

Antwerpen

‘Meccano superieur aan BAM-tracé’

‘Het Meccanotraccé is superieur aan het BAM-traccé’, concludeert Transport & Mobility Leuven. Het onderzoeksbureau noemt verkeerssturing echter prioritair als oplossing voor het mobiliteitsprobleem op de Antwerpse Ring. Beide tracés zijn namelijk verliesgevend.

Forum 2020, een groep van Antwerpse ondernemers en academici onder leiding van Christian Leysen, klopte meermaals aan bij de Vlaamse overheid om hun alternatief voor het BAM-traccé te laten onderzoeken: het Meccanotraccé. De groep kreeg geen gehoor, en daarom financierde Forum 2020 zelf een onderzoek. Het onderzoeksbureau Transport & Mobility Leuven, TML (een jointventure tussen de K.U.Leuven en het Nederlandse TNO) maakt donderdag de resultaten bekend van dat onderzoek, maar *Knack* kon al een deel inkijken.

Volgens TML is ‘Meccano met trajectsturing’ – een dynamisch concept van tolheffing – een betere oplossing dan het BAM-traccé om de Antwerpse Ring te ontlasten. Het Meccanotraccé beschrijft een grote ring rond Antwerpen met drie nieuwe verbindingen die het doorgaande verkeer weghouden uit de stad. ‘Onze modelberekeningen tonen dat de west-, oost- en noordtangente een sterke aantrekkingskracht hebben’, zegt Griet De Ceuster van TML. ‘Meccano zal de Kennedytunnel met 44 procent ontlasten, tegenover 36 procent voor het BAM-traccé. Tussen Berchem en Borgerhout trekt Meccano 30 procent van het Ringverkeer

weg, tegenover 17 procent bij BAM. De verhouding voor de Ring tussen Deurne en Merksem is -45 procent tegenover -26 procent.

Om de congestie weg te werken, is er voor het BAM-traccé bovendien een verbreding van de Ring nodig. Bij Meccano niet.’

TML beoordeelt Meccano superieur aan het BAM-

traccé, maar plaatst ook kanttekeningen. Uit de resultaten van de kosten-batenanalyses blijkt dat beide tracés verre van rendabel zijn. Voor het BAM-traccé ligt de verhouding op 5,39 tegen 1: elke 5,39 euro die wordt geïnvesteerd brengt dus amper 1 euro op. In de baten zitten onder andere minder fileleed en minder fijn stof. Voor Meccano ligt de kosten-batenverhouding op 3,36 tegen 1. ‘Men moet zich afvragen of deze miljarden-investering haar geld wel waard is’, aldus De Ceuster. ‘Tolheffing op doorgaand verkeer verzacht namelijk het fileleed rond Antwerpen al flink. Uit ons onderzoek kwam verkeerssturing als prioritair aanbeveling om de Antwerpse mobiliteitsproblematiek op te lossen –

ongeacht de realisatie van het BAM-traccé of Meccano. Gaat men toch voor een traccé, dan scoort Meccano over de hele lijn beter.’

Ook Christian Leysen van Forum 2020 grijpt de uitkomst van de studie aan om vooral een investering in intelligente verkeerssturing te bepleiten. Nochtans wordt ‘zijn’ traccé beter bevonden dan het traccé waar de Vlaamse overheid aan vasthoudt. ‘Wij hebben een positieve bijdrage geleverd en blijven bereid elk duurzaam project met een breed maatschappelijk draagvlak te ondersteunen’, aldus Leysen. ‘Onze wensen voor het dossier zijn vooral een betere transparantie en een langetermijnvisie die de partijpolitiek overstijgt.’

— Jochen Vandenbergh

