

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 263

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 7 december 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Oosterweeltunnel - Fietsinfrastructuur

Op 5 december 2018 kopte Het Laatste Nieuws dat de toekomstige Scheldetunnel binnen het Oosterweelproject een aparte fietskoker zal krijgen met een dubbelzijdig fietspad van zes meter breed. De vertegenwoordiger van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) spreekt bij deze verbreding van vier meter naar zes meter over het 'futureproof' maken van de fietstunnel. Deze uitbreiding naar zes meter is uiteraard goed nieuws, maar de vraag rijst of deze zes meter wel afdoende is. De nieuwe tunnel zal de eerste plek zijn waar fietsers de Schelde kunnen kruisen zonder gebruik te moeten maken van liften of (rol-)trappen, door de ligging zal er een ideale fietsverbinding ontstaan tussen de Waaslandhaven en het noorden en centrum van de stad Antwerpen.

Er zal dus een grote fietstrafiek kunnen ontstaan via de nieuwe fietstunnel. Hierbij is een fietspad van drie meter in elke rijrichting vermoedelijk niet genoeg om de verschillende soorten fietsers (snelle, trage, functionele, recreatieve, ... fietsers) comfortabel te combineren. De nieuwe richtlijnen voor de breedte van fietspaden van Fietsberaad spreken van een minimale breedte van zes meter voor dubbelrichting fietspaden met een spitsuurintensiteit vanaf 250 fietsers.¹ Deze spitsuurintensiteit betekent dus per rijrichting 125 fietsers per uur, wat neerkomt op twee fietsers per rijrichting per minuut op de drukste momenten. Dat de fietsintensiteit in deze tunnel veel hoger zal zijn spreekt voor zich. De aanleg van een minimumbreedte van zes meter lijkt dus niet voldoende om te spreken van een 'futureproof' infrastructuur. Meer nog, aangezien de tunnel achteraf niet aangepast kan worden, lijkt het mij aangewezen om de capaciteit nu nog op te voeren.

1. Hoe staat de minister tegenover de geplande breedte van de fietsinfrastructuur van de toekomstige Scheldetunnel in Antwerpen? Wat denkt de minister van de bedenkingen zoals hierboven geformuleerd?
2. Hoe zal de fietskoker worden aangelegd met het oog op luchtkwaliteit en veiligheid?
3. Onderzoek heeft al meermaals aangetoond dat de luchtkwaliteit aan tunnelmonden de slechtste is van de hele tunnelcomplexen. Door de aanrijroute voor fietsers samen te leggen met die van (vracht)wagens, worden fietsers pal door een zone gestuurd met de slechtst mogelijke luchtkwaliteit.

¹ Fietsberaad, magazine #Sterkfietsbeleid, december 2018, pagina 21.

Wordt de fietsinfrastructuur om naar de tunnel te rijden aangelegd weg van de infrastructuur voor wagens en vrachtwagens?

4. In welke hellingsgraad wordt voorzien voor de fietsers in de tunnel? Is dit een hellingsgraad die voor de verschillende soorten fietsers aangenaam en haalbaar is?
5. In welke voorzieningen wordt voorzien voor voetgangers in de toekomstige tunnel?

ANTWOORD

op vraag nr. 263 van 7 december 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De maatvoering voor fietssnelwegen die door Fietsberaad wordt voorgesteld heeft net de bedoeling om futureproof te zijn. Een breedte van 6 m laat toe dat in elke rijrichting 2 fietsers die naast mekaar rijden nog ingehaald kunnen worden door een snellere fietser. Dit maatgevend gebruik, waarbij 6 fietsers naast elkaar een punt kunnen passeren, wordt vandaag als maximaal beschouwd. De vrije profielbreedte kan nog toenemen als men de schuwafstand ten opzichte van een tunnelwand meerekent of wanneer men zou beslissen om de 2 rijrichtingen te scheiden met een tussenstrook. Wat de afwikkelingscapaciteit van dergelijke fietsinfrastructuur precies is, hangt af van verschillende factoren, o.a. de gemiddelde snelheid (mee bepaald door de helling en het aandeel snelle fietsers), de volgfstand en natuurlijk ook het aandeel fietsers dat naast elkaar rijdt. Ook de verdeling per rijrichting speelt een belangrijke rol. De intensiteit van 250 fietsers per spitsuur, die Fietsberaad voorstelt, moet beschouwd worden als een ondergrens vanaf dewelke de breedte van 6 m best wordt toegepast, maar zegt dus weinig over de fietsintensiteit die kan worden afgewikkeld. Door de uitbreiding van het aantal permanente fietstelposten en telcampagnes, zoals de Fietstelweek, zullen we binnen afzienbare tijd over meer informatie beschikken m.b.t. de relatie tussen fietspadbreedte en afwikkelingscapaciteit.
2. De fietskoker is volledig afgescheiden van de wegkokers. Dit betekent dat deze fietskoker niet zal gebruikt worden als vluchtkoker voor het wegverkeer. Er wordt ventilatie voorzien in de fietskoker waardoor de luchtkwaliteit wordt gewaarborgd. De veiligheid in de fietstunnel vormt een belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp en de realisatie. Om deze veiligheid te waarborgen en een goed beheer mogelijk te maken worden o.a. volgende functies voorzien: noodverlichting, camera's (CCTV), omroepinstallatie, hulpposten met noodtelefoon, GSM-installatie, langsventilatie en een afsluitsysteem voor incidenten. Tegelijk wordt in het kader van de sociale veiligheid ook aandacht besteed aan het lichtniveau in deze koker. Tenslotte wordt ervoor gezorgd dat een "snel interventievoertuig" deze koker kan gebruiken voor hulpverlening in geval van ongevallen. De verschillende interventiescenario's zijn met de bevoegde hulpdiensten doorgesproken.
3. Er worden op beide oevers schermen geplaatst aan de tunnelingang tussen de kokers voor het wegverkeer en de fietskoker.

Op Linkeroever loopt de aanrijroute voor fietsers doorheen het Sint-Annabos. In de Oosterweelknoop op rechteroever worden de fietsers via een zo kort mogelijke route weggeleid van het wegverkeer, naar het maaiveld toe.
4. De hellingsgraad van de fietstunnel volgt noodzakelijk de hellingsgraad van de wegkokers en bedraagt op het steilste punt maximaal 4%. Deze wijkt dus enigszins af van de geadviseerde hellingspercentages uit het vademecum fietsvoorzieningen.

Deze hellingsgraad is technisch noodzakelijk om binnen de beperkte beschikbare afstand enerzijds de nieuwe Scheldetunnel te kunnen laten aansluiten op de knoop

Sint-Anna op Linkeroever en de Oosterweelknoop op de rechteroever en anderzijds onder de Scheldebedding door te kunnen gaan.

5. Er zijn geen specifieke voorzieningen voor voetgangers in deze koker. De tunnel is in eerste instantie bedoeld voor de elektrische en sportieve fietser die niet wil wachten voor de liften of roltrappen van de andere Scheldekruisingen en die langere hellingen aankan.

De breedte van 6 meter laat echter toe dat dat fietsers voetgangers in veilige omstandigheden kunnen passeren.

De tunnel past binnen de principiële keuze van het toekomstverbond en het Routeplan 2030 om een belangrijke modal shift te bewerkstelligen, ook voor het Scheldekruisend verkeer.

Voor pedelecs ligt de hele haven, heel Antwerpen, de noordoostelijke randgemeenten, Kruibeke, Beveren en Zwijndrecht in het bedieningsgebied van deze nieuwe fietstunnel.