

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 506
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 januari 2021

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

Geplande fiets- en wandelbrug Antwerpen - Ontsluiting

De Scheldebrug is één van de achttien leefbaarheidsprojecten die gekozen werden binnen het Oosterweeldossier. In december 2020 werd 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 half uur meermaals per dag doen vraagtekens rijzen. Daarnaast ligt de geplande brug 100 meter ten zuiden van de Kennedytunnel op Rechteroever, ter hoogte van het Galgenweel op Linkeroever. Deze locatie lijkt suboptimaal, zoals ook reeds aangehaald in de bespreking van de meest recente voortgangsrapportage van het Toekomstverbond.

Graag vraag ik meer informatie over de locatiekeuze en de ontsluiting ervan.

1. Deze gekozen locatie biedt vooral een oplossing voor het bovenlokale fietsverkeer. Maar ook de nood aan een betere binnenstedelijke verbinding tussen Linker- en Rechteroever is wenselijk. Die Scheldebrug zal pas meerwaarde bieden voor de Antwerpenaar als de locatie een verbetering is ten opzichte van de fietstunnel (vooral gebruikt voor bovenlokaal verkeer), de voorgestelde locatie ligt echter verder van de stad dan deze fietstunnel.

Waarom werd een meer noordelijke positie, bijvoorbeeld ter hoogte van het Antwerpse Hof van Beroep, niet in aanmerking genomen?

2. De studie berekent de reistijden van het knooppunt Silvertop op Rechteroever en het knooppunt West van de R1, en van de kaaïen op Rechteroever en het Scheldefietspad op Linkeroever. Beide locaties op Linkeroever zijn verkeersknooppunten, geen kernen met bewoning. Op Rechteroever is ook geen berekening van de reistijd uit het centrum van de stad of bewoonde kernen. De omrijdtijden voor een brug op de in aanmerking genomen locatie lijken voor inwoners van Linkeroever én de Antwerpse binnenstad bijzonder hoog uit te vallen.

Zijn in de uitgevoerde studie of geplande studies ook reistijden voor bewoners van Linkeroever en van het centrum van Antwerpen (zowel op het Zuid als meer

stadinwaarts) meegenomen? Zijn er reeds cijfers over omrijdtijden voor bewoners van de stad bekend?

3. De openingstijden van de brug zijn dermate lang dat een alternatieve ontsluiting noodzakelijk is. De minister liet eerder optekenen dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de fietstunnel zo snel mogelijk wil terugschalen naar louter vluchtkoker van de Kennedytunnel. Met openingstijden tot 2 uur blijft een alternatieve ontsluiting zich echter opdringen.

Zal de vluchtkoker binnen de Kennedytunnel als alternatieve verbinding blijven fungeren bij openingstijden van de brug die langer dan een halfuur duren en meermaals per dag plaatsvinden?

ANTWOORD

op vraag nr. 506 van 8 januari 2021

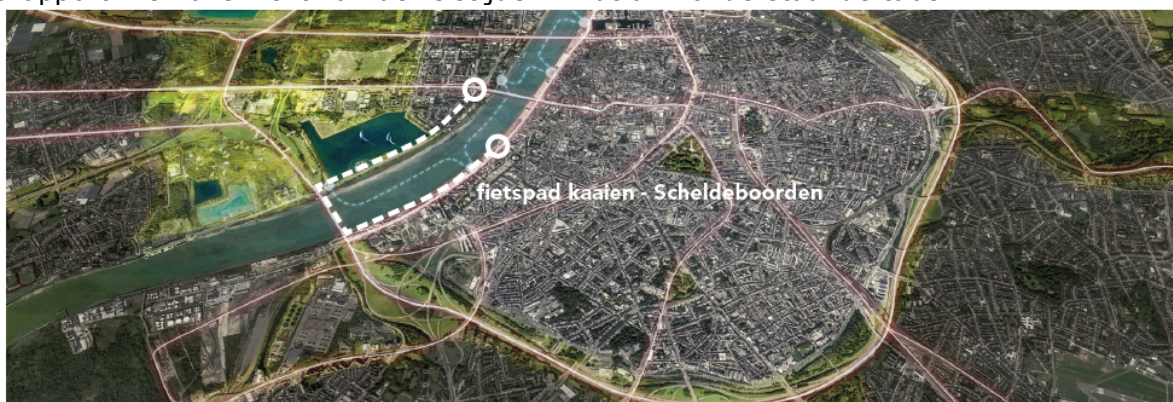
van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Op basis van twee elementen werd een locatie op een meer noordelijke positie, bijvoorbeeld ter hoogte van het Antwerpse Hof van Beroep, niet weerhouden in het verdere studiewerk.

Enerzijds was, naast het faciliteren van de modal shift, de stedenbouwkundige en ruimtelijke visie van Team Intendant - het vervolledigen van de fietsring- bepalend voor de locatiekeuze van de Scheldeoververbinding. Het Hof van Beroep was gelegen buiten de verruimde zoekzone zoals afgebakend in het advies van de intendant, van 30 januari 2020, dat de aanleiding vormde voor het alternatievenonderzoek.

Anderzijds was de ligging van een brug ter hoogte van het Hof van Beroep vanuit nautisch oogpunt minder opportuun, omwille van de ligging in een bocht. Dit is volgens nautische veiligheidsrichtlijnen geen mogelijkheid, omdat dit onveilige situaties creëert.

2. Reistijden voor bewoners van Linkeroever en van het centrum van Antwerpen werden inderdaad bestudeerd in de alternatievenstudie en zijn weergegeven op p. 22 van het eindrapport. Een overzicht van de reistijden vindt u in onderstaande tabel:



Tabel 3 Reistijd fietspad Kaaien-Scheldeboorden

fietspad Kaaien-Scheldeboorden reistijd aan 20 km/u Scheldestraat - Cockerilkaai en het Frederik van Eedenplein						
	boortunnel	zinktunnel	zinktunnel afw	brug locatie 1	brug locatie 1+ 3m	brug locatie 2
afstand C-D fietssnelweg ⁽¹⁾	5.308	5.240	4.615	5.381	5.381	5.800
lengte ondergronds ⁽²⁾	540	540	540			
hoogtemeters ⁽³⁾	43.5	28.3	28.3	13.97	16.97	13.97
min. fietstijd ⁽⁴⁾	0:17:55	0:17:43	0:15:51	0:16:09	0:16:09	0:17:24
fietstijd bij gebruik fietshellings ⁽⁵⁾	0:28:32	0:28:32	0:24:01			
fietstijd bij normale opening (+31 min 26 sec) ⁽⁶⁾				0:47:35	0:47:35	0:48:50
max. fietstijd door geschakelde opening ⁽⁷⁾				1:55:09	1:36:09	1:56:24
max. fietstijd door lange opening (60-90 keer per jaar) ⁽⁸⁾				2:11:09	2:11:09	2:12:24
gemiddelde fietstijd ⁽⁹⁾	0:18:59	0:18:48	0:16:40	0:18:17	0:17:21	0:19:32

3. Zodra de fietsbrug gerealiseerd is, voorziet het Agentschap Wegen en Verkeer om de vluchtkoker van de Kennedytunnel definitief te sluiten als (alternatieve) fietsverbinding, en deze enkel als vluchtkoker te gebruiken. Bij een langdurige sluiting van de fietsbrug voor bijvoorbeeld onderhoud kan de vluchtkoker van de Kennedytunnel mogelijk nog wel als tijdelijke oplossing worden ingeschakeld. Ik wil hierbij aangeven dat op basis van het uitgevoerde onderzoek wachttijden van ca. 2 uur zo'n 60 tot 90 maal per jaar kunnen voorkomen.

Het is de intentie om via slimme communicatie de gebruikers online te informeren over de beschikbaarheid van de fietsbrug.