

Verkeerskundige analyse en MKBA van het Meccanotracé en de Oosterweelverbinding in Antwerpen

Griet De Ceuster
Isaak Yperman

Studieopdracht

- Studie in opdracht van:
Forum 2020
- Uitgevoerd door TML
- Twee delen:
 - Effecten op verkeerstromen
 - Maatschappelijke kosten-baten analyse

Scenario's

- Referentiescenario 2007
- Referentiescenario 2020
- Meccanotracé zonder trajectheffing
- **Meccanotracé met trajectheffing en tolvrije Liefkenshoektunnel (Forum 2020)**
- Meccanotracé zonder trajectheffing enkel Westtangent
- Meccanotracé zonder trajectheffing enkel Noordtangent
- Meccanotracé zonder trajectheffing enkel Oosttangent
- Oosterweelverbinding incl. A102 met tol en vrachtverbod Kennedytunnel, en zonder verbreding ring
- **Oosterweelverbinding incl. A102 met tol en vrachtverbod Kennedytunnel, en met verbreding ring (dubbelbesluit)**
- Oosterweelverbinding incl. A102 met trajectheffing en tolvrije Liefkenshoektunnel, en met verbreding ring

Verkeersvolumes

- in 2020
- op basis van de huidige verkeersstromen, en de verwachte groei
- tijdens één typisch ochtendspitsuur
- beide richtingen samen
- vrachtwagens en personenwagens samen geteld
(een vrachtwagen telt voor 1,85 personenwagens)

Referentiescenario

(niets doen)

- Drukste punt: 22.500 personen- en vrachtwagens (1 vw telt voor 1,85 pw)



Referentiescenario

(niets doen)

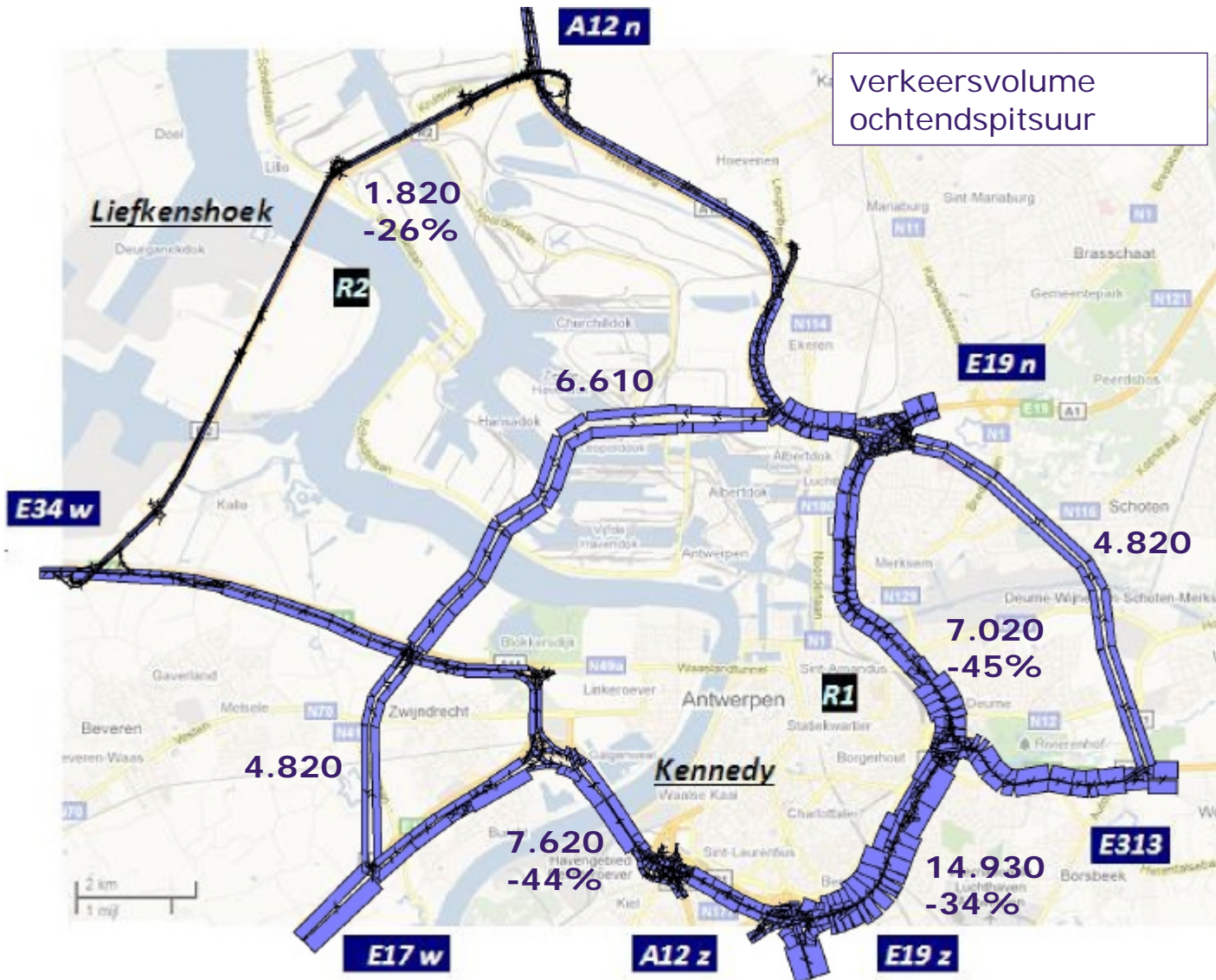
- Verzadigd verkeer op de hele ring.
- Een rijstrook kan maximaal 2.000 personen-wagens per uur verwerken.
- 13.620 personen-wagens = minstens 7 rijstroken nodig
- 22.500 personen-wagens = minstens 12 rijstroken nodig



Meccanotraccé

met trajectheffing

- Meer verkeer op nieuwe Scheldekruising dan bij Oosterweel-verbinding
- Oosttangent (A102) vrij druk.
- Minder verkeer in Liefkenshoek-tunnel



Meccanotraccé

met trajectheffing

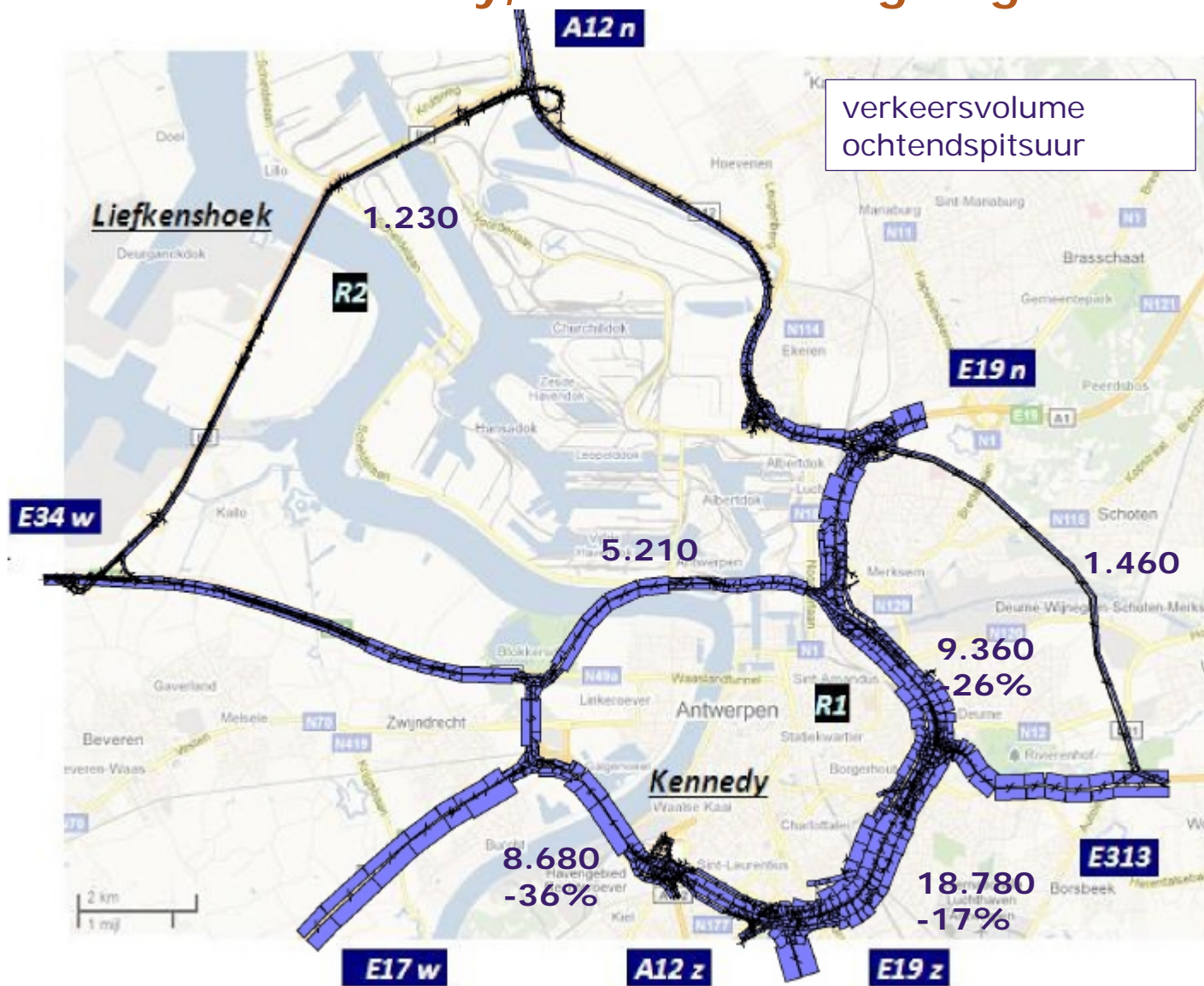
- Veel minder verzadiging dan in het referentie-scenario.
- Er is nog steeds een kleine verzadiging op de drukste stukken.



Oosterweelverbinding

met tol en vrachtverbod Kennedy, met verbreding ring

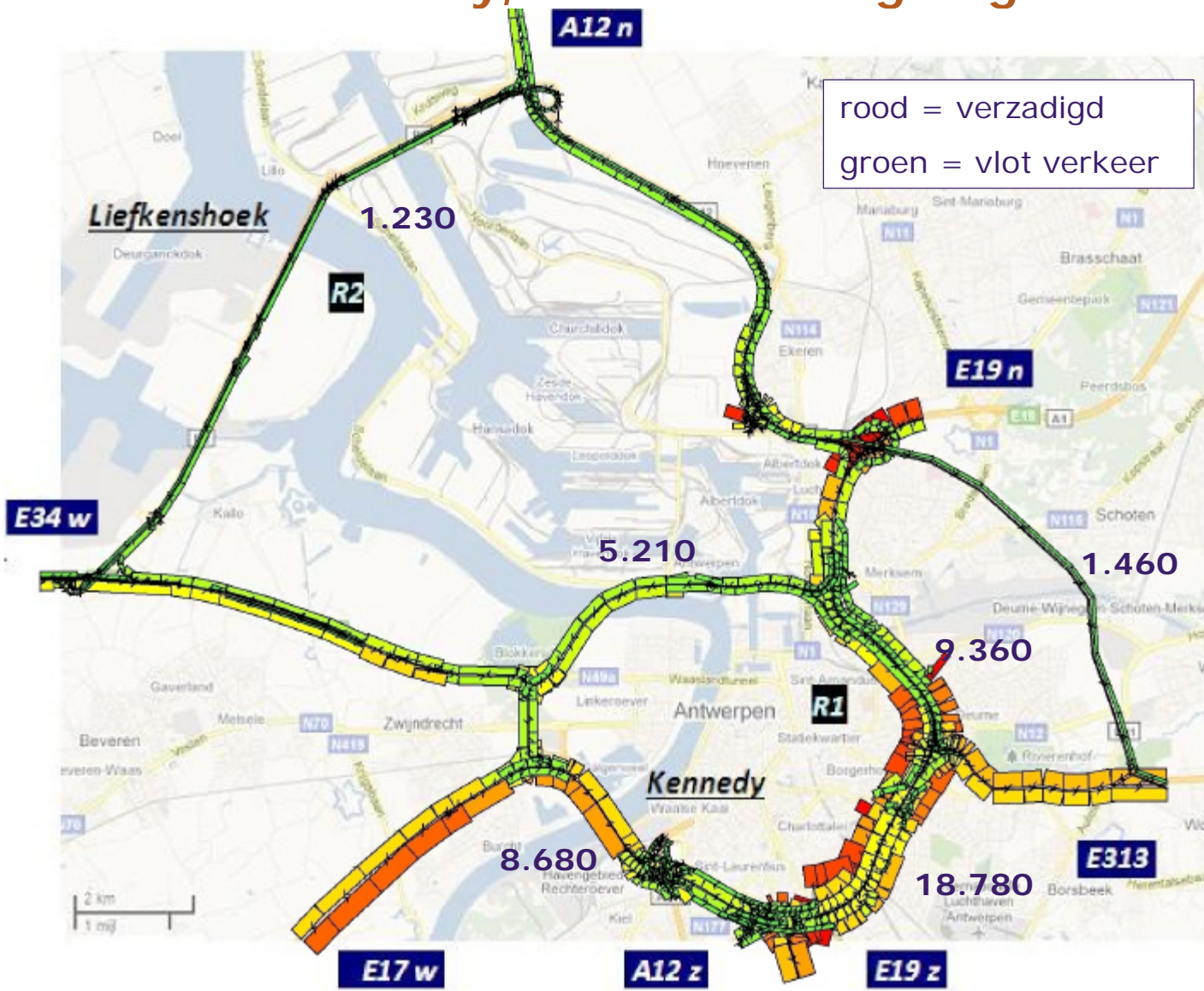
- Hogere volumes op de ring en Kennedytunnel dan Meccano-tracé
- Weinig verkeer op Oosttangent (A102)
- Minder verkeer op nieuwe Scheldekrusing dan bij Meccano-tracé
- Minder verkeer in Liefkenshoek-tunnel dan bij Meccano-tracé



Oosterweelverbinding

met tol en vrachtverbod Kennedy, met verbredening ring

- Hoge verzadiging op de stedelijke ring.
- Relatief lage verzadiging op de doorgaande ring.



Oosterweelverbinding

met tol en vrachtverbod Kennedy, geen verbredening ring

- Hogere cijfers op de ring dan Meccano.
- Iets lager dan wanneer ring verbreed zou worden.
- De nieuwe Scheldekruising is drukker dan met verbredening ring.



Oosterweelverbinding

met tol en vrachtverbod Kennedy, geen verbredening ring

- De ring is sterk verzadigd over een groot stuk van de lengte.



Maatschappelijke kosten-batenanalyse

- Alle kosten: investering en onderhoud gedurende 30 jaar
- Alle baten gedurende 30 jaar:
 - Kortere routes en minder files
 - Nieuwe gebruikers (aanzuigefect)
 - Minder milieuhinder en ongevallen
 - Minder voertuigkosten (brandstof e.d.)
- Omgezet in euro
- Toekomstige jaren omgezet naar heden (discontovoet 4%)

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

| | Meccanotracé met trajectheffing | | Oosterweelverbinding met tol en met verbreding ring | |
|----------------------------|----------------------------------|---------------|---|---------------|
| | Netto actuele waarde (miljoen €) | index | Netto actuele waarde (miljoen €) | index |
| KOSTEN | | | | |
| Aanleg | -2.654,0 | | -3.292,0 | |
| Onderhoudskosten | -630,0 | | -714,0 | |
| <i>Totaal</i> | <i>-3.284,0</i> | <i>-100,0</i> | <i>-4.006,0</i> | <i>-100,0</i> |
| | | | | |
| BATEN | | | | |
| Voertuigbaten | +173,7 | +5,3 | +287,2 | +7,2 |
| Tijds- en mobiliteitsbaten | +758,4 | +23,0 | +464,4 | +11,6 |
| Milieu- en ongevals baten | +44,4 | +1,4 | +58,0 | +1,4 |
| <i>Totaal</i> | <i>+976,5</i> | <i>+29,7</i> | <i>+809,6</i> | <i>+20,2</i> |
| | | | | |
| Totaal | -2.307,5 | | -3.196,4 | |
| Baten-kosten ratio | 0,297 | | 0,202 | |

Maatschappelijke kosten-batenanalyse

- Negatief resultaat voor beiden:
 - Voor elke 100 euro in de Oosterweelverbinding krijg je 20 euro terug.
 - Voor elke 100 euro in het Meccanotracé krijg je 30 euro terug.
- De winsten zijn vooral tijdsbaten (minder files en kortere routes), die zijn beter bij het Meccanotracé.
- Het Meccanotracé is een goedkopere investering.
- Een trajectheffing heeft een groot positief effect op files en reistijden.



Danku!