

Aan:
Minister Hilde Crevits
Parlementsvoorzitter Jan Peumans

Leuven, 13 november 2011

Reactie op het persbericht van het Vlaams Verkeerscentrum dd. 10 november 2011

Geachte minister, geachte parlementsvoorzitter,

1. Wij hebben donderdag 10 november in de krant gelezen dat het Vlaams Verkeerscentrum (VVC) één van onze studies heeft besproken in het Vlaamse Parlement. Het gaat over een studie over de mobiliteitsproblemen in Antwerpen die we in opdracht van Forum 2020 hebben uitgevoerd. Als het Vlaamse Parlement toelichting had gewenst bij deze studie, hadden we die uiteraard graag gegeven, maar we werden niet gecontacteerd. Ook het VVC heeft nooit met ons contact opgenomen om een aantal hypothesen te checken. De studie is al meer dan een jaar oud, en het is spijtig dat we in Vlaanderen niet in staat zijn om een sereen technisch debat te voeren over belangrijke investeringsbeslissingen.
2. We nemen van deze gelegenheid gebruik om een aantal misvattingen recht te zetten omtrent onze studie:
 - *“Blind voor een mogelijk effect op het onderliggende wegennet.”* *“Geen verschuiving mogelijk tussen hoofdwegennet en onderliggende wegennet.”* Het VVC had bij elk van de onderzochte scenario's, namelijk op pagina's 24, 29-30, enz., kunnen lezen dat die verschuiving uiteraard wel mee is opgenomen. We geven ook duidelijk aan hoe groot het effect is.
 - *“Er wordt nergens aangegeven waar verdreven verkeer naartoe is.”* Als het VVC contact had opgenomen, hadden we kunnen uitleggen dat in elk scenario met de nieuwe verbinding (Meccano of Oosterweel) het verkeer over de Scheldekruisingen toeneemt; het verkeer neemt af wanneer er sprake is van trajectheffing. Het saldo is dus veelal positief, en slechts in een enkel geval negatief, nl. wanneer er geen nieuwe Scheldekruising is maar wel rekeningrijden. Dan zal inderdaad het verkeer afnemen: een deel verdwijnt gewoon, een ander deel zal verschuiven, naar bijvoorbeeld andere tijdstippen (buiten het spitsuur).
3. *“Het oplossend vermogen voor de globale Antwerpse mobiliteit is niet bewezen.”* TML heeft nooit beweerd, en zal nooit beweren, dat de Meccanoverbinding dé oplossing is. Meer zelfs, onze studie toont aan dat de Meccanoverbinding, net zoals de Oosterweelverbinding, te duur is. De

investeringskosten liggen hoger dan alle baten die men er ooit mee zal verwezenlijken (betere bereikbaarheid, minder files etc.). Meer bepaald bleek uit onze studie:

- Dat geen enkele oplossing die bekeken werd, goed genoeg is. Lees: geen enkele oplossing levert voldoende hoge maatschappelijke baten (in de vorm van files, bereikbaarheid, milieu e.d.) die de investeringskosten benaderen, laat staan overtreffen..
 - Dat de Meccanoverbinding minder slecht scoort dan de Oosterweelverbinding.
 - Dat rekeningrijden of een trajectheffing elke gekozen oplossing verbetert.
4. We betreuren dat het VVC door haar tussenkomst in het Vlaams Parlement de methodologie en de resultaten van onze studie bewust of onbewust in een slecht daglicht heeft gesteld. Wij zijn graag bereid tot discussie over aannames en parameters in dit dossier (zie 1.). Jammer genoeg kunnen we onze studieresultaten niet vergelijken met de resultaten van de berekeningen die geleid hebben tot de beslissing om de Oosterweelverbinding te bouwen, want deze berekeningen zijn niet openbaar. Alle informatie over onze studie, in opdracht van Forum 2020, kan u terugvinden op www.tmleuven.be/project/meccano.

Rekenend op een eerlijk technisch debat omtrent onze studie groeten wij u,
met de meeste hoogachting,



Griet De Ceuster
Gedelegeerd bestuurder Transport & Mobility Leuven

cc:
Jean-Pierre Vijverman en René Grispen, VVC
Christian Leysen, Forum 2020
Belga