

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 533
van **KOEN DANIËLS**
datum: 7 februari 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Fietsverbinding Waasland - Antwerpen - Verhoging capaciteit

Mensen die op een gezonde en milieuvriendelijke manier vanuit het Waasland de Schelde willen oversteken naar Antwerpen voor hun woon-werkverkeer kunnen momenteel gebruik maken van de veerboten in Kruibeke en Bazel en de fietstunnel die parallel met de E34 onder Schelde loopt. Deze fietstunnel is echter beperkt in capaciteit en vaak is ook de lift defect.

De vraag rijst dus naar extra veerdiensten voor de verbinding Waasland - Antwerpen, zeker gelet op de populariteit van de speedpedelecs.

1. Hoe staat de minister tegenover het aanleggen van extra veerdiensten over de Schelde?
2. Op welke plaatsen zouden deze kunnen worden ingepland?
3. Kan de functionele capaciteit van de fietstunnel verhoogd worden, bijvoorbeeld door - maar niet beperkt tot - de optimale werking van de liften?
4. In de fietstunnel blijven heel wat rookgassen hangen.

Zijn er metingen van de luchtkwaliteit in de fietstunnel? Zo ja, kan de minister die bezorgen alsook een interpretatie van de waarden? Zo neen, overweegt zij deze metingen te laten uitvoeren?

ANTWOORD

op vraag nr. 533 van 7 februari 2020

van **KOEN DANIËLS**

1. De Vlaamse Waterweg nv en de stad Antwerpen onderzoeken momenteel de bouw van een fiets- en voetgangersbrug over de Schelde als één van de leefbaarheidsprojecten die in 2018 door De Vlaamse Regering en de Stad Antwerpen werden geselecteerd. Hierbij wordt naast een brug eveneens andere varianten voor een oeververbinding, zoals een tunnel en veerponten, onderzocht waarbij zowel mobiliteitsvoorwaarden als nautische randvoorwaarden worden meegenomen. Tevens is er DeWaterbus die een belangrijke rol vervult op deze trajecten.
 2. De noden hiervoor dienen vooreerst goed in kaart gebracht worden. Niet alleen dient rekening gehouden te worden met de bestaande veerdiensten, maar dus ook met DeWaterbus. Dit kan best mee gedaan worden in een oefening die Lantis zal maken aangaande de minder-hinder-maatregelen die noodzakelijk zijn zodra de werken op kruissnelheid komen.
- 3-4. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord op schriftelijke vraag nr. 282 van Annick De Ridder van 20 december 2019.

De functionele capaciteit van de vluchtkoker van de Kennedytunnel (die gebruikt wordt als fietskoker) wordt sterk beperkt door de toegang tot deze vluchtkoker. De roltrappen werden reeds vervangen door een schuine lift die sinds de upgrade veel minder storingsgevoelig is geworden. Daarnaast bevindt zich nog een smalle, steile en hoge trap. Door de zeer beperkte beschikbare ruimte zijn er geen andere mogelijkheden. Een fietstransportsysteem op deze trappen werd uitvoerig getest en na evaluatie niet weerhouden.

Essentieel in het gebruik van de vluchtkoker van de Kennedytunnel is dat de primaire functie van deze koker het evacueren van weggebruikers is. Pas in een latere fase werd de secundaire functie van verbinding voor zwakke weggebruikers hieraan toegevoegd. De koker werd dus nadien maximaal aangepast op deze secundaire functie maar de constructie van de vluchtkoker vormt de grootste beperking voor het gebruik als fietstunnel.