

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 673

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 9 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Scheldebrug Antwerpen - Stand van zaken

De Scheldebrug is één van de achttien leefbaarheidsprojecten die gekozen werden binnen het Oosterweeldossier. Eind 2023 keurden de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg en het college van burgemeester en schepenen van de stad Antwerpen de selectieleidraad voor de aanbesteding van de fiets- en wandelbrug over de Schelde in Antwerpen goed.

Deze beslissing markeert het officiële startschot voor de aanbestedingsprocedure, waarbij via een Europese aanbesteding naar kwalitatieve bouwteams wordt gezocht voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud van de brug.

Ik toonde me doorheen de procedure voor de keuze voor een Scheldebrug een koele minnaar van het project. Ook de nautische wereld plaatste veel vraagtekens bij de haalbaarheid, efficiëntie en wenselijkheid van de gekozen brugvariant over de Schelde. Fietsers plaatsen vraagtekens bij de functionaliteit van een hefbrug die meermaals per dag voor langere periodes openstaat. Bedrijven stroomopwaarts langs de Schelde plaatsen vraagtekens bij wat deze barrière voor hen betekent, en welke meerkosten het meebrengt wegens wachttijden en door het verplicht gebruik van beloodsing en een passage met sleepboten. Ook bij de vorige voortgangsrapportage van het Toekomstverbond werden heel wat kritische bemerkingen bij het plan voor deze Scheldebrug gezet.

Daarom vraag ik graag een stand van zaken.

1. Wat is de stand van zaken van het project Scheldeoeververbinding? Welk verder studiewerk werd uitgevoerd en welke resultaten bracht dit met zich mee?
2. Welke verdere gesprekken werden gevoerd met het middenveld en in de werkbanken? Werden inmiddels alle bezorgdheden die hier opgeworpen werden, opgelost? Kan een overzicht gegeven worden van de gesprekken die werden gevoerd met partners uit het middenveld? Kan een overzicht gegeven worden van de werkbanksessies?
3. Tijdens de vorige voortgangsrapportage over de uitvoering van het Toekomstverbond, antwoordde de minister op mijn vragen over de Scheldebrug dat "als een brug moet sluiten door slecht weer, er ook geen veren varen".
Impliceert dit, los van de onderbrekingen van de brug wegens openstand voor nautische passage, dat de geplande brug ook bij slecht weer afgesloten moet worden?
4. Zal de brug 24/7 beschikbaar zijn voor fietsers en voetgangers, op de openstandtijden wegens nautische passages na? Kan een concreet overzicht gegeven worden van de dagelijkse beschikbaarheid van de geplande Scheldebrug?

5. Werd verder verfijnd hoeveel uren openstand er per week, per maand en per jaar worden vooropgesteld? Kan van die beschikbaarheden een concreet overzicht gegeven worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 673 van 9 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Op 25 oktober 2023 sloten De Vlaamse Waterweg nv (DVW) en Stad Antwerpen eerst een realisatieovereenkomst af m.b.t. de realisatie van de Scheldebrug. Samen met de Scheldebrug (m.i.b.v. de bouw van de bijhorende noodwachtplaats) worden eveneens de stabilisatie en herinrichting van de Scheldekaaien in Antwerpen, alsook het verhogen van de waterkering in een gezamenlijke opdracht aanbesteed, aangezien deze ruimtelijk en technisch niet te scheiden zijn.

Begin 2024 werd de aanbestedingsprocedure, via een Design Build Maintain formule (DBM), opgestart. De selectieleidraad werd op 10 januari 2024 Europees gepubliceerd. De selectiebeslissing m.b.t. het selecteren van vier bouwteams (combinaties van ontwerpers en aannemers) is voorzien in de eerste jaarhelft 2024.

Heden wordt verder gewerkt aan de gunningsleidraad, het DBM-contract en de bijhorende bestekdocumenten. Er wordt gestreefd naar een publicatie van de gunningsleidraad in de zomer van 2024.

Parallel lopen nog volgende studies:

- Studie Kennedytunnel: er is vanuit risico-evaluatie een heiproef uitgevoerd nabij de Kennedytunnel. De resultaten van deze heiproeven zullen in het aanbestedingsdossier worden verwerkt.
- Voorbereiding operationele fase Scheepvaartbegeleiding

In het kader van de toekomstige Scheldebrug moet de scheepvaartbegeleiding Vessel Traffic Services (VTS) en het hiervoor noodzakelijke radarnetwerk uitgebreid worden van de Royerssluis tot de sluis van Wintam (cfr. beslissing Vlaamse Regering).

In de loop van de volgende maanden worden meer gedetailleerde radaronderzoeken voor bepaalde locaties uitgevoerd. Nadat deze locaties vastgelegd werden, zullen de nodige opdrachten voor het ontwerpen en de bouw van deze radarketen in de markt geplaatst worden.

2. Samengevat kunnen we het participatieproces om te komen tot een gedragen bestek als volgt samenvatten:

- Met de nautische partijen werden in 2023 verschillende werkgroepen georganiseerd om het bestek verder uit te werken.
- Rond het aspect fiets werden samen met de betrokken stakeholders in 2023 twee werkgroepen georganiseerd.
- Ter afsluiting van het participatieproces werden in het najaar (met name in september en december) twee finale werkbanken georganiseerd. Tijdens deze momenten werd teruggekoppeld over de werkzaamheden van het voorbije jaar en werd het gedragen set aan ontwerp- en randvoorwaarden die werden opgenomen in het bestek, in grote lijnen overlopen.
- Op 24 januari 2024 werd een projectstuurgroep georganiseerd ter goedkeuring van de startnota van het project.

Wegens het vertrouwelijk karakter van het aanbestedingsproces (mededingingsprocedure met onderhandeling), wordt het participatieproces nu tijdelijk gestaakt.

3. Technisch gezien is de brug bedienbaar tot 7 Beaufort, i.f.v. de scheepvaart. De brug staat dan in gesloten stand, waardoor fietsverkeer nog steeds mogelijk is. Op dat moment wordt ook de zeevaart op de Zeeschelde doorgaans gestaakt. Daarom heeft het stopzetten van de bediening – om technische en veiligheidsredenen – dus geen impact noch op scheepvaart, noch op fietsers.

De veerdiensten worden wel uitzonderlijk stilgelegd bij extreme waterstanden of weersomstandigheden (wind, golven ...)

Verschillende optimalisaties en randvoorwaarden hebben tot gevolg dat de brug gemiddeld 2,5 keer per dag voor gemiddeld 25 minuten onbeschikbaar zal zijn voor fietsers. Lange openingen zullen ook zeer uitzonderlijk worden. Samengevat kan gesteld worden dat de brug ongeveer 4,4% onbeschikbaar zal zijn op een weekdag.

Toekomstige Bouwteams kunnen bij het uitwerken van hun offerte nog bijkomende optimalisaties voorstellen.

4. Op vraag van, en in nauw overleg met, de mobiliteitsstakeholders werd voornamelijk gefocust op het reduceren van de onbeschikbaarheid van de brug voor fietsers, het primaire doelpubliek. Gelet op de grote variatie aan scheepvaart op de Schelde op vlak van vaarsnelheden, voorstrooms of tegenstrooms varen en de grote variatie aan getij- en stromingsomstandigheden, wordt een wetenschappelijk bepaalde gemiddelde openingstijd gehanteerd voor deze optimalisatieoefeningen. Het aantal brugopeningen per dag werd bepaald op basis van een fysieke hoogtemeting van de scheepvaart op de projectlocatie.

De brugopeningen zullen echter dagelijks variëren van tijdstip en lengte (o.w.v. bovenvermelde variaties). Het beste beeld van de onbeschikbaarheid wordt gegeven door het gemiddeld aantal dagelijkse openingen en de gemiddelde openingstijd. Omrekeningen naar beschikbaarheden per week, per maand en per jaar zeggen weinig.

Op basis van hoogtemeting wordt hieronder een voorbeeld geschetst op basis van de maand juni 2020, en welke brugopeningen zouden hebben plaatsgevonden i.g.v. een aanwezige Scheldebrug (in het rood aangeduid).

