

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 282

van **ANNICK DE RIDDER**

datum: 18 december 2019

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Kennedyfietstunnel Antwerpen - Liftproblemen - Fietstransportsysteem

De fietstunnel van de Kennedytunnel - eigenlijk de vluchtkoker van de Kennedytunnel die een dubbele functie dient - is samen met de Sint-Annatunnel de enige directe verbinding voor fietsers en voetgangers die de Schelde willen oversteken.

Een betrouwbare verbinding tussen de Antwerpse rechter- en linkeroever is noodzakelijk. Aangezien de liften en de roltrappen van de voetgangerstunnel (Sint-Annatunnel) het geregeld laten afweten en aan een grondige renovatie toe zijn, is het belangrijk om een alternatief te hebben, zeker in tijden waarin men naar een ambitieuze modal shift streeft en het aandeel duurzame modi wil optrekken naar 40%, en zelfs tot 50% voor de vervoerregio Antwerpen. Alleen zijn die alternatieven dun gezaaid. Daarom kan de Kennedyfietstunnel letterlijk een vluchtweg bieden. Een belangrijke verkeersader voor woon-werkverkeer ook, zeker met de nabije ruimtelijke ontwikkelingen zoals Blue Gate Antwerp en Nieuw Zuid. De Scheldebrug ter hoogte van de Kennedytunnel wordt het sluitstuk van het fietsnetwerk op rechter- en linkeroever, maar die brug zal ten vroegste in 2024 klaar zijn.

De Kennedyfietstunnel is te bereiken via vaste trappen en via liften. Die liften waren vroeger geregeld defect, wat veel pendelaars/recreanten/sportievelingen ontmoedigde om te kiezen voor de fiets. Begin 2017 werd er drie maanden lang werk gemaakt van een grondige vernieuwing en modernisering van de liften: meer comfort, betrouwbaarheid en een langere levensduur. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) maakte zich sterk dat het aantal storingen daardoor gevoelig zou afnemen.

Na de werken aan de liften van de Kennedyfietstunnel kwam er inderdaad beterschap, maar toch deden er zich in de periode van 1 juni 2017 tot 1 oktober 2017 in totaal 24 storingen voor aan de liftinstallaties op beide oevers. In deze periode had de lift reeds 60.000 ritten (op- of neergaande beweging) op de teller. Kennelijk was het moeilijk om de exacte oorzaak van elke storing te achterhalen, dit omdat er geen enkele referentie was van andere realisaties van hetzelfde type. De schuine liften zijn namelijk een prototype waarvan er - voor zover AWV en zijn partners weten - geen tweede in de wereld bestaat. Een aantal storingen was ook te wijten aan factoren die niet rechtstreeks met de installatie te maken hebben. Zo kan er zwerfvuil in de geleidingsrails van de deuren belanden waardoor deze blokkeren. Bij defecten kon het herstel niet onmiddellijk plaatsvinden omdat de aannemer een reserveonderdeel niet had besteld, hoewel hij daartoe contractueel gebonden was. Dit kon worden vermeden door een kortere opvolging van de geplaatste bestelling door de onderhoudsaannemer. Als opdrachtgever

zou AWV hier voortaan sneller op inspelen door met de onderhoudsaannemer periodieke vergaderingen te beleggen.

We zijn nu ruim twee jaar verder in de tijd. Ik zou de minister dan ook graag de volgende vragen willen voorleggen.

1. Hoe vaak waren de liften buiten werking in 2018 en 2019? Hoeveel dagen duurde het gemiddeld om de liften opnieuw operationeel te krijgen? Kan de minister voor 2018 en 2019 een lijst verschaffen van de pannes per lift (linkeroever/rechteroever), per datum en met telkens de oorzaak?
2. Worden de bestellingen van de reserveonderdelen nu korter opgevolgd? Wat is de gemiddelde levertermijn van de onderdelen die het (regelmatig) begeven?

De tunnel is dus ook te betreden via de vaste trappen. Elke fietser die ooit gebruikmaakte van de fietsgoot op de trappen kan bevestigen dat dit een bijzondere inspanning vraagt. Rekening houdende met het stijgend aantal (zwaardere) elektrische fietsen op de markt, rees de vraag of de installatie aangepast was aan de noden van de gebruikers. De installatie van een fietsgeleidingssysteem (waarbij fietsen met behulp van een transportband in de fietsgoot naar boven worden getrokken) zou het gebruikerscomfort, zeker in geval van een defecte lift, aanzienlijk verbeteren.

De Tunnelorganisatie van AWV deed begin 2016 een uitgebreid onderzoek naar de technische haalbaarheid van een fietstransportsysteem. De grootste uitdaging schulde in de technische inpasbaarheid omwille van de beperkte breedte en de steile helling. De opdracht werd toegewezen aan B2Bike BVBA. Na een proefproject van zes weken, waarbij één gedeelte van de trap werd uitgerust met een bandtransportsysteem (opwaartse beweging), volgde er eind maart 2017 een evaluatie. Na een positieve evaluatie zou het systeem dan volledig worden geïnstalleerd. Daaruit vloeit mijn derde en laatste vraag voort:

3. Hoe luidde het verdict van de evaluatie? Indien negatief, waarom viel die evaluatie negatief uit? Werden er in tussentijd alternatieven bekeken? Mogen we in de toekomst nog initiatieven verwachten? Is de minister het ermee eens dat de installatie van een vernieuwde fietsgoot een aanzienlijke verbetering van het gebruikerscomfort zou betekenen? En zijn de toch redelijk beperkte installatiekosten daarvoor volgens haar te verantwoorden?

ANTWOORD

op vraag nr. 282 van 18 december 2019

van **ANNICK DE RIDDER**

1. Uit de cijfers die beschikbaar zijn gesteld door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) blijkt dat de liften in de Kennedytunnel in 2018 en 2019 43 maal defect zijn geweest op Linkeroever en 53 maal op Rechteroever.
Globaal genomen werden de liften dezelfde dag nog hersteld. Een enkele keer duurde het langer, namelijk:
 - voor de lift op Linkeroever werd het defect dat zich voordeed op 10 oktober 2018 hersteld op 11 oktober 2018; het defect dat zich voordeed op 10 juni 2019 werd hersteld op 11 juni 2019; op 14 november 2019 deed zich een defect voor waarvan het herstel 4,5 dagen heeft geduurd (met een weekend ertussen).
 - voor de lift op Rechteroever werd het defect dat zich voordeed op 25 juli 2018 hersteld op 27 juli 2018; het defect dat zich voordeed op 22 november 2018 werd hersteld op 23 november 2018 en het defect van 25 november 2018 werd hersteld op 26 november 2018.
2. Het Agentschap Wegen en Verkeer laat weten dat in het huidige contract de dienstverlener contractueel niet verplicht is om alle wisselstukken voor de liften in de Kennedytunnel in voorraad te hebben. Dit omdat de meeste onderdelen courant verkrijgbaar zijn. In het nieuwe omniumonderhoudscontract zal de aannemer een stock moeten aanleggen van onderdelen waarvan de ervaring van de laatste jaren ons leert dat er regelmatig defecten aan kunnen optreden. Voor de overige componenten, die minder defectgevoelig zijn, is dit geen verplichting en bestaat er bijgevolg een beperkt risico dat de levertermijn iets langer duurt.
3. Uit het onderzoek n.a.v. de proefopstelling van een fietstransportsysteem voor de trappen van de Kennedytunnel blijkt dat het oordeel van de gebruikers niet overtuigend positief en zelfs eerder negatief was. Gezien de investerings- en onderhoudskosten van zo'n systeem toch niet onaanzienlijk zijn, gezien er tijdens de proefopstelling nadelen bleken van het systeem voor de gebruikers en daarenboven de ervaringen van de gebruikers niet zo positief waren, werd door AWV beslist om niet te kiezen voor zo'n fietstransportsysteem in de Kennedytunnel.

De belangrijkste bezwaren voor de installatie van een fietstransportsysteem in de Kennedytunnel die uit de evaluatie van de proefopstelling naar voren kwamen, waren:

- zelfs met ondersteuning van een fietstransportband, blijft het beklimmen van 130 treden een hele opgave die niet voor iedereen haalbaar is. Het blijft een zware inspanning en men moet voldoende kracht hebben om de fiets in bedwang te kunnen houden tijdens het stijgen.
- de resterende trapbreedte is in deze opstelling zeer smal. Twee fietsers met fietstas kunnen elkaar maar net passeren.
- zowel transportband als borstelgoot zijn minder geschikt voor dikke banden (denk aan alle terrein fietsen, elektrische fietsen, speed-pedelecs,...).
- De hellingen van de trappen in de Kennedytunnel zijn te steil om de installatie effectief en betrouwbaar te laten zijn.
- Uit andere gelijkaardige installaties in de stad Antwerpen (bijvoorbeeld de brug over Italiëlei) leren we dat deze allesbehalve betrouwbaar zijn en vaak defecten vertonen.