



De Grote
Verbinding



Scheldebrug.

1

Op deze infopanelen kom je meer te weten over de oeververbinding tussen de linkeroever en de rechteroever. Lees ze in de juiste volgorde dankzij de paginanummers onderaan.
Nog vragen of opmerkingen? Spreek iemand van de organisatie aan.

Fietsen en wandelen over de Schelde.

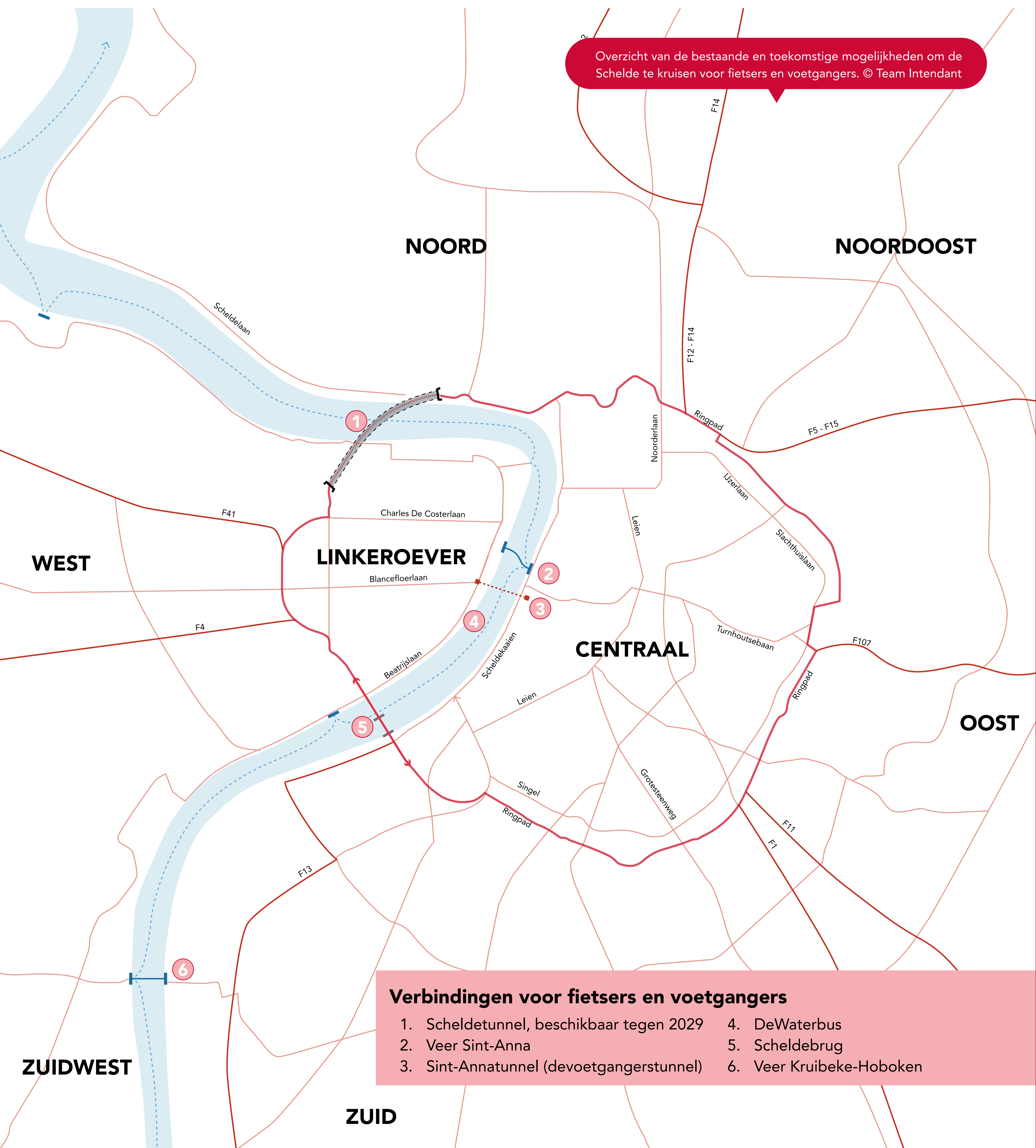
Een brug over de Schelde, daar dromen veel Antwerpenaren al even over. Het idee voor een vaste verbinding tussen linker- en rechteroever ter hoogte van de Kennedytunnel is dan ook niet nieuw. Toen in 2018 Team West een Scheldebrug voorstelde als leefbaarheidsproject werd deze ook mee geselecteerd om in een eerste fase uit te voeren.

De voorgestelde verbinding werd samen met de vele stakeholders kritisch tegen het licht gehouden. De brug wordt ook getoetst aan andere mogelijke oeververbindingen zoals een tunnel, een veerdienst en ook de opportuniteiten voor een kabelbaan.

Deze cocreative zoektocht heeft specifieke gevoeligheden en nieuwe inzichten opgeleverd die het project versterken. Het maakt ook de enorme kansen en mogelijkheden, die in deze verbinding schuilt, duidelijk. De Scheldebrug zal een grote bijdrage leveren aan de modal shift voor Antwerpen.



Ringpad rond de stad



Een sluitstuk van het fietsnetwerk in en rond de stad.

De locatie van de toekomstige oeververbinding is zo gekozen dat ze aansluit op het huidige en toekomstige boven(lokal) fietsnetwerk op zowel de rechteroever als de linkeroever.

Het huidige Ringfietspad zal de komende jaren veranderen van enkel een fietspad naar een nieuwe groene ruimte voor alle soorten fietsers en parkbezoekers. Met deze verbinding in het zuiden en de Scheldetunnel voor fietsers in het noorden ontstaat zo een performant netwerk voor een groot aantal fietsers. Een echte fietsring rond de stad waar je voor het eerst ‘een rondje Antwerpen’ met de fiets kan doen.

De focus op fietsers geeft een echte boost aan de modal shift voor Antwerpen, het Waasland en in het bijzonder de verbinding tussen de linker- en de rechteroever. Het maakt ook voor fietsers de Ring rond en zorgt voor een vlotte en comfortabele verbinding tussen de Ringparken en de vele fiets- en wandelpaden rond, van en naar de stad.

Deel van een geheel.

De nieuwe oeververbinding staat niet op zich, het vormt samen met de toekomstige Scheldetunnel, de voetgangerstunnel, de verschillende veerdiensten, tot en met DeWaterbus één geheel om de Schelde te kruisen. De verbinding is niet enkel het doortrekken van het Ringfietspad over de Schelde, het is ook een aanvulling op de oversteken die vandaag beschikbaar zijn maar stuk voor stuk worstelen met efficiëntie.

De oudste, Sint-Annatunnel is een populaire, goedgelegen en aangename verbinding. Deze verbinding is echter niet voorzien op de huidige stromen fietsers en voetgangers en kampt met een moeilijk onderhoud van de historische liften en roltrappen. Iets gelijkaardigs kan je zeggen over het centrumveer. De beperkte capaciteit en snelheid van deze verbinding staan de vereiste schaalsprong in de weg. DeWaterbus die vandaag al een succesvolle innovatie is in het pendelverkeer, maakt eveneens deel uit van de mix.

Ten slotte moet de huidige fietsverbinding in de Kennedytunnel dicht. Deze tunnel was initieel niet voor fietsverkeer bedoeld, maar als vluchtweg tussen de twee kokers voor autoverkeer. De aanpassingen aan deze vluchtweg die nodig zijn omwille van de Europese veiligheidsrichtlijnen, zorgen ervoor dat een permanent gebruik door fietsers niet meer mogelijk is.

De fietsverbinding in de Kennedytunnel heeft wel de kracht van deze locatie benadrukt. Het ligt op een scharnierpunt tussen de stad en de regio errond. Dicht genoeg bij de historische binnenstad, goed aangesloten op de kaaien, maar ook een natuurlijk en logisch verlengde van het Ringfietspad. Het Ringfietspad dat meer en meer de hoofdrol opneemt in een duurzame mobiliteit naar en rond de stad.

Samen met de fietstunnel in de Scheldetunnel, onderdeel van de Oosterweelverbinding, maken we ook de Ring voor fietsers rond. Het zorgt mee voor een divers geheel van oeververbindingen van zuid naar noord. In de toekomst zal dit systeem nog verder aangevuld worden met een intensievere centrumveer en een performantere Sint- Annatunnel.

De vele verbindingen samen hebben alles in huis om uit te groeien tot een bijzonder efficiënt geheel. Tijdens het cocreatieve proces is dit project dan ook geëvolueerd van een aantrekkelijke verbinding tussen twee oevers naar een robuust systeem van betrouwbare oversteken die elkaar aanvullen en versterken.



Uitgangspunten onderzoek.

- **Capaciteit:** Het succes van de fiets in al haar vormen en soorten – van plooi-fiets tot cargo bike, van deelfiets tot speed pedelec – vergroot de afstand die we vandaag met de fiets afleggen. Hierdoor komen er meer en meer fietsers uit de rand rond Antwerpen bij. Dit vergroot de rol van het Ringfietspad als verbindende factor binnen het hele fietsnetwerk van, naar en rond de stad. Vandaag zijn comfort, capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid van de oeververbindingen nog een rem op de verdere groei van het aantal fietsers. Samen met de verdere verbetering en uitbreiding van de huidige fietsinfrastructuur zal het aantal fietsers verder toenemen, tot ver buiten Antwerpen.
- **Overlap:** Elke oeververbinding heeft zijn eigen aantrekkingskracht en logica voor een bepaalde verplaatsing, een specifieke fietser of een specifiek moment van de dag. Door voldoende overlap te voorzien tussen de verschillende verbindingen zorgen we ervoor dat we ten allen tijde, voor iedereen en in onverwachte omstandigheden een geschikt alternatief kunnen aanbieden: dus ook 's nachts, tijdens evenementen of bij uitzonderlijke drukke momenten...
- **Voor elk soort fietser:** 'De fietser' bestaat niet. Het hele systeem is een én-én-verhaal, afhankelijk van het soort verplaatsing en wanneer we deze verplaatsing maken.
- **Beleving:** Fietsen, of wandelen, is een heel andere ervaring dan autorijden. Je zit dan ook mee in het landschap in plaats van in een auto. We ervaren onze omgeving dan ook veel directer. De beleving van de fiets- of wandelroute bepaalt voor een groot deel de aantrekkelijkheid ervan. De oeververbinding wordt dan ook in zijn geheel ontworpen, inclusief aansluitingen, wachtruimtes en de omgeving errond.

In de praktijk.

De realisatie van een oeververbinding is een uniek project. De juiste randvoorwaarden vastleggen is dan ook een grote uitdaging. Voor een brug kunnen we alvast het volgende meegeven.

Kenmerken en ligging

- De nieuwe brug komt aan de Kennedytunnel, ter hoogte van de huidige fietstunnel. Deze fietstunnel kan door de verstrengde Europese tunnelrichtlijnen niet meer als fietsverbinding worden ingezet, enkel nog als evacuatie-tunnel..
- De brug bestaat uit een vast (aan de oevers) en een beweegbaar gedeelte (over de vaargeul). Voor de scheepvaart wordt een vlotte passage gegarandeerd. Schepen krijgen altijd voorrang.
- Doorvaartbreedte van het beweegbaar deel over de vaargeul voor zeeschepen (geschikt voor grote zeeschepen) is minimum 130 meter.
- Doorvaarthoogte onder de gesloten brug is ongeveer 15 meter, gemeten bij springtij, als het water bijna gelijk staat met de bovenkant van de kaaïen.

Gebruik

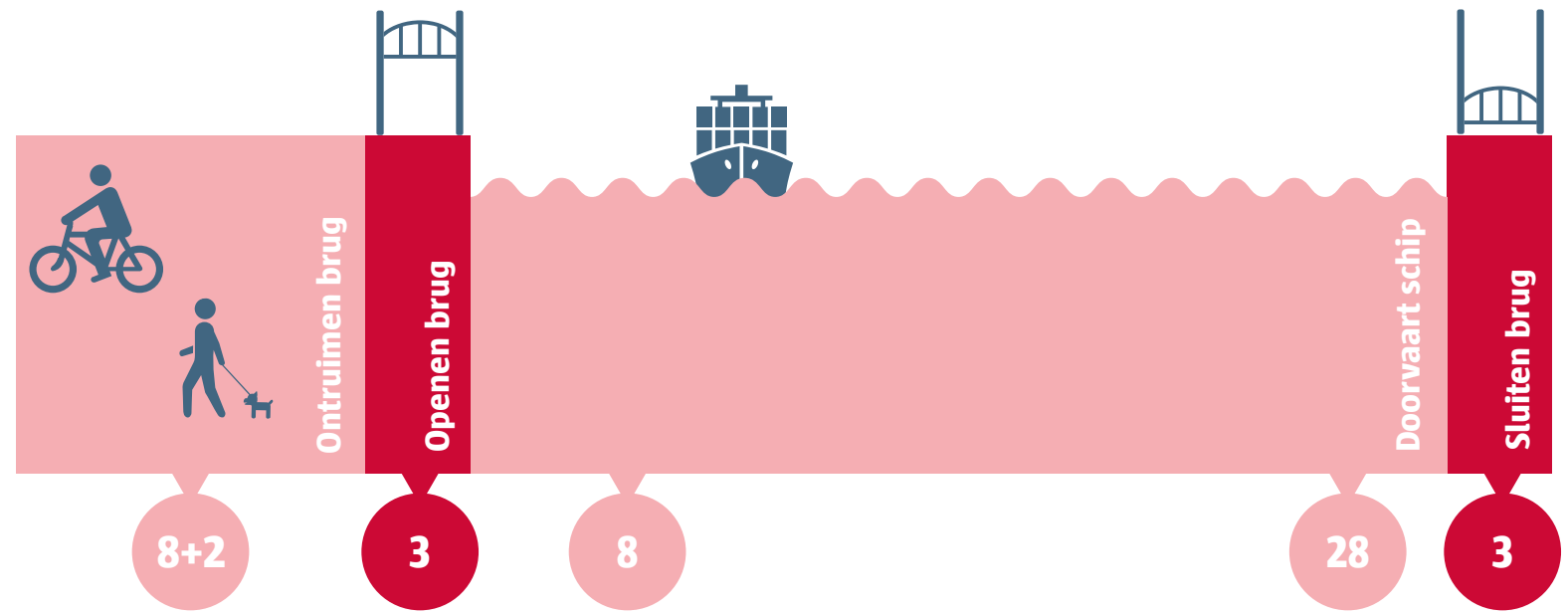
- Een vlotte, aangename en veilige doorgang over de brug 24 uur op 24, 7 dagen op 7, enkel onderbroken als er hoge schepen moeten passeren. Op enkele minuten kan je zo de Schelde kruisen.
- Een fietspad van minimum 6 meter en een voetpad minimum 4 meter, waar fietsers en wandelaars gescheiden zijn van elkaar.
- Zeer aantrekkelijke oversteek met volwaardige wachtruimtes, rust- en uitkijpunten op de brug met een mooi panorama over de Schelde en de stad.
- Te overwinnen hoogteverschil tot het hoogste punt op de brug: 10 tot 12 meter vanop het Ringfietspad en 17 meter vanop de oever.
- De hellingsgraad van de comfortabele aanloophellingen wordt beperkt tot 3% (vergelijkbaar met brug Noorderlaan).
- Vlotte aansluitingen op het bestaande en nog nieuw te realiseren (boven)lokaal fiets- en wandelnetwerk (Ringpark Zuid en Ringpark West) aan beide kanten van de brug en de Scheldekaaien.

Als de brug open staat

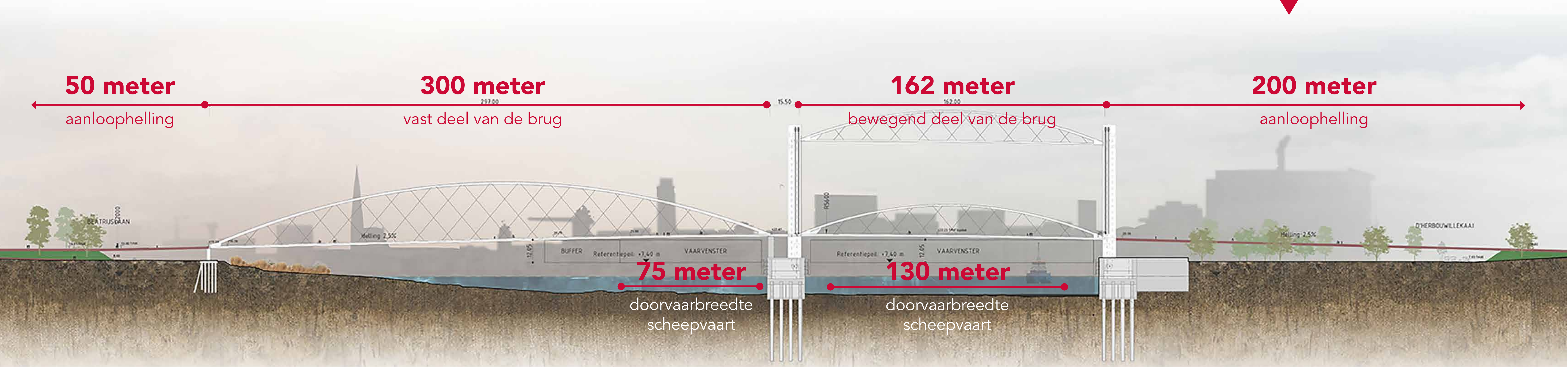
- Je kiest zelf welk alternatief jou het beste past:
 - Vroeger of later vertrekken
 - Een alternatieve route kiezen afhankelijk van je traject en (fiets)snelheid. Een veerdienst, de Scheldetunnel, de voetgangerstunnel, DeWaterbus of de tram kunnen een interessant alternatief bieden.
 - Wachten op de oever in een aangename omgeving. We zetten op beide oevers in op voldoende beschutting, fietsenstallingen, rustplekken en een aanvullend programma.
- 14 op 15 fietsers kunnen zonder hinder de brug oversteken



- Gemiddelde openingstijd bij doorgang schip: 31 minuten (bij doorgang van schepen met grote diepgang of meerdere schepen achter elkaar is een langere openingstijd nodig)



Het referentieontwerp toont een hefbrug met een beweegbaar gedeelte en twee vaste oeververbindingen.



Slimme signalisatie

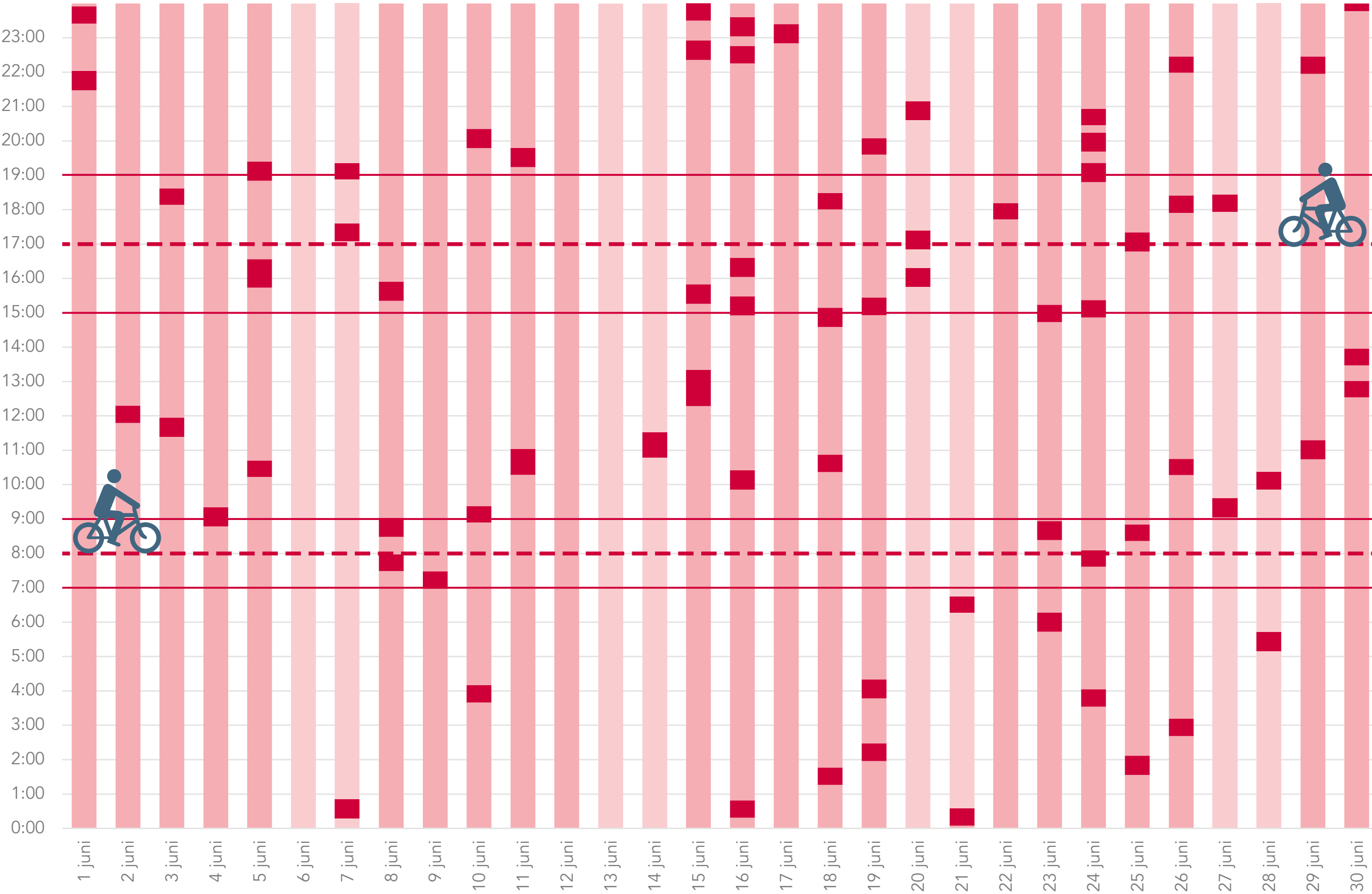
Gebruikers kunnen zich informeren wanneer een brugopening wordt verwacht en wat voor hen de interessantste alternatieve verbinding is via apps, de routeplanner Slim naar Antwerpen, dynamische signalisatie langs het hoofdfietsnetwerk,

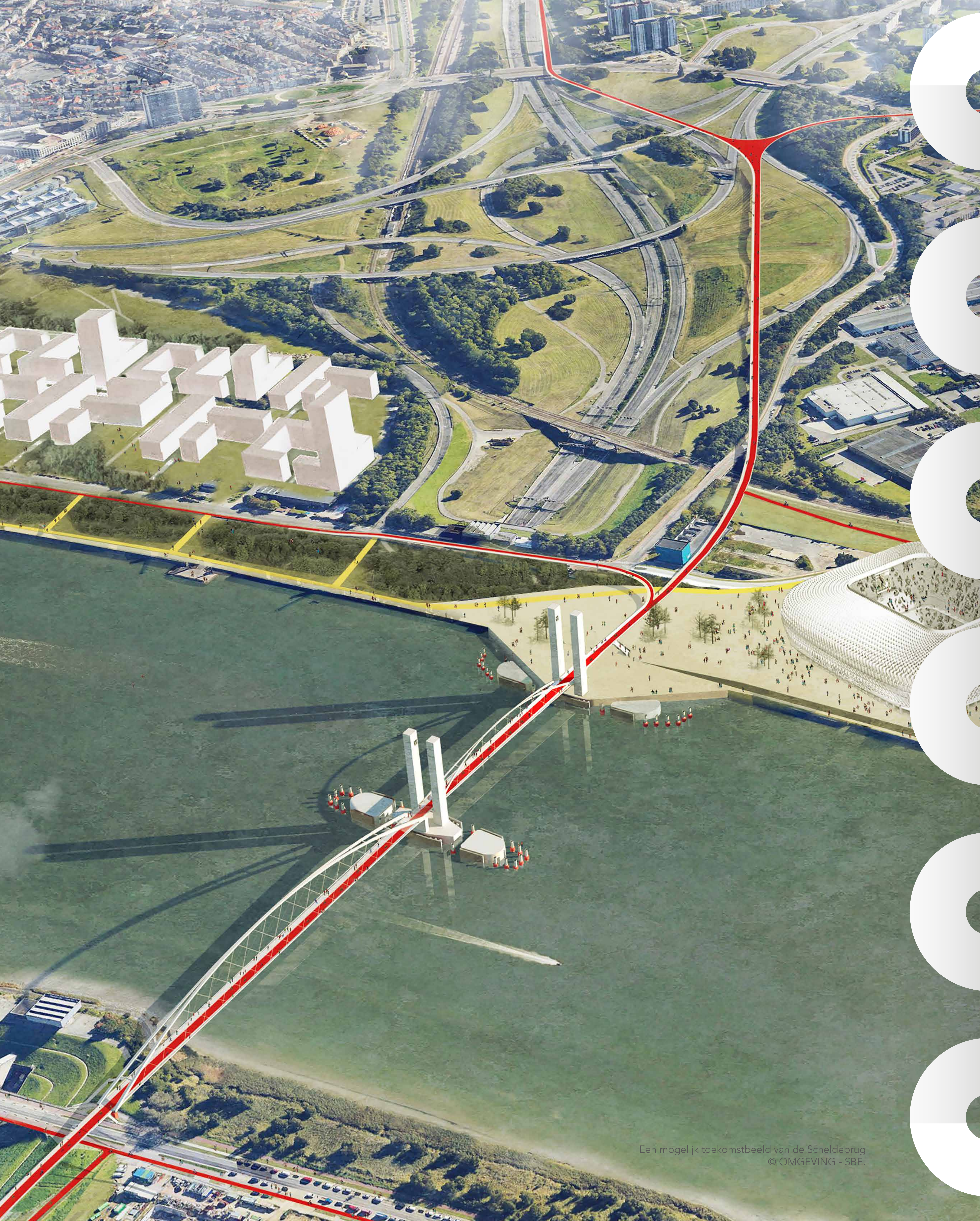
We hanteren hiervoor de onderstaande uitgangspunten:

- Dag voordien: kans op opening aangeven.
- 1 uur voor opening: weergeven start en einde brugopening, op enkele minuten na.
- 30 minuten voor opening: juiste weergave start en einde brugopening.
- Aan het laatste punt waarop je nog een andere weg kan kiezen: aanduiding tijdstip dat de brug zal open gaan.
- Aan de brug: aanduiding tijdstip dat de brug terug beschikbaar is.

Op deze manier maken van van de Scheldebrug een nieuwe, levendige schakel in het Antwerpse fiets- en wandelnetwerk.

Gedurende 6 maanden zijn alle schepen die passeren ter hoogte van de toekomstige Scheldebrug opgemeten. Tijdens de meetperiode stond de brug gemiddeld 1 keer open om 8u 's ochtends en 2 à 3 keer om 17u 's avonds. Bij de rode blokjes stond de brug open.





Volgende stappen.

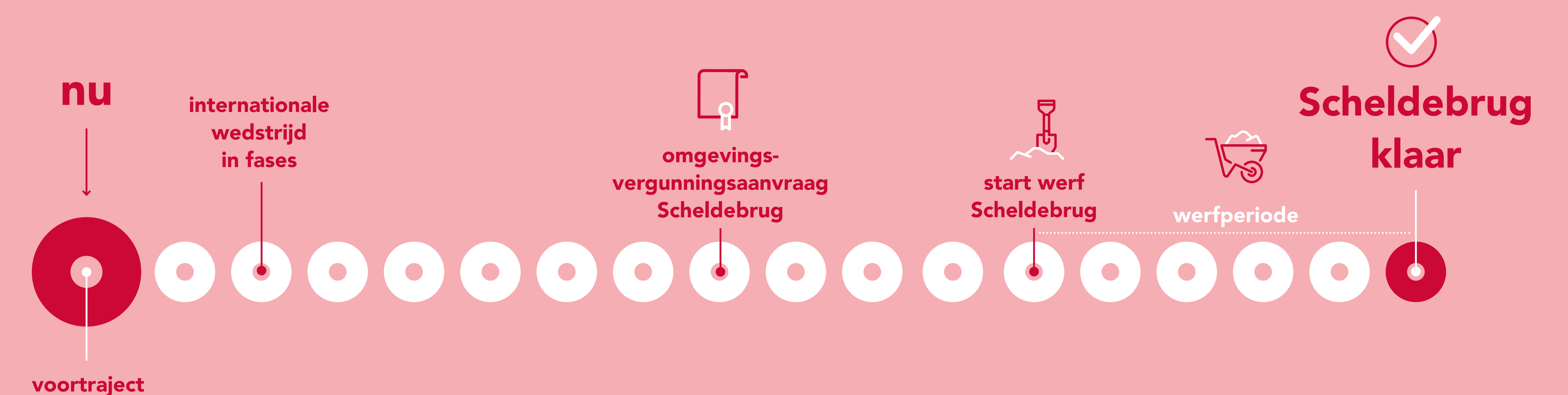
Een definitief ontwerp is er vandaag nog niet. Het eerste concept uit 2018 is na het studiewerk en de dialoog met de betrokken partners aanzienlijk bijgestuurd. Meerdere studies leverden meer inzicht in bezorgdheden van de stakeholders en stelden aanpassingen en oplossingen voor. Zo zijn de doorvaarthoogte en -breedte gevoelig verhoogd. Maatregelen zoals uitgebreide verkeersbegeleiding, een doorgedreven aanvaarbeveiliging en het voorzien van noodwachtplaatsen voor de schepen zijn verder uitgewerkt.

Momenteel werkt De Vlaamse Waterweg nv, in nauw overleg met stad Antwerpen, aan de resterende bezorgdheden van de stakeholders en stellen we de randvoorwaarden voor dit project verder scherp.

Als dit goed loopt, kan daarna worden overgegaan naar het zoeken van een ontwerper en/of bouwteam met het beste ontwerp. Pas dan zullen we weten welk type brug het wordt en hoe ze er juist uit zal zien, en kan er gestart worden met de bouw.

- 1 Voortraject:** de randvoorwaarden voor de oeververbinding worden vastgelegd.
- 2 Aanstelling ontwerpteam:** een multidisciplinair team aanstellen voor het ontwerp en de realisatie van de oeververbinding.
- 3 Ontwerp tot en met uitvoeringsdossier en omgevingsvergunningsaanvraag:** het ontwerpteam werkt in nauw overleg met opdrachtgevers De Vlaamse Waterweg en de stad, en de nautische actoren.
- 4 Realisatie oeververbinding:** tijdens de werven voor Ringpark West en Ringpark Zuid kunnen er al delen van de oeververbinding gerealiseerd worden.

De werken in een notendop.



Een mogelijk toekomstbeeld van de Scheldebrug
© OMGEVING - SBE