

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 952

van **BART DE WEVER**

datum: 28 februari 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Frans Tijsmanstunnel Antwerpen - Veiligheidsniveau

De Frans Tijsmanstunnel (R2) is een tunnel van meer dan 1km lang, waarvan 880m gesloten. Deze tunnel van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) wordt beheerd via het bestuursorgaan tunnelveiligheid aangesteld door de Vlaamse Regering, dat cfr. artikel 6 van het decreet betreffende de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet de verantwoordelijkheid heeft erover te waken dat alle veiligheidsaspecten van een tunnel gerespecteerd worden en dat de noodzakelijke maatregelen neemt om de conformiteit met de minimumveiligheidseisen te garanderen.

Vermits de Liefkenshoekstunnel gebruikt wordt als Europese ADR-route, en de Frans Tijsmanstunnel in het verlengde ligt van deze route is de tunnel eveneens een zeer belangrijke toegangsweg voor ADR-verkeer in en langs de haven van Antwerpen en voor onze economie. Men zou dan ook denken dat een dergelijke tunnel, die dergelijk potentieel gevaarlijk transport moet faciliteren, in veilige staat zou zijn en voldoet aan de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet.

Niets is minder waar. Kort na haar aanstelling werd de minister in kennis gesteld van de gebreken aan deze tunnel (inbreukdossier 2019/2281) en vroeg ze AWV om in overleg te gaan met DG Move, een plan van aanpak op te maken voor de meest acute veiligheidsproblemen en een schrijven te richten aan alle bevoegde instanties teneinde hen in te lichten en hun nood- en interventieplannen aan te passen in afwachting van meer grondige renovaties.

De tunnelcoördinator van AWV stelde onder andere de Brandweer Zone Antwerpen in kennis van diverse gebreken waaronder de vluchtdeuren die permanent open of halfopen zijn of vastzitten waardoor rook zich snel kan verspreiden door de beide tunnels, vluchtende chauffeurs niet kunnen vluchten naar de andere koker en brandweermannen met hun persluchttoestellen zelf ook niet door de deuren kunnen die geblokkeerd halfopen staan. Daarnaast bleek quasi de hele bluswatervoorziening niet te werken waardoor een incident met vuur zelfs niet toereikend geblust zou kunnen worden. Zeer ernstige inbreuken die de Brandweer Zone Antwerpen en mezelf noopten de minister te vragen hier zo spoedig mogelijk stappen in te zetten met ons schrijven van 7 oktober 2021.

Juli 2021, toch een kleine 2 jaar na haar aantreden, kondigde de minister immers nog aan de onderhoudsachterstand van de belangrijkste tunnels van Vlaanderen kordaat aan te zullen pakken omdat, en ik citeer, "voor haar de veiligheid primeert".

In de reactie van de minister van 19 oktober 2021 aan de Brandweer Zone Antwerpen en mezelf werd geduid dat al opdracht was gegeven om de nodige vastleggingen te doen om de aannemer sneller te laten starten. Voor de brandleiding was een ontwerp in voorbereiding. Ten slotte werd verwezen naar tussentijdse maatregelen die genomen zouden worden in overleg met de hulpdiensten.

Ik vernam echter recent dat de situatie momenteel na 5 maanden nog op geen enkele wijze gewijzigd is op het vlak van voelbare veiligheid, veiligheid die met name het veiligheidspeil omhoog zou moeten brengen:

- De tunnelbeheerder verwijst naar het bestuursorgaan van de tunnel en omgekeerd.
- Er werd na 5 maanden zo goed als geen enkele concrete mitigerende maatregel genomen. Dit werd onder meer op de lange baan geschoven via 'studies'.
- De vluchtdeuren verkeren nog steeds in dezelfde erbarmelijke toestand met alle risico's van dien voor de mensen die zich in de tunnel zouden bevinden tijdens een incident en de hulpdiensten die in een dergelijke risicosituatie hun werk zullen moeten doen.
- Er is nog steeds geen water voorradig in de tunnel, waardoor een brand ongehinderd kan escaleren en mogelijk niet geblust kan worden.

Werken aan de vluchtdeuren zouden pas eind 2022 uitgevoerd kunnen worden en werken aan de waterleiding in de loop van 2023.

1. Is de minister het ermee eens dat 5 maanden na de belofte dat er mitigerende maatregelen zouden worden genomen, die ondertussen al genomen hadden moeten zijn?
2. Is de minister het ermee eens dat, met respect voor het nodige doordacht studiewerk dat moet gebeuren (of beter, ondertussen gebeurd had moeten zijn) om de werken deskundig uit te voeren, acute veiligheidswerken geen jaar of langer meer kunnen aanslepen na de kennisname ervan, gezien de toch zeer duidelijke en pertinente bezorgdheden die werden aangehaald door de hulpdiensten en het risico dat de talloze passanten van deze ADR-tunnel dagdagelijks moeten ondergaan?
3. Graag verneem ik van de minister welke concrete stappen ze verder zal ondernemen om het concrete veiligheidsniveau van de tunnel op zeer korte termijn op te trekken op niveau van de mitigerende maatregelen en structurele onderhoudswerken (vluchtdeuren, watervoorzieningen).

ANTWOORD

op vraag nr. 952 van 28 februari 2022

van **BART DE WEVER**

1. Mijn administratie geeft mee dat in afwachting van de uitvoering van 2 structurele maatregelen (zie antwoord op deelvraag 2 en 3) er door het Bestuursorgaan aan het Agentschap Wegen en Verkeer werd gevraagd om tegen eind november 2021 mogelijke mitigerende maatregelen en hun timing voor te leggen. Dit is ook gebeurd, en het Bestuursorgaan heeft, op voorstel van het Agentschap Wegen en Verkeer 4 mogelijke mitigerende maatregelen weerhouden en gevraagd deze concreet verder uit te werken. Voor het voorstel van een permanente verlaging van de maximum snelheid naar 70km/u werd nog een bijkomend onderzoek in de vorm van een microsimulatie uitgevoerd door het Verkeerscentrum. Deze bevindingen waren op dat moment nog niet beschikbaar. De 4 mogelijke mitigerende maatregelen die ondertussen verder uitgewerkt werden, zijn:
 - Sensibilisering rond het beter respecteren van tussenafstanden
Deze maatregel bestaat uit twee luiken, nl. het plaatsen van borden aan de tunnel om bestuurders aan te sporen voldoende afstand te nemen, en het aanbrengen van chevron wegmartering in beide rijrichtingen. De markeringswerken zijn uitgevoerd op 26 maart 2022 (omwille van de winterperiode en de noodzakelijke minimum temperaturen om markeringswerken kwaliteitsvol te kunnen aanbrengen was een vroegere ingreep niet mogelijk). Het bijhorende infobord wordt kortelings geplaatst.
 - Extra doorsteek naar de R2 voor de hulpdiensten komende van de kant Lillo
De brandweerzone Antwerpen stemde in met een extra doorsteek voor de hulpdiensten. Dit diende nog verder technisch uitgewerkt te worden, om te vermijden dat deze doorsteek door het andere wegverkeer als bijkomende op- of afrit zou kunnen gebruikt worden en op die manier extra veiligheidsproblemen zou introduceren. Deze maatregel zal uitgevoerd worden tegen eind van deze maand .
 - Realtime ADR registratie
Op basis van de positieve ervaringen t.h.v. de Beverentunnel, werd beslist om ook t.h.v. de Tijlmanstunnel realtime ADR registratie te installeren. Hiertoe wordt een nieuw contract in de markt gezet, verwacht wordt dat de concrete uitvoering ervan vanaf het najaar 2022 kan gebeuren.
 - Permanente snelheidsbeperking naar 70 km/u t.h.v. de Tijlmanstunnel
Op basis van het verdere studiewerk (o.a. in samenwerking met de tunnelveiligheidsbeambte) werd voorgesteld om een permanente snelheidsverlaging niet in te voeren, en de huidige dynamische aansturing op de R2 te behouden, temeer omdat quasi alle ongevallen hebben plaatsgevonden bij een reeds aanwezige maximum snelheid van 70km/u. Daarenboven verkiezen zowel AWV als de tunnelveiligheidsbeambte m.o.o. een betere naleving om enkel bij verhoogde verkeersintensiteiten de snelheid te verlagen en dus niet in die periodes waarin er vanuit verkeersintensiteit helemaal geen noodzaak toe is. Een permanente snelheidsverlaging zou om voormelde redenen volgens AWV en de tunnelveiligheidsbeambte geen additionele veiligheid opleveren. Ik heb evenwel AWV gevraagd om dit punt, mede op vraag van het Bestuursorgaan, nogmaals met alle betrokken partijen door te spreken.

2-3. Mijn administratie geeft mee dat het is correct dat er voorbij de legislatuur onvoldoende geïnvesteerd werd in tunnelveiligheid waardoor een inbreukdossier opgestart werd.

Juist omdat de uit te voeren structurele ingrepen hoog op de agenda stonden, heb ik gevraagd werk te maken van een aanbestedingsdossier voor het vernieuwen van de vluchtdeuren, hetgeen in oktober verleden jaar ook beschikbaar was. Ook de opdracht om de studie van het tweede dossier (vernieuwen brandleiding) op te starten was reeds gegeven. Om structurele ingrepen op het terrein te kunnen realiseren kan mijn administratie echter niet anders dan het proces van ontwerp tot effectieve plaatsing te doorlopen met respect voor de geldende wetgeving op overheidsopdrachten. Ik kan u dan ook volgende stand van zaken van beide structurele ingrepen in de Tijsmanstunnel meegeven:

- Vernieuwen vluchtdeuren
Het contract voor de vernieuwing van de vluchtdeuren is ondertussen in uitvoering. Er hebben al meerdere overlegmomenten met de aannemer plaatsgevonden. Volgens de huidige planning die rekening houdt met een contractueel voorziene studietijd (detailstudies) en besteltermijn (materialen), zal de uitvoering van deze werken op het terrein in september kunnen starten.
- Vernieuwen brandleiding
Een gedetailleerde studie ter voorbereiding van deze werken is beschikbaar. Op basis hiervan wordt de laatste hand gelegd aan het bijzonder bestek. De aanbesteding van dit dossier zal plaatsvinden in mei 2022.