

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 479
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 12 januari 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Liefkenshoektunnel Antwerpen - Prognose gebruik en verzadiging

Op 5 januari 2018 verscheen in De Standaard een artikel over de Liefkenshoektunnel.¹ Uit dit artikel blijkt dat het gebruik van de tunnel in 2017 met 12% toegenomen is tegenover het jaar voordien. Dit impliceert dat de maximum capaciteit aan verkeer van de tunnel bereikt is. Op dagen met extreme file krijgt de tunnel zelfs meer voertuigen te slikken dan ze in theorie aankan. Met de uitvoering van de Oosterweelwerken lijkt de verzadiging van de Liefkenshoektunnel echter problematisch. Begin januari publiceerde mobiliteitsclub VAB een bevraging waaruit blijkt dat een groot deel van de automobilisten de impact van de Oosterweelwerken onderschatten.² De verbinding van de Liefkenshoektunnel zal in de toekomst dus nog meer onder druk komen te staan.

In verband met de cijfers over de Liefkenshoektunnel, stel ik graag nog enkele vragen aan de minister.

1. Heeft het departement prognoses over het aantal wagens dat in de toekomst gebruik zal maken van de Liefkenshoektunnel? Wat zijn de verwachtingen van het gebruik van de tunnel als de werken aan de ring starten?
2. Bij zware files wordt de Liefkenshoektunnel tolvrij gemaakt, de overheid betaalt dan de niet gehoffen tol, de zogenaamde 'schaduwtol'.

Wat was de kost van dit tolvrij maken voor de overheid in 2016 en 2017? Wat is de prognose van deze kost voor dit en de volgende jaren?

3. Hoe wordt de verzadiging van de Liefkenshoektunnel opgevangen met het oog op de Oosterweelwerken? Welke initiatieven of maatregelen worden uitgevoerd of gepland hierin?

¹ http://www.standaard.be/cnt/dmf20180105_03282119

² http://www.nieuwsblad.be/cnt/dmf20180102_03276009

ANTWOORD

op vraag nr. 479 van 12 januari 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De prognoses met betrekking tot het gebruik van de Liefkenshoektunnel na de realisatie van Oosterweelverbinding kunnen worden teruggevonden in de plan-MER van Oosterweelverbinding. Afhankelijk van het scenario variëren deze van nauwelijks 3.000 personenwagenequivalenten (pae) tot meer dan 8.000 pae in een avondspitsuur, beide richtingen samen. In het scenario waar de Vlaamse Regering haar voorkeur voor heeft uitgesproken - Oosterweel met gedifferentieerde tol - worden ongeveer 6.000 pae verwacht.

Het gebruik van de Liefkenshoektunnel is inderdaad sterk afhankelijk van de hinder op de ring. Voor de werken op de ring zijn verschillende fasen te onderscheiden. Enerzijds zijn er de werken op Linkeroever, waarvoor de minder hinder aanpak al grondig is voorbereid en nu met het consortium verder wordt geoptimaliseerd. Het is de doelstelling om – op enkele uitzonderingen na – de doorstroming zo te houden dat de Kennedytunnel op capaciteit blijft functioneren. We verwachten ten gevolge van de werken een lichte toename van het gebruik van Liefkenshoektunnel, die echter moeilijk te kwantificeren is.

Anderzijds zijn er de werken op Rechteroever en de Scheldetunnel. Voor deze werken is de minder hinder aanpak nog in ontwerpfasen. Ook hier wordt beoogd om de capaciteit op het hoofdwegennet gedurende de werken te behouden, wat onder meer kan doordat de viaduct van Merksem in gebruik blijft tot de nieuwe infrastructuur voor verkeer beschikbaar is.

2. Voor de schaduwtoel werd in 2016 1.112.499 euro en in 2017 1.708.985 euro betaald.

Een prognose hiervoor voor de komende jaren is moeilijk te maken want deze is afhankelijk van het aantal en de duur van de incidenten op de ring.

3. De Liefkenshoektunnel zelf is niet structureel verzadigd. De verzadiging doet zich momenteel enkel voor op piekmomenten aan het complex Waaslandhaven Noord, de Beverentunnel en de Tijsmanstunnel. De optimalisatie van het complex Waaslandhaven Noord is volop in uitvoering. De andere knelpunten zijn enkel op te lossen op lange termijn, onder meer door de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel. Hierbij is het wel zinvol om aan te stippen dat de situatie in de Tijsmanstunnel momenteel niet representatief is wegens de werken aan de Scheldelaan. Zodra deze werken voorbij zijn, kan de Noordlandbrug opnieuw voor meer weggebruikers een alternatief zijn voor de Tijsmanstunnel.