Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 507
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 januari 2021

---

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

Geplande fiets- en wandelbrug Antwerpen - Nautische aspecten

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. Deze 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 vraagtekens rijzen.

Graag vraag ik meer informatie op over de communicatie met de nautische experts en de nautische impact.

1. Met wie is deze beslissing voor de aanleg van de Scheldebrug doorgesproken? Werd er teruggekoppeld naar de intendant, de loodsen en andere nautische experts? Hoe ontvangen zij deze beslissing? In welke mate werd in de laatste fase van de besluitvorming met de nautische keten overlegd?
2. De loodsen hebben inmiddels gedreigd om hun loodswerk niet langer uit te voeren indien een brug wordt voorzien.

   Hoe reageert de minister op dit manoeuvre van de loodsen, wat van de kant van de loodsen ongetwijfeld wordt ervaren als het indrukken van de noodrem?
3. Wat is de visie van de nautische experts in dienst van de Vlaamse overheid op de beslissing tot bouw van deze brug? Werd deze beslissing aanbevolen of positief geadviseerd door De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)?
4. Werd, met betrekking tot de resultaten van de studie, de impact van deze brug op de fauna en flora rondom het Habitatrichtlijngebied van de Zeeschelde bestudeerd? Hoe werd die desgevallend ingeschat? Werd de impact van de brug ook op de verder gelegen industrie stroomopwaarts onderzocht en hoe wordt die ingeschat? Werd de impact op de reistijd van zeeschepen tussen Brussel en de Belgisch-Nederlandse grens onderzocht en hoe wordt die in worst case en best case geïmpacteerd?

5. Op welke manier impacteert de bouw van deze brug de sluis van Wintam? Zal bij aanwezigheid van een brug over de Schelde de sluis van Wintam vroeger moeten open staan om de schepen veilig te kunnen ontvangen?

6. De Brusselse zeehaven reageerde afwachtend op de berichtgeving van de bouw van een brug over de Schelde.

   Werd de impact op de Brusselse haven onderzocht en werden gesprekken gevoerd met de autoriteiten van de Brusselse haven om feedback te verzamelen?

7. Stroomopwaarts op de Schelde liggen enkele grote staalverwerkende bedrijven die in het transport van grote constructies voorzien (bijvoorbeeld pylonen voor windturbines). Het transport van constructies van dergelijke dimensies kan belemmerd worden bij aanwezigheid van een brug over de Schelde.

   Werd de impact van deze brug op de stroomopwaarts gelegen industrie onderzocht inzake doorvaarthoogte en breedte? Zijn er garanties dat de brug geen impact zal hebben op de doortocht van grote logistieke transporten?

8. De aanwezigheid van de brug betekent meer noden aan beloodsing en sleepfaciliteiten, wat dus een duurdere nautische keten impliceert. De toename in kosten van de scheepvaart op de benedenSchelde geeft een negatieve impuls in zowel de modal shift als de economische belangen van de stroomopwaartse bedrijven.

   Werd de impact van deze brug op de stroomopwaarts gelegen industrie onderzocht inzake economische impact? Werd deze impact grondig onderzocht en werden zowel de bedrijven gelegen in het Scheldebekken, als de lokale besturen langs de Schelde, gecontacteerd om feedback te verzamelen?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 507 van 8 januari 2021
van **ORRY VAN DE WAUWER**

---

1. Tijdens de vergelijkende studie oeververbindingen werd regelmatig teruggekoppeld via projectwerkbanken, waarin volgende actoren vertegenwoordigd waren: De Vlaamse Waterweg nv (DVW), stad Antwerpen, gemeente Zwijndrecht, team intendant, DAB Loodswezen (MDK), Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, Waterbouwkundig Laboratorium (MOW), Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), team mobiliteit dept. MOW, provincie Antwerpen en de Burgerbewegingen.

   Het eindrapport van de studie werd aan deze groep voorgelegd. De resultaten van het onderzoekswerk m.i.v. de nautische problematiek en het eraan gekoppelde Aanvaardingsbeleid werden gedeeld met de leidende ambtenaren binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken.

   Op basis van het eindrapport maakte de intendant onafhankelijk zijn bestuurlijk advies op, waarin hij de brughoogte 22,45 m TAW (Tweede Algemene Waterpassing) als voorkeursvariant voorstelde.

   Het eindrapport en het bestuurlijk advies van de intendant vormden de basis voor de beslissing.

   Ik benadruk dat het Aanvaardingsbeleid van DAB Loodswezen deel zal uitmaken van de verdere uitwerking van het project.

2. Ik ben er mij van bewust dat het realiseren van een brug over de Schelde een bijzonder uitdagend project is.

   In het kader van de alternatievenstudie leidde, o.a. het Aanvaardingsbeleid van DAB Loodswezen voor de brugalternatieven, tot een aantal nautische voorwaarden waaraan een brug dient te voldoen. Het uitgangspunt hierbij is, en blijft, dat de scheepvaart op de Schelde voorrang dient te hebben op het fietsverkeer over de brug.

   De nautische bekommernissen en aandachtspunten werden in de besluitvorming onderkend. De randvoorwaarden voor de doorvaarhoogte en -breedte van het vaste en beweegbare bruggedeelte, de openingstijd van de brug, de noodzakelijke investeringen (noodwachtplaats) en het voorzien van nautische begeleiding (m.n. het voorzien van sleepbootpermanentie en -assistentie, de verhoogde inzet van loodsen en uitbreiding van Vessel Traffic Service) werden meegenomen in de beslissing en de raming van de investeringskost.

   Met deze investeringen en maatregelen worden impact en risico’s passend beheerst.

   Dit heb ik zo ook onmiddellijk geduid aan de beroepsvereniging. Daarnaast bevestigde ik hen ook, net als ik in het parlement reeds deed, dat het bovengenoemd Aanvaardingsbeleid werd geaccepteerd, en dat de reviews die in opdracht van de stad Antwerpen werden uitgevoerd door Rebel en Marin mij bekend zijn, maar geen element vormden bij de keuze van de voorkeursvariant en het verdere ontwerp.

De voorkeursvariant is vanzelfsprekend nog verder te verfijnen bij het detailontwerp, waarbij bijkomend onderzoek en simulaties aan de orde zijn.

Ik verzeker zowel u, als de beroepsvereniging, dat bij de verdere uitwerking van de voorkeursvariant de bezorgdheden voor de scheepvaart op de Schelde onverminderd aan de orde zullen zijn. Daarenboven blijft, in functie van de watergebonden ontsluiting van het economische weefsel in het opwaartse hinterland, de veiligheid en prioriteit van de scheepvaart op de Schelde primeren.

3. De Vlaamse Waterweg leverde met het eindrapport, conform zijn opdracht, een objectieve analyse van de diverse varianten aan op vlak van het nautische, bouwtechnische, financiële, fietscomfort, etc. Het eindrapport wordt gedragen door zowel het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, MDK en AWV.

4. Er werd een passende beoordeling opgesteld die ter advies aan het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) werd voorgelegd. Deze kunnen als volgt samengevat worden: vanuit natuuroogpunt heeft de boortunnel de voorkeur (geen verstoring), gevolgd door een zinktunnel (enkel verstoring tijdens de aanleg), gevolgd door een brug ter hoogte van de Kennedytunnel (verstoring tijdens aanleg en gebruik). Voor deze variant worden er geen significant negatieve effecten verwacht qua natuurimpact, mits rekening wordt gehouden met een aantal milderende maatregelen. Een brug ter hoogte van Bruchtse Weel veroorzaakt een aanzienlijke permanente verstoring van de fauna t.h.v. de aanlanding op Linkeroever, en is daardoor niet vergunbaar.

   De impact op de stroomopwaarts gelegen industrie werd niet op economisch bedrijfsniveau onderzocht. Gezien de doorvaarthoogte en breedte van de (hef)brug evenwel geen bijkomende belemmering vormt voor de scheepvaart (de doorvaarthoogte is gelijk aan de doorvaarthoogte van de hoogspanningslijnen te Doel) en het uitgangspunt was en is dat scheepvaart steeds prioriteit heeft t.o.v. de fietsers en voetgangers op de brug, beperkt de impact voor deze bedrijven zich tot de meerkost van een aantal schepen in de nautische keten t.a.v. de huidige situatie. Over de allocatie van deze kosten is nog geen beslissing genomen.

   De reistijd van zeeschepen tussen Brussel en de Belgisch-Nederlandse grens zal enkel onder bepaalde -minder frequent voorkomende- omstandigheden negatief beïnvloed worden: bij defecten, bij mist en bij het eventueel samenvallen van passages van specifieke schepen kan een passage van de brug onmogelijk zijn. Er kunnen nl. maar een beperkt aantal schepen toegelaten worden in de zone tussen de Scheldebrug en de sluis van Wintam à rato van de beschikbare wachtplaats(en).

5. De sluis van Wintam versast niet enkel zeeschepen maar enorm veel binnenvaart. De capaciteit van deze sluis is beperkt. Een beperking van het gebruik van deze sluis in welke vorm dan ook, kan onmogelijk aanvaard worden. Daarom zal bijvoorbeeld bij passage van zeer diepliggende schepen, die niet kunnen aanmeren bij de te bouwen wachtplaats, de brug moeten openstaan voordat het schip vertrekt of blijven open staan totdat het schip in de sluis of op een andere bestemming op de Schelde aangemeerd is.

   Dit is het zogenaamde principe van de "vrije doorvaart" conform het aanvaardingsbeleid van de DAB Loodswezen.

   De sluis zal dus niet langer moeten open staan. Maar mogelijks zal de brug wel langer moeten openstaan in functie van veilig scheepvaartverkeer op de Schelde en de continuïteit in dienstverlening van de sluis van Wintam.

6. Alle watergebonden bedrijven opwaarts de brug die zeeschepen ontvangen werden bevraagd (zie ook antwoorden op vragen 4, 7 en 8). De Brusselse haven werd bij het onderzoek niet rechtstreeks betrokken.

7. De stroomopwaarts gelegen bedrijven werden bezocht in het kader van een bevraging om hun feedback mee te nemen in het gevoerde studietraject De impact op deze bedrijven werd betreffende de doorvaarthoogte en breedte bestudeerd. Het uitgangspunt is immers dat de (hef)brug geen bijkomende belemmering vormt voor de actuele scheepvaart. De doorvaarthoogte is gelijk aan de doorvaarthoogte van de bestaande stroomafwaartse hoogspanningslijnen over de Schelde (t.h.v. Doel) en de doorvaartbreedte werd gebaseerd op simulaties uitgevoerd door de loodsen en het Waterbouwkundig Laboratorium. Daarnaast is en blijft het uitgangspunt dat de scheepvaart steeds prioriteit heeft t.o.v. de fietsers en voetgangers op de brug.

   De doortocht van de huidige logistieke transporten zal dus fysiek alleszins mogelijk blijven. Operationeel zullen er inzake scheepvaartbegeleiding van de zeeschepen een aantal wijzigingen plaatsvinden (sleepbootpermanentie en -assistentie, de verhoogde inzet van loodsen en uitbreiding van Vessel Traffic Service) om het veiligheidsniveau op peil te houden.

   Er werd wel degelijk een inschatting gemaakt van de potentiële impact op deze bedrijven, o.m. op basis van de uitgevoerde bevraging. Met het ontwerp van de brug, zoals ze nu voorligt, is de economische impact van 'beperkt' tot 'een toename van de operationele kosten' voor de zeevaart (toename inzake sleepbootkosten, loodskosten), zoals geraamd in het eindrapport van de vergelijkende studie. De precieze omvang van deze kosten hangt nog af van het verdere detailontwerp van de oeververbinding.

   De opwaarts gelegen bedrijven werden tijdens het onderzoekstraject geïnformeerd en bevraagd. Met een aantal bedrijven werd ook rechtstreeks overleg aangegaan.

   Behoudens Antwerpen en Zwijndrecht werden er geen lokale besturen betrokken tijdens het afgelopen traject. Hiertoe werd ook geen enkele vraag vanwege een lokaal bestuur ontvangen.