

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 772

van **IMADE ANNOURI**

datum: 20 april 2020

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Antwerpen - Nieuwe Scheldebrug voor fietsers en voetgangers

Antwerpen zit op hete kolen om een nieuwe fiets- en voetgangersverbinding over de Schelde in gebruik te kunnen nemen.

Op dit moment zijn er, zoals de minister wel weet, voor fietsers- en voetgangers twee vaste verbindingen over de Schelde: de voetgangerstunnel en de fietserstunnel ter hoogte van de Kennedytunnel. Het probleem is dat de liften die toegang tot de tunnels bieden, geregeld niet in werking zijn. Dat is natuurlijk hoogst vervelend voor de fietser en voetganger.

Daarom is het zeer terecht dat een van de leefbaarheidsprojecten uit het Toekomstverbond van 2018 een Scheldebrug voor fietsers en voetgangers ter hoogte van de Kennedytunnel is. Na dit besluit kregen De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en de stad Antwerpen de opdracht om dit project verder uit te werken. Bij de uitwerking bleken er echter problemen op te duiken op nautisch vlak. In de zomer van 2019 communiceerden de loodsen alvast hun grieven: een nieuwe brug zou de scheepvaart te veel hinderen.

Daarom werd aan de intendant gevraagd om de partijen opnieuw op een lijn te krijgen. Het resultaat van deze bemiddeling is een advies van de intendant van februari om de kosten en baten van verschillende alternatieven te onderzoeken.

Deze studie zou door DVW (3/4) en de stad (1/4) gefinancierd worden.

Op de Antwerpse gemeenteraad van 6 april lag de goedkeuring van deze studie voor. De studie wordt in dit besluit als volgt gemotiveerd: "De uitkomst van dit bemiddelingstraject is een extra processtap binnen de uitwerking van de brug, namelijk naar drie brugontwerpen in plaats van één, waarvoor een nieuwe raming moet opgemaakt worden, en waarbij onder andere ook een tunneloptie aan de randvoorwaarden getoetst zal worden. De brug blijft echter de voorkeursoptie."

1. Wat zijn de bekommernissen van de nautische partijen ten aanzien van een brug? Hoe zullen die in de studie worden ondervangen?
2. In de studie zullen drie brugontwerpen onderzocht worden, evenals een tunnelvariant. Welke criteria zullen worden gebruikt om die varianten ten aanzien van elkaar af te wegen?
3. Is het budget van 71 miljoen euro voor alle alternatieven als randvoorwaarde meegegeven?

4. Verwacht wordt dat een beweegbare brug verschillende keren per dag 20 à 30 minuten geopend zal moeten worden voor de scheepvaart, en dat ze dus haar rol als voetgangers- en fietsverbinding niet zal kunnen waarmaken. Vooral tijdens de spitsuren kan dit tot grote hinder leiden.

Kan de minister dit bevestigen dan wel ontkennen?

5. De toegang tot een tunnel is een van de uitdagingen, aangezien de liften van de huidige tunnels geregeld in panne zijn. In Amsterdam heeft men daar iets op gevonden: de ijklopper. https://www.dearchitect.nl/architectuur/nieuws/2019/07/in-beeld-de-ij-klopper-door-syb-van-breda-co-architects-101214704?_ga=2.254752078.751071759.1586937116-425214558.1586937116

Kent de minister dit 'kunstwerk'? Kan dit ook in Antwerpen toegepast worden?

6. Een hoogfrequente veerdienst zou ook een van de mogelijkheden kunnen zijn om in de verbinding te voorzien.

Waarom zit dit alternatief niet in de studie? Is dit reeds onderzocht door DVW? Wat zijn de bevindingen? Hoe scoort dit alternatief ten opzicht van een brug of een tunnel?

7. De werkbanken (en de intendant) zullen de uitwerking van de studie begeleiden.

Kan de minister de verslagen van de werkbanken bezorgen?

8. Hoe ziet de minister de besluitvorming na de studie? Wanneer valt de keuze over het alternatief dat verder uitgewerkt zal worden als technisch ontwerp?

ANTWOORD

op vraag nr. 772 van 20 april 2020

van **IMADE ANNOURI**

1. De bouw van een fiets- en voetgangersbrug over de Schelde in Antwerpen vormt een hele uitdaging. Het opzet is om een brug te bouwen die haar rol als fiets- en voetgangersverbinding vervult én nautisch aanvaardbaar is.

Een nieuwe brug betekent hoe dan ook een hindernis voor de scheepvaart op de Schelde. Op nautisch vlak zijn er bij het ontwerp van de brug volgende aandachtspunten en bekommernissen:

- de locatie van de brug: in een bocht van de Schelde terwijl bruggen bij voorkeur op rechte vaarwegsegmenten ingeplant worden;
- de voorgestelde locatie van de brug situeert zich in een zwaaizone voor cruiseschepen;
- er dient vermeden te worden dat de brug zelf een flessenhals zou vormen voor het scheepvaartverkeer naar de verder opwaarts gelegen bedrijven. De doorvaarthoogte en doorvaarbreedte van de brug dienen hiermee rekening te houden;
- het beheersen van het risico van een aanvaring van een relatief lichte constructie door een groot zeeschip;
- het beheersen van het risico dat een schip met grote diepgang oponthoud krijgt wanneer de brug defect is.

Anderzijds zijn er voor het fiets- en voetgangersverkeer over de brug volgende aandachtspunten en bekommernissen, gelet op het feit dat de brug een beweegbaar deel zal omvatten :

- de openingstijd van het beweegbare deel van de brug;
- het aantal maal dat de brug zal worden geopend;
- als gevolg hiervan, de omvang en frequentie van wachttijden voor de fietser.

De bekommernissen van de nautische partijen werden tijdens de bemiddeling door de intendant vertaald naar performantiecriteriën voor een Scheldeoeververbinding. Alle alternatieven zullen getoetst worden aan deze criteria. Op deze manier zal in de studie met de bezwaren rekening gehouden worden. De voortgang van de studie zal besproken worden in zogenaamde 'projectwerkbanken', waarin ook de nautische partijen opgenomen zijn.

Om een beter zicht te krijgen op het aantal brugopeningen wordt momenteel in opdracht van de stad Antwerpen een campagne van hoogtemetingen uitgevoerd op de projectlocatie. Hierbij wordt de hoogte van elk schip dat voorbijkomt geregistreerd.

2. De varianten zullen in eerste instantie getoetst worden aan de performantiecriteriën die tijdens het bemiddelingstraject van de intendant opgesteld werden. Er werden zowel nautische criteria opgesteld als mobiliteitstechnische. Ook de kostprijs van de varianten zal in beeld gebracht worden.
3. Voor de leefbaarheidsprojecten Scheldebrug en Schelde balkon samen werd een initiële raming van 71 miljoen euro vooropgesteld.

Momenteel is er door de intendant een opdracht lopende waarbij bijkomende zaken zullen worden uitgeklaard, op vlak van locatie van de nieuwe oeververbinding - waarbij thans binnen een ruimere zoekzone gewerkt wordt - en ook op vlak van kostprijs. In de vervolgstudie van de alternatieven zal binnen dat ruimere kader voortgewerkt worden.

Of een oeververbinding die voldoet aan alle performantie-eisen technisch en financieel haalbaar is, moet blijken uit de resultaten van de studie.

4. De geschatte openingstijd van een brug zal mogelijk 20 à 30 minuten bedragen en zal blijken uit het verder uit te werken technisch ontwerp. Het aantal brugopeningen per dag en de openingsduur van de brug zullen bepalend zijn voor de functionaliteit van een brug als fietsverbinding in het bijzonder tijdens de spits. Om een inzicht te krijgen op de frequentie van brugopeningen wordt momenteel een campagne van hoogtemetingen uitgevoerd, zoals hierboven meegegeven.
5. Een ontwerp met een spiraalvormige helling zoals bij de IJ Kloppe is op zich niets nieuws en is al bij vele fietsersbruggen toegepast. Deze mogelijkheid wordt mee in beschouwing genomen bij de studie van het tunnelalternatief.
6. De inzet van een veerdienst was één van de alternatieven in de adviesnota van de intendant en zou initieel ook meegenomen worden in de alternatievenstudie, zoals eerder gemeld in mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 533 van 7 februari 2020 gesteld door de heer Daniëls. Zowel het College van Burgemeester en Schepenen van de stad Antwerpen, in zitting van 13 maart 2020, als de Antwerpse gemeenteraad beslisten dat zij geen onderzoek van de veeroptie wensten. Het standpunt van De Vlaamse Waterweg nv hierin, dat ik mede onderschrijf, is dat een onderzoek van de optie voor een veer enkel zinvol is indien hier een lokaal draagvlak voor bestaat.

In 2017 werd, in opdracht van het toenmalige Waterwegen en Zeekanaal nv, door studie bureau Sweco een vergelijkende analyse waterwegoversteken voor fietsers en voetgangers uitgevoerd. Deze studie was geen technische haalbaarheidsstudie van een Scheldebrug in Antwerpen maar was meer algemeen van opzet. Het ging om de opmaak van een quickscan-methodiek die toelaat om in de scoping fase van een nieuw project voor een waterwegoversteek een eerste selectie te maken van mogelijke en kansrijke alternatieven, rekening houdend met eisen vanuit de waterweg, gebruikseisen, ruimtelijke context en kostprijs.

In een tweede luik van de studie werd deze methodiek toegepast op enkele cases, waaronder ook de kruising van de Beneden-Zeeschelde in Antwerpen. Het volledige rapport vindt u zoals gevraagd in bijlage. De voornaamste conclusies voor deze case waren:

- een vaste brug, een zweefveer, een kabelveerpont en een onbemande, zelfbediende kabelbaan komen niet in aanmerking voor een fiets- en voetgangersoversteek over de Zeeschelde te Antwerpen;
- een veerboot, een gondel- of luchttramsysteem, een fiets- en voetgangersbrug en een bijkomende afzonderlijke fiets- en voetgangerstunnel kunnen wel kansrijke alternatieven zijn.

In deze studie werd een eerste, snelle, globale screening gemaakt van de voor- en nadelen en kostprijs van diverse alternatieven. Het is belangrijk te benadrukken dat omwille van de complexiteit van dergelijk project en de meer algemene opzet van de studie uit 2017 bepaalde uitgangspunten toen slechts zeer benaderend ingeschat werden zoals de vereiste doorvaarbreedte van een beweegbare brug, of de kostprijs. Voor een meer nauwkeurige afweging en kostprijsraming was verder detailonderzoek op basis van een meer gedetailleerde projectdefinitie noodzakelijk.

7. De werkbank is een instrument van de intendant. De spelregels en afspraken die de intendant hanteert voor dergelijke werkbanken zullen dan ook gevolgd worden. De werkbank moet een veilige ruimte zijn waarbinnen een vrije en open uitwisseling van ideeën en standpunten mogelijk is. De inhoud van deze discussies wordt binnen die veilige ruimte gehouden. Er worden dan ook geen verslagen opgemaakt en verspreid. Werkbanken werken steeds toe naar een doel: een advies, een analyse of een uitgewerkt voorstel. In dit geval: een rapport i.v.m. de vergelijkende studie oeververbindingen. Dat document kan uiteraard wel beschikbaar gesteld worden en treft u ingesloten bij dit antwoord.
8. De alternatievenstudie is in april 2020 van start gegaan en zou na de zomer moeten resulteren in een eindrapport op basis waarvan verdere besluitvorming zal volgen. Die besluitvorming zal verlopen via de governance structuur van het Toekomstverbond Antwerpen.

BIJLAGE

[Vergelijkende MKBA](#)