zullen volgens de *business case 2026* tegen eind 2083 oplopen tot -28.083,5 miljoen euro, wat opnieuw op een substantiële verslechtering van de *business case 2026* wijst²⁵.

Financiële ratio's

Lantis volgt een aantal financiële ratio's op, waarvan de belangrijkste de DSCR is (*debt service coverage ratio*). Het financieel model toont dat de DSCR tot 31 december 2035 onder de limiet van 1,1 blijft (zoals opgelegd door het eerste addendum bij de kaderovereenkomst financiering van 2 mei 2023). Dat lijkt een verbetering ten opzichte van de *business case 2025*, waarin het minimum van 1,1 pas in 2045 voor het eerst zou worden bereikt. Die *verbetering* is echter het loutere gevolg van de aanpassing in de financieringsstructuur, waarbij Lantis nu meer gebruik maakt van zijn flexibiliteit om rentebetalingen en schuldaflossingen uit te stellen naar de toekomst. Lantis berekent de DSCR immers als de verhouding van de cashflow die beschikbaar is voor schuldbetalingen (de zogenaamde *cash flow available for debt service*, CFADS) ten opzichte van de geplande schuldbetalingen (in plaats van de schuldverplichtingen zonder uitstel van betalingen). Zo verliest deze ratio haar betekenis (en informatiewaarde), want hoe meer rentebetalingen en schuldaflossingen Lantis in de tijd uitstelt, hoe beter de DSCR van het project wordt. Toch duikt de DSCR in 2034 nog altijd onder de 1, wat betekent dat Lantis in dat jaar te weinig cash zal hebben om zijn beoogde schuldbetalingen te kunnen nakomen.

Het Rekenhof concludeert dat Lantis de robuustheid van het financieel model niet langer kan bewaken via een opvolging van de DSCR, zoals ook blijkt uit de voortgangsrapportage. Een gemiddelde DSCR van 1,21 zegt immers niet langer iets over de terugbetaalbaarheid van investeringen en kosten met toelinkomsten als de noemer van de DSCR door *debt sculpting* kan worden *gestuurd* en de uitstaande schuld – in het scenario zonder herijking – jaar na jaar aangroeit, tot 27.046,4 miljoen euro eind 2083.

Liquiditeitspositie

De liquiditeitspositie van Lantis blijft verder ook precair in de periode 2034-2037: Lantis haalt het vereiste minimum van 200 miljoen euro liquide middelen (cash) immers niet in die eerste drie jaren van de exploitatiefase. Net als bij de vorige voortgangsrapportage concludeert het Rekenhof dat Lantis bijzonder kwetsbaar blijft voor tegenvallende toelinkomsten in die eerste exploitatiejaren. De mogelijkheid voor de Vlaamse overheid om eind 2035 een deel van de overmatige schuldenlast van Lantis over te nemen, kan toelaten een rentesneeuwbal te vermijden. Op basis van het financieel model blijkt dat de Vlaamse overheid met de huidige financieringsstructuur zelfs al een eerste keer in de loop van 2034 zal moeten ingrijpen.

²⁵ Het eigen vermogen van Lantis wordt negatief in het eerste semester van 2037, en zal daarna nooit meer positief worden en eind 2083 een minimum bereiken (-26.893,2 miljoen euro). Daardoor is het eind 2083 onmogelijk het aandeelhouderskapitaal (deels) terug te betalen.

4.3 Verkeersvolumes en toltarieven

Veel van de bovenvermelde rentebetalingen en schuldaflossingen zijn gebaseerd op de verwachte tolinkomsten tijdens de exploitatiefase (2034-2083)²⁶. In de *business case 2026* gaat het financieel model uit van 35.429 miljoen euro tolinkomsten in die fase (-0,59 % tegenover de *business case 2025*).

Wat de verkeersvolumes betreft, toont [tabel 8](#) dat het personenverkeer dat de Schelde kruist – momenteel enkel langs de Liefkenshoek tunnel en de Kennedytunnel – in de periode 2022-2025 (de kolommen 3 en 4) met gemiddeld 1,55 % per jaar toenam, terwijl het vrachtverkeer met 1,14 % per jaar afnam. Het maximale aantal Scheldekruisingen uit 2018 (66,8 miljoen; zie kolom 2) werd in de jaren daarna nooit meer gehaald.

In het najaar van 2025 werd het regionale verkeersmodel geactualiseerd, om beter rekening te houden met de structurele invloed van de COVID-19-pandemie (bijvoorbeeld meer telewerk) en het toenemende succes van e-bikes, ten koste van verplaatsingen per auto. Het nieuwe verkeersmodel vertrekt daarom van het basisjaar 2022. Met dit nieuwe verkeersmodel ramen de verkeersdeskundigen van Lantis²⁷ nu de evolutie in het personenverkeer en vrachtverkeer in een scenario waarbij er tol moet worden betaald in de Kennedytunnel door zowel personenwagens als vrachtwagens. In dit geval zal het personenverkeer dat de Schelde kruist met 7,6 % afnemen tussen 2022 en 2030, terwijl het aantal Scheldekruisingen door vrachtwagens over diezelfde periode met 10,1 % zal toenemen. Lantis heeft in het financieel model echter een raming nodig van de verkeersvolumes op het einde van de bouwphase in een scenario waarbij er geen tol van toepassing is voor personenwagens die de Kennedytunnel gebruiken.

De cijfers die Lantis in het financieel model hanteert als raming voor de verkeersvolumes in 2034 staan in kolom 6 (*business case 2026*). In vergelijking met de *business case 2025* (kolom 5) heeft Lantis zijn raming voor de verkeersvolumes in 2034 aanzienlijk naar beneden bijgesteld, van 87,1 miljoen naar 78,0 miljoen Scheldekruisingen (-10,4 %). Deze bijstelling is vooral gebeurd voor het personenverkeer en minder voor het vrachtverkeer. De *business case 2026* veronderstelt dus een groei van 26 % in het personenverkeer tussen 2025 en 2034, ofwel 2,60 % per jaar. Voor het vrachtverkeer is dat een groei van 21% tussen 2025 en 2034, ofwel 2,14 % per jaar. In historisch perspectief zijn dit hoge groeicijfers.

²⁶ Daarnaast houdt Lantis ook rekening met extra tolinkomsten van 413,7 miljoen euro tijdens de bouwphase (2030-2033), die vooral via het vrachtverkeer in de Kennedytunnel zullen worden gerealiseerd.

²⁷ Het aangestelde studiebureau (*Transport & Mobility Leuven*) heeft nu gebruik gemaakt van het nieuwe Regionaal Verkeersmodel Antwerpen (RVM ANT, versie 4.2.3) van het departement Mobiliteit en Openbare Werken. Dit model heeft een nieuw basisjaar (2022 in plaats van 2017) bepaald om beter rekening te kunnen houden met de structurele invloed van de COVID-19-pandemie (bijvoorbeeld meer telewerk) en de terbeschikkingstelling van e-bikes op de verkeersvolumes. Verder heeft het de productie- en attractiecijfers in het strategische goederenmodel geüpdatet op basis van de nieuwe inschattingen van bevolking, tewerkstelling en toegevoegde waarde. Het studiebureau voerde vervolgens project-specifieke bijstellingen en nuances door, in de zogenaamde *meso-analyse*.

Tabel 8 – Overzicht werkelijke en geraamde verkeersvolumes (in duizenden)

	Verkeers- volume 2018	Verkeers- volume 2022	Verkeers- volume 2025	Business case 2025 (geraamd volume in 2034)	Business case 2026 (geraamd volume in 2034)
Personenwagens	52.727	46.782	48.997	70.976	61.748
Vrachtwagens	14.031	13.930	13.460	16.149	16.292
Lichte vrachtwagens (<3,5 ton)				4.782	4.754
Zware vrachtwagens (>3,5 ton) ²⁸				11.367	11.538
Totaal	66.757	60.712	62.458	87.125	78.040

Bron: Rekenhof, op basis van gegevens van het Vlaams Verkeerscentrum en financieel model Lantis

Lantis heeft zijn ramingen van de jaarlijkse groei van het verkeer na 2030 in de *business case 2026* nu volledig in lijn gebracht met die van zijn verkeersdeskundigen (zie ook tabel 9). Dat was nog niet het geval in de *business case 2025*. Ten opzichte van de *business case 2025* heeft het de groei-prognoses voor het personenverkeer substantieel verlaagd voor de periode 2030-2040 (van -0,02 % per jaar naar -0,49 % per jaar), terwijl het die voor het vrachtverkeer licht verlaagde. Doordat deze *correcte* jaarlijkse groeicijfers worden toegepast op de hoog geraamde verkeersvolumes in 2034, worden alle verkeersvolumes in de jaren daarna (de periode 2035-2083) echter ook hoog ingeschat.

Tabel 9 – Overzicht groeivoeten verkeervolumes in de periode 2030-2083

	Verkeersdeskundigen in <i>Business case 2026</i>		Business case 2025		Business case 2026	
	Korte termijn <2030-2040>	Lange termijn <2041-2083>	Korte termijn <2030-2040>	Lange termijn <2041-2083>	Korte termijn <2030-2040>	Lange termijn <2041-2083>
Personenwagens	-0,49 %	-0,01 %	-0,02 %	-0,01 %	-0,49 %	-0,01 %
Vrachtwagens	1,17 %	0,54 %	1,20 %	0,60 %	1,17 %	0,54 %

Bron: Rekenhof, op basis van input verkeersdeskundigen en het financieel model van Lantis

Wat de toltarieven betreft, houdt Lantis behalve met een jaarlijkse inflatie van 2 % al sinds de *business case 2023* rekening met een ophoogfactor van 22,5 % ten opzichte van de tarieven die in november 2015 met DG Move zijn besproken.

Het Rekenhof merkt opnieuw op dat de 35.429,2 miljoen euro tolinkomsten volgens de *business case 2026* nog altijd grotendeels door het zware vrachtverkeer zullen moeten worden gedragen (22.300,7 miljoen euro of 62,9 % - zie [tabel 10](#), deel A). Dat blijft in strijd met artikel 7 van de tol-richtlijn²⁹, dat stelt dat de kostentoerekening aan zware bedrijfsvoertuigen op een objectieve en

²⁸ Een voertuig met een technisch toelaatbare maximummassa in beladen toestand van meer dan 3,5 ton.

²⁹ Richtlijn 1999/62/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen.

transparante basis moet steunen, waarbij rekening wordt gehouden met het aandeel van de zware bedrijfsvoertuigen dat van het wegennet gebruik maakt³⁰. Uit het financieel model blijkt dat de zware bedrijfsvoertuigen slechts verantwoordelijk zijn voor 14,8 % van de verkeersvolumes (maar 62,9 % van de tolinkomsten).

Tabel 10, deel B, toont verder dat Lantis de tolinkomsten uit de Oosterweeltunnel in het jaar 2034 op 144,6 miljoen euro raamt, die uit de Liefkenshoektunnel op 167,6 miljoen euro en die uit de Kennedytunnel op 45,2 miljoen euro. De meest recente jaarrekening van de Liefkenshoektunnel toont evenwel 83,3 miljoen euro tolinkomsten in 2024 (84,0 miljoen euro in 2023). Het financieel model gaat er dus eigenlijk van uit dat de tolinkomsten uit de Liefkenshoektunnel tegen 2034 zullen verdubbelen. De verwachte inflatie kan een deel van deze stijging (zo'n 20 %³¹) verantwoorden, maar de overige 80 % zal moeten komen van een toename in de verkeersvolumes en/of de toltarieven. Tijdens de tegensprekelijke procedure gaf Lantis aan dat de gedifferentieerde toltarieven binnen het *verbonden infrastructuurnetwerk* in de toekomst het vrachtverkeer vooral naar de Liefkenshoektunnel zullen sturen. Ook de beoogde opening van de tweede nog te bouwen Tijsmanstunnel zou een positief effect hebben op de verkeersvolumes in de Liefkenshoektunnel.

Gelet op alle hierboven besproken elementen, blijft het Rekenhof een voorbehoud maken bij de (hoge) inschatting van de tolinkomsten in het financieel model (357,4 miljoen euro in 2034 en 35.429,2 miljoen euro in de periode 2034-2083).

Tabel 10 – Overzicht geraamde tolinkomsten (in miljoen euro)

	Jaar 2034		Totaal (2034-2083)	
Deel A: indeling volgens type wagen				
Personenwagens	59,40	16,62 %	4.873,20	13,75 %
Lichte vrachtwagens (<3,5 ton)	80,51	22,53 %	8.255,27	23,30 %
Zware vrachtwagens (>3,5 ton)	217,49	60,85 %	22.300,75	62,94 %
Totaal	357,40	100,00 %	35.429,22	100,00 %
Deel B: indeling volgens tunnel				
Oosterweeltunnel	144,63	40,47 %	14.798,97	41,77 %
Liefkenshoektunnel	167,59	46,89 %	15.997,46	45,15 %
Kennedytunnel	45,18	12,64 %	4.632,79	13,08 %
Totaal	357,40	100,00 %	35.429,22	100,00 %

Bron: Rekenhof, op basis van het financieel model van Lantis

³⁰ De voertuigkilometers van de zware bedrijfsvoertuigen kunnen daartoe wél worden gecorrigeerd aan de hand van objectief verantwoorde *equivalentiecoëfficiënten*, zoals die welke zijn opgenomen in de tolrichtlijn. Die equivalentiecoëfficiënten kunnen in principe niet worden toegepast voor de initiële investeringen en het jaarlijkse onderhoud, maar enkel voor het structurele onderhoud (tenzij kan worden aangetoond dat er hogere kosten zijn voor aanleg en reparatie om het gebruik door zware vrachtwagens mogelijk te maken). Momenteel is het onderscheid tussen beide types onderhoudskosten (jaarlijks vs. structureel) nog onvoldoende duidelijk in de gegevens die Lantis bijhoudt en rapporteert.

³¹ Een jaarlijkse inflatie van 2 % leidt tot een cumulatieve prijsstijging van 21,9 % over een periode van tien jaar, berekend als: $((1+2\%)^{10} - 1) = 21,9\%$.

4.4 Deelconclusies

De momenteel beschikbare financieringsbronnen zullen niet volstaan om de resterende 8.273,5 miljoen euro netto-financieringsbehoefte van Lantis in de periode 2026-2033 te dekken. Lantis heeft nog 2.251,5 miljoen euro tekort ten opzichte van het huidige leningenplafond dat het met het Vlaams Gewest heeft afgesproken. Daarnaast is ook de terugbetalingscapaciteit van het project met tolinkomsten in de periode 2034-2083 niet gegarandeerd, aangezien Lantis deze tolinkomsten nog altijd hoog inschat en het in die periode aanzienlijke rentebetalingen uitstelt (*kapitaliseert*) tot eind 2083. De vermindering van de risicopremie op de *project bonds* van 100 naar 60 basispunten volstond niet om een rentesneeuwbal te vermijden. Het is duidelijk dat de toewijzing van extra overmachtrisico's aan het financieel model eind 2025 een niet te verantwoorden beleidsbeslissing was.

Verder toont het financieel model aan dat de terugbetaling van de achtergestelde aandeelhoudersleningen tegen eind 2083 onmogelijk is. Zonder ingrijpen van de Vlaamse overheid zullen die achtergestelde aandeelhoudersleningen tegen eind 2083 zijn aangegroeid tot 27.046,4 miljoen euro. De Vlaamse overheid heeft in december 2025 met een tweede addendum bij de kaderovereenkomst financiering, nu echter wel een herijkingsmoment ingebouwd, met name op 31 december 2035. Het Rekenhof heeft berekend dat de Vlaamse overheid op het ogenblik van die herijking minstens 2.822,3 miljoen euro achtergestelde schulden van Lantis zal moeten overnemen om de rentebetalingen en schuldaflossingen in lijn te kunnen brengen met de gemodelleerde tolinkomsten. Bij elke overschatting van die toekomstige tolinkomsten, zal de Vlaamse overheid op het ogenblik van die herijking een nog groter bedrag moeten overnemen.

Het financieel model toont dat de liquiditeitspositie van Lantis in de periode 2034-2037 precair blijft. Doordat Lantis nu echter massaal gebruik maakt van de mogelijkheid om rentebetalingen uit te stellen, heeft de DSCR (*debt service coverage ratio*) zijn informatiewaarde verloren. De DSCR is volgens het Rekenhof dan ook niet meer bruikbaar om de robuustheid van het financieel model op te volgen.

Het Rekenhof concludeert dat het financieel model (de *business case 2026*) niet robuust is, gegeven dat het geen garantie biedt dat alle aangegane leningen zullen worden terugbetaald met tolinkomsten. De stellingname van de zesde voortgangsrapportering van de Vlaamse Regering dat de financiering van exogene risico's met een achtergestelde lening de robuustheid van het financieel model niet aantast, klopt niet met de werkelijkheid, zoals blijkt uit de cijfers van de *business case 2026*.

Het Rekenhof beveelt aan de bijkomende achtergestelde lening van 1,65 miljard euro onmiddellijk om te zetten in een kapitaalverhoging of investeringstoelage aan Lantis en daarvoor niet te wachten tot het herijkingsmoment in 2035. Dat zou de financieringsstructuur vereenvoudigen en vermijdt ook dat de rentelasten zich opstapelen tegen het ogenblik van herijking.

Hoofdstuk 5

Leefbaarheidsprojecten

5.1 Afspraken en fasering

Noordelijke Ringparken

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. Het politiek stuurcomité van 17 oktober 2022 besliste tot een maximale overkapping van de noordelijke Ring, waardoor een aantal van de reserveleefbaarheidsprojecten versneld zou worden uitgevoerd (zie [tabel 11](#)). Die projecten zijn in de bestaande fiches van de noordelijke Ringparken geïncorporeerd. De voorontwerpen van de bovenbouw van die bijkomende overkappingen zijn ondertussen goedgekeurd en worden geïntegreerd in een geactualiseerd voorontwerp van de leefbaarheidsprojecten van 2021. Sinds 2024 werken de stad Antwerpen en Lantis samen aan de opmaak van een gezamenlijke vergunningsaanvraag voor onder- en bovenbouw voor de werkzone 3B van de Oosterweelverbinding op basis van die geactualiseerde voorontwerpen van de noordelijke Ringparken, inclusief bos- en natuurcompensatie. Het ontwerp van de Ringparken werd voor de vergunningsaanvraag gestript van de delen die juridisch nog niet vergunbaar zijn, maar waarvoor eerst een RUP nodig is. Deze vergunningsaanvraag *Overkappingsvergunning VA10* loopt vertraging op en zou nu in het tweede kwartaal van 2026 worden afgewerkt. De voortgangsrapportage geeft deze informatie niet duidelijk mee. Zij behield de timing uit de vorige voortgangsrapportage voor de opmaak van de definitieve ontwerpen en de start van de uitvoering voor de meeste noordelijke Ringparken. Zij beschrijft de voortgang van de noordelijke Ringparken wel afdoende.

Ringpark West

Het Ringpark West wordt het eerste afgewerkte ringpark, met een oplevering tegen de zomer van 2026.

Scheldebrug

Voor de Scheldebrug is De Vlaamse Waterweg (DVW) de aanbestedende overheid. De aanbesteding van dat project startte in 2024. De eerste offertes werden ingediend in september 2025 en de definitieve offertes zullen in september 2026 worden ingediend. De planning die vorig jaar werd aangegeven, wordt voorlopig behouden, met de start van de uitvoeringsfase in 2027.

Ringpark Groene Vesten

Het Ringpark Groene Vesten is niet verbonden aan de onderbouw van de Oosterweelverbinding. De werken voor de cluster Zuid startten in 2025 en zullen vermoedelijk tegen zomer 2027 worden opgeleverd, terwijl de aanleg van *Next Generation Concrete Surface* (NGCS) als geluidsmaatregel is afgewerkt. Voor de cluster Centraal wordt voorgesteld zes van de negen deelzones van het definitieve ontwerp te realiseren, gelet op de onzekerheid over de volledige overkapping van de zuidelijke Ringweg.

Ringpark Zuid

Het Ringpark Zuid bevat, behalve twee leefbaarheidsprojecten, ook de Spaghettiknoop. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is aangeduid als aanbestedende overheid. In 2025 werd het definitieve ontwerp opgemaakt. De timing voor de gunning en de aanvang van de werken werd opgeschoven van 2027 naar 2028. Voor de start van de werken, die is gepland in 2028, moeten nog verscheidene stappen plaatsvinden: de opmaak van een project-MER, de indiening van een omgevingsvergunningsaanvraag en de aanbesteding.

De voortgangsrapportage geeft passende informatie over de voorbereiding van de leefbaarheidsprojecten. De projectfiches zijn bondiger gemaakt en geven voldoende informatie over de voortgang, maar blijven onduidelijk over de concrete voortgang ten opzichte van de vorige rapportage.

5.2 Budget en financiering

Voor de eerste fase van de leefbaarheidsprojecten was in 2018 een taakstellend budget afgesproken van 1.250 miljoen euro, volgens het prijspeil van maart 2017³² (voor een overzicht zie ook [tabel 11](#)). Van de initiële 1.250 miljoen euro voor de eerste reeks leefbaarheidsprojecten kwam 1.000 miljoen euro via een begrotingsbepaling uit de Vlaamse begroting (*overkappingsruiter*) en 250 miljoen euro van de bijdragen van de stad Antwerpen en het Havenbedrijf³³. Dat leverde een gezamenlijk beoogd bedrag na indexatie van 1.594,2 miljoen euro op, volgens het prijspeil van januari 2022. De voortgangsrapportage stelt dat van de 499,3 miljoen euro overkappingsruitermiddelen op 31 december 2025 nog 286,9 miljoen euro beschikbaar was.

Het politiek stuurcomité besliste op 22 maart 2022 dat het departement MOW samen met de betrokken administraties moet zorgen voor een transparante opvolging van de aangewende middelen uit de overkappingsruiter, opdat het permanent duidelijk is hoe de leefbaarheidsprojecten worden gefinancierd. De voortgangsrapportage maakt melding van de al aangewende bedragen.

Het politiek stuurcomité besliste op 17 oktober 2022 het budget voor de onderbouw Rechteroever niet meer te financieren met middelen uit de overkappingsruiter, maar dat voortaan ook ten laste te leggen van het financieel model, op basis van tolheffing. Het financieel model werd voor 1.000 miljoen euro extra aangesproken, namelijk 700 miljoen euro voor de onderbouw Rechteroever, geïndexeerd tot 868 miljoen euro, 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 langs de overkappingsruiter.

³² Politiek stuurcomitévergadering 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 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 ongebruikte kredieten van het beleidsdomein MOW verzameld.

Tabel 11 – Raming kostprijs leefbaarheidsprojecten 2018, 2022, 2025 en 2026 (in miljoen euro), incl. btw en excl. al aangewende bedragen

	Raming politiek stuur- comité 2018	Raming fiches voort- gangsrappor- tage 2022, prijspeil 2019	Raming fiches voort- gangsrappor- tage 2025, prijspeil 2022	Raming fiches voort- gangsrap- portage 2026, 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	51,9	51,9
Subtotaal bovenbouw RO		285	308,0	308,0
Onderbouw RO		700	868,0	868,0
Subtotaal RO onderbouw + bovenbouw	805	985	1.176,0	1.176
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	75,2	75,2
Ringpark Zuid	175,0	175,0	***269,6	***273,8
Scheldeoeververbinding	71,0	221,4	240,7	****246,2
Overkoepelend	10,5	10,5	5,6	5,6
Totaal leefbaarheidsprojecten fase 1	1.250,0	1.580,4	1.877,6	1.887,3
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	266
Verbreiding Kap Ter Lo			65	65
Groene Brug			5	5
Totaal reserveleefbaarheidsprojecten (fase 2)			678,4	678,4
Totaal leefbaarheidsprojecten			2.556,0	2.565,7
Totaal leefbaarheidsprojecten fase 1 en fase 2, exclusief onderbouw RO			1.688,0	1.697,7

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

** deze raming heeft nog steeds het prijspeil van 2017; de raming met prijspeil 2025 bedraagt 139,3 miljoen euro.

*** deze raming heeft reeds het prijspeil van 2024

**** deze raming heeft prijspeil 2026 en de overkoepelende kost van 5,6 miljoen zal pas na de gunning eind 2026 correct kunnen geraamd worden

Bron: Rekenhof, op basis van de projectfiches departement MOW

Doordat het politiek stuurcomité de onderbouw van de leefbaarheidsprojecten Rechteroever ten laste heeft gelegd van het financieel model, kwam een bedrag van 868 miljoen euro beschikbaar bovenop de middelen waarin de overkappingsruiter al voorziet. Dat bracht het totaalbedrag voor de leefbaarheidsprojecten op 2.462,3 miljoen euro. 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 in fase 1, alsook voor de reserveleefbaarheidsprojecten. Tabel 11 geeft de huidige kostenraming voor alle leefbaarheidsprojecten van fase 1 en de reserveprojecten weer en een overzicht van ramingen van de vorige jaren die belangrijke aanpassingen kenden. De raming stijgt in 2026 tot 2.565,7 miljoen euro, 9,7 miljoen euro meer dan in de vorige rapportage. Met uitsluiting van de onderbouw Rechteroever voor fase 1 bedraagt de raming voor de fasen 1 en 2 van de leefbaarheidsprojecten nu 1.697,7 miljoen euro. De huidige raming is ondertussen opgelopen tot 103,5 miljoen euro meer dan het afgesproken taakstellend budget van 1.594,2 miljoen euro. Tussen 2018 en 2025 heeft de Vlaamse overheid al 212,4 miljoen euro aangewend voor de leefbaarheidsprojecten. Gelet op het taakstellend budget van 1.594,2 miljoen euro en het al aangewende bedrag, bedraagt het streefbedrag voor de middelen in de overkappingsruiter (inclusief de bijdrage van de stad Antwerpen) nu 1.381,8 miljoen euro. Voor de overschrijding van het afgesproken taakbudget met 103,5 miljoen euro is nog geen oplossing gevonden, zoals bijvoorbeeld het uitwerken van bijkomende optimalisaties.

De overkappingsruiter wordt tot nu toe maar zeer geleidelijk opgebouwd, met 55 miljoen euro per jaar. Een volledige opbouw aan dat tempo zou ongeveer 27 jaar in beslag nemen. Er is nog geen voldoende gedetailleerde uitvoeringsplanning beschikbaar, waardoor er evenmin al duidelijkheid is over de timing van de overkappingsruitermiddelen die nodig zijn. Volgens het Rekenhof is het onzeker of de opbouw van de overkappingsruiter aan het huidige tempo zal volstaan voor de aanwendingen die vanaf 2026 op gang komen en die vanaf 2030 sterk zullen toenemen.

In 2022 werd afgesproken alle leefbaarheidsprojecten te optimaliseren om de globale raming met 5,5 % te verminderen en zo binnen het taakstellend budget te blijven. Voor Ringpark West bedragen de voorlopige einduitvoeringskosten 147,5 miljoen euro, wat een overschrijding van 8,2 miljoen boven het optimalisatiebudget is³⁴. Voor de Scheldeoeververbinding werd het geoptimaliseerde budget toch naar boven bijgesteld met 6 miljoen. Het projectaandeel *Aanlanding rechteroever* voor 3 miljoen euro blijft ten laste van het leefbaarheidsbudget van Ringpark Zuid en het budget van knoop Zuid. Voor Ringparken Groene Vesten en Zuid is na de optimalisatieoefening toch gekozen om het ambitieniveau te behouden en behoeven projectonderdelen nog bijkomende financiering. Bij Ringpark Zuid bracht de opmaak van het definitieve ontwerp 45,9 miljoen euro meerkosten mee, waardoor opnieuw optimalisaties nodig zijn. Bijkomende optimalisaties werden gezocht, maar niet gevonden, waarna de Stad Antwerpen zich bijkomend engageerde voor 7,2 miljoen euro meerkosten voor een parkbrug bovenop de al overeengekomen extra investeringen van 26,9 miljoen euro.

Bij de noordelijke Ringparken (Noordkasteel, Groenendaal, Lobroekdok en Het Schijn) is het niet duidelijk of de optimaliseringsoefening van 5,5 % al plaatsvond. De vorige voortgangsrapportages toonden duidelijk dat de ramingen de budgetten overstegen en dat nog optimalisaties moesten worden gezocht. Soms zijn al beslissingen genomen, zo werd de voetgangerspasserelle uit het Noordkasteelpark geschrapt en zal het Samgadok een ondiepe variant worden. Sommige zones

³⁴ Voor een definitief oordeel is het nog te vroeg, aangezien het Ringpark nog niet definitief werd opgeleverd. Het geoptimaliseerd taakstellend budget was 139,3 miljoen euro (prijspeil 2025).

worden buiten de projectcontouren van het Toekomstverbond gehouden, zoals de zones *onder het spoor* en *kop Asiadok* in het Ringpark Lobroekdok en de Schijnpoortweg in het Ringpark het Schijn. De huidige projectfiches bieden daarover weinig tot geen informatie. Bovendien werden de eerdere keuzes nog niet vertaald in concrete besparingen en bijgesteld in de ramingen, waardoor de haalbaarheid van de projecten niet kan worden ingeschat. Het blijft ook onduidelijk wat zal gebeuren met de projecten die nu buiten het Toekomstverbond vallen.

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 tegelijk uitgewerkt. De raming voor de Spaghettiknoop is niet inbegrepen in de raming voor het leefbaarheidsproject Ringpark Zuid. Voor dat infrastructuurwerk, dat ten laste komt van het AWV, is de raming in 2025 bijgesteld van 115 miljoen euro naar 131,1 miljoen euro.

De voortgangsrapportage en de projectfiches geven beperkt duiding over de optimalisaties en de (potentiële) efficiëntiewinsten. Zij werken met verschillende prijspeilen, waardoor het niet mogelijk is ramingen met elkaar te vergelijken. Op basis van de gekende ramingen en inzichten zal het taakstellend budget van 1.594,2 miljoen euro volgens het Rekenhof niet volstaan om de geselecteerde projecten te realiseren.

Gelet op het jaarlijkse ritme van de spijzing van de overkappingsruiter, zullen de uitvoeringstermijnen van de leefbaarheidsprojecten moeten worden gespreid, in functie van de beschikbare middelen in de overkappingsruiter.

5.3 Overkapping zuidelijke Ring

Voor diverse actoren van het Toekomstverbond blijft het doel de volledige zuidelijke Ring te overkappen. Er is nog geen beslissing genomen over een verdere overkapping van de (zuidelijke) Ring. Geen enkel budgettair perspectief maakt de miljardeninvestering van een volledige overkapping haalbaar. Dat bevestigen de rapporten van de universiteit van Antwerpen op vraag van de werkbank Financiering.

Het Team Intendant startte in februari 2025 met een nieuwe studie over de verkeerssystemen en de overkapbaarheid van de zuidelijke Ring. Deze studie loopt af in juni 2026. Er loopt echter geen bijkomend onderzoek naar de mogelijke financiering ervan.

5.4 Risicobeheersing

In de projectfiches is de risicobeheersing voor de meeste leefbaarheidsprojecten weer minder goed uitgewerkt en blijft de beschrijving nog vrij summier. De belangrijkste risico's voor de noordelijke Ringparken zijn die in verband met bos- en natuurcompensaties buiten het projectgebied en de financiële afspraken daarover, de PFAS-problematiek en de afhankelijkheid van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Voor alle Ringparken werd een kwalitatieve synthese gemaakt van de natuurdimensie, inclusief boscompensatie en natuurbalans³⁵. Deze risico's worden dus wel verder opgevolgd, maar het is nog niet zeker dat ze daarom al worden beheerst.

³⁵ Natuur in de Ringparken, december 2025.

Het grootste risico voor de leefbaarheidsprojecten blijft echter dat het ambitieniveau het taakstellend budget overstijgt. De projectfiches noch de voortgangsrapportage vermelden dat. De optimalisatiedoelstelling van 5,5 % werd doorgetrokken naar de leefbaarheidsprojecten. Voor de noordelijke Ringparken is het nog niet duidelijk wat de optimalisatie heeft opgebracht en werden de ramingen nog niet bijgesteld. Voor de leefbaarheidsprojecten waarvoor de optimalisatieoefening wel al werd uitgevoerd, blijkt het niet eenvoudig om de scopewijzingen te realiseren en wordt nog gezocht naar externe financiering om het oorspronkelijke ontwerp zoveel mogelijk te behouden. Als de externe financiering er niet komt, is het onduidelijk wat de gevolgen zullen zijn, temeer daar het ambitieniveau van de ontwerpen hoog blijft.

Wat de projectfiches bij de risicobeheersing evenmin vermelden is de samenhang van sommige leefbaarheidsprojecten met projecten die met reguliere middelen moeten worden uitgewerkt. Over deze reguliere middelen bestaat ook nog geen zekerheid, mede doordat het meerjarig GIP tot nog toe niet verder reikt dan 2027. Daardoor ontstaan bijkomende risico's voor de realisatie van de leefbaarheidsprojecten. Het Rekenhof beveelt aan die risico's en hun financiële implicaties zo snel mogelijk beter in te schatten. Bovendien worden de leefbaarheidsprojecten gefinancierd met middelen uit de overkappingsruiter. De overkappingsruiter wordt gespijzigd via de onderbenutting op het GIP (à rato van 55 miljoen euro per jaar). Gegeven dat al een aantal jaren geen sprake meer is van onderbenutting op het GIP, wordt de overkappingsruiter de facto gespijzigd door uitstel van andere projecten voorzien in het GIP. Vanuit oogpunt van transparantie en risicobeheersing verdient het aanbeveling om de spijzing van de overkappingsruiter mee op te nemen in het GIP.

Met het oog op de budgetbewaking bij de leefbaarheidsprojecten heeft het politiek stuurcomité de intendant op 8 februari 2021 gevraagd te waken over de kostenefficiëntie. In 2023 werd beslist de werkwijze voor de financiële opvolging van de vier noordelijke Ringparken door te trekken naar de andere leefbaarheidsprojecten³⁶, maar daarover is momenteel geen verdere informatie beschikbaar.

De hoofdwerken en de voorbereidende werken zijn geraamd exclusief btw, de leefbaarheidsprojecten (bovenbouw en onderbouw) inclusief btw. Lantis heeft een *verzoekschrift* ingediend bij de btw-administratie over de recupereerbaarheid van de btw op de leefbaarheidsprojecten in relatie tot de verwachte toelinkkomsten. Het resultaat van die aanvraag is nog altijd niet beschikbaar.

Het ambitieniveau blijft hoog om de zuidelijke Ring volledig te overkappen. Hoewel men daarvoor al volop studies aan het uitwerken is, worden geen verdere inspanningen geleverd om bijkomende financiering te zoeken.

³⁶ Beslissing van 8 maart 2023 van het Managementteam Toekomstverbond.

Hoofdstuk 6

Haventracé

6.1 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-West³⁷. De ambitie om een aantal onderdelen van het Haventracé al tegen het einde van de Oosterweel-hoofdwerven uit te voeren, is volgens het Rekenhof steeds moeilijker haalbaar³⁸.

Voor de Tijsmanstunnel en de eraan verbonden projecten werd medio 2025 opdracht gegeven aan Lantis om het project opnieuw op te starten en te actualiseren. In navolging van de haalbaarheidsstudie die Lantis in 2020 uitvoerde, worden nog altijd verschillende varianten onderzocht. Het is de bedoeling om in de loop van 2026 een definitieve voorkeursvariant te bepalen. Volgens een van de voorliggende varianten zou de oorspronkelijke Tijsmanstunnel op termijn haar functie in het wegsysteem verliezen. De renovatie van de oorspronkelijke tunnel zou dan minder ingrijpend zijn, maar nog altijd noodzakelijk, gelet op het gebruik ervan tijdens de bouw van de nieuwe tunnel. De renovatie van de bestaande Tijsmanstunnel wordt door de AWV uitgevoerd, de bouw van de Tweede Tijsmanstunnel door Lantis.

Het departement MOW bereidt het project E34-West voor. De Vlaamse Regering stelde het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan *E34 West ter hoogte van de Waaslandhaven* op 2 mei 2025 definitief vast. Het project kan nu verder worden uitgewerkt. Pas na het verkrijgen van een omgevingsvergunning en de verwerving van alle gronden, kunnen de werken van start gaan. De aanvang van de werken is voorzien in 2033.

De AWV heeft het oostelijke luik van het Haventracé verder uitgewerkt volgens de procesaanpak voor complexe projecten. In december 2020 keurde de Vlaamse Regering de startbeslissing goed³⁹ en verbond ze de realisatie van de autowegeninfrastructuur aan een reeks andere doelstellingen (leefbaarheid, omgevingskwaliteit, klimaatrobuustheid), opdat de potentiële negatieve impact op de omgeving proactief, geïntegreerd en gebiedsgericht kan worden aangepakt⁴⁰. Die ambitieuze plannen om de leefkwaliteit in de oostrand van Antwerpen te verbeteren, overstijgen de doelstellingen van de projecten uit het Masterplan 2020, waarop het project voortbouwt. Voor het complex project *De Nieuwe Rand* loopt de onderzoeksfase verder. Zij moet resulteren in een voorontwerp van het voorkeursbesluit. De timing daarvan is inmiddels uitgesteld naar september 2026, oorspronkelijk de timing van het definitief voorkeursbesluit.

³⁷ VR 2020 2905 MED.0164. 1 Procesaanpak van projecten in het kader van het Haventracé.

³⁸ In 2017 was voorzien dat de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel tegelijkertijd met de hoofdwerven van de Oosterweelverbinding zou plaatsvinden, en de E34 aansluitend op de werken Linkeroever.

³⁹ VR 2020 1112 DOC.1430 Startbeslissing Oostelijke Verbinding.

⁴⁰ Beleidsplan Ruimte Vlaanderen, Vlaams Klimaat- en Energieplan.

6.2 Budget en financiering

- De projectfiches gaan in op een kostenraming voor de onderdelen van het Haventracé. Voor de Tweede Tijsmanstunnel bestaat een raming die uitgaat van de bouw van een nieuwe tunnel voor het doorgaand verkeer en de renovatie van de bestaande tunnel voor het lokaal verkeer. Het rapport Grote Projecten en Programma's heeft het prijspeil van de ramingen geactualiseerd van 1.200 miljoen euro (prijspeil 2019) naar 1.600 miljoen euro (prijspeil 2024). In die bedragen zijn de studie-, projectmanagement- en werkingskosten niet inbegrepen, de engineeringskosten wel. Een actualisering van de strategische uitgangspunten in het project, rekening houdend met de totale *life cycle cost* van de bestaande Tijsmanstunnel en een nieuwe tunnelverbinding, zal echter aanleiding geven tot een andere kostenraming.
- De doorkijk voor Grote Projecten bij het GIP 2025-2027 suggereert dat een pps-constructie de Tweede Tijsmanstunnel vanaf 2032 zal financieren. De financieringswijze is echter tot op heden niet beslist. Naast de uitwerking van een nieuwe projectdefinitie zal Lantis een marktbevraging organiseren om de financierings- en aanbestedingsstrategie te bepalen. Het GIP bevat ook 17 miljoen euro studiekosten voor de Tweede Tijsmanstunnel over de periode 2025-2027. Voor de voorbereiding van de renovatie van de bestaande tunnel is het GIP niet transparant.
- De projectfiche voor de E34-West bevat een ramingsupdate op basis van het schetsontwerp van het GRUP. De totaalraming steeg van 438 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil 2024) naar 614 miljoen euro (inclusief btw, prijspeil 2025). De doorkijk Grote Projecten bij het GIP 2025-2027 van 14 juli 2025 vermeldt in totaal voor het project al 428 miljoen euro (inclusief btw). Voor de actualisering van het GIP werd een voorstel ingediend van 614,7 miljoen euro.
- Er is nog veel onduidelijkheid over de kostprijs van het oostelijke Haventracé (De Nieuwe Rand). Pas bij het voorkeursbesluit zal aan de Vlaamse Regering worden gevraagd om het project op te nemen in de doorkijk Grote Projecten bij het GIP. Tot en met 2025 werd in totaal 10 miljoen euro studiekosten vastgelegd (inclusief btw). Het GIP 2025-2027 voorziet de komende jaren in 0,3 miljoen euro per jaar, in tegenstelling tot de raming van 3 miljoen euro per jaar die vorig jaar werd gehanteerd. De projectfiche geeft inderdaad aan dat de ramingen zeer indicatief zijn. De bedragen vergen nog verfijning op grond van verder onderzoek. De financieringswijze is nog onduidelijk en zal afhangen van het gekozen alternatief.

Tabel 12 – *Indicatieve ramingen investeringsuitgaven Haventracé (in miljoen euro)*

Projecten	Varianten/deelprojecten	Voorlopige ramingen
Tweede Tijsmanstunnel	Nieuwe tunnel voor doorgaand verkeer en renovatie bestaande tunnel voor lokaal verkeer (prijspeil 2024)	1.600
	Studiekosten	31
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	Tussen 330 en 4.650
	• E313 Oost	
E34-West	A102	Tussen 1.410 en 4.460
	Studiekosten	96
	Basisinfrastructuur	477
	Studiekosten	34
	Risico's	68
	Onteigeningen	8
	Marge voor scopewijzigingen	27

Bron: Rekenhof, op basis van gegevens van Lantis, AWW en departement MOW

6.3 Voortgang en kostprijs

Voor het Haventracé betreffen de vastleggingen en vereffeningen voornamelijk studieopdrachten en onteigeningen. Studieopdrachten worden deels afgenomen van lopende raamcontracten (E34-West). De voortgangsrapportage en de projectfiches over de Tweede Tijsmanstunnel en De Nieuwe Rand tonen nauwelijks voortgang. De projectfiches bevatten wel de geraamde kostprijs, maar die raming is nog ruw, gelet op de nog lopende onderzoekstrajecten en de diverse, nog onbesliste alternatieven.

6.4 Risicobeheersing

Het Haventracé is niet louter meer een infrastructuurproject, maar evolueerde 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 een concreet zicht op te hebben.

Voorlopig is voor die cluster van het Toekomstverbond nog geen taakstellend budget afgesproken met een jaarlijkse enveloppe die past in het genormeerd langetermijn-begrotingstraject van de Vlaamse overheid. Zodra zij een voorkeursalternatief voor een project heeft gekozen, kan zij een taakstellend budget en een indicatieve planning afspreken, waarbinnen het ontwerp verder kan worden uitgewerkt om tot een definitieve projectbeslissing en raming te komen. De Tweede Tijsmanstunnel (vanaf 2032) en de E34-West (vanaf 2031) staan al in de lijst van Grote Projecten die bij het GIP is gevoegd, maar dat neemt de onzekerheid over de financiering en de kostenramingen niet volledig weg. Het GIP vermeldt de Nieuwe Rand (A102) nog niet als Groot Project, wat erop kan wijzen dat de onderzoeksfase nog onvoldoende ver is gevorderd.

De onderlinge afhankelijkheid van de projecten vormt, samen met de financiering, een belangrijke risicofactor. Zo wijst de projectfiche voor De Nieuwe Rand erop dat de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel een van de uitgangspunten is om de maximale baten van het complex project De Nieuwe Rand mogelijk te maken. De financiering en, bijgevolg, de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel zijn echter nog niet verzekerd.

Ook draagvlak blijkt een risico voor deze ingrijpende infrastructuurprojecten. Zo rezen er bezwaren tijdens het openbaar onderzoek van het GRUP voor de E34-West wegens de niet-gespecificeerde ruimte-inname door leidingen. Na een bemiddelingstraject is afgesproken de ruimte voor leidingen duidelijk te lokaliseren en de breedte waarin leidingen toegelaten zijn, te beperken.

Hoofdstuk 7

Modal shift

7.1 Afspraken en governance

Een 50-50-modal shift⁴¹ bereiken in de vervoerregio Antwerpen tegen 2030 vormt de vierde pijler van het Toekomstverbond. In Antwerpen startte daarom in 2017 een piloot-vervoerregio die een mobiliteitsplan (Routeplan 2030) zou ontwerpen opdat de 50-50-doelstelling zo snel mogelijk zou worden gehaald. Het regeerakkoord 2024-2029 heeft deze ambitie ondertussen ook voor heel Vlaanderen onderschreven. De beleidsnota MOW 2024-2029 stelt dat het aandeel duurzame modi van alle verplaatsingen in Vlaanderen moet toenemen tot minstens 50 % tegen 2030, waar dat voorheen alleen de ambitie was in de vervoerregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent⁴².

In heel Vlaanderen zijn sinds 2018 inmiddels vijftien vervoerregio's opgericht. Het decreet basisbereikbaarheid 2019 heeft ze decretaal bevoegd gemaakt voor de opmaak, opvolging en evaluatie van de regionale mobiliteitsplannen (RMP). Die hebben een tijdshorizon van tien jaar (tot 2030) en een doorkijkperiode van maximaal dertig jaar (2050), en bevatten een strategisch luik, operationele beleidsdoelstellingen en een actieplan. Ze zijn sturend voor het regionale mobiliteitsbeleid. De vervoerregio Antwerpen heeft het regionale mobiliteitsplan (Routeplan 2030) in mei 2024 goedgekeurd. Het trad in werking op 10 juni 2024. De vervoerregio Antwerpen is verantwoordelijk voor de uitvoering ervan.

De uitvoerende agentschappen in de Vlaamse overheid moeten de regionale mobiliteitsplannen samen met de lokale besturen realiseren met concrete actieplannen. Het politiek stuurcomité heeft de toenmalige Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken op 24 januari 2024 gevraagd een methodiek uit te werken om de regionale mobiliteitsplannen van alle vervoerregio's (inclusief het Routeplan 2030) na hun definitieve goedkeuring te vertalen naar meerjarige, geïntegreerde investeringsprogramma's. Die vertaling is er op heden nog niet. Ook in het GIP 2025-2027, gepubliceerd op 14 juli 2025, ontbreekt het verband met en de integratie van de regionale mobiliteitsplannen, zowel voor de vervoerregio Antwerpen als voor de overige vervoerregio's.

Nog vóór de goedkeuring van het Routeplan 2030 in 2024, zette het Toekomstverbond al volop in op de vierde pijler, met, naast de vervoerregio, nog bijkomende governance en uitvoeringsplannen voor de modal shift. Daarover rapporteerden de vorige voortgangsrapportages uitgebreid. Zo besliste het politiek stuurcomité op 24 januari 2024 een nieuwe governancestructuur op te zetten, gelijkaardig aan die voor de leefbaarheidsprojecten, om uitvoering te geven aan de vier opdrachten van het uitvoeringsprogramma⁴³ (voorgesteld in de voortgangsrapportage van november 2023) en keurde het de gemotiveerde selectie van het uitvoeringsprogramma goed. In november 2024

⁴¹ Dat wil zeggen: een verschuiving van 50 % van de transport- en vervoerswijzen met de auto (personen) of vrachtwagen (goederen) naar duurzamere alternatieven zoals fietsen, wandelen, openbaar vervoer, binnenvaart of spoor.

⁴² Regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2019-2024, p. 178; regeerakkoord van de Vlaamse Regering 2024-2029, p. 3; beleidsnota MOW 2024-2029, p. 15.

⁴³ 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 of programma's om die hefboomen te verwezenlijken: (1) projecten basisbestouwbaarheid, (2) OV Next, (3) Knooppunten en fiets en (4) mental shift en vervoer op maat.

kondigde het de doorstart aan van de projectgroep Impactmanagement, die de impact voor alle werven samen moest bekijken. Verder heeft het politiek stuurcomité, gemachtigd door het regeerakkoord 2024-2029, Lantis aangesteld als coördinator in de Antwerpse regio voor de minder-hinderaanpak bij een groot werkenprogramma. Lantis kreeg verder de opdracht het Antwerps Werkplatform (AWP) op te zetten in samenwerking met het departement MOW.

Dat AWP ging in 2025 van start. Deze nieuwe structuur brengt verscheidene, al bestaande structuren samen en probeert de planning van de infrastructuurwerken maximaal te integreren op het vlak van de minder-hinderaanpak, het impactmanagement en de uitvoering van het Routeplan 2030. Het AWP lijkt in de eerste plaats gericht op de integratie van investeringsnoden en -planningen op regionaal niveau, met de modal shift als secundair streefdoel. De focus ging in het eerste werkjaar voornamelijk naar de opzet van een gecoördineerd uitvoeringsprogramma voor het Routeplan 2030 van de vervoerregio in functie van het GIP.

7.2 Voortgang en kostprijs

In het verleden hanteerden noch de voortgangsrapportages, noch eerdere documenten van het Routeplan 2030 een eenduidige methodiek om over de voortgang van de 50-50-modal shift als doelstelling van deze Toekomstverbondpijler te rapporteren. De mobiliteitsmonitoring van de Vlaamse overheid (MoMo⁴⁴), opgericht om de basisbereikbaarheid te kunnen monitoren, volgt de modal split in het personenvervoer op basis van de data van het *Onderzoek Verplaatsingsgedrag van Vlaanderen* (OVG) op. Sinds 2024 hanteert de voortgangsrapportage eenzelfde definitie en metingsmethodiek voor de monitoring van het modal split-percentage. Een nulmeting toonde 51 % duurzame personenvervoerplaatsingen in de vervoerregio Antwerpen, wat in de lijn ligt van de oorspronkelijke 50-50-doelstelling uit het Toekomstverbond. Deze formele modal split-doelstelling werd volgens het OVG-onderzoek dus al behaald bij de nulmeting. Er werd geen andere maatstaf bepaald om de voortgang van de modal shift-pijler op te volgen.

De voortgangsrapportage 2026 stelt alleen dat de doelstelling van 50 % duurzame verplaatsingen ruimschoots is gehaald. De projectfiches tonen de laatste beschikbare cijfers voor de vervoerregio Antwerpen op grond van het OVG 7 2023-2024. Dat raamde het aandeel duurzame verplaatsingen op 58,7 %. Er zijn verschillen tussen de stad Antwerpen (67,6 %) en de bredere vervoerregio (52,1 %), maar 50 % wordt overal ruimschoots behaald. De modal split-doelstelling en dus ook de vierde pijler van het Toekomstverbond zijn dus in de vervoerregio Antwerpen al behaald. Bovendien heeft de vervoerregio het hoogste aandeel duurzame verplaatsingen van alle regio's in Vlaanderen.

Sinds het OVG 7 kunnen ook nauwkeuriger trendanalyses op het niveau van de vervoerregio's plaatsvinden. De projectfiches lichten dat uitgebreid toe. Op basis van de resultaten van het OVG 7 concludeert de voortgangsrapportage dat maximaal moet worden ingezet op een verdere verduurzaming van de modal shift voor de vervoerregio Antwerpen, zonder dat zij daarbij nieuwe, concrete (aangepaste) doelstellingen vooropstelt, noch aangeeft hoeveel projecten en middelen daarvoor nodig zijn. In zijn controleverslag bij de vorige voortgangsrapportage heeft het Rekenhof aanbevolen de doelstelling voor de modal shift-pijler te herbekijken en opnieuw te verduidelijken. Deze aanbeveling kreeg echter (nog) geen uitvoering.

44 Wat is Monitoring Mobiliteit (MoMo)? | Vlaanderen.be.

De vorige voortgangsrapportages gaven geen eenduidig beeld van het concrete uitvoeringsprogramma. Sinds 2022 zijn verschillende voorstellen tot uitvoering en governancestructuren uitgewerkt. Daaruit resulteerde het ontwerpplan dat de beleidsmatige voortgangsrapportage over het Toekomstverbond van 19 oktober 2023 heeft voorgesteld. Voor de financiering stelde die rapportage de opmaak van een meerjarig investeringsplan 2025-2030 in het vooruitzicht.

De voorliggende voortgangsrapportage werkt met twee sporen voor de pijler modal shift, namelijk de mobiliteitsuitdagingen op korte en op lange termijn. Voor de korte termijn verwijst de rapportage naar het projectoverschrijdende impactmanagement en beschrijft zij de verschillende initiatieven daarvoor. Voor de lange termijn verwijst ze naar de uitvoering van het Routeplan via regionale projecten en de uitvoering op lokaal niveau via het service center. De rapportage geeft beschrijvende informatie over de voortgang van deze pijler, maar geen financiële informatie.

Verder verwijst de rapportage naar de projectfiches, die de strategische modal shift-projecten beschrijven. Net als de vorige rapportering is er geen verduidelijking waarom de projectfiches net over die projecten rapporteert als de strategische projecten in de modal shift-pijler, noch hoe ze zich verhouden tot het totaal aantal bestaande projecten in het Routeplan 2030. De projectfiches bevatten inderdaad geüpdatete informatie ten opzichte van de vorige rapportering, maar tonen nergens overzichtelijk de voortgang van het aantal afgewerkte projecten, noch werkelijke kosten in het afgelopen jaar. Het is onmogelijk deze projecten te koppelen aan het strategisch actieplan (12 maart 2024) van het Routeplan 2030, noch om de voortgang van de doelstellingen van het Routeplan 2030 ermee af te toetsen. Het is evenmin mogelijk de voortgang van de vier programma's van het uitvoeringsprogramma, voorgesteld op 19 oktober 2023, op te volgen. De informatiewaarde van de projectfiches op het vlak van de modal shift is dan ook beperkt.

De projectfiches geven over de kostprijsramingen en de financiering voor het ene project meer duidelijkheid dan voor het andere. Zo beschrijven zij de kostprijs en de voortgang van de fietsprojecten en de meeste knooppunten voldoende duidelijk. Voor de grotere en duurdere projecten betreffende tramstelplaatsen, het Ringspoor en de optimalisatie van het OV-netwerk ontbreekt echter een raming. Die projecten bevinden zich nog in een studiefase.

Het is evenmin mogelijk een kostprijs af te bakenen voor de modal shift-pijler als onderdeel van het Toekomstverbond. Uit het programma *Duurzaam personenvervoer en modal shift* van het GIP 2025-2027 blijkt dat bredere modal shift-maatregelen voornamelijk worden geïntegreerd in flankerende maatregelen of leefbaarheidsprojecten. Het is onduidelijk of de kostprijs van de volledige uitvoering van het Routeplan 2030 werd berekend. Het Vlaams Gewest (door opname in het GIP) of de lokale besturen van de vervoerregio zullen, zoals voor elke vervoerregio, de uitvoering van de Routeplanmaatregelen moeten dragen.

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

7.3 Budget en financiering

Er bestaat geen overkoepelend taakstellend budget voor de modal shift-pijler. Dat houdt twee belangrijke risico's in: het budget is niet gelimiteerd en er is niet in een financieringswijze voorzien. Bijgevolg moet voor elk project apart financiering worden gezocht.

Het GIP 2025-2027 bevat wel een programma *Duurzaam personenvervoer en modal shift*. Wat de vervoerregio Antwerpen betreft vermeldt dat echter vooral de historische beschikbaarheidsvergoedingen, leefbaarheidsprojecten en flankerende maatregelen. Het GIP toont wel aan dat de budgettaire inspanning voor het programma duurzaam personenvervoer en modal shift veruit het grootst zijn in de vervoerregio Antwerpen.

Tabel 13 – Budgetten GIP-programma *Duurzaam personenvervoer en modal shift* (in miljoen euro)

	GIP 2025	GIP 2026	GIP 2027
Vervoerregio Antwerpen	76,1	158,9	199,1
<i>Beschikbaarheidsvergoedingen</i>	35,5	35,7	36,3
<i>Leefbaarheidsprojecten (voornamelijk Scheldebalkon)</i>	9,0	89,0	128,0
<i>Flankerende maatregelen (zie tabel 14)</i>	21,1	26,0	20,9
<i>(Overige doorstromingsprojecten en fietsinfrastructuur)</i>	10,5	8,3	14,0
Overige vervoerregio's samen	67,1	63,5	59,3
Vlaanderen (voornamelijk vergroening vloot De Lijn)	548,9	174,7	177,8
Totaal programma 'Duurzaam personenvervoer en modal shift'	692,0	397,1	436,1

Bron: Rekenhof, op basis van het GIP 2025-2027

Het is echter niet mogelijk de projecten in de projectfiches bij de voortgangsrapportage te koppelen aan het GIP. Bovendien zijn voor de uitvoering van de projecten uit het Routeplan 2030, behalve de Vlaamse overheid, ook nog lokale besturen verantwoordelijk.

De lijnen voor flankerende maatregelen in het GIP kunnen worden opgesplitst volgens de besteding van de jaarlijkse toelagen die Lantis ontvangt van de Vlaamse overheid voor de realisatie van minder-hinder- en flankerende maatregelen. Deze flankerende maatregelen betreffen voornamelijk park & ride-faciliteiten en fietspaden, maar bevatten ook personeelskosten voor het team Modal Shift binnen Lantis, zoals de tabel 14 toont.

Tabel 14 – Uitsplitsing budgetten voor flankerende maatregelen (in miljoen euro)

Begrotingsartikel	Budget 2025	Budget 2026	BO 2026	Budget 2027	Inhoud
MB0-1MHH5RX-IS Investeringsstoelage Lantis	12,0	13,3	6,9	11,9	Studies projecten TKV (excl. Tijsmanstunnel II), fietsinfrastructuur, P+R Stabroek, auto-delen, externe ondersteuning Team Modal Shift (Lantis)
MB0-1MHH2RX-IS Werkingsstoelage Lantis	6,0	6,0	11,5	4,0	Personeelskosten Team Modal Shift (Lantis) , maatregelen flankerend beleid, zowel omkadering als projectgebonden (o.m. studies, constructie P+R-gebouwen, uitrol fietspaden rondom Antwerpen, de werkingskosten van de Vervoerregio Antwerpen).
MB0-1MHH4RX-IS Toelage Verkeersveiligheidsfonds	3,1	6,7	5,0	4,9	Binnen het Verkeersveiligheidsfonds wordt een toelage aan Lantis voorzien om de investeringen in verkeersveiligheid (o.a. tijdelijke infrastructuur voor veilige omleiding) voor de zwakke weggebruiker gedurende en na de werken door Lantis op te vangen. De Werkvennootschap ontvangt dezelfde toelage, eveneens ten bedrage van 5,0 miljoen euro.
Totaal	21,1	26,0	23,4	20,9	

Bron: Rekenhof, op basis van het GIP 2025-2027 en de BBT bij begrotingsopmaak 2026

Het Rekenhof wijst erop dat minder-hinder- en flankerende maatregelen geen synoniem zijn voor modal shift (hoewel deze wel een hefboom kunnen vormen voor modal shift) en oordeelt dat dergelijke uitgaven beter worden toegewezen aan de hoofdprojecten die de maatregelen veroorzaken. Verder vraagt het Rekenhof de transparantie van de projectlijnen in het GIP te verhogen middels een opsplitsing in deelprojecten, gelet op de diverse invulling van de uitgaven, dit in functie van prioritering voor de opmaak van het GIP en om het verband te kunnen leggen met de doelstellingen in het Routeplan 2030.

7.4 Deelconclusies

De voortgangsrapportage beschrijft voornamelijk de impactmanagementinspanningen en, gefragmenteerd, de inspanningen voor het Routeplan 2030. Zij geeft daarover echter geen financiële informatie. De projectfiches tonen op hun beurt een beperkt onderbouwde selectie van projecten die een plaats zouden hebben in het Routeplan 2030. Deze inspanningen moeten toewerken naar een modal shift in de regio. De modal split-doelstelling werd echter al behaald bij de nulmeting en het oorzakelijk verband tussen de beschreven projecten en het bereiken of verbeteren van de vooropgestelde modal split kan steeds moeilijker worden vastgesteld. Bovendien is er geen verband tussen de bestaande ramingen, de beschikbare financiering en een te behalen doelstelling. De rapportering over de modal shift-pijler in deze voortgangsrapportage lijkt dan ook een samensmelting van diverse rapporteringen, over inspanningen zonder een samenhang van doelstellingen of financiële noden. Het Rekenhof beveelt dan ook aan de rapportering voor deze pijler te herbekijken.

Gelet op de bereikte modal shift-doelstelling uit het Toekomstverbond en het Vlaamsbrede karakter van zowel het modal shift-beleid, als de decretale taken van de vervoerregio, hoeft de voortgangsrapportage over het Toekomstverbond dat niet verder op te volgen. De status van de modal split kan ook via het OVG en het MOMO-portaal⁴⁵ verder worden opgevolgd.

Voor de uitvoering van het Routeplan 2030 is de vervoerregio Antwerpen verantwoordelijk. Het Rekenhof beveelt dan ook aan de vervoerregioraad de doelstellingen en de uitvoering van dat plan verder te laten opvolgen. Er is nood aan SMART-indicatoren voor de opvolging van het Routeplan 2030 en het bijhorende actieplan voor een performante monitoring van de behaalde resultaten en uitgegeven middelen. Concrete projecten uit het Routeplan 2030 zouden ook moeten gekoppeld aan en zichtbaar zijn in het meerjarig GIP, opdat daaruit een performante monitoring kan ontstaan voor rapportering over de vastleggings- en vereffeningskredieten.

Het AWP lijkt een beloftevolle nieuwe structuur te zijn, die de verdere integratie van de beleidsmatige planning van de vele infrastructuurwerken beoogt. Het kan mogelijks transparantie en overzichtelijkheid bieden in alle maatregelen en kosten van alle acties die worden ondernomen voor het Toekomstverbond. Een overzicht van de activiteiten en de financiële verantwoording van het AWP moet een plaats krijgen in de voortgangsrapportage van het Toekomstverbond. Verder ondersteunt het AWP ook de uitvoering van de projecten uit het Routeplan 2030. In die mate kan het interessant zijn om de werking van het AWP te evalueren en te kijken of dit soort governance ook interessant kan zijn voor andere vervoerregio's.

45 Monitoring Mobiliteit (MoMo) | Vlaanderen.be.

Hoofdstuk 8

Oordeel informatiekwiteit

Volgens het Rekenhof geeft de voortgangsrapportage de hoofdlijnen weer en vermeldt ze voor tal van projecten de al gemaakte uitgaven en de nog verwachte uitgaven (geraamde kosten). Vergelijkingen met vorige voortgangsrapportages blijven moeilijk, doordat sommige gerapporteerde cijfers anders zijn gestructureerd en het gehanteerde prijspeil niet consistent is vermeld. De voortgangsrapportage geeft ook nog altijd geen omvattend beeld van de reikwijdte en kostenraming van de diverse investeringsclusters. Voor diverse projecten bevatten de projectfiches vrij vage informatie over onzekerheden, risico's of financieringsmogelijkheden. Voor sommige projecten is dat begrijpelijk, aangezien ze zich nog in een prille fase bevinden. Een volwaardige vergelijking tussen de kostenramingen, de werkelijke investeringsuitgaven en de beschikbare financiering is voor die projecten nog niet echt mogelijk.

De voortgangsrapportage en de projectfiches zijn onderbouwd en verduidelijken de verdere concretisering van de individuele investeringen en ontwikkelingsprojecten, alsook de voortgang van de uitvoering. Het doelbereik, de kostprijsolutie, de projectafhankelijkheden, de evolutie van de uitvoeringsplanning en de aanpak van sommige risico's brengen zij niet altijd helder in beeld. De opeenvolgende voortgangsrapportages besteden maar in beperkte mate aandacht aan de verkeers-technische samenhang, de onderlinge afhankelijkheid van de vier investeringsclusters en de globale financiering van het Toekomstverbond. Veel financiële onzekerheden blijven onderbelicht.

De rapportering over de modal shift-pijler in deze voortgangsrapportage lijkt een samensmelting van diverse rapporteringen over inspanningen zonder een samenhang van doelstellingen of financiële noden. De voortgangsrapportage biedt daarover geen financiële informatie en de informatiewaarde van deze rapportering en de projectfiches is op dit vlak beperkt. De rapportering voor deze pijler moet dan ook worden herbekeken.

Hoofdstuk 9

Algemene conclusies

Het Rekenhof erkent de grote en degelijke inspanningen die de betrokken diensten van de Vlaamse overheid doen om de onderscheiden investeringsprojecten voor te bereiden en de projectrisico's te beheersen, maar wenst de aandacht te vestigen op de onderstaande punten, die essentieel zijn voor het welslagen van het Toekomstverbond.

9.1 Aandachtspunten inzake voortgang en projectmanagement

Het regelgevende kader en de financieringsafspraken liepen achter op de voortvarende werfuitvoering van het Oosterweelproject. De sanering, het grondverzet en andere overmachtrisico's worden op Rechteroever in regie uitgevoerd.

De concretisering van de leefbaarheidsprojecten kent een gestage, zekere vooruitgang. Ondanks optimalisaties liggen de ramingen door de hoge ambities nog altijd hoger dan het vooropgestelde budget, waardoor de financiële haalbaarheid steeds moeilijker wordt. Bovendien kan de langzame opbouw van middelen via de overkappings-begrotingsruiter de geplande uitvoeringstermijn in het gedrang brengen.

De inhoudelijke voortgang van de diverse onderdelen van het Haventracé lijkt zeer beperkt. De voorbereidende studiefase duurt lang en zowel de invulling, als de budgettering blijven vaag. De trage voortgang en de onzekerheid over de budgettering doen twijfels rijzen over de haalbaarheid van of de ambities tot uitvoering op middellange termijn.

De 50-50-modal split is bereikt en een bijkomende modal split-doelstelling die eventuele investeringskosten verantwoordt, werd niet gesteld. Een overkoepelende governance structuur, het Antwerps Werkplatform, werd uitgewerkt om in te staan voor een gecoördineerd optreden in de Antwerpse regio. Op korte termijn zet dat echter vooral in op projectoverschrijdend impactmanagement en minder-hindermaatregelen en op lange termijn op de ondersteuning van de uitvoering van het Routeplan 2030. Minder-hindermaatregelen, werfafstemming en communicatie zijn essentieel voor de realisatie van het Toekomstverbond. De investeringen in modal shift en de operationalisering ervan zijn eerder reguliere taken van de vervoerregio, die niet noodzakelijk uitsluitend aan de realisatie en verantwoording van het Toekomstverbond moeten worden gekoppeld.

9.2 Aandachtspunten inzake financiering

Naar aanleiding van de eerste financiële voortgangsrapportage in 2021 concludeerde het Rekenhof dat de al gekende investeringsuitgaven van het Toekomstverbond sterk waren toegenomen. De evolutie van een louter infrastructuurproject naar een geïntegreerd project, waarbij, behalve mobiliteit, evenzeer leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit centraal staan, stuwde de kosten omhoog.

Bij de derde financiële voortgangsrapportage stelde het Rekenhof vast dat de toevoeging van, onder meer, een deel van de leefbaarheidsprojecten, alsook de hoge inflatie van de bouwkosten en de rentelasten die kostprijs nog verder opdreven.

Volgens de vijfde financiële voortgangsrapportering steeg het taakstellend budget voor het luik Oosterweelinvesteringen sterk, tot 10.055 miljoen euro volgens het prijspeil van 1 januari 2024. Een belangrijke oorzaak is de sterk toegenomen overmachtrisico's (zoals het PFAS-risico).

De actualisatie van het financieel model bij de zesde voortgangsrapportering toont een toename van de materieel vaste activa voor de realisatie van de Oosterweelverbinding tegen het einde van de bouwfase (eind 2033) met 25,1 % ten opzichte van vorig jaar. De totale omvang van het project op de balans van Lantis zou nu eind 2033 13.614 miljoen euro bedragen, door de inkanteling van 1.811 miljoen euro overmachtrisico's in het financieel model op vraag van de Vlaamse Regering en door 225 miljoen euro contractuele aanpassingen en meerwerken.

Eind 2025 verkreeg Lantis een bijkomende achtergestelde lening van 1,65 miljard euro om de saneringskosten en andere overmachtrisico's te financieren. Deze bijkomende achtergestelde lening zal door de uitgestelde rentebetalingen tegen eind 2083 de uitstaande schuld bij Lantis doen oplopen tot meer dan 27 miljard euro. Uit het financieel model blijkt dat deze achtergestelde lening tegen eind 2083 niet kan worden terugbetaald. De Vlaamse Regering stelt daarom een herijking van het financieel model in het vooruitzicht, waarbij eind 2035 de uitstaande schuld bij Lantis zal worden herschikt om de rentebetalingen en schuldaflossingen meer in lijn te brengen met de te verwachten toelinkkomsten tijdens de periode 2036-2083, die op dat ogenblik beter zullen kunnen worden ingeschat.

Daarnaast wijst het Rekenhof op het volgende:

- Aanhoudende onzekerheden over saneringskosten, btw-recuperatie, enz. bestendigen de twijfels over de finale kostprijs van het Oosterweelproject. De hoog ingeschatte verkeersvolumes leiden eveneens tot onzekerheid over de toekomstige toelinkkomsten.
- De huidige financieringsbronnen volstaan niet om de resterende netto-financieringsbehoefte van Lantis ten bedrage van 8.273,5 miljoen euro in de periode 2026-2033 te dekken. Er is nog een tekort van 2.251,5 miljoen euro ten opzichte van het huidige leningenplafond dat met het Vlaams Gewest is afgesproken.
- De vermindering van de risicopremie op de *project bonds* van 100 naar 60 basispunten is onvoldoende gebleken om een rentesnieuwbal te vermijden.
- Doordat Lantis in 2034-2083 massaal gebruik zal maken van de mogelijkheid om rentebetalingen en schuldaflossingen in de tijd uit te stellen, heeft de DSCR (*debt service coverage ratio*) zijn rol om de robuustheid van het financieel model te helpen bewaken, verloren.

Het Rekenhof moet dan ook concluderen dat het financieel model voor de Oosterweelverbinding niet robuust is en dat er geen enkele garantie bestaat dat alle toegekende leningen zullen worden terugbetaald. Dat ondergraaft de logica om de Oosterweelinvesteringen buiten de begrotingsdoelstelling van de Vlaamse overheid te houden. Die beslissing was immers ingegeven door het argument dat de Oosterweelschuld op termijn volledig zou worden terugbetaald met toelinkkomsten, wat dus niet mogelijk zal zijn.

Het uitblijven van een financiële langetermijnvisie en prioritering binnen de Vlaamse Regering maakt dat ervoor tal van samenhangende projecten van de andere clusters van het Toekomstverbond geen 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, de investeringen voor de uitvoering van het Routeplan 2030 en de minder-hindermaatregelen is

het noodzakelijk dat de Vlaamse Regering een middellange termijnvisie ontwikkelt op de project-financieringen en de budgettaire inpasbaarheid. Voor de leefbaarheidsprojecten is er een gestage doch trage groei van gereserveerde middelen via de overkappingsruiter. Voor het Haventracé zijn er enkel studiebudgetten en een onvolledige vermelding in de GIP-lijst met Grote Projecten.

Dit verslag is beschikbaar op rekenhof.be.



ONLINE PUBLICATIE

ISSN 2796-079X

ADRES

Rekenhof
Regentschapsstraat 2
1000 Brussel

TEL.

+32 2 551 81 11

rekenhof.be