



SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 508

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 8 januari 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Geplande fiets- en wandelbrug Antwerpen - Voorkeursvariant

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 halfuur meermaals per dag doen vragen rijzen.

Graag vraag ik meer informatie over de keuze van de hefbrug.

1. Waarom werd er voor een variant van een hefbrug geopteerd, terwijl vorige studies deze variant niet als de voorkeursvariant in kosten en efficiëntie naar voren schoven?
2. De voorkeursvariant van de hefbrug zou 193.280.106 euro kosten. Door onderhoudskosten en extra kosten voor het scheepsverkeer loopt de prijs van de brug na 25 jaar op tot 283.211.166 euro. Na 50 jaar gewoon gebruik loopt de kostprijs van de brug op tot 331.006.813 euro. Daartegenover zou de niet-gekozen variant van een zinktunnel stroomopwaarts aanvankelijk 238.047.955 euro kosten, maar op lange termijn de goedkopere variant zijn door minder onderhoudskosten en geen nautische impact. De kosten na 25 jaar lopen in deze variant op tot 244.218.508 euro en na 50 jaar tot 250.308.07 euro. Dat is bijna 81 miljoen euro goedkoper dan de hefbrugvariant.

Hoe worden dit financiële luik en deze vergelijking geëvalueerd in de keuze voor de brugvariant?

3. De voorkeursvariant van de hefbrug is slechts de derde keuze in de studie van vijf varianten op vlak van milieu impact, een zinktunnel stroomopwaarts de tweede keuze.

Hoe worden dit milieuluik en deze vergelijking geëvalueerd in de keuze voor de brugvariant?

4. De voorkeursvariant van de hefbrug heeft een kritische en permanente impact op het nautische verkeer op de slagader van de Vlaamse economie, de Schelde. De nautische experts reageren verbolgen op de keuze van de hefbrug als voorkeursontwerp. Tegelijk

heeft de variant van een zinktunnel stroomopwaarts enkel tijdelijke impact tijdens de aanleg.

Hoe worden dit nautische luik en deze vergelijking geëvalueerd in de keuze voor de brugvariant?

5. De voorkeursvariant van de hefbrug zou ontsloten worden via een open helling met directe aansluiting op alle fietsverbindingen op Linker- en Rechteroever. De uitgevoerde studie berekent echter ook dat er dagelijks een gemiddelde vertraging is van 1 uur 19 minuten en 33 seconden door openingstijden. Dit varieert tussen kortere openingstijden (rond de 40 minuten) tot langere openingstijden (tot 2 uur) op elk mogelijk moment van de dag. Dit betekent dat de brug ongeveer 5,5 procent van de tijd ontoegankelijk is voor fietsers en voetgangers. De variant van de zinktunnel zou ontsloten kunnen worden door een open helling op beide oevers voor aansluiting op het Ringfietspad, gecombineerd met een liften- en roltrappensysteem voor aansluiting op de Scheldeoevers en de fietspaden daar. Het gebruik van liften of roltrappen betekent een vertraging van gemiddeld 2 minuten per kruising van de Schelde.

Hoe wordt deze gemiddelde permanente onbeschikbaarheid van 1 uur 19 minuten en 33 seconden per dag vergeleken met de structurele twee minuten vertraging per kruising indien de liften naar de Schelde-oever genomen moeten worden? Hoe wordt deze vergelijking geëvalueerd in de keuze voor de brugvariant?

6. De voorkeursvariant van de hefbrug zou ontsloten worden via een open helling met directe aansluiting op alle fietsverbindingen op Linker- en Rechteroever. De gemiddelde reistijd van Knoop West tot Silvertop over de hefbrug zou gemiddeld 11 minuten en 48 seconden innemen (10 minuten en 36 seconden bij normale reistijd, 42 minuten bij normale openingen en 2 uur en 5 minuten indien geconfronteerd met een langere opening (60 tot 90 keer per jaar)).

Deze gemiddelde reistijd is langer dan de gemiddelde reistijd van de variant van de zinktunnel die 10 minuten en 52 seconden bedraagt (10 minuten en 40 seconden bij gebruik open helling, 12 minuten en 40 seconden bij gebruik van de liften).

Hoe wordt deze gemiddelde langere reistijd op de hefbrug geëvalueerd in de keuze voor de brugvariant?

7. De voorkeursvariant van de hefbrug zou ontsloten worden via een open helling met directe aansluiting op alle fietsverbindingen op Linker- en Rechteroever. De gemiddelde reistijd van de kaaien op Rechteroever naar het Scheldefietspad op Linkeroever over de hefbrug zou gemiddeld 17 minuten en 21 seconden innemen (16 minuten en 9 seconden bij normale reistijd, 47 minuten bij normale openingen en 2 uur en 11 minuten indien geconfronteerd met een langere opening (60 tot 90 keer per jaar)).

Deze gemiddelde reistijd is langer dan de gemiddelde reistijd van de variant van de zinktunnel die 16 minuten en 40 seconden bedraagt (15 minuten en 51 seconden bij gebruik van de liften, 24 minuten bij omrijden via de open helling).

Hoe wordt deze langere reistijd (zowel gemiddeld, minimaal als maximaal) op de hefbrug geëvalueerd in de keuze voor de brugvariant?

8. Uit de studie en de reeds vermelde informatie blijkt de variant van de stroomopwaartse zinktunnel, op de initiële bouwprijs na, telkens beter te scoren dan de gekozen hefbrugvariant. De tunnelvariant is na 50 jaar meer dan 80 miljoen euro goedkoper, heeft geen impact op het nautische verkeer, heeft een kortere gemiddelde reistijd, is permanent beschikbaar, heeft minder impact op het milieu, ligt dichterbij de stad enzovoort.

Om welke redenen wordt deze zinktunnelvariant stroomopwaarts toch niet verder onderzocht?

ANTWOORD

op vraag nr. 508 van 8 januari 2021
van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Op 7 december 2020 werd er als voorkeurvariant voor een beweegbare brug met hoogte 22,45 mTAW (onderkant brugdek) gekozen.

Deze beslissing is gebaseerd op de alternatievenstudie (onderzoeksalternatieven).

Bij de voorstudie van SWECO van 17 mei 2017 werden inderdaad verschillende andere verbindingen bestudeerd. Betreffende het element kostprijs waren zowel tunnel en brug hier niet de meest gunstige alternatieven. Naast de kostprijs werden deze verbindingen echter ook geëvalueerd op een aantal andere criteria zoals comfort, snelheid, veiligheid, bedrijfszekerheid, ... Dit leidde tot de scope van de voormelde studie.

2. De studie geeft een duidelijk beeld van de bouwkost van de brug- en tunnelvarianten. De raming van de bouwkost is dan ook gebaseerd op een uitgebreide marktbevraging en doorgedreven berekeningen van varianten uitgewerkt tot niveau voorontwerp. De cijfers die u citeert zijn in overeenstemming met deze studie voor de varianten Brug met brughoogte 22,45 m TAW en Zinktunnel met op beide oevers een "opengewerkt plein". In de NAW-berekening over 25 en 50 jaar is het verschil in bouwkost tussen de beide varianten eerder beperkt (230.971.723 euro en 253.817.521 euro (brugvariant) vs. 244.218.508 euro en 250.308.079 euro (tunnelvariant)). Voor de brugvariant komt er -naast de ingecalculerde kosten voor o.m. een wachtplaats en de uitbreiding van het VTS-systeem- evenwel nog ca. 52 mio euro (NAW 25 jaar) en 77 miljoen euro (NAW 50 jaar) extra scheepvaartonkosten bij. Dit is een inschatting die bestaat uit volgende onderdelen: 7 miljoen euro extra sleepbootkosten (300.000 euro op jaarbasis) en 70 miljoen euro voor 24/7 sleepbootpermanentie (2.700.000 euro op jaarbasis).

De kostprijs is echter niet het enige element dat geëvalueerd werd in de besluitvorming. Zo werd o.m. ook de belevingswaarde en de wijze waarop de varianten aansluiten op de bestaande fietsnetwerken meegenomen in de besluitvorming.

3. De milieu impact van de alternatieven werd grondig geëvalueerd aan de hand van een passende beoordeling en een advies van het Agentschap voor Natuur en Bos.

Uit deze evaluatie blijkt dat enkel een brug op locatie 2 niet kon worden weerhouden omwille van niet te mildere negatieve effecten op natuur (t.h.v. Burchtse Weel). Alle andere varianten hadden een aanvaardbare impact.

Daarenboven was dit slechts een van de vele elementen in de gemaakte afweging, zoals blijkt uit voorgaande en hiernavolgende antwoorden.

4. Mits het nemen van de in het Aanvaardingsbeleid voorziene maatregelen (zie het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 507) worden de nautische risico's beheerst en is de keuze voor de brugvariant te verantwoorden. Daarenboven krijgt de (zee)scheepvaart prioriteit op het kruisende fiets- en voetgangersverkeer.

Enkel onder bepaalde -minder frequent voorkomende- omstandigheden vormt de passage van de brug een hindernis voor de zeescheepvaart: 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. Uit de evaluatie van de reistijden tussen Linker- en Rechteroever en de eventuele onbeschikbaarheden door de opening van de brug, werd geconcludeerd dat de voorkeursvariant 'brug (locatie 1 +3m)' algemeen genomen een wat kortere reistijd oplevert dan de voorkeursvariant 'zinktunnel (opwaarts)' (zie het antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 506). Het verschil is echter niet significant.

Zoals ook in het eindrapport beschreven staat, is het belangrijk om bij de interpretatie van deze gemiddelde reistijden rekening te houden met het feit dat de lange openingen niet meegerekend werden in de gemiddelde openingstijd, omdat deze technisch onmogelijk uit de data te filteren waren. Hiervan werd enkel een inschatting gemaakt dat dit een 60 à 90 keer per jaar zal voorkomen. Zomaar gemiddelde reistijden vergelijken tussen de brug- en tunnelvarianten kan dus tot vertekende conclusies leiden.

Daarnaast sluit de brug met een beperkter hoogteverschil en een kortere toegangshelling aan op het fietsnetwerk en moet de fietser niet afstappen om te wachten op een lift of omrijden naar de toegangshelling. Wat als positief geëvalueerd wordt.

6. U verwijst naar de reistijden voor de afwaartse variant van de zinktunnel. Voor deze variant zijn er nog enkele onzekerheden: de tunnel gaat onder bebouwing op Rechteroever, en conflicteert ruimtelijk met de uitwateringsconstructie van het Galgenweel. Vandaar dat bij de evaluatie hoofdzakelijk werd uitgegaan van de opwaartse variant van de zinktunnel.

Zoals ook in de eindnota beschreven staat, is het belangrijk om bij de interpretatie van deze gemiddelde reistijden rekening te houden met het feit dat de lange openingen niet meegerekend werden in de gemiddelde openingstijd, omdat deze technisch onmogelijk uit de data te filteren waren. Hiervan werd enkel een inschatting gemaakt dat dit een 60 à 90 keer per jaar zal voorkomen. Zomaar gemiddelde reistijden vergelijken tussen de brug- en tunnelvarianten kan dus tot vertekende conclusies leiden.

Daarnaast sluit de brug met een beperkter hoogteverschil en een kortere toegangshelling aan op het fietsnetwerk en moet de fietser niet afstappen om te wachten op een lift of omrijden naar de toegangshelling. Wat als positief geëvalueerd wordt.

7. U verwijst naar de reistijden voor de afwaartse variant van de zinktunnel. Voor deze variant zijn er nog enkele onzekerheden: de tunnel gaat onder bebouwing op Rechteroever, en conflicteert ruimtelijk met de uitwateringsconstructie van het Galgenweel. Vandaar dat bij de evaluatie hoofdzakelijk werd uitgegaan van de stroomopwaartse variant van de zinktunnel. De gemiddelde reistijd voor dit traject is ongeveer 1,5 minuut langer dan dat van de brug.
8. De brug- en tunnelvarianten hebben een aantal elementen gemeen om zoveel mogelijk mensen tot een modal shift te verleiden: een comfortabele lokale en bovenlokale verbinding voor fietsers en voetgangers, complementair met de overige oeververbindingen (St. Annatunnel, veer, waterbus, Oosterweeltunnel).

Naast de door u aangehaalde afwegingen, werden ook nog andere elementen mee in beschouwing genomen.

De aanlandingen van de brugvariant sluiten eenvoudig(er), en zonder liften of lagere aanrijdhellingen aan op het bovenlokaal fietsnetwerk en de geplande fietspaden op de bermen van Knoop Zuid en park West. Daarnaast biedt een brug, naast de loutere oeververbinding ook een zichtbare en fysieke link die beide oevers dichterbij elkaar brengt. Het creëert, meer dan een tunnel, een unieke plek ter hoogte van de kaaien en de ringzone. Ook het sociaal veiligheidsgevoel scoort beter voor de brugvariant.