



Vlaams
Parlement

stuk **2102** (2012-2013) – Nr. 1
ingediend op 6 juni 2013 (2012-2013)

Gedachtewisseling

over de methodiek van de maatschappelijke
kosten-batenanalyse (MKBA) bij tramprojecten

Verslag

namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken
uitgebracht door de dames Karin Brouwers en Marleen Van den Eynde

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Jan Peumans.

Vaste leden:

mevrouw Karin Brouwers, de heer Dirk de Kort, de dames Els Kindt, Griet Smaers;
de heren Pieter Huybrechts, Jan Penris, mevrouw Marleen Van den Eynde;
de heren Filip Anthuenis, Marino Keulen;
de heren Steve D'Hulster, Jan Roegiers;
mevrouw Lies Jans, de heer Jan Peumans;
de heer Peter Reekmans;
de heer Björn Rzoska.

Plaatsvervangers:

mevrouw Caroline Bastiaens, de heren Ward Kennes, Johan Sauwens, Marc Van de Vijver;
mevrouw Agnes Bruyninckx-Vandenhoudt, de heer Johan Deckmyn, mevrouw Katleen Martens;
de dames Annick De Ridder, Lydia Peeters;
mevrouw Michèle Hostekint, de heer Bart Martens;
de heer Bart De Wever, mevrouw Tine Eerlingen;
de heer Lode Vereeck;
de heer Dirk Peeters.

INHOUD

1. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	4
1.1. Belang MKBA – regeerakkoord	4
1.2. Commissie-Sauwens – gestandaardiseerde methode	4
1.3. MKBA tramprojecten	5
2. Toelichting door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.....	5
2.1. MKBA algemeen.....	5
2.1.1. Wat is een MKBA?	5
2.1.2. Waarom een MKBA uitvoeren?	6
2.1.3. Beperkingen	6
2.1.4. MKBA-standaardmethodiek	7
2.2. MKBA van projecten openbaar vervoer.....	7
2.2.1. Definitie alternatieven	7
2.2.2. Identificatie van diverse projecteffecten	7
2.2.3. Kwantificeren en waarderen van effecten.....	8
2.2.4. Raming van de kosten	11
2.2.5. Opstellen van de kosten-batentabel	11
2.2.6. Gevoeligheidsanalyse	11
3. Bespreking	12
Gebruikte afkortingen	20

De Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken hield op 18 april 2013 een gedachteswisseling over de methodiek van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) bij tramprojecten, met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn.

1. Toelichting door mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Minister *Hilde Crevits* schetst het referentiekader.

1.1. Belang MKBA – regeerakkoord

De minister stelt dat de MKBA-methodiek een belangrijk instrument is in het beslissingsproces voor grote investeringsprojecten. Het belang ervan blijkt ook uit het regeerakkoord¹ waarin het expliciet vermeld is. De minister citeert uit het hoofdstuk ‘Investeren in openbaar vervoer’: “Voor grote projecten zal voorafgaandelijk een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd waarbij ook het nulalternatief in rekening gebracht wordt.” en uit het hoofdstuk ‘Investeren in privévervoer’: “Het prioriteren van nieuwe grote infrastructuurprojecten wordt gebaseerd op een objectieve behoeftanalyse en een maatschappelijke kosten-batenanalyse, waarbij ook met het nulalternatief rekening gehouden wordt.”.

In 2006 werd een eerste standaardmethodiek voor socio-economische verantwoording van grote infrastructuurprojecten in de Vlaamse zeehavens opgezet om de wetenschappelijke kwaliteit van MKBA's te verzekeren. De methodiek moest ook garanderen dat de MKBA's van diverse projecten op transparante wijze zouden gebeuren. De standaardmethodiek is alleen van toepassing op strategische, transportgerelateerde zeehavenprojecten in de Vlaamse zeehavens.

1.2. Commissie-Sauwens – gestandaardiseerde methode

Op 26 februari 2010 diende de commissie-Sauwens een voorstel van resolutie in met aanbevelingen inzake de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten, met als titel ‘Sneller door Beter’². Op 3 maart 2010 is de tekst in plenaire zitting aangenomen. 76 aanbevelingen zijn goedgekeurd waarvan enkele, onder meer 8 en 9, de nadruk leggen op MKBA's. Naar aanleiding van de aanbevelingen heeft het managementcomité van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken op 21 september 2010 beslist een studieopdracht uit te schrijven met betrekking tot het ontwikkelen van een standaardmethodiek voor MKBA's voor grote transportinfrastructuurwerken in het beleidsdomein MOW. De toelichting gaat derhalve over de standaardmethodiek die voortaan wordt gehanteerd voor het beoordelen van grote projecten die nog moeten worden aangevat, en dat niet enkel voor De Lijn, onderstreept de minister. De studieopdracht behelsde onderzoek naar de toepasbaarheid van de voor zeehavens gehanteerde standaardmethodiek in andere contexten.

De standaardmethodiek moet bijdragen tot een uniforme werkwijze bij het evalueren van projecten. Vooralsnog werkte elke partner op eigen wijze MKBA's uit. Eén methodiek maakt de zaken transparanter en maakt vergelijking gemakkelijker. De methodologie moet daarvoor wetenschappelijk gefundeerd en gestandaardiseerd zijn. De studieopdracht werd gegund en werd getrokken vanuit het departement, waar een stuurgroep is opgericht

¹ Regeringsverklaring van de Vlaamse Regering (*Parl.St.* VI.Parl. 2009, nr. 31/1, p. 50 en 51).

² Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 395/2).

ter begeleiding. Vertegenwoordigd in de stuurgroep waren het Departement MOW, Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart, Maritieme Dienstverlening en Kust en De Lijn.

De ontwikkelde standaardmethodiek MKBA bestaat uit diverse modules. Er is een algemeen deel en vijf projectgebonden modules: zeehaven, luchthaven, infrastructuur voor vrachtvervoer over land (weg, spoor en binnenvaart), weginfrastructuur en openbaar vervoer, en tot slot het gebruik van strategische verkeersmodellen.

Het managementcomité van het beleidsdomein MOW besliste op 29 januari 2013 de standaardmethodiek goed te keuren en de studie op te leveren. Ze zou worden toegepast op een aantal proefprojecten. Voor De Lijn gebeurt dat bij de tramprojecten in Vlaams-Brabant, waarvoor de MER-procedure loopt. In die testfase wordt de methodiek ook geëvalueerd. Vervolgens zou dan een omzendbrief worden opgesteld die de modaliteiten voor het toepassen van de standaardmethodiek vastlegt. De omzendbrief legt meteen ook de methodiek verplicht op voor belangrijke transportinfrastructuurprojecten. In de lopende legislatuur wordt de methodiek dus verankerd.

1.3. MKBA tramprojecten

De minister acht het nuttig alsnog ook een globale toelichting door het studiebureau RebelGroup Advisory nv te laten geven bij de methodiek, bovenop de uiteenzetting bij de tramprojecten, die slechts één module beslaat. De methodiek in dat verband is al geregeld aan bod gekomen, herinnert de minister nog. Voor het tramproject Spartacus, Lijn 1-LIVAN is er geen gebruik van de methodiek gemaakt omdat het al beslist beleid was.

Op 23 en 30 juni 2011 gaf de heer Kesteloot al uitleg over de vertrammingprojecten tijdens gedachtewisselingen³, brengt de minister nog in herinnering. Er is ook al kort toegelicht hoe De Lijn die nieuwe methodiek inschatte, wat vergezeld ging van een uitgebreide presentatie over hoe de MKBA-procedure eruit zou zien.

2. Toelichting door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van de Vlaamse Vervoermaatschappij – De Lijn

De heer *Roger Kesteloot* geeft eerst algemene uitleg bij de methodiek, inhoud en doelstellingen van MKBA's. Vervolgens gaat hij dieper in op de specifieke methodiek bij De Lijn voor beoordeling van de maatschappelijke kosten en baten van de tramprojecten. De infrastructuurcomponent bij tramprojecten is belangrijk.

2.1. MKBA algemeen

2.1.1. Wat is een MKBA?

De methodiek van een MKBA biedt mogelijkheden maar is tegelijk aan een aantal beperkingen gebonden, stelt de heer Kesteloot. Hij bekijkt wat precies de standaardmethodiek inhoudt die men probeerde te ontwikkelen.

Een MKBA moet alle bestaande en toekomstige, voordelige en nadelige effecten die de leden van de maatschappij als gevolg van een project, plan of beleidsmaatregel kunnen ondervinden, tegen elkaar afwegen door ze in geldtermen om te zetten. Dat geldt voor zowel de geprijsde als de ongeprijsde elementen. De grondslag voor de waardering in geld is de betalingsbereidheid van wie ermee te maken krijgt. Hoeveel wil de samenleving beta-

³ Gedachtewisseling over de vertrammingprojecten van De Lijn. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Jan Roegiers en mevrouw Marleen Van den Eynde (*Parl. St.* VI.Parl. 2010-11, nr. 1299).

len om een voordelig effect te verkrijgen of een nadelig effect te vermijden? Als het saldo van de in geldtermen gewaardeerde kosten en baten positief is, dan draagt het project, plan of maatregel bij tot de maatschappelijke welvaart. Als de uitkomst meer is dan 1, kan men spreken van een goed project.

Er wordt geëvalueerd aan de hand van een projectalternatief. De verschillen worden berekend ten opzichte van het nulalternatief, wat overeenkomt met de bestaande situatie, wat er aan autonome ontwikkelingen te verwachten is en wat er al aan vastgelegd beleid rond is. Daarvan worden de effecten in de tijd berekend. Dat wordt vergeleken met een project-referentie of beleidsalternatief. Voor De Lijn gaat het in die fase om projectalternatieven. Daarvan worden dan de verschillen van de effecten in kosten en baten berekend en vergeleken met het nulalternatief.

De maatschappelijke kosten-batenberekening wordt daarna volgens een geijkte formule omgezet in een netto contante waarde voor de duidelijkheid. Dat behelst het verschil van alle kosten en baten die verdisconteerd worden naar het jaar van de investering. De mate waarin positieve of negatieve effecten optreden, kan variëren in de tijd. Bij infrastructuurprojecten is het logisch dat in de beginfase de kosten doorwegen, terwijl na een aantal jaren en/of ingebruikname van de infrastructuur pas de baten blijken. Op tweederde van het traject zijn nog uitschieters in kosten te zien, omdat men ook rekening moet houden met vervangingsinvesteringen, vooral ook bij tramprojecten, stelt de spreker. Dat kan gaan om sporenmaterieel of bijvoorbeeld bovenleidingen.

2.1.2. Waarom een MKBA uitvoeren?

Waarom wordt er met MKBA's gewerkt? In eerste instantie is dat zo voorgeschreven in het regeerakkoord. Inhoudelijk is het evenwel volgens de heer Kesteloot belangrijk omdat het de overheidsinvesteringen in infrastructuur onderbouwt. Het biedt een verantwoording voor de besteding van de middelen en toont meteen ook of de investering ook een positief maatschappelijk rendement heeft. De MKBA is derhalve een beleidsondersteunend, verantwoordings-, economisch beoordelings- en afwegingsinstrument.

Aan de basis van een MKBA kan ook de ontwikkeling van of keuze voor het beste projectalternatief liggen. Voor tramprojecten kan dat bijvoorbeeld gebeuren voor verschillende tracékeuzes, met al dan niet bepaalde kunstwerken. De MKBA kan dus ook beschouwd worden als een optimalisatietool voor een project, waarmee men kan uitmaken hoe de schaarse middelen het best worden aangewend.

2.1.3. Beperkingen

De MKBA-methodiek heeft ook beperkingen. Hoewel men streeft naar een zo volledig mogelijke monetarisering van de effecten, is het voor sommige effecten onmogelijk om ze kwantitatief mee te nemen. Bepaalde effecten zijn veeleer kwalitatief te beoordelen. Ze worden wel mee ingecalculeerd in het geheel van resultaten. Het overzicht van de effecten met verwachte positieve en negatieve facetten moet samen met het resultaatsoverzicht naar voren gebracht worden als overwegingselement voor de beslissers.

Een andere beperking is dat er wordt uitgegaan van een aantal aannames op grond van wetenschappelijke literatuur, ook internationaal. Die zijn contextgebonden, stelt de heer Kesteloot. De evoluties ervan moeten steeds weer gecheckt worden en dan is een actualiseringstoets nodig om te zien of de aannames nog gelden. In het kader van de MKBA's bij MOW hanteert men sensitiviteitsanalyses op bepaalde cruciale parameters om na afloop van de MKBA te kunnen zeggen wat het effect is op de globale positionering van het pro-

jeet ten opzichte van de magische 1, als een parameter niet een bepaalde kant opgaat of niet staat voor het verwachte bedrag.

2.1.4. MKBA-standaardmethodiek

De Lijn deed een beroep op het bureau Resource Analysis om een MKBA-methodiek te ontwikkelen nog voor er sprake was van de standaardmethodiek. Het bureau ging intussen op in Technum. Het had al ervaring met de standaardmethodiek voor zeehavenprojecten. De keuze om dat als vertrekpunt te hanteren, lag voor de hand vanwege de bruikbare methodieken. Die aanzet liet De Lijn ook toe heel snel in te spelen op de idee van een gemeenschappelijke methodiek. Er diende niet veel gewijzigd te worden om erop aan te sluiten. De havenmethodiek en wat er aan projecten van De Lijn voorlag, vormde de basis voor de standaardmethodiek van MOW. De verschillen zitten vooral in een aantal toegevoegde baten, zoals de betrouwbaarheidsbaten. De eenheidscijfers van bepaalde parameters zijn intussen ook geüpdatet aan de hand van de meest recent beschikbare rapporten, zoals dat van de eenheidskost van een aantal milieuparameters: 1 gram CO₂ of 1 gram NO_x als milieu-impact.

De heer Kesteloot gaat vervolgens in op hoe de beschreven methodiek wordt toegepast op openbaarvervoerprojecten en meer in het bijzonder tramprojecten. Dat relaas volgt diverse stappen. Ten eerste is er de definitie van alternatieven. Dan bekijkt hij hoe de diverse projecteffecten geïdentificeerd en gekwantificeerd worden en hoe er een waarde op wordt geplakt. Hoe gaat men om met de raming van de kosten? Hoe wordt alles dan in een kosten-batentabel gezet? Tot slot wordt uitgelegd hoe een gevoeligheidsanalyse gebeurt.

2.2. MKBA van projecten openbaar vervoer

2.2.1. Definitie alternatieven

Het projectalternatief wordt afgezet tegen een nulalternatief. Voor De Lijn behelst dat een aantal autonome ontwikkelingen die met de verplaatsingsgegevens zelf te maken kunnen hebben. Bij het nulalternatief wordt ook rekening gehouden met het beslist beleid. Dat gaat van beleid over wegeninfrastructuur tot zelfs spoorweginfrastructuur, omdat alles van invloed kan zijn op beslissingen over bijkomende tramprojecten in het integrale vervoernetwerk. Ook het bestaande netwerk van De Lijn wordt in rekening gebracht. Tegelijk worden er projectalternatieven gedefinieerd, gaande van één, geïndividualiseerd project zoals de aftakking van de kusttram van Veurne, tot clusters van projecten, zoals de tramprojecten Vlaams-Brabant met tramlijnen die als een netwerk zullen functioneren.

Een MKBA wordt niet uitgevoerd op basis van een vergelijking van twee situaties, maar wel op grond van een vergelijking van twee ontwikkelingspaden, verklaart de spreker. Er wordt rekening gehouden met over de jaren heen variërende kosten en baten. Dat ontwikkelingspad kan mee bepalen of een traject positief of negatief uitdraait. De facto wordt een ontwikkelingspad zonder project vergeleken met een ontwikkelingspad met project.

2.2.2. Identificatie van diverse projecteffecten

Daarbij wordt uitgegaan van diverse soorten projecteffecten.

Die effecten gaan van directe effecten op het vervoerssysteem, met verschillen in kosten, in tijd, in voertuigkost en in comfort voor reizigers. Ze worden telkens berekend voor het project- en het nulalternatief. Daarnaast zijn er indirecte economische effecten, waarbij er een doorvertaling is van de directe effecten naar andere markten en sectoren. Wat er in het openbaar vervoer gebeurt, kan een invloed hebben op wat er daaromheen gebeurt inzake maatschappelijke ontwikkelingen. Zo kunnen zich economische opportuniteiten voordoen

om investeringen te lokaliseren rond de openbare vervoerassen. Ook dat wordt in de berekening opgenomen, indien mogelijk.

Behalve directe en indirecte effecten, is er nog sprake van externe effecten. Dat gaat van impact op omwonenden en natuur tot de effecten van de investering zelf, bijvoorbeeld het openbareruimtebeslag dat de openbaarvervoerinvestering vertegenwoordigt. Bij beoordeling van projecten blijkt het resultaat positiever wanneer infrastructuur met openbaarvervoerprojecten gebundeld wordt dan wanneer er afzonderlijke openbaarvervoerinfrastructuur wordt aangelegd. Ook mogelijke visuele hinder vormt een mogelijk extern effect. Voorts moet rekening gehouden worden met externe effecten van de vervoersstromen zelf waarvoor de projecten dienen, met name emissies en geluid. Tot slot hebben ook de economische activiteiten die rond en door de projecten kunnen worden ontwikkeld hun eigen externe effecten zoals ruimtebeslag en dergelijke.

Uiteindelijk zijn er nog de kosten. Er wordt rekening gehouden met verscheidene types kosten. Voor De Lijn zijn daarin drie grote blokken te onderscheiden: de investeringskosten zelf, die per definitie eenmalig zijn, de exploitatiekosten van het openbaar vervoer, die de facto grotendeels recurrent zijn, en de onderhoudskosten aan de infrastructuur en het rollend materieel. Ook die kosten worden meegenomen in de vergelijking tussen het projectalternatief en het nulalternatief.

2.2.3. Kwantificeren en waarden van effecten

De heer Kesteloot laat een overzicht zien van de kwantificering van vermelde factoren, zoals de directe effecten op de vervoerssystemen: bereikbaarheid, betrouwbaarheid, optiewaarde en niet-gebruikswaarde van het openbaar vervoer, de tijdelijke bereikbaarheidsvermindering bij de aanleg van openbaarvervoerinfrastructuur, de impact op het wegverkeer door ruimte-inname – bijvoorbeeld een rijstrook minder – , mobiliteitsbaten van mogelijke additionele verplaatsingen, de verhoging van het comfort tijdens de reistijd en mogelijke wijzigingen in tarieven of vervoerbewijzen. Bij dat laatste aspect verduidelijkt de spreker dat het een groot verschil maakt of bij een lightrailproject nadien de gebruikelijke tarieven van stadsverkeer of veeleer spoortarieven worden toegepast.

Bereikbaarheidseffecten spelen bij zowel personenvervoer als vrachtvervoer. De Lijn heeft uit een aantal proefberekeningen tijdens de ontwikkeling van de methodiek geleerd dat wat De Lijn doet qua openbaar vervoer inzake bereikbaar maken van voorsteden en grootstedelijke gebieden, een effect heeft op beide. In het personenvervoer gaat het om de reistijdwijzigingen voor de bestaande openbaarvervoergebruikers en de wijziging in de gegeneraliseerde vervoerkosten – voertuigkosten en reistijd van de gebruikers die overstappen van personenwagen naar openbaar vervoer. Tot slot kan een investering in openbaar vervoer ook een effect genereren op de reistijd van wie de eigen wagen blijft gebruiken. Als er auto's van de snelweg gehaald worden door die investering, dan is er meer ruimte voor de resterende wagens.

Hetzelfde blijkt vaak in nog grotere mate te gelden voor het vrachtvervoer.

De betrouwbaarheidswaardering is toegevoegd aan de standaardmethodiek van MOW. Er wordt een waarde aan toegekend van 25 percent opslag op de reistijdwinst die de facto uit de modellen rolt. De verhoogde betrouwbaarheid door een investering mag alleen in rekening gebracht worden als in de uitgangssituatie sprake is van congestie die het vervoerssysteem initieel onbetrouwbaar maakt.

De optiewaarde en niet-gebruikswaarde van het openbaar vervoer slaan op stedelijke en voorstedelijke gebieden en omgevingen zoals in Vlaanderen waar er al een behoorlijk uit-

gebouwd netwerk van openbaar vervoer beschikbaar is. De impact van een project is dan heel anders dan in een absolute greenfieldsituatie waar het gebruik nog niet aan de orde is. Een positieve waarde wordt enkel meegenomen wanneer men ervan uit kan gaan dat er in het nulalternatief al geen openbaarvervoerdiensten bestaan. Het positieve effect is dan groter dan als die er wel zijn.

De bereikbaarheidsvermindering bij aanleg is een negatieve effectwaarde. Er wordt berekend wat de lokale verkeershinder voor de andere weggebruikers kan betekenen.

Ook de impact op de ruimte-inname is een effect in min. Lokaal kan de capaciteit voor andere weggebruikers beperkt worden met negatieve impact op hun reistijden op die plaats. Dat is afhankelijk van de lokale verkeerssituatie, de soort van investering en de mogelijkheid om die in te passen in de bestaande infrastructuur. Dat moet dan weer geval per geval beoordeeld worden.

De mobiliteitsbaten van additionele verplaatsingen zijn een effect in plus. Het gaat erom dat er ingevolge de daling van de reistijden een toename kan zijn van zowel het aantal verplaatsingen met openbaar vervoer als met de personenwagen. De essentie is de mate waarin het project kan bijdragen aan het beantwoorden van de latente vraag, die tot dan door geen andere modi kon worden ingevuld.

Bijkomende verplaatsingen dragen doorgaans ook bij tot de maatschappelijke welvaart. Dat bepaalt de nutwaarde die wordt meegenomen. Het beschikbare modelinstrumentarium laat niet toe om eventueel extra reizigers als gevolg van de latente vraag in te schatten. De heer Kesteloot noemt dat een belangrijke beperking in de berekeningsmodaliteiten voor de verkeersmodellen waarvan gebruik wordt gemaakt, het Vlaams multimodaal verkeersmodel, aangepast aan het net dat De Lijn er mee in brengt. Er wordt vooral uitgegaan van verschuivingen van verplaatsingen en niet van een mogelijke vermeerdering van verplaatsingen. Dat impliceert dat, niet alleen voor De Lijn, de resultaten die uit de modellen naar voren komen, eigenlijk een onderschatting inhouden van de effecten op het vlak van de mobiliteitsbaten. Dat blijkt ook uit de praktijk, stelt de spreker.

Het comfort tijdens de reistijd is een effect in plus voor zover er inzake drukte en zitcomfort de nodige capaciteit aanwezig is. Mede uit internationale literatuur is gebleken dat de welvaartseffecten van de comfortbaten nog te weinig kwantitatief onderzocht worden. Het is derhalve onmogelijk ze al mee te nemen in de voorspellingen.

Wijzigingen in tarieven en vervoerbewijzen kunnen in twee richtingen werken. Meerkomsten van De Lijn ingevolge het verhoogde openbaarvervoergebruik worden in de MKBA niet als baat opgenomen. Ze worden geput uit betalingen van gebruikers en dat veronderstelt een even grote kost die er tegenover staat en gedragen wordt door de maatschappij. Maatschappelijk ingeschat heffen baten en kosten van verhoogd openbaarvervoergebruik elkaar op. Voor individuele projecten kan het wel een rol spelen in de mate dat de investeringskost ermee wordt gedekt.

Naast directe effecten en indirecte economische effecten zijn er nog werkgelegenheidseffecten tijdens de aanleg, agglomeratie-effecten, een productietoename door de daling van de transportkosten is mogelijk, eventuele begrotingseffecten als gevolg van effecten op de arbeidsmarkt en tot slot kunnen er voor de overheid minderuitgaven gegenereerd worden inzake parkeervoorzieningen in geval van investeringen in openbaar vervoer. Voorts vermeldt de heer Kesteloot nog een verbeterde marktwerking en grensoverschrijdende effecten op het vlak van toerisme of aantrekking van activiteiten naar een zekere regio als mogelijke effecten, die evenwel moeilijker te monitoren zijn.

Bij werkgelegenheidseffecten bij aanleg of onderhoud wordt uitgegaan van de berekening van netto-effecten, omdat men steeds rekening moet houden met het feit dat een project niet alleen nieuwe werkgelegenheid creëert. Op basis van detailgegevens van investerings- en exploitatiekosten en kengetallen in verband met werkgelegenheid wordt een per euro geproduceerde waarde berekend door middel van multiplicators, baten per arbeidsplaats en dergelijke.

Agglomeratie-effecten vertrekken vanuit de veronderstelling dat als mensen en bedrijven dichter bij elkaar worden gebracht, dat tot een hogere productiviteit leidt. Op basis daarvan worden de agglomeratievoordelen indicatief ingeschat op een bonus van tien percent van de directe vervoersbaten.

Productietoename door daling van de transportkosten is een positief economisch effect, waarbij men in gedachten moet houden dat er nog altijd sprake is van een imperfecte marktwerking. In een markt waar de competitie imperfect is, veroorzaakt een verlaging van de transportkosten een toename van de productie. Die welvaartsbaat is nog niet inbegrepen in de berekening van de bereikbaarheidsbaten. Men kan die wel apart inschatten met als inspiratiebron het Department for Transport van het VK, dat aanraadt de impact ervan te ramen op tien percent bovenop de tijdsbaten voor zakelijke verplaatsingen, zowel van vracht- als personenvervoer.

Begrotingseffecten zijn algemeen mogelijk. Specifiek voor de mobiliteitssector is dat investeringen in openbaar vervoer effecten kunnen hebben op de behoefte aan parkeergelegenheid voor personenwagens en de daaraan verbonden uitgaven. Soms betaalt de parkeerder niet alle kosten en wordt een deel daarvan doorgerekend aan de overheid zelf. Als minder autogebruik leidt tot minder subsidiëring van de parkeerfaciliteiten, dan is er sprake van een positief welvaartseffect. Het Centraal Planbureau van Nederland hanteert ter zake het principe van een additionele baat van 0,005 euro per uitgespaarde personenwagenkilometer.

Een verbeterde marktwerking is een andere mogelijke baat, die evenwel zeer beperkt wordt geacht in ontwikkelde economieën.

Grensoverschrijdende effecten kunnen vooralsnog evenmin meegenomen worden in het multimodaal verkeersmodel, hoewel ze in bepaalde regio's significant kunnen zijn. Investerings- en de kusttram zijn daarvan een voorbeeld door hun mogelijke impact inzake toerisme.

Door het beter bereikbaar maken van een regio wordt het mogelijk activiteiten aan te trekken naar die regio. Als kanttekening stelt de spreker dat er slechts sprake kan zijn van een per saldo positief effect als die activiteiten niet uit een andere regio waar dezelfde investeerder actief is, worden aangetrokken. Verschuiving van activiteiten van de ene Vlaamse regio naar de andere terwijl de investeringen met Vlaams geld gebeuren, betekent dat die cijfers niet meegenomen worden. Alleen van activiteiten die bijvoorbeeld van over de gewestgrens worden aangetrokken, kunnen voor De Lijn die baten meegerekend worden. Dat gebeurt dan bij de te kwantificeren indirecte effecten. Men gaat ervan uit dat het al is opgenomen in de agglomeratie-effecten, de verhoging van de productie en de begrotingseffecten. Er wordt niet afzonderlijk een waarde aan toegekend.

Er zijn ook externe effecten of effecten op derden (niet-gebruikers). De lokale luchtvervuiling kan positief of negatief blijken, net als de globale emissies, de geluidshinder en het effect op de verkeersveiligheid. Voorts zijn er nog externe effecten van het investeringsproject zelf en door wijzigingen in omvang, structuur en spreiding van de economische activi-

teiten. Dat zijn twee parameters die in het rood zijn aangegeven. Ze zijn veel moeilijker te identificeren en te kwantificeren.

De externe effecten van de vervoersstromen hebben te maken met een gewijzigde verdeling van het verkeer over het wegennet en de wijziging in het aantal afgelegde kilometers. Zo leiden ze onder meer tot een verandering in de hoeveelheid en locatie van geluidshinder, van schadelijke emissies uitgestoten door het verkeer en tot een wijziging in het aantal verkeersongevallen en bijgevolg ook in het aantal verkeersslachtoffers.

De externe effecten van het investeringsproject behelzen een effect in min. Aanleg en exploitatie van infrastructuur en derhalve ook van traminfrastructuur en stelplaatsen kunnen ook een impact hebben op de omgeving. Dat kan zijn tijdens de aanleg – met fijn stof en geluidsoverlast – maar ook tijdens de exploitatie. De invloed op het ruimtebeslag wordt meegenomen in de inschatting van de investeringskosten. De hinder tijdens de aanleg hoefde alleen ingeschat en opgenomen te worden op projectniveau.

Ook voor externe effecten door wijzigingen in omvang, structuur en spreiding van de economische activiteiten zijn er in het model geen instrumenten voor kwantificering beschikbaar. Ze kunnen wel beschreven worden, maar worden niet gemonetariseerd.

2.2.4. *Raming van de kosten*

Ook een goede raming van de kosten is essentieel. Er wordt rekening gehouden met drie soorten van kosten. In eerste instantie zijn dat de investeringskosten zelf, die betrekking hebben op de aanleg en de opportuniteitskosten van het ruimtegebruik. Die worden berekend aan de hand van de onteigeningskosten. Het kan heel wat verschil maken voor een investeringsproject of er al dan niet veel of weinig grond onteigend moet worden. Vervolgens zijn er nog de exploitatiekosten en tot slot de onderhoudskosten. Voor die laatste gaat men uit van de reële onderhoudskosten zoals gebleken uit recente projecten in het kader van beslist beleid en het resultaat van aanbestedingsprocedures in pps-constructies. Concreet gaat het over de onderhoudskosten van de Brabo 1-tramprojecten. Die data worden overgenomen en meegenomen.

Er wordt gewaardeerd tegen factorprijs. Met btw wordt derhalve geen rekening gehouden. Dat is een algemeen toegepaste techniek. Met de spreiding over de tijdshorizon dient echter wel rekening te worden gehouden. Dat kan een invloed hebben op de manier waarop er verdisconteerd moet worden naar het investeringsmoment.

2.2.5. *Opstellen van de kosten-batentabel*

De heer Kesteloot laat het resultaat van al de berekeningen zien, met name een kosten-batentabel. Die vertrekt van de kosten en de baten, met directe, externe en indirecte effecten. Die kunnen ook negatief zijn. Uiteindelijk komt er uit de MKBA een netto contante of actuele waarde. Voorts is de interne rentevoet opgenomen, die een idee biedt van de rendabiliteit van het investeringsproject. De opbrengstratio geeft de verhouding tussen kosten en baten weer.

2.2.6. *Gevoeligheidsanalyse*

Na dat alles kunnen sleutelvariabelen nog onderwerp zijn van gevoeligheidsanalyses. Zo kunnen bij de baten de gevoeligheid van reistijdwijzigingen berekend worden. Bij de kosten kan dat voor de investerings- of exploitatiekosten, naargelang van de variatie die wordt ingezet. Ook voor bepaalde effecten kan er variatie gelden, bijvoorbeeld voor ongevallenrisico. Als de aanname met tien percent verhoogd of verlaagd zou worden, dan kan het effect daarvan op de totaliteit van de berekening becijferd worden. Aan de hand van

aangepaste parameters worden dan de drie ratio's – netto contante waarde, interne rentevoet en opbrengstratio – herberekend. Voor het nemen van beslissingen kan dat van belang zijn, naargelang van het verwachte effect op een aantal parameters.

3. Bespreking

Minister *Hilde Crevits* verzekert dat de goedgekeurde methodiek en alle modules daarvan aan de leden zullen worden bezorgd. Er lopen pilootprojecten ter toetsing.

Mevrouw *Tine Eerlingen* wil graag de toelichting bij de algemene MKBA-methodiek nog krijgen, in het licht van haar interesse voor een kosten-batenanalyse van de nachtvluchten van de luchthaven. In antwoord op een schriftelijke vraag daarover is verwezen naar de MKBA-methodiek die ook daarop van toepassing zou worden⁴. Op welke termijn wordt een evaluatie van de pilootprojecten verwacht, wil het lid nog weten.

Minister *Hilde Crevits* legt uit dat de test van de integrale methodiek lopende is. Het is de bedoeling dat de minister duidelijkheid heeft over de efficiëntie vooraleer ze een omzendbrief rondstuurt. Bijsturing is dan nog mogelijk. Resultaten komen op zeer korte termijn, voorspelt de minister nog. De minister vraagt na hoe het zit met de nachtvluchten in het kader van de MKBA-methodiek. De heer *Jan Peumans* refereert aan het regeerakkoord, dat een MKBA vooropstelt om de economische meerwaarde van Zaventem tussen 11 uur 's nachts en 6 uur 's morgens te bepalen. Ook hij vraagt zich af of dat volgens dezelfde methodiek zal gebeuren, maar dacht dat de kwestie onder de bevoegdheid van minister Joke Schauvliege ressorteerde. Minister *Hilde Crevits* legt uit dat de milieuvergunning tot de bevoegdheid van de minister van Leefmilieu behoort, maar dat het luchthavenbeleid onder haar eigen domein valt. Ze kan tijdens de lopende vergadering ook alleen dieper ingaan op de MKBA-tram.

De heer *Björn Rzoska* vindt de MKBA-methodiek een uiterst interessant instrument. Dat het soms fout liep met projecten in het verleden, wijt hij aan het feit dat bepaalde elementen niet bij voorbaat konden worden ingecalculeerd. Hoewel de methodiek vrij ver gaat in de detailberekening, ziet hij het liever zo dan minder diepgaand. Het lid vraagt zich wel af in hoeverre de MKBA al dan niet doorslaggevend zal zijn bij definitieve beslissingen over projecten.

Mevrouw *Karin Brouwers* begrijpt dat alle elementen in euro's worden vertaald en dan tegen elkaar worden afgewogen. Zijn er bepaalde elementen die buiten het prijsmatige gegeven meer doorwegen dan andere? Kan uit een MKBA nadien perfect worden afgelezen welk het doorslaggevend element is geweest, naargelang het positief of negatief was? Het zijn de sleuteffecten die het lid interesseren. Kan men een volledig afgerond voorbeeld aanhalen?

Als een MKBA positief uitvalt, wordt dat dan de enige doorslaggevende factor in de daaropvolgende beleidsbeslissing? Worden bijvoorbeeld bezwaren na een openbaar onderzoek dan nog wel meegenomen?

Ook andere alternatieven dan het nulalternatief kunnen bestudeerd worden, met name varianten. Is dat gebeurd voor de MKBA-Vlaams-Brabant? Mevrouw Brouwers wil meer bepaald weten of men ook heeft onderzocht wat het zou betekenen als er snelbussen op de trajecten worden ingezet. Het lid meent dat net dat een groot verschil kan uitmaken, vooral waar het niet duidelijk is of de MKBA wel zo 'positief' is.

⁴ *Schriftelijke Vragen* Vl.Parl. 2011-12, nr. 91 aan minister Hilde Crevits.

Tot slot vraagt het lid zich af of er, als de MKBA is afgerond, nog een laatste externe toetsing gebeurt.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* onderstreept het belang van de MKBA, zeker in het licht van de hoge kostprijs van de betrokken infrastructuurprojecten. Het kan een verantwoording bieden voor de uitgaven, meent het lid, en mee een draagvlak helpen ontwikkelen. Bovendien biedt de MKBA-methodiek volgens haar een fundamenteel inzicht in een project, mede in het licht van mogelijke bezwaren. De Mobiliteitsvisie 2020 zou niet getoetst zijn aan de MKBA-methodiek. Dat lijkt het lid niet echt een probleem omdat ze verwacht dat elk project in de toekomst aan een MKBA zal worden onderworpen.

Hinder zou naar verluidt niet in de MKBA worden opgenomen omdat het een subjectief element zou zijn. Het lid stelt dat er wel degelijk fundamentele verschillen in de ervaring van hinder kunnen zijn.

In het kader van het project Vlaams-Brabant is er sprake van een cluster. Wordt voor elke fase of voor elk deelproject een nieuwe MKBA opgesteld, wil mevrouw Van den Eynde weten. Wat als voor één onderdeel de MKBA negatief uitvalt? Wat gebeurt er dan met de andere projecten in het cluster?

Sommige effecten van projecten zijn goed meetbaar vooraf, andere niet zo, merkt het lid op. Toch kunnen die laatste heel belangrijk zijn, waarschuwt ze.

In het kader van de externe effecten haalt mevrouw Van den Eynde een voorbeeld aan van de aanleg van een bijkomende nieuwe verbindingsweg als gevolg van de aanleg van een bepaalde tramlijn. Dat behelst een grote extra uitgave. Wordt ook een dergelijk project meegenomen en hoe zwaar weegt dat in de MKBA?

Is er ook bekeken wat de effecten zijn als een busverbinding wegvalt door de aanleg van een tramlijn? Wat zijn dan de effecten voor de basismobiliteit? Die tramlijn moet allicht een aantal andere projecten vervangen, veronderstelt het lid.

Mevrouw Van den Eynde mist in de uiteenzetting inzicht in de negatieve effecten van bijvoorbeeld het doortrekken van een tramlijn. Is een tramlijn op een bepaald traject een meerwaarde? Of is het echt nodig een tramverbinding aan te leggen van Antwerpen naar Kontich, aan de rand van een centrum, als een snelbus minstens even efficiënt blijkt? Er is geen meting ter zake gebeurd. Het draagvlak vergroten, doet men volgens het lid beter door ook de bevolking mee te nemen. In het kader van de MKBA-methodiek is dat niet opgenomen als deel van de procedure. Bewonersaantallen en dergelijke zijn niet in de MKBA verwerkt, meent het lid. Hoe denkt men met een tramlijn aan de rand de mensen in het centrum of van waar de bus kwam, te bereiken? Hoe wordt de basismobiliteit als principe dan nog ingevuld? Buslijnen zijn in die zin flexibeler. Of is basismobiliteit niet meer van belang?

De MKBA-methodiek lijkt de heer *Bart Martens* vooral een nuttig instrument om beleidskeuzes te objectiveren. Het lid vraagt zich af in welke mate er sensitiviteitsanalyses worden uitgevoerd. Afhankelijk van omgevingsfactoren wordt congestie in een bepaald gebied al opgelost door het voornemen van een nieuwe wegverbinding, de invoer van een kilometerheffing, een dalende of stijgende energieprijzen enzovoort. Het lijkt het lid zinvol om in het kader van de MKBA toch een aantal gevoeligheidsanalyses te laten doen die uitgaan van wijzigende omgevingsfactoren.

Wat met het afwegen van alternatieven met het spoor? De heer Martens verwijst naar de discussie over de Vlaamse spoorstrategie⁵. De Lijn bekijkt volgens het lid enkel modi die

⁵ Gedachtewisseling over het investeringsplan NMBS 2013-2025 en de Vlaamse Spoorstrategie. Verslag namens de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken uitgebracht door de heer Steve D'Hulster (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1967/1).

men zelf controleert en het spoor houdt zich aan spoorgebonden modi voor alternatieven. In het kader van de geplande sneltramverbinding in Vlaams-Brabant opteren een aantal gemeenten liever voor wat extra treinen naar Brussel dan voor die verbinding naar Zaventem. De heer Martens ziet graag dat alle vervoersmodi mee in overweging worden genomen.

De MER-procedure is ook een vorm van ex-ante-beleidsevaluatie en kent een soort van kennisgevingsmoment. Publiek, lokale besturen en anderen krijgen dan inspraak en kunnen laten weten dat men bijvoorbeeld graag ook andere varianten meeneemt in het onderzoek of de uitvoerders opmerkzaam maken op mogelijke effecten. Het lijkt het lid raadzaam ook in het geval van de MKBA-procedure een dergelijk kennisgevingsmoment in te lassen. Dat vergroot ook het maatschappelijk draagvlak.

Het lijkt het lid ook perfect mogelijk in het ontwerp van decreet betreffende complexe projecten de verschillende effectenbeoordelingen geïntegreerd te laten plaatsvinden, in plaats van ze naast elkaar te laten bestaan, een integrale effectenrapportage dus. MER en MKBA kunnen van elkaar leren, stelt hij, en bieden samen een volledig beeld van alle effecten, ook gemonetariseerd. Op basis daarvan kan dan een kennisgevingsprocedure over het geheel van het effectenonderzoek worden opgestart. Daaruit kan vervolgens een bijgestuurde richtlijnnota opgemaakt worden die kan dienen om milieueffecten- en kosten-batenonderzoek te toetsen. Om de lijn door te trekken zou een onafhankelijke administratie dan het geleverde onderzoek conform kunnen verklaren met de standaardmethodiek. Dat levert volgens het lid extra kwaliteitsgaranties. Is de minister van plan in het vermelde decreet een integraalrapportage in te bouwen?

Mevrouw *Lies Jans* sluit zich aan bij de algemene tevredenheid over de ontwikkelde methodiek. Ook voor haar betekent het een meerwaarde bij grote projecten en investeringen. Bij het voorstel van de heer Martens maakt het lid de bedenking dat de procedure op die manier wel eens danig verzwaard kan worden. Het loont wel de moeite dat te onderzoeken, stelt ze.

Bij de MKBA die is opgemaakt voor het gehele Spartacusproject in Limburg herinnert mevrouw Jans zich dat volgens haar bepaalde effecten enigszins uit de losse pols zijn neergepend en berekend. Zo zouden bij realisatie van het tramproject de woningen die er vlakbij liggen, enorm stijgen in waarde. Dat lijkt haar overdreven, aangezien ze weet heeft van mensen die net het omgekeerde stellen. Op basis van welke elementen worden kosten en baten bepaald?

Per project zou naast het project zelf ook het nultarief berekend worden. Het lid dringt erop aan dat niet alleen het vooropgestelde tramproject wordt meegenomen, maar werkelijk alle alternatieven, dus ook ander vervoersmodi. Ze verwijst daarbij naar tram-treinprojecten in Frankrijk.

De directe effecten van wijzigingen in tarieven van vervoerbewijzen waren niet duidelijk voor mevrouw Jans. Ze heeft begrepen dat er van een nuleffect wordt uitgegaan en er verder dus geen rekening mee wordt gehouden in de kosten-batenafweging. Toch lijkt het haar belangrijk dat er verschillende scenario's worden meegenomen. Worden er verschillende mogelijkheden berekend of niet, wil ze weten.

De heer *Dirk de Kort* vindt dat vooral de vraag blijft wanneer de MKBA aan de orde is. Het moet een onderbouw bieden voor de overheid om uit te maken waar de investeringsmiddelen het best worden ingezet. Het lid heeft de indruk dat men de procedure eigenlijk wil aanwenden om andere zaken te onderzoeken die al via andere formules worden

nagegaan, zoals de MER. Met de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten is erop aangedrongen te streven naar een vereenvoudiging van de procedures, terwijl bepaalde leden blijkbaar de procedures nog complexer willen maken. Dat kan niet de bedoeling zijn, meent het lid. Wanneer zou een MKBA worden toegepast, wil hij dan ook weten.

Het lid sluit zich wel aan bij de opmerkingen over de methodologie en het aanwenden ervan om te bepalen wat de beste vervoersmodus is voor een bepaalde situatie en een bepaald aantal reizigers.

Mevrouw *Griet Smaers* sluit zich aan bij de vraag naar exact toepassingstijdstip van de bedoelde MKBA. Ook zij ziet liever de procedures niet nog verzwaaard met extra toetsingen. Ze ging ervan uit dat de MKBA voor de beslissing en de MER na de beslissing gebeurt. Is er ruimte om terug te grijpen naar de MKBA-procedure eenmaal er bijvoorbeeld na een MER sprake is van valabele alternatieven? Is dat überhaupt de bedoeling?

Ook mevrouw Smaers is het ermee eens dat er een toetsing gebeurt voor alle mogelijke vervoersmodi. De MKBA kwam tot stand binnen de Vlaamse overheid, met het Departement MOW. Hanteert de NMBS, als belangrijke infrastructuurinvesteerder, ook een dergelijke procedure? Was er al overleg om in die zin de zaken af te stemmen?

De heer *Roger Kesteloot* stelt ervan uit te gaan dat naast de MKBA een aantal andere elementen een rol spelen in de beslissing, zoals het maatschappelijk draagvlak. Dat hangt mede af van de uitgangspunten van de beslissende instantie: wat wil men in overweging nemen? Voorbeelden in binnen- en buitenland tonen aan dat ondanks prima MKBA-cijfers, bepaalde projecten geen maatschappelijk draagvlak genieten. De heer Kesteloot verwacht dat de beslissingnemers daarmee rekening houden.

De weging van diverse effecten blijkt uit de monetarisering van een effect zelf. Bijlage 5 bij de gemeenschappelijke methodiek omvat de omzetting van al de mogelijke effecten volgens de internationale literatuur, onder meer van de Europese Commissie en Rijkswaterstaat van Nederland. Daaruit worden voor de effecten de waarden in euro per eenheid gedistilleerd. Uitgangspunt van de gemeenschappelijke methodiek was ook juist voor hetzelfde effect ook dezelfde waarden te hanteren binnen MOW, om afweging van projecten tegen elkaar mogelijk te maken. Zowel aan kosten- als aan batenkant kan uit de berekening worden opgemaakt welke de doorslaggevende elementen zijn. Dat wordt doorgaans in staafdiagram uitgedrukt.

‘Draagvlak’ als dusdanig wordt in de gekwantificeerde berekening niet meegenomen. Dat is niet echt mogelijk.

Worden alle alternatieve vervoersmodi bekeken? Er wordt in eerste instantie al vervoer-technisch nagegaan wanneer het zin heeft om een tram in te leggen. Dat vergt met name grotere infrastructuurwerken dan voor vervoersmodi zoals een snelbus. De spreker stelt dat in omgekeerde richting kan geredeneerd worden: als uit de MKBA zou blijken dat een project, waarvoor in termen van nodige capaciteit en bestaande behoefte aan mobiliteit veel voor een tram te zeggen valt, de MKBA toch geen positief resultaat oplevert, men dan terug zou kunnen gaan naar andere vervoersmodi. De behoefte aan mobiliteit blijft bestaan.

Voor een aantal projecten wordt het treinalternatief meegenomen in de overweging, bijvoorbeeld voor de derde verbinding in het kader van de sneltram uit het Spartacusplan, tussen Hasselt-Neerpelt-Overpelt-Lommel. In samenwerking met de NMBS-Holding is

een MKBA uitgevoerd van de mogelijke alternatieven. Er zijn ook andere projecten waarbij het treinalternatief bestudeerd kan worden. Als er geen duidelijke interesse blijkt bij de NMBS om in die gevallen een project te realiseren op langere termijn, dan heeft het ook geen zin om dat alternatief mee te nemen in de overweging, stelt de heer Kesteloot.

Is er een externe toetsing? Binnen de raad van bestuur van De Lijn is men tot de vaststelling gekomen dat het zinvol is in een externe toetsing te voorzien, bijvoorbeeld inzake het gebruik van de resultaten van de verkeersmodellen. De cruciale gegevens zoals reizigerspotentieel en de daaraan gekoppelde mobiliteitsbaten haalt men uit het multimodaal verkeersmodel. Het gebruik daarvan wordt geattesteerd door het studiebureau dat het Vlaamse Gewest ook adviseert inzake het gebruik van het model van het studiebureau MINT⁶.

Voor de algemene methodiek staat Technum in voor de externe toets. Dat staat nog los van het inschakelen van de methodiek die De Lijn hanteerde en die door de Rebelgroep wordt bekeken.

Op de Mobiliteitsvisie 2020 is een globale ‘programma-MKBA’ toegepast. Zoals in het regeerakkoord vermeld staat, is het voor de grote investeringsprojecten wel degelijk de bedoeling om project per project, cluster per cluster of corridor per corridor een aantal zaken te berekenen. Corridors zijn zinvol omdat binnen een corridor met verschillende verbindingen rekening kan gehouden worden met effecten, bijvoorbeeld op het hele busnet.

Er kan wel degelijk in fasen gewerkt worden, waarbij diverse alternatieven onderzocht kunnen worden. Voor een tramlijn van A naar B over C en D kunnen alternatieven onderzocht worden bij alleen doortrekken tot B, C of D. Op basis daarvan kan men ook voorstellen van beslissing voorbereiden om het hele dan wel slechts een deel van het tracé te volgen of in fasen te werken, naargelang van prioriteiten voor anderen projecten die beter scoren dan dat onderdeel.

Hinder is bijzonder moeilijk te kwantificeren, maar de heer Kesteloot acht het toch essentieel om dergelijke factoren wel op kwalitatieve wijze mee te beschrijven in de resultaten van een MKBA.

De basismobiliteit blijft gelden. Het investeren in supplementaire projecten mag geen afbraak daarvan tot gevolg hebben.

De sensitiviteitsanalyses kunnen een belangrijk element zijn. Alles hangt af van hoever men wil gaan. De spreker meent dat een aantal omgevingsfactoren waarvan prognoses gemaakt kunnen worden, kunnen worden meegenomen, net als mogelijke beleidsbeslissingen die al in overweging zijn. Ook dat moet voor elk project afzonderlijk bekeken worden.

Het uitvoeren van een MKBA is een methodiek die vrij snel kan verlopen, maar die toch ook de nodige tijd, middelen en energie in beslag neemt. De Lijn gaat ervan uit dat een MKBA het best gebeurt na een eerste trechtering om geen alternatieven mee te nemen die de facto niet valabel zijn. De MKBA-methodiek wordt derhalve toegepast nadat er al een kennisgeving is geweest en delen van de plan-MER zijn doorlopen die de opties beperken. Op die manier gaat De Lijn ook te werk voor de piloottramprojecten in Vlaams-Brabant, waarvoor de plan-MER loopt. Voor een aantal alternatieven is al bekend dat ze niet te

⁶ www.mintnv.be.

weerhouden zijn om andere redenen dan die in de MKBA vervat zitten. Daarvoor wordt dan ook geen MKBA-oefening meer gedaan.

Waardestijgingen of -dalingen van grond worden vooralsnog niet meegenomen in de berekening. Internationale voorbeelden tonen evenwel volgens de spreker aan dat de aanleg van openbaarvervoerinfrastructuur doorgaans een positief effect genereren. Niet zelden wordt de gecreëerde meerwaarde ingezet om de investeringen te recupereren. Typevoorbeeld is Londen, waar het metronet wordt uitgebreid en waar men in Battersea, bij de elektriciteitscentrale, een heel nieuw stadsdeel uitbouwt. Er worden twee metrostations aangelegd op de Northern Line, die deels gefinancierd worden met de meerwaarde die van de projectontwikkeling wordt afgeroomd. Hetzelfde principe is gehanteerd in Malmö.

Het tarief zelf behoort in globo wel tot de kost van het project, onafhankelijk van wie het uiteindelijk betaalt. Het tarief dat aan de reizigers wordt aangerekend, kan wel een effect hebben op het aantal reizigers dat wordt aangetrokken. De heer Kesteloot noemt het een prijselasticiteitseffect. Dat wordt meegenomen. De totaliteit van de ontvangsten wordt door reiziger, derde betaler of overheid zelf bekostigd. Dat vlakt elkaar uit.

De MKBA-methodiek kan gehanteerd worden als middel om projectprioriteit te bepalen. De eerste doelstelling moet volgens de spreker echter zijn om prioriteiten zelf te beoordelen op maatschappelijk nut. Hij herhaalt dat de MKBA niet het enige instrument is om een project in te schatten.

De NMBS heeft zelf een MKBA-methodiek ontwikkeld, maar dan veel minder gedetailleerd dan de gemeenschappelijke methodiek van MOW. Dat is onder meer gebleken uit de gezamenlijke studies met betrekking tot sneltramlijn 3 voor het Spartacusplan.

Ook met de MIVB – en Brussel Mobiel – lopen gesprekken. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest beschikt nog niet over een gestandaardiseerde MKBA-methodiek voor infrastructuurprojecten. Er wordt bekeken in hoeverre de MOW-methodiek ook ter beschikking kan worden gesteld.

Voor minister *Hilde Crevits* is het bijzonder op zich dat binnen het beleidsdomein MOW een gemeenschappelijke MKBA-methodiek is ontwikkeld. Ze ziet nog andere beleidsdomeinen waar dat nuttig kan zijn. Haar directe doel was altijd vervoersalternatieven te kunnen afwegen op basis van een monetaire waarde en de afwegingsviolen binnen haar bevoegdheidsdomein op dat vlak gelijk te stemmen. De methodiek is vrij gedetailleerd, vindt de minister zelf, en wordt door alle partijen binnen het domein aanvaard: De Lijn, De Scheepvaart, W&Z, AWV en het beleidsdepartement. De trials lopen intussen, en zullen, volgens de minister, het nut aantonen.

Bij aanvang van de MKBA een project nog ter inzage vrijgeven voor opmerkingen, lijkt de minister niet nodig, maar ze stelt dat bij de bespreking van het ontwerp van decreet eenieder nog aanbevelingen of suggesties kan doen in die zin. Het gaat om een project in plan-MER-fase waarop mensen allerlei varianten of mogelijkheden kunnen aanbrengen. De MKBA komt pas daarna, als alle informatie over mee te nemen scenario's bekend is gemaakt door de MER-cel. Dat is de trechter die bepaalt op welke haalbare keuzes mobiliteitseffecten moeten worden berekend. Na vaak nog een mobiliteitsrapport wordt de plan-MER opgesteld met daarnaast een MKBA. Met het oog op efficiëntiewinsten inzake procedures lijken een aparte kennisgeving en goedkeuringsprocedure, verdere toetsingen of adviezen van de Raad van State en dies meer de minister vooral de procedure onnodig te verzwaren. Ze neemt de opmerkingen ter zake wel mee.

Op de Mobiliteitsvisie 2020 is geen globale MKBA uitgevoerd, omdat die niet als dusdanig is goedgekeurd. Op projecten die daaronder ressorteren, worden plan-MER's uitgevoerd en MKBA's opgemaakt om tot een trechtering en prioritisering te kunnen komen. Uiteindelijk zal de Vlaamse Regering beslissen over de projectprioriteiten. Plan-MER en MKBA zullen daarbij de leidraadinstrumenten zijn, maar dat impliceert niet dat de facto de projecten met de hoogste opbrengsten gekozen worden, verzekert de minister. Er zijn nog factoren in overweging te nemen, zo luidt het. De keuzes kunnen evenwel op transparante wijze tot stand komen.

Het ontwerp van decreet betreffende complexe projecten wordt een drietrapsraket, stelt minister Crevits. Onder meer minister Philippe Muyters werkt eraan samen met Integratie, Milieu en Stedenbouwkundige Vergunningen. De minister is het ermee eens dat de MKBA-methodiek daarin zeker een plaats heeft. Het is ook haar bedoeling om dat via omzendbrief verplicht te maken, maar eerst wil ze zekerheid over de functionaliteit. Vandaar de toetsingsfase.

Hinder, bezwaren en draagvlak mee in rekening brengen, blijft zeer moeilijk, erkent de minister. Het draagvlak zelf fluctueert en vraagt om begeleiding, heeft ze al ervaren. De MKBA is voor haar een instrument om keuzes te helpen objectiveren en zal nooit iedereen mee op hetzelfde spoor zetten.

Alternatieve scenario's in overweging nemen, blijft voor de minister iets dat thuishoort in de plan-MER-fase en niet bij de MKBA. Zodra een alternatief valabel lijkt, wordt het ook in de MKBA meegenomen. Er wordt dus op de informatie voortgebouwd. Minister Crevits is wel gevoelig voor de idee van een geïntegreerd openbaar vervoer en dan moeten trein-, bus- en andere vervoersalternatieven ingecalculeerd worden, stelt ze.

Tot slot herhaalt ze dat het theoretisch uitgewerkte MKBA-concept wordt getoetst en dat de resultaten daarvan op een termijn van ongeveer vier weken verwacht mogen worden. Rapportage volgt.

Mevrouw *Marleen Van den Eynde* wil nog weten of het studiebureau dat de MKBA-methodiek heeft opgesteld ook verder de MKBA-procedures zal voeren of dat dat bij De Lijn gebeurt. Ze heeft het er wat moeilijk mee dat De Lijn als betrokken uitvoerder ook de studie zou doen.

De heer *Roger Kesteloot* antwoordt dat De Lijn de berekeningen maakt, maar dat het studiebureau de berekeningen die stoelen op wat uit de verkeersmodellen komt, attesteert. Ze worden dus door een externe partij getoetst. De bestaande toetsingsinstrumenten en controle-instanties zijn er ook nog, stelt de spreker, waaronder het Rekenhof. Bovendien is het doel vooral de schaarse middelen ook optimaal in te zetten. De Lijn heeft er geen enkel belang bij onzorgvuldig met de MKBA om te springen. De gemeenschappelijke methodiek vereist een bijlage waarin de monetarisering van de diverse effecten is opgenomen. Dat is perfect toetsbaar.

De heer *Bart Martens* is bekommerd om de kwaliteitsbewaking, die voor de milieueffectenrapportage gedetailleerd is uitgewerkt, maar voor de MKBA-methodiek nog ontbreekt. Dat brengt het risico mee dat men schrijft wat de opdrachtgever vraagt, stelt het lid, al wil hij daarmee zeker geen verwijt aan het adres van betrokken partijen, zoals De Lijn, maken. Hij blijft voorstander van eventuele ex-postanalyses. Dat is tevens leerzaam voor wat aannames betreft, meent het lid. Als voorbeeld haalt hij de MKBA voor het Deurganckdok aan die er met factor 4 'naast' zat. Zo een analyse zou duidelijk kunnen

maken wat er fout ging. De heer Martens pleit voor een permanent systeem van evaluatie ter verbetering van de MKBA-methodiek.

De integratie van verscheidene effectenonderzoeken was al een aanbeveling in de resolutie van de commissie-Sauwens, merkt het lid nog op. De kennisgeving zou dan ook gezamenlijk gebeuren.

Minister *Hilde Crevits* kent de bewuste aanbeveling 8 van de resolutie Sneller door Beter en leest: “de ontwikkeling van een gestandaardiseerde ex ante-evaluatiemethode voor maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten, bijvoorbeeld grote wegenprojecten. De methode moet een integrale beoordeling van de verschillende effecten mogelijk maken. Daarbij kan bijvoorbeeld vertrokken worden van de MKBA-methode, die wordt toegepast bij grotere investeringsprojecten in het kader van havens en waterwegen. In een dergelijke MKBA moeten ook sectorale behoefteanalyses transparant opgenomen worden.”⁷. De minister stelt dat men ook aan de vooropgestelde doelen beantwoordt.

Aanbeveling 9 stipuleert dat bij de integrale beoordeling en prioriteitsbepaling van investeringsprojecten ook een grondige analyse van de visie van belanghebbenden aan bod moet komen, in aanvulling op objectieve maatschappelijke evaluaties zoals MKBA. Ook dat is belangrijk, oppert de minister. De bezwaren en het draagvlak zijn beschrijvend meegenomen, stelt ze. De commissie-Sauwens heeft voor de minister echter niet aanbevolen dat allemaal geïntegreerd te krijgen in de MKBA-procedure.

De heer *Bart Martens* verwijst naar het processchema op het einde van de resolutie. In de verkenningsfase wordt na de opmaak van een startnota met doelstellingen en scope voorzien in een integrale effectenrapportage met kennisgeving aan het brede publiek.

De *minister* hoopt dat de heer Martens ook nog projecten gerealiseerd wil krijgen. Ze is bereid de discussie elders nog te voeren. Wat al aan extra onderzoeken moet gebeuren en gebeurt, is ruim voldoende, meent de minister. Daarbij verwijst ze naar de 124 scenario's die moeten worden onderzocht in het kader van de MER-Oosterweel. De procedures onnodig verlengen, maakt het onmogelijk om nog tot uitvoering te komen. Ze belooft er zorgvuldig over te waken dat het ontwerp van decreet betreffende complexe projecten ook een versnelling inhoudt.

Jan PEUMANS,
voorzitter

Karin BROUWERS
Marleen VAN DEN EYNDE,
verslaggevers

⁷ Resolutie betreffende aanbevelingen aangaande de versnelling van maatschappelijk belangrijke investeringsprojecten: Sneller door Beter (*Parl.St.* VI.Parl. 2009-10, nr. 395/2).

Gebruikte afkortingen

AWV	Agentschap Wegen en Verkeer
CO ₂	koolstofdioxide
MER	milieueffectrapport
MIVB	Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel
MKBA	maatschappelijke kosten-batenanalyse
MOW	Mobiliteit en Openbare Werken
NMBS	Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen
NO _x	stikstofoxiden
pps	publiek-private samenwerking
VK	Verenigd Koninkrijk
W&Z	Waterwegen en Zeekanaal