



Vlaams
Parlement

stuk **1026** (2010-2011) – Nr. 2
ingediend op 23 februari 2012 (2011-2012)

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

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de heren Dirk de Kort en Jan Penris

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, mevrouw Griet Smaers, de heer Marc Van de Vijver;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Dirk Peeters.

Plaatsvervangers:

de heren Ludwig Caluwé, Carl Decaluwe, Ward Kennes, Johan Sauwens;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Luckas Van Der Taelen.

Stukken in het dossier:

1026 (2010-2011) – Nr. 1: Voorstel van resolutie

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken behandelde op 27 oktober 2011 het voorstel van resolutie van de heren Dirk Peeters en Filip Watteuw en mevrouw Mieke Vogels betreffende het tijdelijk opschorten van de tolheffing aan de Liefkenshoektunnel (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 1026/1*).

1. Toelichting door de heer Dirk Peeters

De heer *Dirk Peeters* verduidelijkt het voorstel van resolutie. De Antwerpse ring noemt hij 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.

Hij herinnert aan een eerdere gedachtewisseling in de commissie met de Leuvense transporteconoom Stef Proost over de maatschappelijke kosten-batenanalyse die hij maakte over de aanleg van de Oosterweelverbinding in Antwerpen (*Parl. St. VI. Parl. 2009-10, nr. 54/8*). Volgens hem zou een nulsценario 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.

De indieners willen die these proefondervindelijk uittesten. Vooreerst zou kunnen worden onderzocht wat de mobiliteitseffecten zijn van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. In het voorstel van resolutie wordt daarom aan de Vlaamse Regering gevraagd bij wijze van experiment de tolheffing aan de Liefkenshoektunnel tijdelijk op te schorten en nauwkeurig te kijken wat daarvan de gevolgen zijn.

2. Bespreking

De heer *Jan Penris* zegt een zekere sympathie te koesteren voor het voorstel. Zijn fractie zou nog verder gaan en de tol definitief afschaffen. Hij herinnert aan de moeizame ontsluiting van de tunnel in het begin. Lange tijd was hij nauwelijks bereikbaar en ook de bewegwijzering was ondermaats. Intussen is al een en ander verbeterd, maar de aansluiting op het wegennet ten westen van Antwerpen is nog altijd niet optimaal. Hij vindt de onderbenutting van de tunnel ‘wraakroepend’, vooral ook omdat hij zoveel heeft gekost. Die onderbenutting wijt ook hij aan de tolheffing. Hij is het er dan ook mee eens om proefondervindelijk te onderzoeken wat het effect zou zijn van de opschorting van de tolheffing.

Moeilijker heeft de heer Penris het met de suggestie van de indieners om in een tweede fase een slimme kilometerheffing in te voeren op de Antwerpse ring. De kosten om zoiets tijdelijk in te voeren wegen niet op tegen wat het experiment kan leren.

De heer *Dirk de Kort* wijst erop dat de Vlaamse Regering op 22 juli 2005 aan de BAM (Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel) de opdracht heeft gegeven te onderzoeken op welke wijze een vrijstelling of vermindering van de tol in de Liefkenshoektunnel voor het haveninterne verkeer kan worden verleend. Hij vraagt dat bij de volgende voortgangsrapportage met betrekking tot het Masterplan 2020 de resultaten van dat onderzoek worden toegelicht¹.

In elk geval leeft in de Antwerpse havenkringen de wens dat die tolheffing, zeker voor het haveninterne verkeer, wordt afgeschaft. De heer de Kort wijst ook op de beslissing van de Vlaamse Regering om het rekeningrijden voor vrachtwagens gefaseerd in te voeren. Als

¹ Bij de bespreking van de eerste voortgangsrapportage van de Vlaamse Regering over het Masterplan 2020 ging voorzitter David Van Herreweghe van nv Tunnel Liefkenshoek gedetailleerd in op die kwestie (*Parl. St. VI. Parl. 2010-11, nr. 63/6, p. 39-42*).

dat effectief wordt ingevoerd vanaf 1 januari 2013, zou een compensatie in de vorm van de afschaffing van de Liefkenshoektol geen onredelijk verzoek zijn.

Het lid refereert ook naar een artikel in *De Standaard*², waarin wordt aangetoond dat het tolvrij maken van de tunnel het fileprobleem niet oplost. Ook zijn er een reeks wettelijke en juridische obstakels die het zomaar afschaffen van de tol erg moeilijk en zeker erg duur maken. De heer de Kort vraagt zich daarbij af hoe de voorgestelde actie te rijmen valt met het plan om nv TLH (Tunnel Liefkenshoek) in te schakelen als partij bij de bouw van de Oosterweelverbinding³. In het kader van het dubbelbesluit van de Vlaamse Regering met betrekking tot het Masterplan 2020 is overigens al beslist een betere verbinding te realiseren met de Liefkenshoektunnel.

Om al die redenen kan de heer de Kort het voorstel van resolutie niet goedkeuren.

De heer *Steve D'Hulster* voegt daaraan toe dat de tol in de Nederlandse Westerscheldetunnel (tussen Ellewoutsdijk en Terneuzen) momenteel 25 euro bedraagt. Een vrijstelling of drastische verlaging van de tol in de Liefkenshoektunnel zou wel eens hele drommen extra vrachtverkeer uit Nederland kunnen aantrekken dat thans gebruikmaakt van de Westerscheldetunnel. Dat ongewenst effect moet absoluut worden vermeden.

De heer *Dirk Peeters* verduidelijkt dat het voorstel van resolutie niet is bedoeld om het fileprobleem van Antwerpen op te lossen. Maar eer de definitieve oplossing van de Oosterweelverbinding er komt, is Vlaanderen vier tot vijf miljard euro armer en tien jaar verder. Laat ons in tussentijd de bestaande infrastructuur van de Liefkenshoektunnel gebruiken om het fileleed, dat nog aangroeit, te verminderen. Er is een goed voorbeeld met de minderhindermaatregelen tijdens de werken aan de Antwerpse ring in 2004-2005. Toen heeft de tijdelijk gratis gemaakte Liefkenshoektunnel heel wat verkeer opgevangen. Het tijdelijk tolvrij maken van de tunnel zal dus zeker gunstige effecten hebben op de ring.

De heer *Jan Peumans*, voorzitter, wijst erop dat de voorgestelde schaduwtol uiteindelijk betaald wordt door de belastingbetaler. Dat systeem wordt bijvoorbeeld nu al toegepast in de tunnel van Cointe in Luik. Op een of andere manier zal de overheid moeten betalen voor de privaat gefinancierde Liefkenshoektunnel. Wat is daar het precieze prijskaartje van? Thans wordt de tunnel soms even tolvrij gemaakt bij incidenten en calamiteiten en dan betaalt de Vlaamse overheid daarvoor een vergoeding aan nv TLH. Als dat voor langere tijd wordt beslist, zal er veel meer geld op tafel moeten komen. Nu betaalt de gebruiker; als op het voorstel wordt ingegaan, wordt dat de belastingbetaler.

De heer *Dirk Peeters* repliceert dat het gevolg van de tol is dat de tolvrije alternatieven dichtslibben. De schaduwtol wordt inderdaad door de gemeenschap betaald. Maar in de pps-constructies (publiek-private samenwerking) komen de beschikbaarheidsvergoedingen die daarop worden betaald, ook uit de kas van de overheid. Volgens de heer Peeters is de schuld met betrekking tot de Liefkenshoektunnel intussen vereffend. Er is een advies van Petercam om in 2012 de LILO (lease in/lease out) met de Amerikaanse banken op te zeggen, een mogelijkheid die contractueel is vastgelegd. Maar de Vlaamse Regering maakt hier geen gebruik van. Misschien was het financieel wel interessanter geweest dat wel te doen.

² T. Ysebaert, 'Gratis is soms erg duur. Waarom de Liefkenshoektunnel tolvrij maken geen optie is', *De Standaard* 15-09-2010, p. 25.

³ Ook daarover gaf voorzitter David Van Herreweghe van nv Tunnel Liefkenshoek uitvoerig toelichting op voormelde commissiebespreking van de eerste voortgangsrapportage Masterplan 2020 (*Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 63/6, p. 39-42).

De heer *Dirk de Kort* vult evenwel aan met de opmerking dat er na het lichten van de LILO nog een resterende schuld blijft van 250 miljoen euro; ook die moet dan nog worden afgekocht.

3. Stemming

Het voorstel van resolutie van de heren Dirk Peeters en Filip Watteeuw en mevrouw Mieke Vogels betreffende het tijdelijk opschorten van de tolheffing aan de Liefkenshoek-tunnel wordt verworpen met 8 stemmen tegen 3.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Dirk DE KORT
Jan PENRIS,
verslaggevers