Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 509
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 januari 2021

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Geplande fiets- en wandelbrug Antwerpen - Financiering

De Scheldebrug is één van de achttien leefbaarheidsprojecten die gekozen werden binnen het Oosterweeldossier, gaande van de opwaardering van treinstation Luchtbal tot het aanleggen van ringparken en overkappingen. Voor deze leefbaarheidsprojecten wordt in 1 miljard euro voorzien door de Vlaamse overheid, 250 miljoen euro door de stad en de haven van Antwerpen. Enkele projecten konden niet gebudgetteerd worden met de 1,25 miljard euro waarin voorzien, maar waren wel dermate interessant dat ze als reserveprojecten opgenomen worden mochten er budgetten overblijven.

In december 2020 werd inzake de geplande Scheldebrug gekozen voor het voorkeursontwerp van een verhoogde hangbrug. De nautische wereld plaatste veel vraagtekens bij de haalbaarheid, efficiëntie en wenselijkheid van de gekozen brugvariant over de Schelde. Onder begeleiding van intendant Alexander d'Hooghe werd reeds in 2019 een bemiddelingstraject gestart, waarbij een nieuwe studie de opgedane inzichten verder moest onderzoeken. De verwachte studie toont aan dat een brug over de Schelde verkeerstechnisch, nautisch en financieel haalbaar is. Evenwel blijken andere opties een sterke concurrerende positie in te nemen, en blijken de nautische experts verder bezwaren te maken tegen de keuze voor de hefbrug. Ook de geplande openingstijden van meer dan een halfuur meermaals per dag doen vragen rijzen.

Graag vraag ik meer informatie over de financiële impact bij de keuze van de hefbrug.

1. De initiële bouwprijs van de hefbrug van 193 miljoen euro (exclusief btw) is een veelvoud van de oorspronkelijke raming. De Scheldebrug is binnen de leefbaarheidsprojecten geraamd op 49 miljoen euro.

   Wie zal deze meerkosten dragen ten opzichte van de in 2018 afgesproken nominatieve kostenverdeling?

2. De Scheldebrug is één van de achttien leefbaarheidsprojecten. De kosten van de Scheldebrug hypothekeren niet enkel de uitvoering van de overige leefbaarheidsprojecten, maar lijken ook de doodsteek te zijn voor deze extra projecten of zelfs de omvang van de ambities inzake ringparken en overkappingen.

   Op welke manier wordt er gegarandeerd dat er geen leefbaarheidsprojecten worden geschrapt en de ambities inzake leefbaarheid niet worden teruggeschaald?

3. Het verslag van het politieke stuurcomité waar de beslissing voor de hefbrug werd genomen, stelt dat de minister moet onderzoeken hoe de meerkosten van de brug

ondervangen kunnen worden buiten de budgetten van de leefbaarheidsprojecten. Zo niet zal de meerwaarde verhaald worden op de leefbaarheidsprojecten.

Zijn er reeds vorderingen van dit onderzoek? Zullen de meerkosten buiten de budgettering waarin voorzien, van de leefbaarheidsprojecten gehouden worden?

4. De onderhoudskosten voor de hefbrug en de nautische impact ervan lopen sterk op. De studie raamt deze onderhoudskosten op 37,7 miljoen euro na 25 jaar, opgelopen tot 60,5 miljoen euro na 50 jaar. De extra kosten door de impact op het scheepsverkeer lopen na 25 jaar op tot 52 miljoen euro, na 50 jaar tot 77 miljoen euro.

   Wie zal voor deze kosten instaan?

5. Een brugvariant heeft een grote impact op de nautische keten voor zeeschepen. Ik denk hierbij aan beloodsing, extra sleepboten, aanleg van wachtplaatsen enzovoort.

   Welke extra infrastructuur en personeelsinzet zal de geplande Scheldebrug impliceren? Zijn de kosten voor deze infrastructuur reeds meegenomen in de raming van 200 miljoen euro? Veel van deze kosten in de nautische keten zijn recurrent en komen elk jaar terug, hoeveel bedragen die en wie zal hiervoor instaan?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 509 van 8 januari 2021
van **ORRY VAN DE WAUWER**

---

1. Op 7 december 2020 werd beslist om de voorkeursvariant te weerhouden en verder uit te werken. Teneinde de totale budgettaire meerkost correct te ramen, dienen er eerst nog aanvullende studies te gebeuren, dient de projectdefinitie uitgewerkt worden en dienen ook nog enkele nautische aspecten verder ondervangen te worden. Zolang dit niet is uitgeklaard, is er ook nog geen correcte raming van de budgettaire meerkost. De aanrekening op welke middelen de Scheldebrug verrekend dient te worden, en of er extra middelen moeten gevonden worden, kan pas beslist worden zodra dit alles duidelijk is.

2. Zie het antwoord op vraag 1.

3. Zie het antwoord op vraag 1.

4. De Vlaamse Waterweg nv (DVW) treedt op als projectleider en initiatiefnemer voor de realisatie van de brugconstructie.

   Na realisatie zal de brug in hun patrimonium opgenomen worden.

   DVW zal, via ter beschikking te stellen middelen in de begroting van de Vlaamse Overheid, instaan voor het onderhoud.

   Voor de exploitatie, beheer en onderhoud van de extra nautische infrastructuur (o.a. VTS) wordt op de huidige beheerder Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust gerekend, via toe te kennen middelen uit de begroting.

5. Infrastructureel wordt een noodwachtplaats voorzien tussen de brug en de sluis van Wintam. Ook dient radardekking en verkeersbegeleiding te worden uitgebreid van de Royersluis tot aan de sluis van Wintam. Deze infrastructuur is vervat in de huidige raming onder de ‘indirecte kosten’ en bedragen 12.570.000 euro. Deze kosten zijn vervat in de raming van 193,28 mio euro. Voor het overige verwijs ik naar de antwoorden op vraag 1 en 4.