

Persbericht
stRaten-generaal
2 oktober 2007

Tol vrachtverkeer aan Kennedytunnel. Mag het?

Commissaris Barrot: 'In de Kennedytunnel mag wel tol voor zware vrachtwagens worden geheven'

Als reactie op berichtgeving in de media over een plan B voor de Oosterweelverbinding beweerde minister Dirk van Mechelen de voorbije dagen in verschillende kranten dat Europa geen tolheffing toelaat aan de Kennedytunnel.

Dit klopt niet.

1.

Dat weet alvast de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) heel goed. In een studie over het alternatief tracé van stRaten-generaal (vrijgegeven in april 2007) schrijft de BAM: 'In het onderzoek werd er van uitgegaan dat een tolheffing op de Kennedytunnel mogelijk is overeenkomstig de nieuwe Europese Tolrichtlijn (1999/62/EC).'

2.

Dat weet ook huidig minister-president Kris Peeters, die als Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur het volgende antwoordde op een schriftelijke parlementaire vraag van parlementslid Rudi Daems (23 februari 2006): 'Noch de richtlijn 1999/62/EG van 17 juni 1999 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen (voortaan aangeduid als 'de oude tolrichtlijn'), noch de nieuwe tolrichtlijn verbieden de tolheffing aan de Kennedytunnel. De lidstaten hebben de keuzevrijheid om al dan niet tolgeden op te leggen.'

3.

Europa staat inderdaad deze tolheffing toe. Zo blijkt ook uit een antwoord van Europees Vervoerscommissaris Jacques Barrot op een gisteren bekendgemaakte parlementaire vraag van Europarlementslid Bart Staes: 'In de Kennedytunnel mag wel tol voor zware vrachtwagens worden geheven, maar deze mag alleen de kosten van de bestaande infrastructuur weerspiegelen' (9 augustus 2006).

In zijn antwoord verwijst Commissaris Barrot naar art. 7 lid 9 van de Europese Richtlijnen 1999/62 en 2006/38 betreffende het in rekening brengen van het gebruik van bepaalde infrastructuurvoorzieningen aan zware vrachtvoertuigen: 'De gewogen gemiddelde toltarieven moeten gerelateerd zijn aan de kosten voor de aanleg, de exploitatie en de uitbreiding van het betrokken infrastructuurnet.'

4.

Vraag is nu: wat wordt bedoeld met 'het betrokken infrastructuurnet'?

Wanneer dat beperkt wordt tot slechts het bestaande bouwwerk waar tol geheven wordt, dan is tolheffing aan de Kennedytunnel inderdaad geen optie, want de kosten voor bouw van die tunnel zijn intussen reeds lang afgeschreven.

Maar dát wordt niet bedoeld. Ook dat weet de BAM, en precies vanuit die wetenschap zal worden tol geheven aan één bouwwerk (Oosterweeltunnel onder de Schelde) om andere bouwwerken (viaduct Lange Wapper en heraanleg ringdeel Linkeroever) mee te financieren. Als het heffen van tol (en de hoogte van het toltarief) uitsluitend mag dienen om het bouwwerk af te betalen waar tol geheven wordt, dan zou ook aan de toegangen tot het viaduct tol moeten worden geheven, want daar schuilt de grootste kost. Dat gebeurt evenwel niet. Over dat viaduct zul je gratis kunnen rijden.

Of nog anders gesteld: **wanneer geen tol mag worden geheven aan de Kennedytunnel, dan ook niet aan de Oosterweeltunnel.** In dat geval is het terug naar af voor de hele financieringsconstructie van de Oosterweelverbinding.

Voor wat betreft het Masterplan Antwerpen is 'het betrokken infrastructuurnet' de ring rond Antwerpen. Het sluiten van die ring is de essentie van dat Masterplan. Tol heffen aan Kennedytunnel en Oosterweeltunnel om de financiering van het sluiten van de Antwerpse ring mogelijk te maken valt dus onder de bepalingen van de Europese Richtlijn.

Noot hierbij: De geest achter de Richtlijn is dat infrastructuur waarvoor tol wordt geheven niet als een melkkoe mag worden gehanteerd door de overheid. Vandaar dat de toltarieven dienen in verhouding te staan tot de kosten voor de betrokken infrastructuur. Europa wil de bouw van nieuwe infrastructuur aanmoedigen om mobiliteitsproblemen op te lossen, niet om extra overheidsmiddelen te creëren. De toltarieven mogen verder ook nog variëren in functie van het verminderen van congestie, het verbeteren van de veiligheid en het bestrijden van de milieuschade (Richtlijn).

5.

Het hoger vermelde uitgangspunt van de BAM, de bepalingen van de Europese Richtlijn en het antwoord van de Europese Commissaris corresponderen met wat stRaten-generaal zelf al op 29 november 2005 te horen kreeg tijdens overleg met het hoofd van de Land Transport Unit van het Europese Directoraat-Generaal voor Energie en Vervoer: tolheffing aan de Kennedytunnel mag.

We publiceerden daarover in december 2005 een opiniestuk in *De Tijd*, met als titel: 'Europa doet dienst als zondebok in debat over Oosterweelverbinding'

We kunnen vandaag slechts herhalen wat we reeds in december 2005 vaststelden: **Europa doet dienst als zondebok in debat over Oosterweelverbinding.**

'Het mag niet van Europa' wordt het excuus om vast te houden aan een door Vlaanderen genomen beslissing (Kennedytunnel verboden voor vrachtverkeer) die alle vrachtverkeer in de regio Antwerpen dwingt tot het omrijen langs de Oosterweeltunnel. Resultaat: hier worden mobiliteitsproblemen gecreëerd in plaats van opgelost. Want het vrachtverkeer kan niet langer de kortst mogelijke route kiezen om van Linker- naar Rechteroever te rijden. Het zal bovendien ook nog eens de kosten van het omrijden (manuren, oplopend bij file) mogen betalen. De Antwerpenaar betaalt dan weer de milieufactuur: meer verplichte kilometers betekent immers meer vervuiling (luchtkwaliteit en geluid).

Dit alles betekent dat de Europese Commissie en haar Richtlijn – indien die wordt geïnterpreteerd als een verbod om gelijk toltarief te hanteren aan beide tunnels – verantwoordelijk is voor het creëren van mobiliteitsproblemen. Hier ligt op zijn minst een sterke uitdaging voor de Commissie.

Of de Vlaamse regering ooit de moeite nam om bij Europa gelijkwaardige tolheffing aan beide tunnels te bepleiten, met als argument dat een oordeelkundig gebruik van beide tunnels noodzakelijk is voor de mobiliteit in en rond Antwerpen, is niet bekend.

Manu Claeys
Peter Verhaeghe
voor stRaten-generaal
www.oosterweelverbinding.info