

De weg naar de Liefkenshoektunnel, aub

26/10/09

'In godsnaam, maak de Liefkenshoektunnel beter bereikbaar en schaf het tolgeld af!' Het is het ei van Columbus voor het Antwerpse verkeersimbroglie volgens vele, al dan niet zelfverklaarde, mobiliteitsexperts. Heeft men daar dan echt niet eerder aan gedacht? En belangrijker, zijn de fileperikelen daarmee van de baan? Zoals altijd is het niet zo simpel als gedacht. Een speurtocht naar de antwoorden langs de E17 en de Antwerpse ring.

Haasdonk, 26 maart 1988. Zo'n duizend betogers verzamelen aan de berm van de E17. De rijkswacht is er, met gesloten helmen en schilden. Boeren zwaaien met hun 'Drietand'-vlaggen, broederlijk naast vakbondsafgevaardigden en Agalev'ers. De jonge politici Freddy Willockx (SP), Marc Van de Vijver (CVP) en Antoine Denert (Volksunie) staan op de eerste rij. Naast hen iemand met een bord met daarop de toenmalige Vlaamse gemeenschapsminister van Ruimtelijke Ordening, Ward Beysen (PVV), getekend met een ring door zijn neus. 'Beysen, steek hem maar door uw neus', luidt de tekst.

De liberaal is de gebeten hond. Hij wil de expresweg A11 (intussen E34) verbinden met de E17, dwars door het Waasland. Van dat tracé is al decennia sprake als schakel van wat ooit 'de Grote Antwerpse ring' (R2) zou moeten worden, een tracé van Kallo in het noordwesten van Antwerpen over de E17 en de E19 tot in Ranst aan de aansluiting met de E313. Al in 1958 stond die R2 ingedeeld als 'snelweg', later kwam hij voor op de gewestplannen.

De betogers zien de komst van die snelweg door hun regio niet zitten. Op de plek waar de 'Wase ring' is voorzien, planten ze 120 bomen. Met de boompjesactie worden de protestacties van het comité 'Neen tegen de ring' gefinancierd. De acties werpen vruchten af. De noodkreet bereikt Brussel. Op 17 oktober 1988, tijdens de laatste vergadering van de Vlaamse executieve Geens III, vangt Beysen bot met zijn plannen voor de verbindingsweg. Vooral de CVP blijft dwarsliggen. De liberaal is ontgoocheld en wedt dat hij ooit zijn gelijk zal halen. 'Men is Antwerpen aan het versmachten. Nu al ontvluchten tal van kleine ondernemingen de stad, op zoek naar industrieterreinen buiten de metropool', mort Beysen profetisch.

LAATSTE KEER

30 juni 2008. De 'polyvalente zaal' in Haasdonk. De oud-strijders van het comité 'Neen tegen de ring' komen nog één keer bijeen. Hun comité is overbodig geworden, is de boodschap. 'Onze strijd is gestreden. De grote ring komt er niet', zegt Gilbert Cant, die in 1983 als 27-jarige aan de wieg van het ringcomité stond. Willockx - net als Denert en Van de Vijver intussen burgemeester - heeft hem net de resultaten van een mobiliteitsstudie bezorgd. 'Er komt geen grootschalige nieuwe infrastructuur, met alle landschappelijke, landbouw- en natuurgevolgen van dien, met name de grote ring wordt niet weerhouden', schrijft Willockx opgelucht.

21 oktober 2009. We staan met Gilbert Cant op dezelfde plek van de betoging 21 jaar geleden. De geplante boompjes zijn intussen flink gegroeid, hun kleurrijke kruinen schitteren in de herfstzon. Cant is er niet gerust in. Misschien moet hij zijn oude actiemateriaal weer bovenhalen? De 'missing link' door het Waasland wordt sinds het Oosterweelreferendum immers door Jan en alleman naar voren geschoven als 'dé oplossing' om de Liefkenshoektunnel beter bereikbaar te maken en zo de Antwerpse mobiliteitsknoop te ontwarren.

'Kijk,' wijst Cant, 'de ring zou door deze weiden en bossen gaan, rakelings langs de dorpskern en het Fort van Haasdonk.' Dat de realisatie van de verbindingsweg ooit echt wel gepland was, blijkt. 'Zie je die hoogspanningsmasten? Die staan zo opgesteld dat de ring er tussen zou kunnen.' Maar die is er dus nooit gekomen. De weg werd uit het gewestplan geschrapt en ook de opvolgers van Beysen riskeerden het niet die in ruimtelijke uitvoeringsplannen op te nemen. Johan Sauwens die in het najaar van 1988 Vlaams minister van Openbare Werken en Verkeer werd voor de VU herinnert zich het luide protest tegen de verbinding tussen de E34 en de E17 nog goed. 'Over heel het land ging men toen te keer tegen de ongeremde infrastructuurplannen uit de jaren 60 en 70, toen men naar Amerikaans model, snelwegen en expreswegen in rastermodellen met elkaar wilde verbinden. Om de gemoederen te bedaren werd de Wase ring inderdaad niet meer weerhouden.' Wel besliste Sauwens de expresweg E34 - toen een dodenweg - om te vormen tot een snelweg door enkele gevaarlijke kruisingen weg te werken. 'Er was nog een belangrijke reden om de 'Wase ring' niet aan te leggen: geldgebrek. 'Tijdens de derde staatshervorming van 1988-1989 was openbare werken naar de gewesten

overgeheveld, maar met slechts 80 procent van het budget. We hadden gewoon geen centen voor die missing link.'

ACHTERTUIN

Cant is er met zijn actiecomité in geslaagd een groot investeringsproject tegen te houden, net als Wim Van Hees van de vzw Ademloos dat (voorlopig) gedaan kreeg met de Lange Wapper. 'Maar wij hadden geen internet, geen website. Op tv of radio kwamen we amper', zegt Cant terwijl hij een stapel oude 'brochures' - aaneengeniete vergeelde stencils in zwart-wit - uit de kast haalt. 'We zaten bijna elke dag met zo'n twintig vrijwilligers brieven te tikken en rond te delen en met knip-en plakkaartjes te maken. Mijn eerste computer kocht ik in 1988, toen de acties een versnelling hoger schakelden.'

De argumenten van toen tegen de Wase ring blijven vandaag geldig, vindt Cant. De directe verbinding tussen de A12 en de E17 zou een 10 kilometer lange nieuwe snelweg worden door de weinige open ruimte in het Waasland, met lawaaihinder en luchtvervuiling tot gevolg. In een straal van een halve kilometer liggen 500 woningen. (Dure) onteigeningen zouden onvermijdelijk zijn. 'En zeg niet dat we geen snelweg in onze achtertuin willen, die hebben we al.' Bij Cant is dat letterlijk te noemen. Zijn huis staat op 400 meter van de voorbijdenderende trucks op de E17. Het hoofdargument van het nu smeulende ringcomité is dat de 'Wase grote ring' helemaal niet nodig is voor de ontsluiting van de Liefkenshoektunnel. 'Er zijn in het Waasland vooral oost-westverkeersstromen. Een nieuwe noord-zuidnelweg door het Waasland is overbodig.' Je kan perfect via de E34 naar de ring rond Gent en vervolgens naar de E17. Cant blijft er bij. 'Het Waasland kan de problemen van de Antwerpse mobiliteit niet oplossen.'

Toch zijn niet alle Waaslanders daarvan overtuigd. Deze week zag de vereniging w-eb het licht, of voluit 'Wase Economische en Ecologische belangen', opgericht door Paul Schietekat (ex-LDD) met als eis 'een volwaardige verbinding tussen de Liefkenshoektunnel en de E17.'

De Wase burgemeesters blijven zich verzetten tegen zo'n tracé en schuiven hun alternatief naar voren: naast de E34 en E17 bijkomende parallelwegen aanleggen en de E34 met de N70 verbinden. Hun collega-burgemeester net over de provinciegrens in het Antwerpse Zwijndrecht, Willy Minnebo (Groen!) ziet dat niet zitten. 'Als de snelweg vast zit, zal het zwaar verkeer die parallelwegen gebruiken en door onze dorpskom rijden', waarschuwt hij.

Kolder

Aan de Antwerpse Brouwersvliet - negen hoog bij Alfaport, de federatie van havengebonden bedrijven - slaakt voorzitter Roger Roels een zucht. 'Dat voorstel van de burgemeesters is kolder. Dat is een oplossing voor het Wase mobiliteitsprobleem, niet voor dat van Antwerpen en heel Vlaanderen. Ik hoor Willockx graag zeggen dat hij blij is dat de uitbreiding van de Antwerpse haven op Linkeroever ervoor gezorgd heeft dat het Waasland geen sociaal kerkhof geworden is na de teloorgang van de textielsector en de Boelwerf. Maar als die haven dan zo belangrijk is, moet hij wel bereikbaar zijn. De grote Antwerpse ring? Die had er al lang moeten zijn. Dat is nu wel bewezen.'

Roels hoopt op meer dan 'gerommel in de marge'. 'Een denktank over logistiek onder leiding van Vlaams minister-president Kris Peeters schoof de verbinding E34-E17 naar voren als de grootste missing link. Dan is het duidelijk zeker? Het wordt tijd dat er knopen worden doorgehakt.' Roels is ook bestuurder van DP World, een van de grootste terminaloperatoren ter wereld. 'We hebben het eens uitgerekend. Zonder de Antwerpse files zouden we als havenbedrijf 10 tot 15 procent efficiëntiewinst kunnen boeken. Je bent nu genoodzaakt om serieuze tijds marges in te bouwen om ergens op tijd te arriveren. Voor een bedrijf is dat allemaal tijdverlies.'

Roels breekt niet alleen een lans voor een betere ontsluiting van de Liefkenshoektunnel, maar ook voor het tolvrij maken ervan. 'Vanwege die tol maken heel wat trucks een omweg langs de zuidelijke ring en kiezen ze de files in de tolvrije Kennedytunnel.' De tol bedraagt 18 euro voor een truck als de chauffeur manueel betaalt, 16 euro met een kredietkaart en 12,88 euro met een telepas. Voor personenwagens variëren de bedragen van 3,23 tot 5,50 euro. 'Er zijn havenbedrijven die jaarlijks 600.000 euro tunnelkosten betalen!' Ook Eddy Bruyninckx, de gedelegeerd bestuurder van het Antwerps Havenbedrijf, pleit voor een betere ontsluiting en het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel.

Privégeld

De vraag is waarom ooit werd beslist tol te heffen in die Scheldetunnel? Eddy Peetermans was destijds als jonge ingenieur betrokken bij het dossier. 'Er was begin jaren 80 duidelijk nood aan een nieuwe toegangsweg naar de haven. Samen met enkele collega's kreeg ik de opdracht het project uit de grond te stampen.' Openbare Werken was toen nog een federale bevoegdheid. 'In 1983 viel de principiële beslissing om de Liefkenshoektunnel te bouwen, maar met privé-geld. Het was duidelijk dat de federale regering geen geld had voor de bouw van die tunnel. Zoals dat de gewoonte was in die jaren met (snel)weginfrastructuur, werd dan maar voor een concessie gekozen. Maar dit keer niet met de privé-sector in de plaats van de klassieke intercommunales. Het privé-concern zou via tolgeld de financiering ervan terugkrijgen.' Samen met de bouw werd voorzien in de toegankelijkheid van de tunnel: via het noorden naar Bergen-op-Zoom en via het westen met een rechtstreekse verbinding naar de E17, als onderdeel van de grote ring rond Antwerpen. 'Ik herinner me nog goed dat ik met de commissie Openbare Werken van het federaal parlement over het tracé in het Waasland vloegen. Helaas, er was zo'n mist dat we bijna tegen de koeltorens van Doel botsten. We zijn dan maar teruggekeerd', blik Peetermans terug. Het slechte weer lijkt achteraf een veelbetekend voorteken geweest te zijn: het tracé door het Waasland kwam er niet, de weg naar Bergen-op-Zoom wel.

Op 3 oktober 1985 werd de concessieovereenkomst ondertekend tussen de federale overheid en de tijdelijke vereniging 'Nv De Meyer, nv Van Laere en nv Betonac' in aanwezigheid van de nv Tunnel Liefkenshoek en door een internationaal bankenconsortium geleid door de toenmalige BBL. De bouw begon in 1987 en de eerste wagens reden door de tunnel op 10 juli 1991. Finale kostprijs: 218 miljoen euro.

Maar die eerste chauffeurs die de tunnel hadden gevonden, kregen te weinig navolging. De Liefkenshoektunnel wordt maar voor een kwart benut, een gevolg onder meer van de gebrekkige bereikbaarheid. Te weinig tunnelgebruikers betekende te weinig tol en financiële nachtmerries voor de privé-partners. Die daagden de overheid voor de rechter wegens niet ingeloste beloftes en kregen gelijk. De overheid zag geen andere oplossing dan de Liefkenshoektunnel over te nemen van de privé-exploitanten en nam ook alle schulden op zich. In 1995 werd de dadingsovereenkomst getekend. De overheid betaalde de fikse schadevergoeding van 45 miljoen euro waartoe ze was veroordeeld, maar kon wel nog hangende schadeclaims van de privé-uitbaters ontlopen. Het pronkstuk van de alternatieve financiering van openbare werken was een financieel debacle geworden.

DEAL

Sinds 2004 is de nv Tunnel Liefkenshoek een volle dochter van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). De tolinkomsten (jaarlijks zo'n 40 miljoen euro) uit de Liefkenshoektunnel zouden samen met de tolheffing op de Oosterweelverbinding de financiële basis zijn het Antwerps Masterplan. De tol afschaffen zou een financiële aderlating zijn. En niet alleen door het gebrek aan inkomsten. NV Tunnel Liefkenshoek heeft immers lopende schulden die uit de tolgelden moeten terugbetaald worden. Ten eerste sloot de nv immers een lease in/lease out-regeling (lilo). De concessieovereenkomst werd verhuurd aan de banken, maar meteen teruggehuurd tot 2024. Over drie jaar, in 2012 pas, kan ze vervroegd aan die deal onderuit ('early buy out'). Ten tweede is er nog een uitstaand 'commercial paper programma' (kortlopende bedrijfskredieten) ten belope van 30 miljoen euro. Ten derde staat er geëffectiseerd schuld papier uit ten belope van 193 miljoen euro met een eindvervaldag in 2024. Aan een eventuele vervroegde terugkoop ervan zijn aanzienlijke kosten verbonden. Eigenlijk kan de Liefkenshoektunnel dus pas in 2024 tolvrij worden, tenzij de overheid diep in de portemonnee tast.

Dè hamvraag blijft ook: gaat een rechtstreekse verbinding met de Liefkenshoektunnel en het afschaffen van de tol soelaas brengen voor de Antwerpse verkeerscongestie? Een beetje wel. Het 'interne' havenverkeer zou alvast fors toenemen zonder tol. Het bewijs? Als de tol nu even, naar aanleiding van een incident elders op de ring, tolvrij wordt verklaard, laten de havenbedrijven alles vallen en worden er massaal containers van de ene naar de andere oever gevoerd. Logisch, dat bespaart dan 12,88 à 18 euro tolgeld per truck.

Overigens: zonder de tunnel was de uitbreiding van de haven niet zo exponentieel gegroeid. Met de verdere groei van de haven, zal dat havenverkeer nog stijgen en dus ook het verkeer in de Liefkenshoek. Dat betekent minder verkeer elders op de Antwerpse ring. Slechts 39 procent van het vrachtverkeer op de E17 dat naar het noorden van de haven op Rechteroever moet, gebruikt de Liefkenshoektunnel. Voor het E17-verkeer naar het zuiden van de haven is dat zelfs amper 15 procent.

En het niet-havengebonden verkeer? Wie uit Nederland (Bergen-op-Zoom) of Breda komt, kan met een tolvrije Liefkenshoek korter en sneller via de Liefkenshoektunnel richting Gent/Noord-Frankrijk - en nog korter via een eventuele directe verbinding met de E17. Over het andere transitverkeer dat langs Antwerpen moet, hoeven we ons niet veel illusies te maken. De gps van een truckchauffeur die uit Oost-Europa naar Noord-Frankrijk moet, zal de Kennedytunnel meestal blijven aangeven als beste route. Het is de vraag of een betere bewegwijzering zou helpen. Op sommige kaarten is de Liefkenshoektunnel zelfs niet te vinden. Je moet al heel verstrooid zijn, om toch in de tunnel te sukkelen.

Wie de tunnel wel kent, zal hem blijven mijden zolang er tol is, ook u en ik. Pure psychologie is het. Sta je, uit de richting van Gent komende, op de E17 aan te schuiven voor de Kennedytunnel, dan kan je nu pas het vak naar de Liefkenshoektunnel nemen als je bij wijze van spreken de tunnelmond ziet. 'Nog even het fileleed volhouden, toch weer enkele euro's gespaard', denken we dan ferm.

In de Kennedytunnel is plaats voor 6.000 personenwagenequivalenten: een personenwagen wordt als één geteld, een truck als twee. Vandaag is de capaciteit bijna de hele dag bereikt. 'Zo'n 20 procent van het verkeer zijn trucks. Tegen 2020 zou het personenverkeer groeien met 15 procent en het vrachtwagenverkeer met 30 procent. Die groei kan de Kennedytunnel simpelweg niet aan', zei Eddy Peetermans, intussen coördinator Verkeersmodellen bij het Vlaams Verkeerscentrum, eerder deze maand in het Vlaams Parlement.

De Vlaamse regering herhaalde deze week dat ze de Kennedytunnel wil verbieden voor trucks. Die zouden dan over de te bouwen Oosterweelverbinding moeten (en door de Liefkenshoektunnel). 'Ha, dan is het opgelost', denkt u allicht. Fout. Dan zullen velen onder ons optimistisch hopen op vlot verkeer. Gevolg: wie met de trein of bus naar het werk gaat, of - hoe bestaat het? - de Liefkenshoektunnel neemt, zal niet aarzelen om weer met de auto de Kennedytunnel in te duiken... en daar stilstaan. Er zal dan weer dikke miserie moeten zijn - een kettingbotsing of zo - vooraleer die 'slimme' chauffeurs weer hun auto thuis laten. Dus, zelfs als alle trucks hun weg gevonden hebben naar de Liefkenshoektunnel of een Oosterweelverbinding 'new look' zullen we in de spits aanschuiven in de Kennedytunnel.

Rekeningrijden

Heeft het beter bereikbaar en tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, de aanleg van een Oosterweelverbinding en een truckverbod in de Kennedytunnel dan helemaal geen nut? Toch, elke maatregel zal een beetje effect hebben. De Kennedytunnel zonder trucks zal bijvoorbeeld veiliger zijn. Havenbedrijven zullen opgelucht ademhalen met een nieuwe oeververbinding. Maar een 'ei van Columbus' bestaat niet. Volgens experts is een combinatie met beter openbaar vervoer onontbeerlijk, maar zeker ook het fameuze 'rekeningrijden', het werkelijk doorrekenen van de mobiliteitskosten. Maar dat verhaal gaat ook al lang mee.

'Baldewijns acht invoering rekeningrijden onvermijdelijk', kopte De Tijd op 11 november 1995. 'Nu beslissen of later stilstaan', luidde de titel van een werkdocument van Eddy Baldewyns, destijds SP-minister van Verkeer. Voor zijn opvolger Theo Kelchtermans (CVP) was het ook duidelijk: 'Rekeningrijden kan een oplossing zijn voor de Liefkenshoektunnel onder de Schelde in Antwerpen. Dankzij het rekeningrijden zou het gebruik van de Kennedytunnel kunnen ontmoedigd worden, en het gebruik van de Liefkenshoektunnel aangemoedigd', luidde het in 1998.

Even de thema's opsnoeren van de werkgroepen die de Vlaamse regering-Peeters de komende dagen opstart om de Antwerpse mobiliteitsknoop eens en voor altijd te ontrafelen. Ja hoor, onder het kopje 'werkgroep 5: mobiliteitsoplossingen voor Antwerpen': 'verbetering van het gebruik van de Liefkenshoektunnel, inclusief ontsluiting; rekeningrijden/tolheffing.' Even geduld nog.

KATRIEN VERSTRAETE

De Tijd 24-10-09

<https://www.tijd.be/nieuws/archief/de-weg-naar-de-liefkenshoektunnel-aub-l-waarom-de-directe-verbinding-naar-de-liefkenshoektunnel-er-nooit-kwam-en-het/8250003.html>