Vlaamse Regering

DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILTEIT EN OPENBARE WERKEN

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Goedkeuring van het uitwerken van de gunningsprocedure en -documenten voor het project Scheldebrug volgens de aanbestedingsvorm DBM.

Samenvatting

Voor de realisatie van het project *Scheldebrug,* een van de leefbaarheidsprojecten van het Toekomstverbond, wordt De Vlaamse Waterweg gelast met de voorkeursvariant (brug) verder uit te werken met een taakstellend budget van maximaal 254 mio EUR (prijspeil 2022) en de gunningsprocedure en -documenten uit te werken volgens de aanbestedingsvorm DBM.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

In het kader van het Toekomstverbond werd op 25 juni 2018 het project Scheldeoeververbinding, als een van de 18 leefbaarheidsprojecten, geselecteerd om zowel de (verkeers)leefbaarheid als de modal shift in de Antwerpse regio te verbeteren. Door het verbeteren van de Scheldekruisende verbindingen en het sluiten van de Antwerpse ringstructuur voor fietsers- en voetgangers, draagt het bij aan het realiseren van de vooropgestelde modal split in de Antwerpse Regio.

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Op de Task Force Toekomstverbond van 7 september 2018 werd De Vlaamse Waterweg aangeduid als projectleider voor de Scheldeburg.

Op 7 december 2020 neemt het Politiek Stuurcomité kennis van het eindrapport van de studieopdracht en variantenstudie Scheldeverbinding en Politiek Stuurcomité de voorkeursvariant verder uit te werken. Er wordt gevraagd om tegen een volgend Politiek Stuurcomité een voorstel uit te werken om de gehele meerkost te ondervangen dan wel dat de gehele meerkost in het Taakstellend Budget leefbaarheidsprojecten dient te worden opgenomen.

Het Politiek Stuurcomité van 8 februari 2021 legt de meerkost uitdrukkelijk binnen het Taakstellend Budget leefbaarheidsprojecten en de minister van Mobiliteit en Openbare Werken

wordt belast met de aanvullende studies, de projectdefinitie, de verdere nautische aspecten en de gunningsprocedure voor de aanduiding van het ontwerpteam verder uit te werken.

Op 17 oktober 2022 neemt het Politiek Stuurcomité kennis van het bijkomende studiewerk en het geactualiseerde projectbudget (prijspeil 2022). Voor de start van het deelproject dient er tevens duidelijkheid te zijn inzake de afdekking van de recurrente meerkosten op het vlak van de operationele kosten.

Het advies van IF (zie verderop) is van 14.12.2022; het begrotingsakkoord is aangevraagd.

2. INHOUD

A. INLEIDING

In navolging van het Politiek Stuurcomité van 17 oktober 2022 worden in deze nota en de toelichtende bijlage achtereenvolgens volgende elementen m.b.t. het leefbaarheidsproject Scheldebrug verder geduid :

- de resultaten van onderzoeken n.a.v. bezorgdheden van stakeholders m.b.t. het voorkeursalternatief Scheldebrug;
- de kostenbegroting met de operationele kosten (OPEX) van de Scheldebrug;
- afwegingen m.b.t. de aangewezen gunningsprocedure/aanbestedingswijze;

De studies in extenso gaan eveneens in bijlage.

B. RESULTATEN ONDERZOEKEN

De keuze van de Scheldebrug als voorkeursalternatief voor de Scheldekruising voor fietsers en voetgangers zorgde voor een aantal bezorgheden bij verschillende stakeholders: zowel fietsersorganisaties, nautische gebruikers als stroomopwaarts gelegen watergebonden bedrijven hadden hun specifieke bedenkingen bij een (deels beweegbare) brug als voorkeursalternatief.

De Vlaamse Waterweg onderzocht, in samenwerking met Stad Antwerpen en Team Intendant, in overleg met de stakeholders de verschillende bezorgheden in extenso en recent werden de verschillende studies afgerond.
De resultaten van deze onderzoeken kunnen als volgt worden samengevat.

a) Robuustheidsstudie Scheldekruisend fietsnetwerk en Scheldeoeververbinding-alternatievenonderzoek

Op vraag van de fietsverenigingen werd de **robuustheid van de fietsverbinding** verder onderzocht. Daarbij werden ook de alternatieven meegenomen in deze oefening. Uitgangspunt hierbij is dat het systeem van Scheldekruisingen als robuust wordt beschouwd als het 24/7 beschikbaar en redundant is en voldoende capaciteit en kwaliteit biedt voor elk type fietser.
Deze studie gebeurde door middel van simulaties op basis van reistijd.

De conclusies van de robuustheidsstudie luiden :

- het aantal Scheldekruisingen per fiets (vandaag ca. 12.500 per dag) zou toenemen met ongeveer 74% tot 21.700 per dag, waarvan ruim 12.000 via de nieuwe Scheldebrug.

Vermeldenswaardig is dat de nieuwe oeververbindingen het gebruik van de momenteel verzadigde Sint-Annatunnel halveert.

- Een stresstest gaf aan dat de omrijdende fietsers bij een brugopening kunnen opgevangen worden door de andere Scheldekruisingen in het systeem. De Sint-Annatunnel en het centrumveer naderen hierbij tijdelijk wel hun maximale capaciteit.
- Het systeem met Scheldebrug vergt wel een netwerkbenadering van de gebruiker. Het is daarom essentieel om een goede verkeerssturing (dynamische verkeersborden en app) uit te rollen voor fietsers en het netwerk naar en tussen de verschillende Scheldekruisingen te optimaliseren, alsook de kwaliteit van de alternatieven bij brugopening voor elk type fietser te garanderen (toegankelijkheid veren, …).

Een bijkomend veer ter hoogte van Burcht of een uitbreiding van de Waterbus kunnen het systeem verbeteren of verdere groei in de toekomst opvangen.

In het **Scheldeoeververbinding-alternatievenonderzoek** werd het systeem Routeplan 2030 met brug vergeleken met alternatieven waarbij de brug werd vervangen door een veer, kabelbaan of tunnel. De vergelijking gebeurde op basis van inschatting van het fietspotentieel en de robuustheid van de systemen, aangevuld met de beoordeling van de kwaliteit en verknoping van de oeververbindingen zelf.

De conclusie van het Scheldeoeververbinding-alternatievenonderzoek luidt :

Het Scheldekruisend-systeem 2030 met Scheldebrug is voldoende robuust; het systeem van andere verbindingen kan bovendien de brugopeningen opvangen. De voorkeursvariant[1] (brug) levert een hogere bijdrage aan de modal shift dan een systeem met kabelbaan of veer.

b) Aanvaringsrisicoanalyse en impact op Kennedytunnel

De nautische sector maakte zich zorgen over het aanvaringsrisico van de Scheldebrug. DVW liet daarom een bijkomende studie uitvoeren door het Nederlandse onderzoeksbureau MARIN.

De conclusies van de aanvaringsrisicoanalyse:

- bevestigen het nut van de voorgestelde mitigerende maatregelen in het aanvaardingsbeleid zoals opgesteld door de DAB Loodswezen;
- schatten de risico's inzake de impact op de Kennedytunnel zeer laag in.

c) Impact opwaarts gelegen watergebonden bedrijven

Vanuit het perspectief van de waterweggebruikers klonken een aantal bezorgheden over de operationele en financiële impact van een brug op de opwaarts gelegen watergebonden bedrijven.

Deze bezorgdheden vertalen zich vooral naar een optimalisatie van de doorvaarhoogte en de meerkost t.a.v. de nautische keten. Het uithalen van het brugelement bij zeer uitzonderlijk hoge transporten zal daarbij meegenomen worden. De totale meerkost voor de nautische keten wordt op 1.072.300 EUR geraamd en wordt als economisch nadelig beschouwd.

[1] cfr. beslissing PSC 7/12/2020

C. VOORBEREIDENDE STUDIES

Volgende voorbereidende studies zijn nog lopende of worden nog geïnitieerd m.h.o. de realisatie van het brugproject :

a) Geotechnische onderzoek aanvullingen rondom Kennedytunnel.
Deze proeven worden uitgevoerd in week van 5/12/2022.

b) Simulaties stroming, erosie en sedimentatie, m.i.b.v. scheepvaartsimulaties
Deze studie wordt momenteel uitgevoerd en opgeleverd voor eind 2022, door het Waterbouwkundig Laboratorium.

c) Monitoring Kennedytunnel
Deze opdracht is momenteel in aanbesteding.

d) Heiproeven
Dit kadert, gedeeltelijk, in de risicobeheersingsmaatregelen voor de Kennedytunnel. Oplevering Q4 2023.

e) Geotechnisch onderzoek
Voorziene uitvoering voorjaar 2023.

f) Opmaak startnota
Conform het decreet Basisbereikbaarheid dient een startnota te worden opgesteld en ingediend ter motivering van de gemaakte mobiliteitsoplossing. Voorziene uitvoering Q1 2023.

g) Technische en juridische ondersteuning
Deze opdracht (of een latere nieuwe opdracht) zal lopen tot en met de realisatie van de brug.

h) Financiële ondersteuning
De planning van deze studies werd reeds verwerkt in de hoger vermelde planningen (scenario's DB(M) en klassieke aanbesteding(en)).De opmaak van het aanbestedingsdossier voor de ontwerp- en bouwopdracht van de Scheldebrug wordt parallel met deze studies uitgevoerd.

Samenvattend:

voorbereidende studies	**Start**	**Einde**
Geotechnische onderzoek aanvullingen rondom Kennedytunnel.	2022 Q4	2022 Q4
Geotechnisch onderzoek	2023 Q1	2023 Q2
Simulaties stroming, erosie en sedimentatie, incl. scheepvaartsimulaties	2022 Q3	2022 Q4
Startnota	2022 Q4	2023 Q1
Monitoring Kennedytunnel	2023 Q1	eind bouwwerken
Nulmeting Kennedytunnel i.f.v. de Heiproeven	2023 Q2	2023 Q3
Heiproeven	2023 Q2	2023 Q4

D. GUNNINGSPROCEDURE/AANBESTEDINGSVORM

a) Voorafgaande overwegingen

Tijdens het PSC van 17/10/2022 werd voor de Scheldebrug een taakstellend budget van 254 miljoen geraamd, dat jaarlijks met maximaal 2% geïndexeerd wordt. De navolgende analyses gaan uit van dit taakstellend budget.
De bouw van de Scheldebrug impliceert een project met een aantal uitdagingen zonder voorgaande:

- de realisatie van een brug met zeer grote totale overspanning (ca. 500 m), een erg grote overspanning van het beweegbare brugdeel (ca. 140 m) en aanzienlijke doorvaarhoogte
- een brug over een snelstromende getijderivier met intense binnenvaart en zeevaart
- een brug met als hoofddoelstelling een beperkte/minimale ontruimings- en openingstijd ,...[2]

De limieten van het technisch haalbare zullen opgezocht of verlegd worden bij het ontwerp, de bouw en de instandhouding van deze brug.
Het is van groot belang om een aanbestedingsvorm te kiezen die het beheersen van deze uitdagingen het best ondersteunt. De aanbestedingsvorm moet de realisatie van volgende doelstellingen voor ogen hebben :

- de beweegbare brug over de Schelde moet maximaal betrouwbaar en beschikbaar zijn, in het belang van zowel de gebruikers van de fietsverbinding als van de vaarweg.
  De brug overspant een essentiële vaarweg die een belangrijk deel van ons economisch weefsel bevoorraadt. Jaarlijks passeert op de Schelde t.h.v. de brug bij benadering 20 miljoen ton scheepvaart (ter vergelijking: 70 miljoen ton jaarlijkse trafiek op de Vlaamse binnenwateren (cijfers 2021)). Het hoeft geen betoog dat stremmingen ten gevolge van defecten of onderhoud grote economische schade zullen veroorzaken en te allen prijze vermeden moeten worden.

  De brug wordt ook een cruciaal onderdeel in een netwerk van Scheldekruisingen voor fietsers, dat moet zorgen voor de beoogde modal shift van Scheldekruisende verplaatsingen. Langere openingstijden door inefficiëntie of onbeschikbaarheid door storingen zullen deze modal shift negatief beïnvloeden.
- Binnen de kwaliteitseisen moet naar een minimum life cycle cost van het project worden gestreefd.

Overeenkomstig de beslissingen van het PSC en de globale marktsituatie wordt er geen afweging gemaakt om te komen tot een DBFM. Het zou ook een bijkomende wijziging zijn aan het financiële model voor de leefbaarheidsprojecten zoals deze recent zijn aangepast en gevalideerd (incl. het TB daar achter).

[2] Ter illustratie kunnen we meegeven dat de Scheldebrug sowieso de langste beweegbare brug van Europa zal worden, minimaal 20 meter langer dan de 110 m lange Pont de la Porta d'Europa (Barcelona). In het geval er voor een draaibrug gekozen wordt, is de kans reëel dat het de langste draaibrug ter wereld zal worden (momenteel de El Ferdan brug over het Suez Kanaal).

b) Afweging gunningsprocedures/aanbestedingsvormen

De belangrijkste elementen van de verschillende gunningsprocedures/aanbestedingsvormen worden hierna bondig benoemd.

Klassieke aanbesteding

Bij de klassieke aanbestedingsvorm worden de verschillende onderdelen van een bouwproject, ontwerp – bouw – onderhoud afzonderlijk aanbesteed waarbij desgevallend ook selectie- en gunningscriteria worden gehanteerd.

- Grotere personeelsinzet bij DVW voor aansturing en controle tijdens ontwerp, bouw en onderhoud, gezien er geen controle is vanuit de financierder en het beheer zelf georganiseerd en gecontracteerd dient te worden.
- De ontwerper wordt niet geresponsabiliseerd voor de bouw- en onderhoudsfase, de aannemer niet voor de onderhoudsfase. Dit verhoogt de kans op problemen (en dus onvoorziene kosten) met de beschikbaarheid van de brug in de onderhouds- en beheersfase.
- In de ontwerpfase kan de afweging tussen verschillende ontwerpen niet gebeuren op basis van bindende offertes. Er kan dus enkel op kwaliteit beoordeeld worden, niet op kostprijs. Dit verhoogt de kans op escalerende budgetten.
- Een extra aanbestedingsprocedure (voor de effectieve bouwwerken) zal noodzakelijk zijn, en heeft een impact op de globale realisatietermijn van ca. 1,5 jaar t.o.v. andere aanbestedingsvormen.

DB (Design & Build)

In dit geval vormen ontwerp en bouw één 'pakket'.
Voordelen:

- De bundeling van de expertise van ontwerpers en aannemers brengt de nodige know how en creatieve capaciteit samen om de beste oplossing te zoeken voor de zeer uitdagende ontwerp- en bouwopgave;
- Doordat slechts één aanbesteding nodig is, wordt de doorlooptijd van het bouwproces korter (ca. 1,5 jaar tijdswinst).
- Risicobeheersing: De ontwerp- en bouwrisico's zijn beter te alloceren en in te perken via een DB formule. De aannemer is immers zelf verantwoordelijk voor ontwerpkeuzes.
- De deelnemende consortia dienen een bindende offerte te koppelen aan een ontwerp, waardoor het risico op prijsescalatie wordt beperkt. Naast hun kwaliteit kan de budgetimpact van de verschillende ontwerpen worden meegenomen in de beoordeling;

Nadelen:

- De ontwerper en aannemer worden niet geresponsabiliseerd voor het latere onderhoud. Dit resulteert in een hoge(er) risico's voor de beschikbaarheid van de brug voor scheepvaart en fietsers in de onderhouds- en beheerfase.
- O.w.v. bovenstaande reden worden ontwerper en aannemer niet gestimuleerd te ontwerpen vanuit een minimale life cycle cost.
- Grotere personeelsinzet bij DVW voor aansturing en controle tijdens ontwerp, bouw en onderhoud, gezien het consortium niet zal instaan het beheer zelf georganiseerd en gecontracteerd dient te worden.

DBM (Design, Build & Maintain)

Voordelen:

- door de toevoeging van de, in dit geval aanzienlijke, onderhoudscomponent worden de consortia ertoe aangezet om te zoeken naar oplossingen met een minimale life cycle cost;
- door ontwerpers en bouwers van de brug tevens te responsabiliseren voor het onderhoud zal de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de brug verhogen;
- risico's kunnen beter gealloceerd en ingeperkt worden, gezien de resultaatsverbintenis met één partij over de verschillende fases heen.
- deze formule schuift een omvangrijk deel van het takenpakket van de aanbestedende overheid naar de consortia en vergt dus een lagere (geen bijkomende) personeelsinzet voor dit project in bouw- en beheersfase.
- De onderhoudskost wordt uniform gespreid in de tijd: er wordt met vaste jaarlijkse onderhoudsvergoedingen gewerkt, die tevens de mogelijkheid bieden om boetes op in te houden bij onvoldoende betrouwbaarheid van de brug.

Afweging al of niet DB(M) ?

In tabel 1 is een financiële vergelijking gemaakt tussen de verschillende aanbestedingsvormen waarbij - onafgezien van de aanbestedingsvorm- uitgegaan wordt van hetzelfde taakstellend budget van 254 mio euro, een maximale jaarlijkse geplafonneerde indexering van de bouwkosten met 2%, 3,15% BTW (cf. actuele ruling DVW) en een gewogen gem. financieringskost van 5% voor de (eerder beperkte) prefinanciering van studies en werken door het ontwerp- en bouwconsortium.

Bij de DB(M)-formules wordt er gerekend met een efficiëntiewinst van maximum 5% door de integratie van ontwerp- en bouwproces.

Hieruit blijkt dat de (intrinsieke) voordelen van een DBM eveneens leiden tot een lagere bouwkost en onderhoudskost, tegenover een klassieke of DB- aanbesteding.

De studie- en managementkosten, gepaard gaande met het onderhoud, worden, in geval van een DB of klassieke aanbesteding, mee in rekening gebracht, maar vallen desgevallend ten laste van DVW, niet de aannemer, gezien zij zelf instaat voor de coördinatie. Bij een DBM is dit ten laste van het consortium

De bedragen in de Tabel 1 zijn een consolidatie van de begrotingstabellen in bijlage 3, waarbij de uitgaven doorheen de studie- en bouwfase (2022-2028) en onderhoudsfase (2029-2054) op jaarbasis worden vergeleken (incl. maximale jaarlijkse geplafonneerde indexering van de bouwkosten) en getoetst aan het maximale taakstellend budget. Tabel 1 betreft dus géén prijspeil toewijsbaar aan één specifiek kalenderjaar. Uit de analyse blijkt eveneens dat de geïndexeerde totale bouwkosten voor elk van de drie aanbestedingsvormen binnen het geïndexeerd maximale taakstellend budget van 254 mio EUR (prijspeil 2022) blijven.

Tabel 1

	DBM	DB	klassiek

Totale Bouwkosten	**€ 280.032.883***	**€ 280.032.883***	**€ 288.856.655***
Onderhoudsvergoedingen (p.m.)	€ 43.886.503**	€ 55.644.945	€ 55.644.945
Totaal incl. onderhoud (p.m.)	€ 323.919.385***	€ 335.677.827	€ 344.501.600

Aandachtspunten:
* De in Tabel 1 vermelde totale bouwkosten lijken *schijnbaar* hoger dan het taakstellend budget cf. punt 3A en 3B van deze nota. In Tabel 1 wordt echter rekening gehouden met het voorziene jaar van de uitgave, waarbij de geplafonneerde jaarlijkse indexatie van de bouwprijzen van 2% -cfr. PSC 17/10/2022- in rekening gebracht wordt. Voor geen enkel van de drie contracteringsvarianten (DBM, DB of klassiek) overschrijdt de geïndexeerde bouwkost het geïndexeerde taakstellend budget (254 mio EUR prijspeil 2022). Dit wordt verduidelijkt in de financiële tabellen van bijlage 3, waarvan deze Tabel 1 een samenvatting is.

** de onderhoudskosten liggen lager bij een DBM omdat dit jaarlijkse vaste onderhoudsvergoedingen betreft. De kosten worden gelijk gespreid over de tijd, waardoor er minder uitgaven in de toekomst liggen die minder onderhevig waren aan indexatie.
Bij DB en Klassiek liggen deze hoger omdat deze onderhoudskosten de effectieve onderhoudswerken 'volgen'. Hierdoor liggen er zwaardere kosten in de toekomst, die daardoor ook aan hogere indexering onderhevig zijn.

*** Deze waarde houdt geen rekening met de potentiële efficiëntiewinsten door life-cycle optimalisaties.

Bovenstaande toont aan dat de specifieke uitdagingen en doelstellingen van dit project gebaat lijken te zijn bij een geïntegreerde aanpak via een DBM-vorm.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

a) Bouwkosten

Daar waar de (premature) initiële raming van de bouwkosten voor een Scheldebrug en Scheldebalkon 71 mio euro bedroeg, raamde het alternatievenonderzoek van SBE-omgeving (oktober 2020) de bouwkosten van de Scheldebrug op ca. 193 mio euro (excl. BTW).

Daarnaast werd in dit onderzoek de operationele kost begroot met als componenten :
- de onderhoudskosten van de infrastructuur
- de exploitatiekosten (sleepbootassistentie, Vessel Traffic Services).

De bijstelling van het initiële concept, maar ook de forse stijging van de specifieke bouwmaterialen, hebben geleid tot een aanzienlijk hogere raming van de bouwkost naar 254 mio euro (prijspeil januari 2022), zoals bepaald werd op het PSC van 17 oktober 2022.

Deze bouwkost bevat de directe bouwkosten (Scheldebrug), indirecte bouwkosten[3] voor de flankerende nautische maatregelen (noodwachtplaats en uitbreiding VTS), 10% studiekosten en 10% onvoorziene kosten.

[3] Een overzicht van de indirecte bouwkosten (prijspeil 2022, incl. 3,15 % BTW)

VTS: uitbreiding radardekking	8.900.000 EUR

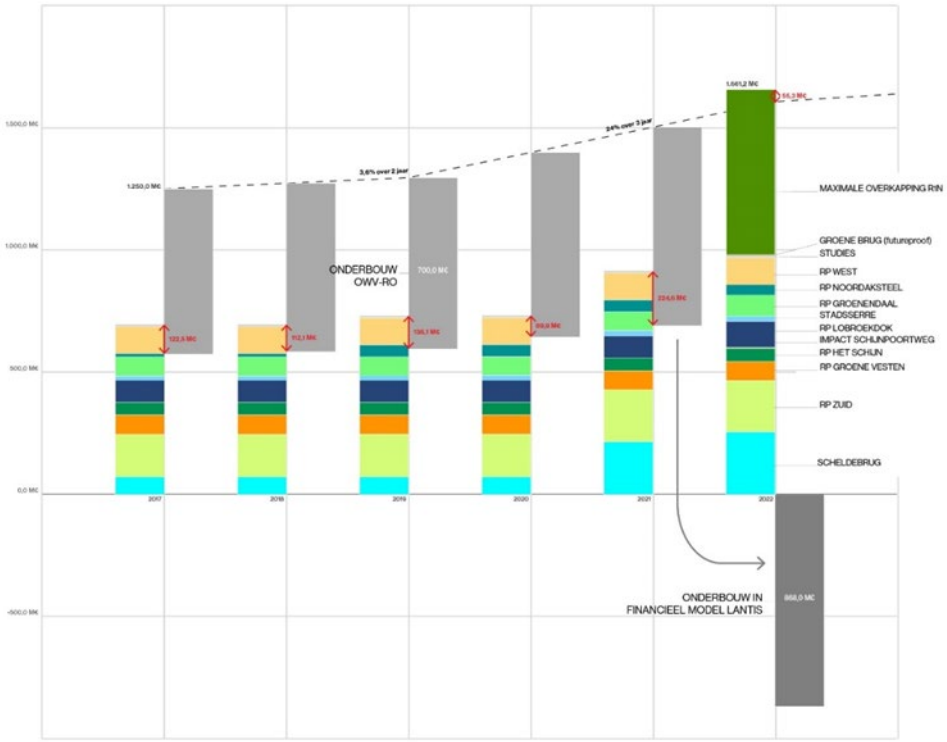
Net zoals de andere leefbaarheidsprojecten is in deze bouwkost het toekomstige onderhoud en andere operationele (recurrente) kosten niet inbegrepen.

De vele aanpassingen, maar ook de forse stijging van de specifieke bouwmaterialen, hebben geleid tot een aanzienlijke scopewijziging met budgettaire gevolgen: van 71 naar 254 mln euro (pp januari 2022, indexatie 24% cfr. totale leefbaarheidsbudget).

	Budget									Raming	
	Beslissing PSC 2018		Aanwending 2018	Budget 2019		Aanwending 2019-2021	Nog aan te wenden na 2022 (te indexeren)	Budget 2022		Raming 2022 (minus reeds gerealiseerd)	
	pp 2017			*1,036*				*pp 2022 - 24%*			
Onderbouw OWV Rechteroever	676,00			700,00			700,00	868,00		868,00	
Bovenbouw OWV Rechteroever	129,00			133,58			133,58	165,64		318,40	
RP Noordkasteel		14,00			14,50				17,98		42,20
RP Groenendaal		53,50			55,40				68,70		107,70
RP Lobroekdok		34,50			35,72				44,30		106,20
RP Schijn		27,00			27,96				34,67		62,30
Ringpark West	110,50			114,42		35,74	78,69	97,57		74,76	
Scheldebrug	72,00			74,56		0,77	73,79	91,50		253,63	
Groene Vesten	78,00			80,77			80,77	100,15		78,00	
Ringpark Zuid	175,00			181,21		0,02	181,19	224,67		211,88	
Studies	10,00		0,83	9,50		3,85	5,65	7,00		5,32	
TOTAAL 1e fase leefbaarheid	**1.250,50**			**1.294,04**				**1.554,54**		**1.809,99**	
TOTAAL (INCL AANWENDING)								**1595,75**		**1851,20**	

Op het PSC van 17 oktober 2022 werd beslist om het financieel kader van de leefbaarheidsprojecten te herijken door de onderbouw van de 1e fase leefbaarheidsprojecten rechteroever, die onlosmakelijk verbonden zijn met Oosterweel, niet langer aan te rekenen op het TB van de leefbaarheidsprojecten, maar op te nemen in het Financieel Model van Lantis/Oosterweel.

VTS: inrichting werkposten verkeersleider	150.000 EUR
VTS: installatie glasvezelconnectie	850.00 EUR
aanleg noodwachtplaats	6.600.000 EUR
Totaal	**16.500.000 EUR**



Dit maakt dat de meerkost van de CAPEX Scheldebrug kan ondervangen worden binnen het TB van de leefbaarheidsprojecten. De actuele raming van alle leefbaarheidsprojecten inclusief de bijkomende overkapping in het noorden ligt binnen de tolerantie van 5 % van deze taakstellende bedragen en kan nog verder geoptimaliseerd worden. Door een strikt financieel management (cf. leefbaarheidsprojecten op Linkeroever) tijdens de uitvoering toe te passen wordt het risico op kostenoverschrijding beperkt. De delta moet opgelost worden binnen het taakstellend budget als een gesloten enveloppe.

b) Operationele (recurrente) kosten

Naast de éénmalige bouwkosten (CAPEX) genereert het project Scheldebrug ook recurrente (jaarlijkse) operationele uitgaven (OPEX):

- sleepbootpermanentie voor assisteren van bepaalde schepen bij brugpassages en noodmanoevers
- meerkosten voor de opwaartse nautische keten ingevolge brugpassages.
  Hierbij is te bepalen in welke mate deze meerkost door de overheid wordt gedragen.
- onderhoud en exploitatie van de scheepvaartbegeleiding
- onderhoud brug

De operationele (jaarlijkse) kosten worden begroot op (prijspeil 2022)[4]:

Aard kosten	Raming	Vanaf jaar
Sleepbootpermanentie	0 – 1.404.000 - 2.700.000 euro	Q2 2026
Meerkosten opwaartse nautische keten	0 – 567.000 - 1.072.300 euro	Q2 2026- 2028

[4] In het geval er uitgegaan wordt van een scenario waarbij sleepboot stand-by (1.404.000 euro/jaar) voorzien wordt, enkel de stand-by van bootlieden (567.000 euro/jaar) aan de opwaarts gelegen bedrijven gecompenseerd wordt en de brug al van de start op afstand bediend wordt (0 euro/jaar), zal de totale recurrente kost jaarlijks 3.808.800 euro bedragen (incl. VTS en brugonderhoud). Als later de sleepboot stand-by geschrapt kan worden, wordt dit gereduceerd tot 2.404.800 euro.

Onderhoud en exploitatie scheepvaartbegeleiding	645.000euro	Q2 2026
Onderhoud brug	1.192.800 euro[5]	2029
Totaal	**1.837.800 – 5.610.100 euro**	

Voor de verdere uitwerking van gunningen, procedures en definities zal worden uitgegaan van een OPEX van maximaal 5,6 mio EUR (prijspeil 2022) vanaf 2026 en later. Binnen twee jaar zal evenwel een evaluatie gedaan worden van welke kosten nog steeds essentieel blijken te zijn voor het operationeel maken van het project.

De OPEX- aanrekening wordt beslist bij de toewijzing en aanvang van de werken (opmaak begroting 2025).

Dit zijn momenten waarop de operationele kosten nog verder zullen verfijnd zijn. Tevens kan op dat moment nagegaan worden in welke mate er ook een bijdrage kan zijn van de stad Antwerpen en/of Havenbedrijf voor bepaalde onderdelen (bijv. onderhoud).

B. ESR-TOETS

De studie- en bouwkosten voor de realisatie van het project zullen worden aangerekend op het Overkappingsfonds (MB0-1MHH2RD-WT – LEEFBAARHEIDSPROJECTEN IN DE STEDELIJKE ZONES ROND DE RING OM ANTWERPEN).

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Deze nota heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Samenvattend ziet de indicatieve planning (die al deels gestart is) er als volgt uit.

Planning DBM

	start	einde
Totaal	**2022 Q3**	**2028 Q4**
voorafgaande studies	2022 Q3	2023 Q4
Opmaak aanbestedingsdossier (cfr. DB(M))	2022 Q4	2024 Q1

[5] Dit betreft de onderhoudskost gebaseerd op een jaarlijks gemiddelde kost over 25 jaar, m.i.b.v. managementkosten (7,75 %) voor het bouwconsortium die in geval van een DBM instaat voor het onderhoud, aan prijspeil 2022.

Uitvoeren aanbesteding	2023 Q2	2026 Q1
Bouwwerken	2026 Q1	2028 Q4
Onderhoudsfase	2029	2054

<u>Planning Klassieke aanbesteding(en)</u>

	start	einde
Totaal	**2022 Q3**	**2030 Q2**
voorafgaande studies	2022 Q3	2023 Q4
Opmaak aanbestedingsdossier ontwerpopdracht	2023 Q1	2025 Q1
Uitvoeren ontwerpopdracht	2025 Q1	2026 Q3
Aanbesteding bouwwerken	2026 Q2	2027 Q3
Bouwwerken	2027 Q3	2030 Q2

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. de voorbereidende studies verder af te werken (door De Vlaamse Waterweg) zoals hierboven en in de toelichtende bijlage beschreven onder punt 4, en dit met het oog op uitwerking van gunningsprocedure. De resultaten van deze voorbereidende studies zullen deel uitmaken van een volgende rapportering;

2. de voorkeursvariant verder uit te werken met een taakstellend budget van maximaal 254 mio EUR (prijspeil 2022);

3. de gunningsprocedure uit te werken volgens de aanbestedingsvorm DBM en De Vlaamse Waterweg NV te gelasten met het voeren van de selectiefase, de onderhandelingsfase en de gunningsfase;;

4. dat de operationele kosten maximaal 5,6 mio EUR bedragen volgens de huidige raming, maar worden opnieuw geëvalueerd in 2025. Een beslissing over de wijze van financiering zal gebeuren bij de toewijzing en aanvang van de werken (opmaak begroting 2025).

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS

Bijlagen:
1. Toelichtende nota
2. Planning
3. Financiële tabellen aanbestedingsvormen
4. Studies
5. Advies IF van 14.12.2022
6. Het begrotingsakkoord