

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1387
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 17 augustus 2018

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Premetrokoker Kerkstraat-Pothoekstraat Antwerpen - Haalbaarheidsstudie

In het regeerakkoord van deze Vlaamse Regering werd opgetekend het potentieel en de opportuniteiten van een verbinding van de ongebruikte premetrokoker onder de Kerkstraat en de Pothoekstraat in Antwerpen te onderzoeken, evenals het in gebruik nemen van de ongebruikte stations onder de Turnhoutsebaan. Hierover werden reeds verschillende parlementaire vragen gesteld (zoals mijn schriftelijke vraag nr. 1201) en ook de stad Antwerpen is vragende partij. Ook De Lijn zelf ziet genoeg mogelijkheden en voordelen in dit scenario. In februari 2018 werd een bedrag van 200.000€ ingeschreven voor de heropening van het onderzoek. Wat is de status van dit onderzoek in tussentijd?

1. Kan de minister een overzicht geven van welke elementen er zullen worden onderzocht in deze haalbaarheidsstudie? Zowel voor het onderzoek naar de ongebruikte premetrokoker onder de Kerkstraat-Pothoekstraat als het in gebruik nemen van de ongebruikte stations onder de Turnhoutsebaan.
2. Welke timing wordt er vooropgesteld voor deze haalbaarheidsstudie? Welke prioritering zal er gegeven worden aan dit dossier indien de haalbaarheidsstudie een gunstig resultaat oplevert? Binnen welke tijds marge kan er een beslissing van de raad van bestuur van De Lijn verwacht worden?

ANTWOORD

op vraag nr. 1387 van 17 augustus 2018

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. De MKBA is de laatste decennia uitgegroeid tot de belangrijkste methode voor ex-ante evaluatie van overheidsinvesteringsprojecten op het gebied van infrastructuur: een instrument voor een meer integrale afweging van de verschillende aspecten verbonden aan o.a. openbaar-vervoerprojecten en -plannen.

Om een maatschappelijke kosten-batenanalyse van de projecten en plannen van De Lijn te kunnen uitwerken, werd de standaardmethodiek voor MKBA van transportinfrastructuurprojecten gebruikt. Deze methodiek is uitgewerkt door Rebel/MINT in opdracht van het departement Mobiliteit & Openbare Werken.

De methodiek is uitgewerkt in overeenstemming met bestaande methodologische richtlijnen en gangbare wetenschappelijk economische inzichten.

In een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden alle huidige en toekomstige voor- en nadelen (baten en kosten) die leden van de gemeenschap van een project of plan ondervinden, tegen elkaar afgewogen door ze in monetaire eenheden uit te drukken.

De MKBA is een integraal afwegingsinstrument. Dit betekent dat in principe alle effecten van het project of de beleidsmaatregel die maatschappelijk van belang zijn, geëvalueerd worden, dus niet enkel de financiële effecten (geldelijke uitgaven en inkomsten), maar ook niet-financiële aspecten zoals tijdwinsten, milieu, veiligheid, werkgelegenheid, enz.

De MKBA is ook een economisch beoordelingsinstrument. Dit betekent dat alle effecten in uiteindelijke geldtermen uitgedrukt worden. Deze geldbedragen weerspiegelen de som van de waarden die alle door het project beïnvloede partijen aan het project of de beleidsmaatregel toekennen.

In een MKBA wordt een project vanuit het standpunt van de gehele gemeenschap beoordeeld op basis van een welvaarteconomische beoordeling. De resulterende monetaire waarden weerspiegelen de som van de waarde/het nut die alle door het project beïnvloede partijen aan het project toekennen.

Een project draagt volgens de MKBA-methodiek positief bij tot de maatschappelijke welvaart indien de totale som van alle positieve effecten alle negatieve effecten overtreffen, los van de verdeling van deze effecten over verschillende individuen of maatschappelijke groepen.

Bij een MKBA worden als algemene werkwijze het nulalternatief en het projectalternatief concreet gedefinieerd, alvorens tot de analyse over te gaan. De economische en ruimtelijke ontwikkelingen waarbinnen deze alternatieven vormgegeven worden en de beleidskeuzes gemaakt op andere beleidsdomeinen en niveaus wordt beschreven in omgevingsscenario's.

2. De opdracht tot het opmaken van een MKBA voor het in gebruik nemen van de ruwbouwttunnel en de stations werd zeer recent uitgegeven.
Het is de bedoeling met deze MKBA zo snel mogelijk te landen, waarna de nodige beslissingen ter budgettering en investeringsprogrammatie kunnen worden genomen.