

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 664

van **ORRY VAN DE WAUWER**

datum: 9 februari 2024

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Financiering Toekomstverbond - Tolinkomsten

Tijdens de laatste voortgangsrapportage van het Toekomstverbond op 19 oktober 2023 werden enkele financiële aspecten van het Toekomstverbond aangehaald. In de voortgangsrapportage van 19 oktober 2023 werd door Luc Hellemans vermeld dat de betolling van de kanaaltunnels niet onderzocht werd, maar wel de betolling van de bypass wordt bestudeerd. Lantis financiert een deel van de werken via de tolinkomsten van haar dochterbedrijf Liefkenshoek nv; die financiering zal ook terugverdiend worden via tolinkomsten op de Scheldekruising.

1. Om welke reden wordt de betolling voor vrachtwagens op de bypass bestudeerd? Kan daar meer informatie over gegeven worden?
2. Lijkt een tolsysteem op een viaduct opportuun, in de wetenschap dat vrachtwagens de bypass kunnen omzeilen via sluiptwegen?
3. Werd onderzocht welke impact het betollen van de bypass kan hebben op de wijken Dam en Luchtbal en op de districten Merksem en Deurne?
4. In het voorliggende plan is opgenomen dat de Kennedytunnel een tolvrije tunnel blijft voor personenwagens. Daarmee dreigt de congestie in de Kennedytunnel ook in de toekomst zwaar te blijven. Een tolvrije tunnel zal voor de meeste chauffeurs altijd de voorkeur genieten, bewijst ook de verzadiging in de tolvrije Kennedytunnel momenteel tegenover de betolde Liefkenshoektunnel. In een vorig antwoord van de minister viel te lezen dat "de 3 Scheldekruisingen gezien worden als één verbonden infrastructuurnetwerk, waarvoor de toltarieven en sturing worden vastgelegd tegen de openstelling van de Oosterweelverbinding (beslissing Vlaamse Regering 9 oktober 2020). Er is bij de analyse van het financieel model rekening gehouden met een tolvrije Kennedytunnel, waaruit blijkt dat het model robuust is t.a.v. variaties in personenvervoer." Evenwel valt bij Lantis te horen dat de tolvrije tunnel niet per se de Kennedytunnel hoeft te zijn, maar ook een andere tunnel kan zijn. In een dynamisch systeem lijkt het variëren van de tolvrije tunnel op basis van de verkeersstromen zinnig.

Kan de minister meer gedetailleerde duiding geven over de plannen rond de betolling van de Scheldetunnels, om misverstanden uit de wereld te helpen? Zal de tolvrije tunnel variëren afhankelijk van de verkeersstromen, of zal de tolvrije tunnel vastliggen en zo ja, over welke tunnel gaat het dan?

ANTWOORD

op vraag nr. 664 van 9 februari 2024

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Zoals toegelicht op de afgelopen voortgangsrapportages, wordt de robuustheid van het financieel model als managementinstrument getoetst. Dit model is robuust en biedt bovendien opwaarts potentieel, onder meer via vervroegde inkomsten. Eén van deze mogelijke vervroegde inkomsten zou een tolheffing voor vrachtwagens op de bypass kunnen zijn. Daarbij moet steeds een ruimere afweging worden gemaakt, zeker op vlak van verkeerskundige effecten. Alleszins is een tolheffing op de bypass heden niet aan de orde.
2. Dit onderzoek naar de verschillende mogelijkheden is nog lopende. Het uitgangspunt moet hierbij steeds zijn dat het effect op vlak van mobiliteit – zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet – positief of minstens neutraal moet zijn.
3. Zie de antwoorden op vragen 1 en 2.
4. De verkeersvolumes en inkomsten in het financieel model gaan uit van een tolscenario met een tolvrije Kennedytunnel voor personenwagens. Hierdoor is de toekomstige inkomstenstroom voorzichtig ingeschat. Zowel op vlak van inkomsten als vanuit verkeerstechnisch oogpunt is dit scenario evenwel nog suboptimaal. Door een tolvrije Kennedytunnel worden immers personenwagens aangetrokken, waardoor er geen evenwichtige verkeersspreiding van dit type verkeer is tussen de tunnels. Zoals eerder toegelicht, o.a. in de beslissing van 9 oktober 2020, zullen de verkeerssturing en de randvoorwaarden van tolheffing en tarifiering vastgelegd worden bij openstelling van de Oosterweelverbinding.