



Geslaagd experiment tolvrije Liefkenshoektunnel schreeuwt om ernstig vervolg



Persbericht stRaten-generaal

23 juni 2014

Geslaagd experiment tolvrije Liefkenshoektunnel schreeuwt om ernstig vervolg

Omdat onderhoudswerken aan de E34/N49 heel wat extra verkeersproblemen zouden veroorzaken, werd de Liefkenshoektunnel recentelijk voor een beperkte periode telkens twee uur lang (van 7 tot 9 uur en van 16 tot 18 uur) tolvrij gemaakt op weekdagen en in beide richtingen.

Uit een eerste voorlopige analyse van de effecten daarvan door het Agentschap Wegen en Verkeer zoals weergegeven in de pers blijkt dat tijdens de tolvrije uren van de Liefkenshoektunnel een relatieve toename van het gebruik van de Liefkenshoektunnel met tussen de 500 en 1000 voertuigen is vastgesteld en dat navenant minder verkeer door de Kennedytunnel ('enkele honderden' of een afname met 4 tot 8 %) reed. Ook de VAB zag positieve effecten. Maarten Matienko: 'Het experiment heeft zeker gewerkt. Wij hebben vastgesteld dat de ochtend- en avondspits korter was op dagen zonder ongevallen.'

Betekent dit dat we nu weten wat het effect is van het permanente tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel? Allerm minst. We kregen hooguit een indicatie daarvan. Transporteconomen zijn het erover eens dat de effecten van dergelijke ingrepen slechts ernstig te beoordelen zijn wanneer men dit gedurende veel langere periodes doet, correct gekaderd en niet binnen de context van een ad hoc minder-hindermaatregel. Uitspraken dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel 'geen wondermiddel is' lijken gelet op het beperkte 'staal' en de specifieke context van wat is onderzocht dan ook veeleer politiek geïnspireerde statements te zijn dan robuuste wetenschappelijke conclusies. Ze zijn alleszins voorbarig.

De indicatie is positief: er is een duidelijke verschuiving van Scheldekruisend verkeer en er is een kortere spits. De zin van een meer uitgebreid vervolg op dit experiment is daarmee aangetoond.

stRaten-generaal stelt voor dat het Agentschap Wegen en Verkeer nu voorbereidingen treft voor dit vervolg, dat in het voorjaar van 2015 kan plaatsvinden.

Het 'uitbreiden' van het experiment behelst minstens het volgende:

- minimaal drie maanden (eventueel zelfs langer) i.p.v. enkele weken
- permanente tolvrrije periode i.p.v. 20 uur per week (zoals deze keer het geval was)
- maximale inzet van intelligente verkeerssturing
- internationeel kenbaar maken van het experiment, wat meer is dan oranje Nederlandstalige borden plaatsen in Wommelgem en Sint-Job in 't Goor
- wegenwerken in de regio beperken in die periode, om de 'zuivere' effecten van de maatregel zo goed mogelijk te kunnen inschatten
- niet-arbitraire tellingen doen voor, tijdens en na het experiment
- de infrastructureel zwakke punten van de Liefkenshoektunnel mee in rekening brengen, bv. de flessenhals aan de Tijsmanstunnel of de aansluiting van de Scheldelaan
- geen 'voorlopige' uitspraken doen in de pers in de week na het experiment, wel een ernstig en transparant opgesteld rapport laten opmaken dat de toets van de peer review doorstaat

De lijst is wellicht niet exhaustief. Aan experts terzake om dit experiment grondig voor te bereiden. Het vraagstuk van de Antwerpse mobiliteit verdient een dergelijke aanpak.

Voor stRaten-generaal, Manu Claeys en Peter Verhaeghe