Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1249
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 18 september 2020

---

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

Fietstunnel Antwerpen - Infrastructuurproblemen

De Antwerpse fietstunnel zal nog enkele jaren in de ontsluiting moeten voorzien tussen beide Scheldeoevers in het zuiden van de stad. De geplande Scheldebrug en fietskoker van de Oosterweeltunnel zullen pas over ettelijke jaren in gebruik genomen kunnen worden, tot dan moet fietsend en wandelend Antwerpen het doen met de aanwezige infrastructuur.

Dat impliceert ook het belang aan onderhoud en kwaliteitscontrole door de overheid. De infrastructuur van de fietstunnel is echter verwaarloosd. In het antwoord op mijn vorige schriftelijke vraag over dit onderwerp (nr. 769 van 17 april 2020) gaf de minister aan dat de infrastructuurproblemen bekend zijn bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en oplossingen onderzocht worden.

1. De staat van de ingangen van de tunnel is een probleem en bekend bij AWV.

   Heeft het agentschap al verder onderzocht hoe deze ingangen opgelapt/hersteld kunnen worden? Wanneer wordt resultaat verwacht van deze studie? Wanneer zullen deze herstelwerkzaamheden plaatsvinden?

2. AWV bevestigde dat er al geruime tijd problemen ondervonden worden met de lichtkranten.

   Wanneer werden deze schermen geplaatst? Is er al meer duidelijkheid van wat het concrete probleem is en hoe dit opgelost kan worden? Wanneer wordt er verwacht dat deze schermen werkzaam zullen zijn?

3. Kan de minister een overzicht geven van het aantal defecten tot dusver in 2020 aan de liften van de fietstunnel, opgesplitst per roltrap? Hoe verhoudt dit cijfer zich tot de voorgaande jaren?

4. De minister liet weten dat in afwachting van de nieuwe Scheldekruising de fiets- en voetgangersverbinding van de Kennedytunnel zo goed mogelijk in stand zal worden behouden. Evenwel is er de mogelijkheid dat deze tunnel ook nadien beschikbaar zal moeten blijven. Indien de studie van de Scheldebrug een opendraaiende brugvariant prefereert, dient er nog steeds een alternatieve ontsluiting voorhanden te zijn.

   Wordt er rekening gehouden met een dergelijk scenario? Is een opwaardering van de fiets- en voetgangersverbinding in de Kennedytunnel al onderzocht als volwaardige verbinding?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 1249 van 18 september 2020
van **ORRY VAN DE WAUWER**

---

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) onderzoekt op het moment de juiste werkwijze om de ingangen te herstellen, daarbij wordt ook advies van specialisten ingewonnen.

   Vervolgens wordt een bestek op de markt gezet. Er is nog geen concrete timing voor uitvoering van de werken.

2. De schermen werden in 2018 geplaatst. De problemen ontstonden doordat de informatie op de schermen niet up-to-date bleef en daardoor niet de meest recente informatie werd getoond. Dit probleem is pas laat aan het licht gekomen.

   Concreet bleek dat er problemen waren met de drivers van de TV-schermen. Die drivers werden in juni 2020 vervangen en sindsdien zijn de schermen terug werkzaam met up-to-date informatie.

3. Hierbij een overzicht van de defecten aan de liften in 2020
   Vergeleken met vorige jaren

jaar	van	tot	LO	RO
2017	1/06/2017	31/12/2017	17	15
2018	1/01/2018	31/12/2018	17	40
2019	1/01/2019	31/12/2019	26	13
2020*	1/01/2020	1/10/2020	13	18**

* 2020: Zowel voor LO als RO is er 2 x stroompanne ruime omgeving Kennedytunnel geweest. Als dat zich voordoet, vallen de liften uit en moeten de liften gereset worden.
In 2020 zijn er voor RO tussen 19/01 en 16/06 geen pannes geweest
Voor LO zijn er tussen 21/01 en 8/05 geen pannes geweest

** van deze 18 defecten op RO waren 13 defecten met dezelfde oorzaak omdat de liftconstructuur niet de juiste oorzaak kon vinden

4. Een opwaardering van de fiets- en voetgangersverbinding in de Kennedytunnel is niet wenselijk vermits die verbinding verloopt via de evacuatiekoker van de Kennedytunnel (zowel wegtunnels als spoortunnel). Er zouden zeer ingrijpende werken nodig zijn aan deze infrastructuur om tot een volwaardige fietsverbinding te komen. Vanuit het oogpunt van tunnelveiligheid (evacuatiekoker), de beperkte capaciteit en de grote (veiligheids)impact op de drukste wegtunnel in Vlaanderen, en de structurele beperkingen aan deze oude constructie (met mogelijks een grote financiële impact), maken dit geen haalbare piste. Net omwille van deze situatie is een nieuwe, aparte Schelde-oeververbinding in onderzoek die die rol moet overnemen.