

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 665

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 9 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Scheldebrug Antwerpen - Nautische bedrijven

De Scheldebrug is een van de achttien leefbaarheidsprojecten die gekozen werden binnen het Oosterweeldossier. Eind 2023 keurden de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg (DVW) en het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen de selectieleidraad voor de aanbesteding van de fiets- en wandelbrug over de Schelde in Antwerpen goed. Die beslissing markeert het officiële startschot voor de aanbestedingsprocedure, waarbij met een Europese aanbesteding naar kwalitatieve bouwteams wordt gezocht voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de brug.

Ik toonde me doorheen de procedure voor de keuze voor een Scheldebrug als koele minnaar van het project. Ook de nautische wereld plaatste veel vraagtekens bij de haalbaarheid, efficiëntie en wenselijkheid van de gekozen brugvariant over de Schelde. Fietsers plaatsen vraagtekens bij de functionaliteit van een hefbrug die meermaals per dag voor langere periodes openstaat. Bedrijven stroomopwaarts op de Schelde plaatsen vraagtekens bij wat de barrière voor hen betekent, en welke meerkosten het meebrengt wegens wachttijden en door het verplicht gebruik van beloodsing en een passage met sleepboten. Deze economisch nadelige kosten blijken op 1.072.300 euro te liggen.

1. Welke verdere gesprekken met stakeholders werden gevoerd? Werden inmiddels alle bezorgdheden van bedrijven en nautische spelers opgelost? Kan een overzicht gegeven worden van welke gesprekken werden gevoerd met welke stakeholders, en wat daarvan de concrete uitkomsten zijn?
2. Wat betreft de watergebonden bedrijven die stroomopwaarts aan de Schelde liggen: kan verzekerd worden dat hun geen meerkost aangerekend zal worden voor de nautische bescherming?
3. Welke concrete kosten moeten worden vooropgesteld om de nautische passage van schepen langs de Scheldebrug te verzekeren? Wordt de financiering van al die kosten mee opgenomen in de DBM-constructie?
4. Kan meer duiding gegeven worden over de 1.072.300 euro nadelige economische kosten waarvan sprake? Zijn dat jaarlijks recurrente kosten? In welk deel van die kosten wordt door de overheid voorzien, welk deel wordt op de bedrijven in kwestie verhaald?
5. Kan een overzicht gegeven worden van hoeveel meerkosten er per betrokken bedrijf geraamd worden voor hun nautische transporten? Welke kosten worden op die bedrijven verhaald?

6. Kan een overzicht gegeven worden van welke hinder en tijdverlies er per betrokken bedrijf geraamd wordt voor hun nautische transporten? Wordt die hinder en tijdverlies op een of andere manier gecompenseerd?

ANTWOORD

op vraag nr. 665 van 9 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

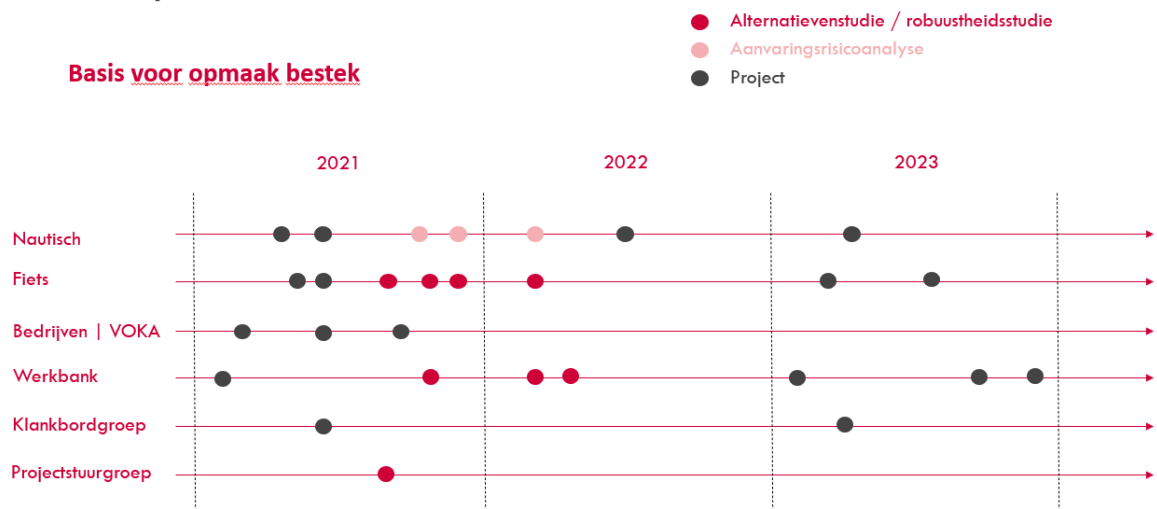
1. Samengevat kunnen we het participatieproces om te komen tot een gedragen bestek als volgt samenvatten:

- Met de nautische partijen werden in 2023 verschillende werkgroepen georganiseerd om het bestek verder uit te werken.
- Rond het aspect fiets werden samen met de betrokken stakeholders in 2023 twee werkgroepen georganiseerd.
- Ter afsluiting van het participatieproces werden in het najaar (met name in september en december) twee finale werkbanken georganiseerd. Tijdens deze momenten werd teruggekoppeld over de werkzaamheden van het voorbije jaar en werd het gedragen set aan ontwerp- en randvoorwaarden die werden opgenomen in het bestek, in grote lijnen overlopen te finale feedback.
- Daarnaast wordt op korte termijn een werkgroep tussen De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en MDK opgericht om:
 - o de operationele aspecten van de Scheepvaartbegeleiding (VTS), voor te bereiden en te implementeren (werkplekken, budgetten, personeel, opleiding, financiering...)
 - o de realisatie van het radar- en marifonienetwerk te begeleiden en op te volgen.
 - o uitwerken van de protocollen voor samenwerken van verkeersbegeleiding, brugbediening en loodsen bij het bedienen van de brug.

Wegens het vertrouwelijk karakter van het aanbestedingsproces (mededingingsprocedure met onderhandeling), wordt het participatieproces nu tijdelijk gestaakt.

Participatie

Basis voor opmaak bestek



2. De Vlaamse Regering besliste in december 2022 dat de operationele kosten van de Scheldebrug maximaal 5,6 mio EUR bedragen volgens de raming, maar dat deze

opnieuw geëvalueerd worden in 2025. Een beslissing over de wijze van financiering zal gebeuren bij de toewijzing en aanvang van de werken (opmaak begroting 2025).

Betreffende operationele kosten voor rekening van de opwaarts gelegen bedrijven werd tot op heden geen beslissing genomen. Dit werd consequent zo naar deze stakeholders gecommuniceerd.

3. Als voorbereiding op de besluitvorming van de Vlaamse Regering eind 2022 hield DVW een (her)nieuwde bevraging bij alle opwaarts gelegen watergebonden bedrijven die zeeschepen ontvangen, waarbij de impact van de Scheldebrug tot op bedrijfsniveau werd berekend op basis van hun huidige toeleveringen, alsook hun eigen projecties naar de toekomst toe.

Deze analyse heeft als basis het provisoir aanvaardingsbeleid van het DABL. Uit deze analyse bleek dat:

- de operationele en financiële impact als significant worden ingeschat. De relatieve economische impact van de brug op de bedrijfsvoering verschilt van bedrijf tot bedrijf.
- de totale meerkost voor de nautische keten zo'n 1.072.300 euro bedraagt. Deze meerkost bestaat voor ca. 169.300 euro uit meerkosten voor beloodsing, voor ca. 336.000 euro uit sleepbootassistentie en voor ca. 567.000 euro voor standby-bootmannen aan de noodwachtplaats.

Voor de wijze van financiering van de meerkost voor de nautische keten/bedrijven verwijs ik naar voorgaand antwoord op schriftelijke vraag nr. 796 van 3 februari 2022.

4. De meerkosten voor de opwaartse nautische keten komen uit de nota van de economische impactanalyse. Deze kost bedraagt in totaal 1.072.300 euro/jaar. Deze bestaat uit:

- ca. 169.300 euro uit meerkosten voor beloodsing;
- ca. 336.000 euro uit sleepbootassistentie;
- ca. 567.000 euro voor standby-bootmannen aan de noodwachtplaats.

Deze kosten hebben een recurrent karakter.

Over de allocatie van deze kosten werd nog geen beslissing genomen, cfr. het antwoord op vraag 2.

5. Gelet op het publieke karakter van dit antwoord zijn individuele bedrijfsgegevens niet verkieslijk.
6. Van bij het begin van dit project wordt steeds het uitgangstandpunt gehanteerd van absolute voorrang voor de scheepvaart op de andere bruggebruikers. Er zal dus geen structureel tijdverlies optreden voor nautische transporten. De contractuele eisen aan het onderhoud van de brug zullen dermate scherp gesteld worden dat zo veel mogelijk kan gebeuren zonder hinder voor de scheepvaart en (gedeeltelijke) stremmingen tot het absolute minimum beperkt moeten worden.