



Vlaams
Parlement

ingediend op **1069** (2016-2017) – Nr. 1
8 februari 2017 (2016-2017)

Voorstel van resolutie

van Wouter Vanbesien en Björn Rzoska

betreffende de gefaseerde afschaffing
van de tol aan de Liefkenshoektunnel

TOELICHTING

De discussie over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel loopt al enige tijd.

Het effect van een tolvrije Liefkenshoektunnel werd in het recente verleden al intens bestudeerd¹. In 2010 onderzocht het Vlaams Verkeerscentrum de effecten van een tolvrije Liefkenshoektunnel. En kwam toen tot een bijzonder hoopvolle conclusie: "Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel ontlast de Kennedytunnel en veroorzaakt minder files tijdens de ochtendspits."

Een nieuwe studie van het Vlaams Verkeerscentrum in 2013 schatte de mogelijke effecten minder rooskleurig in. De studie gaf aan dat er door het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel een afname is van het personenverkeer op bepaalde wegvakken van de ring met 200 voertuigen per uur (min 5%), dat het aantal vrachtwagens op de ring daalt met 150 per uur (min 20% of met één vijfde), en dat het aantal vrachtwagens in de Kennedytunnel daalt met 100 tot 200 vrachtwagens per uur. Bovendien is er sprake van een snelheidsverhoging op de ring tussen Antwerpen-Zuid en Antwerpen-Oost in de ochtendspits. Daarnaast zullen er minder segmenten van de Antwerpse ring boven hun capaciteit moeten presteren wat minder fileleed betekent. En tot slot zal een tolvrije Liefkenshoektunnel een aandeel van het doorgaand verkeer opvangen.

Nadien ontstond een heuse interpretatiestrijd over deze resultaten. Voor sommigen leverde deze tweede studie het bewijs dat een tolvrije Liefkenshoektunnel in wezen niets oploste. De vrijgekomen ruimte op de ring zou overigens onmiddellijk terug opgevuld worden door nieuwe personenwagens. Anderen wezen erop dat de afname, zeker van het aantal vrachtwagens, toch beduidend was. En dat in die richting verder naar een oplossing moest gezocht worden.

In 2014 was de Liefkenshoektunnel effectief zes weken tolvrij omwille van werken en kon in de feiten nagegaan worden wat de effecten waren. Het Vlaams Verkeerscentrum stelde vast dat er effectief meer verkeer voor de Liefkenshoektunnel koos in de periode dat er geen tol moest worden betaald. In de ochtendspits ging het om zo'n 550 voertuigen meer richting Gent en bijna 1000 voertuigen meer richting Nederland. In de avondspits waren de cijfers vergelijkbaar, alleen was de toename dan het grootst richting Gent (plus 861 voertuigen) en minder richting Nederland (plus 507). Het verkeer aan de Kennedytunnel nam daardoor af, gemiddeld met 4 tot 8%, tijdens de tolvrije spitsperiodes. In de daluren, met tol aan de Liefkenshoektunnel, was er aan de tunnels evenveel verkeer als vroeger. Toenmalig minister van Mobiliteit Hilde Crevits maakte 3,25 miljoen euro vrij voor de afschaffing van de tol gedurende deze periode.

Ook toen waren de meningen weer verdeeld. Voor het Vlaams Verkeerscentrum was het veel geld voor een beperkt resultaat. De Antwerpse transportfederatie SAVA was wel enthousiast. De Vlaamse Automobilistenbond (VAB) liet bij monde van Maarten Matienko weten dat de test zeker gewerkt had. Maar dat tegelijk duidelijk werd dat een tolvrije Liefkenshoektunnel geen wondermiddel is tegen de files. "Zonder extra maatregelen heeft het geen zin om de Liefkenshoektunnel volledig tolvrij te maken. De flessenhals aan de Tijsmanstunnel is een probleem, net als de aansluiting van de Scheldelaan, aldus Matienko, de tolvrijmaatregel trok extra veel vrachtwagens aan en dat resulteerde in enkele zware ongevallen in de

¹ Departement Mobiliteit en Openbare Werken, Verkeerscentrum Vlaanderen, Rapport Doorrekeningen Liefkenshoektunnel Tolvrij, november 2012-juli 2013. Zie: <http://www.verkeerscentrum.be/pdf/rapport-doorrekeningen-tolvrije-LHT-v3-2.pdf>.

tunnel of net erbuiten. Dus de verkeersveiligheid is ook een item dat moet worden bekeken.”².

Febetra en SAVA pleitten na afloop voor een langere proefperiode (van minstens 3 maanden). Ook VAB is wat dat betreft al lang vragende partij.

Intussen zijn vanuit verschillende hoeken zeer interessante pistes aangeboden. Als we die allemaal nuchter onderzoeken en met elkaar proberen te combineren, komen we wellicht dicht bij een oplossing.

Eén, voormalig Groen parlements lid Dirk Peeters stelde in 2011 als eerste in het Vlaams Parlement voor om bij wijze van test de tol aan de Liefkenshoektunnel tijdelijk op te schorten³.

Twee, voormalig sp.a-parlements lid Bart Martens bracht in 2014 een sterke analyse uit van het probleem. Alleen de Liefkenshoektunnel tolvrij maken zou volgens hem onvoldoende werken en ook te veel kosten. Hij suggereerde daarom een oplossing via twee sporen⁴:

- 1° doorgaand vrachtverkeer op de noord-westas (tussen E19-noord en E34/E17 enerzijds en tussen A12-noord en E34/E17 anderzijds) verplichten om gebruik te maken van de Liefkenshoektunnel. Daardoor zouden ook extra tolinkomsten gegenereerd worden;
- 2° de extra tolinkomsten zouden dan gebruikt worden om in budgettair neutraal perspectief:
 - a) de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken voor personenwagens;
 - b) het toltarief voor vrachtwagens die gebruikmaken van de Liefkenshoektunnel te verlagen.

Als bovendien werk gemaakt wordt van een goed geplande bewegwijzering en dat in een grote straal rond Antwerpen (zoals ten tijde van het Minderhinderplan) kan het effect nog veel groter worden.

Om het probleem van filevorming op het tolplein te vermijden en om te bepalen welke vrachtwagens doorgaand verkeer zijn, kan gekozen worden voor een driepolige digitale vrachtwagensluis.

Enkele onderdelen van dit voorstel werden in 2014 geïntegreerd door Open Vld en Groen in een voorstel van resolutie om te komen tot een nieuwe aanpak van de Antwerpse mobiliteitsproblemen op basis van een open en moderne bestuursstijl en structurele maatregelen op korte termijn⁵.

Drie, recent stelde federaal staatssecretaris Philippe De Backer (Open Vld) voor om de Liefkenshoektunnel geheel tolvrij te maken. Op die manier haal je 20% van de vrachtwagens van de ring. De economische baten van een dergelijke ingreep liggen veel hoger dan de tolinkomsten (geschat op 77 miljoen euro). Een deel van het Oosterweelbudget dat opzij staat, maar door de vertraging van die werken niet gebruikt kan worden, kan hiervoor aangewend worden, volgens zijn voorzitter Gwendolyn Rutten.

Vier, Vlaams Parlements lid Dirk de Kort van CD&V stelt dan weer voor om in stappen te werken en te beginnen met het 's nachts tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel.

² <http://www.hln.be/regio/nieuws-uit-antwerpen/-tolvrije-liefkenshoektunnel-geen-wondermiddel-tegen-files-a1924942/>.

³ <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2010-2011/g1026-1.pdf>.

⁴ Bart Martens, “Verplicht gebruik van de Liefkenshoektunnel voor doorgaand vrachtverkeer op de Antwerpse noordwest-as”, 2014.

⁵ Ondertekend op 21 maart 2014 door : Dirk Van Mechelen, Bart Tommelein, Björn Rzoka en Elisabeth Meuleman : zie : <http://docs.vlaamsparlement.be/docs/stukken/2013-2014/g2508-1.pdf>.

Pas in een latere fase zou de tunnel dan permanent tolvrij kunnen worden. Dirk de Kort denkt voor de financiering aan de invoering van een wegenvignet voor personenwagens, in afwachting van de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens. Op die manier zouden buitenlanders die onze wegen gebruiken, ook een deel van de kosten die ze veroorzaken, mee betalen.

Vijf, het burgerplatform Liefkenshoektunnel Tolvrij, dat al enkele jaren streeft naar het opzetten van een groot experiment rond een tolvrije Liefkenshoektunnel, startte recent een petitie met drie eisen:

- testen wat het effect is van een tolvrije Liefkenshoektunnel;
- testen laten uitvoeren met een slimme en efficiënte verkeerssturing van het vrachtverkeer richting Liefkenshoektunnel om zo de Kennedytunnel minder te belasten;
- onderzoeken hoe een betere verkeerssituatie kan gecreëerd worden aan de Tijsmanstunnel.

Welke bouwstenen van bovenvermelde oplossingen juist moeten gecombineerd worden, is voer voor specialisten. Maar met enige goede wil moet met bovenstaande ideeën een groter proefproject kunnen opgezet worden in de periode die ons rest vóór de werken aan de derde Scheldekruising gefinaliseerd worden. De aanpak kan gefaseerd zijn. Wellicht zal blijken dat een uitdoofscenario voor de tolheffing een goede bijdrage kan zijn voor een permanente oplossing voor de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen en dat het dan ook zin heeft om naar een permanente financiering van deze deeloplossing te zoeken in het kader van het totale financieringsplan van het Masterplan 2020 en de overkapping van de ring.

Wouter VANBESIEN
Björn RZOSKA

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

Het Vlaams Parlement,

- stelt vast dat:
 - 1° de realisatie van een derde Scheldeoeververbinding nog een tijdlang op zich kan laten wachten en ten vroegste tegen 2024 kan gerealiseerd zijn;
 - 2° intussen de files op de Antwerpse ring alleen maar toenemen;
 - 3° ook de uitvoering van de 33 quick wins beslist door de Vlaamse Regering en het Antwerpse stadsbestuur om de filelast in te dijken, zeker verdienstelijk is, maar toch nog onvoldoende soelaas brengt;
 - 4° er een consensus aan het groeien is bij politici, bedrijven en de haven dat het afleiden van meer (vrachtwagen)verkeer naar de Liefkenshoektunnel toch een belangrijke ontlasting zou inhouden voor het verkeer op de Antwerpse ring in het algemeen en voor de Kennedytunnel, die nu de belangrijkste flessenhals vormt voor het doorgaand verkeer, in het bijzonder;
 - 5° vanuit de meest diverse hoeken voorstellen gedaan worden om de tol op de Liefkenshoektunnel op bepaalde tijdstippen, of voor testperioden, te verminderen of zelfs af te schaffen;
- vraagt de Vlaamse Regering daarom om in het kader van de acties rond 'Slim naar Antwerpen', een grootschalig proefproject op te zetten, waarbij enerzijds meer vrachtwagens naar de Liefkenshoektunnel geleid worden en waarbij anderzijds de tol in de Liefkenshoektunnel gefaseerd afgebouwd wordt.

Wouter VANBESIEN
Björn RZOSKA