



Vlaams
Parlement

stuk **1026** (2010-2011) – Nr. 1
ingediend op 15 maart 2011 (2010-2011)

Voorstel van resolutie

van de heren Dirk Peeters en Filip Watteeuw en mevrouw Mieke Vogels

betreffende het tijdelijk opschorten van de tolheffing
aan de Liefkenshoektunnel

TOELICHTING

De Antwerpse ring is de drukste verkeersader in Vlaanderen. De Kennedytunnel trekt het meeste verkeer. De Liefkenshoektunnel is het enige serieuze alternatief. Maar daar geldt een tolheffing die een ontradend effect heeft. De Liefkenshoektunnel wordt dan ook zwaar onderbenut: er passeren slechts 19.000 voertuigen per dag, tegenover 27.000 wagens in de Waaslandtunnel en maar liefst 123.000 voertuigen in de Kennedytunnel.

Over het Masterplan 2020 bestaat nog altijd veel discussie. De actiecomités stRaten-generaal en Ademloos blijven pleiten voor een alternatief voor het BAM-tracé (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel), ook in de uitvoering met tunnels. Maar zelfs als alles verder op rolletjes zou lopen, zal het nog enige tijd duren voordat er effectief aan de werken wordt begonnen en zeker voordat er een volwaardig alternatief voorhanden zal zijn. Onhandige pogingen om de procedure te versnellen, zouden zelfs een averechts effect kunnen hebben. De Vlaamse Regering heeft daarom gekozen voor een zorgvuldige procedure.

In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van het Vlaams Parlement vond een gedachtewisseling plaats waar de Leuvense transporteconoom Stef Proost de maatschappelijke kosten-batenanalyse toelichtte die hij maakte over de aanleg van de Oosterweelverbinding in Antwerpen (*Parl. St.* Vl. Parl. 2009-10, nr. 54/8). Volgens hem zou een nulscenario zonder aanleg van een Oosterweelverbinding, maar met een optimale aanwending van de Kennedy- en de Liefkenshoektunnel en met inzet van een slimme verkeerssturing beter scoren.

In de discussie achteraf waren velen het niet eens met zijn stelling. En niet iedereen hoeft het ook eens te zijn met de uitgangspunten die in deze studie gehanteerd werden.

Maar in plaats van nu kostbare tijd verloren te laten gaan, zou die these nu wel proefondervindelijk kunnen worden uitgetest. In een eerste fase kan worden onderzocht wat de mobiliteitseffecten zijn van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. In een tweede fase kan worden onderzocht wat daarbovenop het effect is van de invoering van een slimme kilometerheffing op de ring, waarbij verkeerstromen zodanig worden gestuurd dat het verkeer wordt gespreid.

De evaluatie van dit experiment of deze experimenten, kan dan worden meegenomen in de definitieve besluitvorming over de nog aan te leggen nieuwe infrastructuur.

Als tegelijk de plannen voor een degelijk en uitgebreid openbaar vervoer én voor de alternatieven voor het goederenvervoer over de weg versneld worden uitgevoerd, zou het best kunnen dat de nog aan te leggen weginfrastructuur veel beperkter kan zijn dan wat nu voorligt. Dat zijn belangrijke keuzes, aangezien een euro maar eenmaal kan worden uitgegeven.

Dirk PEETERS

Filip WATTEEUW

Mieke VOGELS

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- gelet op de blijvende en nog toenemende congestieproblemen op de Antwerpse ring;
- overwegende dat:
 - 1° de uitvoering van (delen van) het Masterplan 2020 nog enige tijd op zich zal laten wachten;
 - 2° met de NV Tunnel Liefkenshoek een billijke compensatieregeling kan worden overeengekomen voor gederfde inkomsten, in het verlengde van wat ook vroeger al gesuggereerd werd (schaduwtol) of vergelijkbaar met de regeling die geldt voor de tijdelijke vrijstellingen van tol in geval van calamiteiten;
- vraagt de Vlaamse Regering:
 - 1° bij wijze van experiment de tolheffing aan de Liefkenshoektunnel tijdelijk op te schorten;
 - 2° de effecten van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel nauwkeurig te meten en te evalueren;
 - 3° daarover binnen zes maanden een eerste maal verslag uit te brengen aan het Vlaams Parlement.

Dirk PEETERS

Filip WATTEEUW

Mieke VOGELS