

Bijlage 3 Begeleidend onderzoek

Inhoud

Bijlage 3 Begeleidend onderzoek.....	2
3.1 Ontwerpend onderzoek.....	3
3.1.1 Testen.....	3
3.1.2 Uitwisselen.....	3
3.1.3 Integreren	3
3.2 Onderzoek realisatie bos in kader van IHD-doelstellingen Expertennota bosuitbreiding.....	7
3.3 Onderzoek effecten op de landbouw: opstellen LER (Landbouw Effecten Rapport)	7
3.4 Passende beoordeling.....	8
3.5 Plan-MER.....	8
3.6 Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)	9

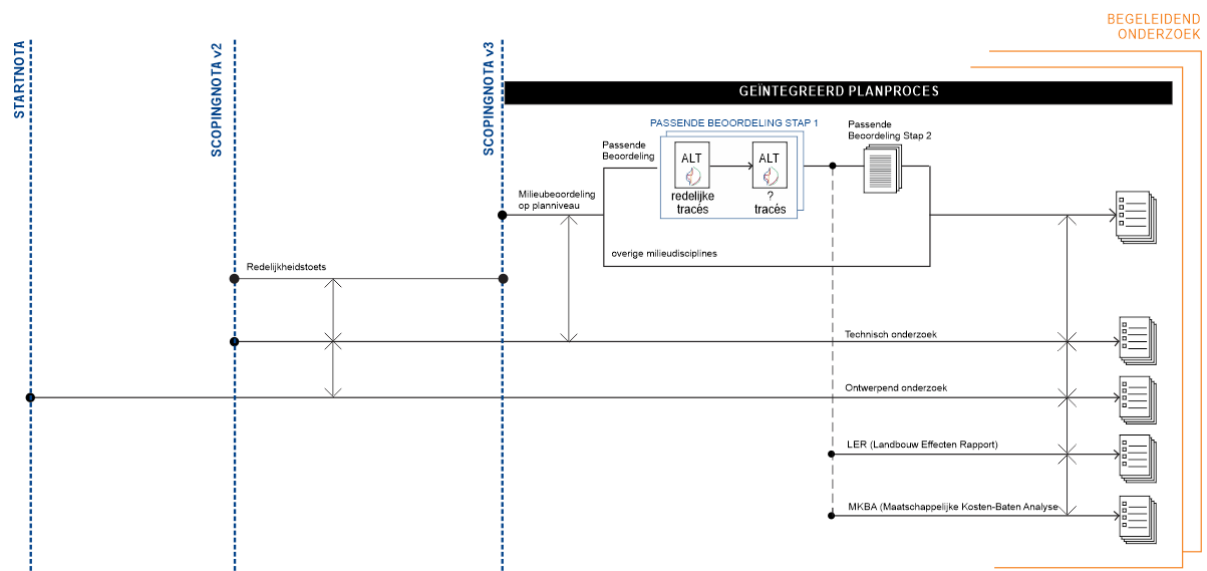
Bijlage 3 Begeleidend onderzoek

Het planvormingsproces om tot een deskundig en onderbouwd plan te komen wordt gevoed door begeleidend onderzoek wat heeft geleid tot de opmaak van de scopingnota 2 met daarop inspraak die verwerkt is in scopingnota 3, worden het plan-MER (met inbegrip van de passende beoordeling), de MKBA (maatschappelijke kosten- batenanalyse) en het LER (landbouw effectenrapport) uitgevoerd.

Hoewel de onderzoeken niet gelijktijdig opstarten spelen ze elk hun eigen rol in het geïntegreerd proces en bij de onderbouwing van het plan. Ze diepen diverse onderwerpen uit. Ieder onderzoek vertrekt vanuit een duidelijke insteek en samen vormen ze een complementair beeld.

Zoals het schema hieronder weergeeft, is ontwerpnd onderzoek een middel in het verwerven van kennis en het bespreken van mogelijkheden. Het team rond Ronse is vertrokken vanaf een wit blad, zonder voorafnames op de oplossing voor het plangebied. Ontwerpnd onderzoek is een belangrijke constante doorheen het proces om tot inzicht te komen, om keuzes te beargumenteren, om erover in dialoog te gaan. Bij de opstart van de onderzoeken zoals Passende Beoordeling, plan-MER en MKBA biedt het reeds gevoerde onderzoek input. Eens de overige onderzoeken (passende beoordeling, milieubeoordeling i.c. plan-MER, MKBA, bosuitbreidingsstudie en LER) aanvangen zoals onderstaand schema weergeeft, fungeert ontwerpnd onderzoek als een gemene deler. Het verzamelt de resultaten uit bevindingen, levert nieuwe input, lokt reacties uit etc. en kan aanleiding geven tot bijkomende verfijning van het plan.

Zoals onderstaand schema illustreert vangt de Passende Beoordeling vroeger aan zodat de eerste bevindingen van het onderzoek kunnen meegenomen worden in het plan. Het plan-MER en het MKBA worden opgemaakt na de eerste stap van de Passende Beoordeling, zodra er duidelijkheid is omtrent de alternatieven die de Passende Beoordeling niet zullen doorstaan. Het onderzoek rond de bosuitbreiding i.k.v. de IHD-doelstellingen is geïntegreerd in deze scopingnota.



Figuur 0-1 | verhouding en relatie van de onderzoeken als onderdeel van het begeleidend onderzoek

3.1 Ontwerpend onderzoek

3.1.1 Testen

Het doel van ontwerpend onderzoek is om mogelijkheden af te toetsen door middel van ontwerp. Om ontwerpmatig verschillende opties te testen en bespreekbaar te maken. Om aan te tonen wat de mogelijkheden zijn, zonder deze daarom letterlijk te moeten uitvoeren. Binnen dit proces zijn we vertrokken vanuit een breed blikveld en is het de bedoeling steeds concreter te worden.

Ontwerpend onderzoek is daarbij de constante. Van testen van ruimtelijke kansen tot alternatieve tracés, kruispuntconfiguraties of landschappelijke inrichting, ... Naarmate de studie vordert evolueert dit onderzoek van een algemeen beeld en diverse mogelijkheden naar een mogelijk wegontwerp naar een kwalitatieve beoordeling van de alternatieven en uiteindelijk concrete uitwerking van het project. Het ontwerpend onderzoek zet daarbij in op verschillende schaalniveaus en gesprekswijzen.

De ambitienota vertegenwoordigde een eerste stap waarin de ambities richting geven aan het ontwerpend onderzoek en een kader vormen (zie website Rond Ronse). De ambitienota heeft verder geleid tot het bundelen van mogelijke kansen en toekomstbeelden (in scopingnota 1 toegevoegd als bijlage 7). Hierop voortbouwend is vervolgens in de fase tussen scopingnota 1 en scopingnota 2 in functie van de redelijkheidstoets een ontwerpnota opgesteld. Deze ontwerpnota geeft het resultaat weer van de inzichten m.b.t. alle onderzochte alternatieven en is toegevoegd als bijlage 7 in deze scopingnota en vervangt de vroegere bijlage 7 uit scopingnota 1. In de fase van de scopingnota 2 was het noodzakelijk om alle alternatieven gelijkwaardig uit te werken en van een lijn te evolueren naar een mogelijk wegontwerp.

3.1.2 Uitwisselen

De relatie tussen ontwerpend onderzoek en het proces is heel sterk. Ontwerp wordt ingezet als een gemeenschappelijke taal. Een communicatiemiddel om van gedachten te wisselen. Plannen, maquettes, visualisaties, referentiebeelden, allerlei middelen worden ingezet om afhankelijk van de boodschap en het gesprek een gepast communicatiemiddel toe te passen. De bilaterale overlegmomenten, infomomenten met burgers, de voorbije werksessies en de ontvangen inspraakreacties hebben geleid tot inzichten die het ontwerpend onderzoek gevoed hebben.

* voor een uitgebreid overzicht van alle overlegmomenten verwijzen we naar de procesnota.

3.1.3 Integreren

Het resultaat van ontwerpend onderzoek ontstaat door drie onderzoeken te integreren tot één verhaal: verkeerskundig onderzoek, technisch onderzoek en ruimtelijk onderzoek. Met het proces Rond Ronse wordt namelijk gestreefd naar een gepaste oplossing op diverse vlakken. Deze dienen zowel vanuit verkeerskundig, technisch als ruimtelijk oogpunt afgestemd te worden. De wisselwerking tussen de drie onderzoeken weerspiegelt zich in de diverse teamsamenstelling, de diverse methodes en het divers onderzoeksmateriaal. Hoewel de drie onderzoeken elk een specifiek doel hebben, zoals hieronder beschreven, werden de verworven inzichten steeds teruggekoppeld, bijgestuurd en geïntegreerd. Deze interactie kenmerkt en onderbouwt het document dat nu reeds voorligt (zie bijlage 7 ontwerpnota) en dat verder doorheen de planningsfase doorloopt.

3.1.3.1 Verkeerskundig onderzoek

Het realiseren van een doorgaande verbinding met aandacht voor de lokale verkeerssituatie vormt één van de grote doelstellingen van dit project. Het is dus van belang steeds na te gaan of de voorgestelde oplossingen ook effectief een antwoord bieden op deze doelstellingen en zo ja, in welke mate. Ook is het belangrijk eventuele (onverwachte) negatieve effecten van de alternatieven te detecteren. Zo kan het ontwerp bijgestuurd worden om deze te voorkomen of beperken. Om onderbouwde uitspraken te kunnen doen, zijn verschillende stappen nodig.

1. Inventariseren In een eerste stap werd de bestaande verkeerssituatie gedetailleerd in kaart gebracht, zodat de verschillende problematieken geobjectiveerd konden worden. Hiervoor werden verschillende tellingen georganiseerd op de invalssassen en de belangrijkste kruispunten en werd een analyse gemaakt van het doorgaand verkeer. Een gedetailleerd verslag hiervan is opgenomen in Bijlage 8.

2. Testen Om de verschillende alternatieven en varianten te kunnen testen wordt gewerkt met een macromodel op schaal van Ronse. Hiervoor werd vertrokken van het regionaal verkeersmodel Vlaamse Ardennen (Team verkeersmodellen MOW). Dit verkeersmodel berekent op basis van de socio-demografische data op niveau van de statistische sectoren en een groot aantal telgegevens de verkeersstromen op het wegennet binnen de vervoerregio. Specifiek voor het project project Rond Ronse werd hieruit een uitsnede gemaakt voor het plangebied, waarbinnen de wegenis verder verfijnd werd. Dit model laat toe om, gegeven de karakteristieken van wegen en verknopingen, een inschatting te geven van de uurintensiteiten van het (vracht)verkeer op elk wegsegment in het plangebied. Daarnaast kunnen ook een aantal andere gegevens (reistijd, verliestijd, aandeel doorgaand verkeer, ...) bepaald worden.

Voor alle alternatieven en varianten die ontwikkeld werden in het ontwerpend onderzoek wordt de voorgestelde wegenis opgenomen in het verkeersmodel. Aan de hand hiervan kunnen we dan inschatten hoeveel verkeer van de nieuwe wegenis gebruik zal maken, hoeveel verkeer er door het centrum blijft rijden, welke routes het doorgaand verkeer volgt enzovoort. We schatten dus het oplossend vermogen van elk alternatief in.

Deze analyse biedt omgekeerd opnieuw input naar de verdere detaillering van het ontwerpend en technisch onderzoek. We kunnen immers meer gedetailleerde inschattingen geven van het nodige wegprofiel en het kruispuntontwerp voor zowel de nieuwe infrastructuur als voor de bestaande wegenis in het centrum. Hieraan gekoppeld kunnen ook bijkomende maatregelen (vrachtverbod, circulatiemaatregelen,...) getest worden in relatie tot de verschillende alternatieven.

De analyses met het verkeersmodel laten dus toe een beeld te geven van de verkeerssituatie voor verschillende mogelijke toekomstsituaties en leveren aldus input naar de besluitvorming met betrekking tot de meest wenselijke alternatieven.

3. Beoordelen De analyses met het verkeersmodel geven gedetailleerde input naar verkeersintensiteiten op de wegenis in Ronse. Deze analyse geeft input naar de latere evaluatie in het MER en het MKBA, niet alleen naar zuivere mobiliteitsaspecten, maar ook naar afgeleide disciplines zoals lucht, geluid en mens-gezondheid.

3.1.3.2 (wegenbouw-)Technisch onderzoek van de alternatieven

Het technisch ontwerp heeft een sterke wisselwerking met de andere disciplines zoals ruimte, verkeer, landschap en ecologie. De heuvelzone van de Vlaamse Ardennen vormt hierbij een bijzondere uitdaging. Op de eerste plaats omwille van de glooiende topografie die speciale eisen stelt naar het lengteprofiel van de nieuwe weg. Maar ook omwille de complexe ondergrond, die

opgebouwd is uit een opeenvolging van waterdoorlatende en ondoorlatende lagen. Die “*mille feuilles*” zorgt voor een fragiel ecosysteem en onstabiele grondlagen, die aangepaste oplossingen vereisen. Omdat de Vlaamse Ardennen waardevol zijn, zijn er naast die harde randvoorwaarden ook heel wat juridische en statutaire afbakeningen die een labyrint vormen waarbinnen het project zich een nieuwe weg moet banen. Het technisch ontwerp probeert deze randvoorwaarden te vertalen naar een haalbaar en veilig wegontwerp, met de gepaste capaciteit.

De complexe topografie, in combinatie met de schaalgrootte van dit project, vraagt aangepaste ontwerpmiddelen. Daarom worden de verschillende alternatieven die uit het ruimtelijk onderzoek voortvloeien gemodelleerd met een 3D software die gebruik maakt van digitale terreinmodellen. Op deze manier kan er op een snelle en realistische manier een lengteprofiel gegenereerd worden dat voldoet aan de normen van de wegbeheerders.

Tegelijk wordt, vertrekkend vanuit de ruimtelijke visie, de beoogde functie en het toekomstig gebruik van de N60, een typedwarsprofiel ontworpen. Dit typedwarsprofiel wordt daarna over het ontworpen lengteprofiel uitgezet, om te komen tot een eerste schetsontwerp. Dit schetsontwerp wordt dan met de input van de andere disciplines verder geoptimaliseerd, tot een veilig wegontwerp met de gepaste capaciteit. Daar waar de hellingen te steil worden om er nog op een vlotte manier over te geraken worden er kunstwerken voorzien. Dit zijn bruggen of tunnels, al naargelang de lokale situatie.

Om de impact op het watersysteem te kunnen inschatten wordt over de volledige heuvelzone een grondwatermodel opgebouwd, met de parameters van de opéénvolgende grondlagen. Alle kunstwerken die impact kunnen hebben op het grondwater zullen in het grondwatermodel ingebracht worden om hun impact te kunnen evalueren en om te kunnen bijsturen indien nodig. Dit grondwatermodel zal later ook gebruikt worden in het MER.

Alle gekarteerde grondverschuivingen worden in beeld gebracht, zodat ook de stabiliteit van de constructies uit de verschillende alternatieven kan geëvalueerd worden. In deze fase wordt daarom ook al nagedacht over uitvoeringstechnieken

Het technisch onderzoek is een radar in het ontwerpend onderzoek, die de ideeën en randvoorwaarden omzet in haalbare oplossingen.

3.1.3.3 Ruimtelijk onderzoek

Als tussentijds resultaat van het ontwerpend onderzoek zijn de toekomstbeelden en het ruimtelijk kader opgemaakt en toegevoegd als bijlage 7 bij scopingnota 1. De toekomstbeelden en het ruimtelijk kader hebben geleid tot de ontwerpalternatieven en hebben de motivatie gevormd bij de voorstellen van O1, O2, O3, O4 en O5 zoals opgenomen in scopingnota 1. De toekomstbeelden ontstaan door de kansen te koppelen aan de ontwerpalternatieven. Het laat iedereen toe inzicht te krijgen in de complexiteit en de verschillende ruimtelijke consequenties die oplossingen tot gevolg hebben. Ontwerp dient daarbij als middel om ideeën te testen en bespreekbaar te maken. Het laat ons bovendien toe om over de lange termijn na te denken en wat daarbij het meest wenselijk is vanuit verschillende invalshoeken. De toekomstbeelden geven een eerste inzicht op wat het ontwerpalternatief kan betekenen voor de ontwikkeling van de open ruimte, de stedelijke structuur, de productieve ruimte en de bewegingen binnen het gebied.

Om alle alternatieven daarop eenduidig met elkaar te kunnen vergelijken, in deze tweede scopingnota, was het noodzakelijk om ze allen gelijkwaardig uit te werken en verder geen

onderscheid te maken tussen alternatieven ontvangen uit de inspraak, het vorige GRUP proces of de ontwerpalternatieven. Ter referentie verwijst de naamcodering naar de intentie maar verder zijn alle bestudeerde alternatieven volgens eenzelfde detailgraad verfijnd. De neerslag hiervan is opgenomen in *bijlage 7 Ontwerpnota*. Ontwerpend onderzoek heeft tijdens deze stap gefungeerd om ontwerpopties af te wegen bij het verfijnen van de alternatieven van een lijn naar een mogelijk wegontwerp. De generieke elementen die typerend zijn voor een gebied worden zo telkens beschreven in het hoofdstuk “deelgebieden” in de ontwerpnota (bijlage 7 scopingnota 2). Het resultaat van de verfijning is opgenomen in hoofdstuk 3 “alternatieven” in hetzelfde document.

De toekomstbeelden (zie bijlage 7 in scopingnota 1) hebben de mogelijke kansen een eerste keer verbeeld. Het is de bedoeling om hierop verder door te denken per deelgebied (zie hoofdstuk 2 bijlage 7 bij scopingnota 2) bij het integraal onderzoek van de alternatieven dat volgt tijdens de planningsfase. Een ruimtelijk kwalitatieve oplossing kan pas ontstaan als het een antwoord biedt aan de reeds aanwezige sleutelkwesties van een deelgebied. Er wordt ingegaan op een aantal thema's en specifieke situaties om kwesties te bespreken, maar vooral om een nieuwe samenhang te zoeken tussen de mobiliteitsalternatieven en hun context.

3.2 Onderzoek realisatie bos in kader van IHD-doelstellingen Expertennota bosuitbreiding

Het plangebied omvat een aantal onderdelen van het Habitatrichtlijngebied BE23000007 “Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse Bossen”. De Vlaamse Regering keurde op 23 april 2014 instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten voor dit habitatrichtlijngebied goed. Volgens de startnota (pag. 23) is er - naast doelstellingen die te maken hebben met een kwaliteitsverbetering van de bestaande bossen op vlak van structuur (te bereiken via een natuurgericht bosbeheer) - de ruimtelijke doelstelling om één groot aanéengesloten boscomplex te realiseren (met een richtwaarde van 717 ha) van Kluisberg tot Koppenberg bestaande uit de deelgebieden Kalkoven, Feelbos, Beiaardbos, Heynsdaele, Bossengordel Hotond-Koppenberg en Kluisbos. De bestaande oppervlakte aan boshabitats binnen deze bosgordel bedraagt ongeveer 455 ha. Om tot een kern van 717 ha te komen, is binnen dit deelgebied ca. 250 ha bijkomende bosuitbreiding nodig. Voor het Muziekbos is er boskern van 266ha bos voorzien, met een resterende taakstelling van ongeveer 100ha. Met het oog op het verfijnen van de plandoelstellingen met betrekking tot deze 350ha bosuitbreiding, werd een expertenopdracht uitgeschreven voor het concretiseren van deze doelstelling. Op basis van overleg met Dept. Omgeving, Dept. Landbouw en Visserij en Dept. Onroerend Erfgoed is gekozen om een specifiek expertenonderzoek op te starten naar mogelijke alternatieven voor bosuitbreiding.

Doel van deze opdracht is om te komen tot concrete locaties en gebieden voor de bosuitbreiding aan te duiden. De output hiervan is opgenomen onder paragraaf 4.3 en de zoekzonekaart bosuitbreiding (Bijlage 6) van deze scopingnota.

3.3 Onderzoek effecten op de landbouw: opstellen LER (Landbouw Effecten Rapport)

Om tot evenwichtige planologische bestemmingen en beslissingen te komen is opmaak van een landbouweffectenrapport (LER) aangewezen. Een LER is van belang wanneer een (gedeeltelijke) functiewijziging van het agrarisch gebied in het verschiet ligt. Een LER zorgt ervoor dat de effecten van een functiewijziging of activiteit op het functioneren van de (overblijvende) landbouw in het betreffende gebied op een goede en effectieve wijze in beeld wordt gebracht. Zo krijgen overheid en agrarische sector inzicht in de gevolgen van mogelijke functieveranderingen en kan van tevoren nagedacht worden om mogelijke negatieve gevolgen te minimaliseren. Om de impact van het plan voor de landbouw in kaart te brengen wordt aan de Vlaamse Landmaatschappij (VLM) de opdracht gegeven om reeds in deze onderzoeksfase een LER op te starten. Het LER wordt opgesteld voor zowel het alternatievenonderzoek i.k.v. de wegverbinding als voor het scenario onderzoek voor de realisatie van bos in verband met de instandhoudingsdoelstellingen (IHD) voor de speciale beschermingszone (SBZ).

In deze fase van het proces zal het de VLM in functie van het LER:

- Een algemene beschrijving geven op beleidsmatig, fysisch en landbouwkundig vlak van het kader waarbinnen landbouwers werken.
- Gegevens verzamelen van de landbouwers binnen het studiegebied die een actief landbouwbedrijf runnen (gegevens over het bedrijf, de toekomstplannen, ...). Dit gebeurt op basis van een enquête van de landbouwers.

- Op basis van een selectie van de landbouwers wordt een persoonlijk interview georganiseerd en worden de landbouwers bevraagd naar hun specifieke toekomstplannen om zo een goed beeld te krijgen van de landbouw in de streek rond Ronse.

Het landbouw effectenrapport (LER) zal opgevolgd in de werkgroep open ruimte én in het planteam Rond Ronse. De resultaten van deze studie zullen via de lokale afdelingen van de landbouwfederaties teruggekoppeld worden naar de geïnteresseerde landbouwers.

3.4 Passende beoordeling

Grote delen van de Vlaamse Ardennen zijn aangeduid als Speciale Beschermingszone (SBZ) of Natura2000 gebied in het kader van de Europese Habitatrichtlijn. Een aantal van de voorliggende alternatieven voor de nieuwe weginfrastructuur dwarsst deze gebieden of komt er dichtbij in de buurt. Van zodra er een kans bestaat dat een van de mobiliteitsalternatieven leidt tot een mogelijk betekenisvolle aantasting van deze SBZ gebieden (meer bepaald de hiervoor opgestelde instandhoudingsdoelstellingen) dient op grond van de Habitatrichtlijn (omgezet in het natuurdecreet) een Passende Beoordeling te worden opgemaakt. In een Passende Beoordeling wordt dieper ingegaan op de gevolgen voor de SBZ-gebieden. In de Passende Beoordeling zal niet enkel de impact van de mobiliteitsalternatieven onderzocht worden. Ook de impact voortvloeiend uit de overige planonderdelen uit plandoelstelling 2 zal aan bod komen in de Passende Beoordeling.

Het detailniveau van de Passende Beoordeling moet passen bij het detailniveau van het voorgenomen plan of project. De Passende Beoordeling dient wel alle nodige gegevens te bevatten om de overheden die over het plan (of project) moeten adviseren en beslissen, toe te laten dit met volle kennis van zaken te doen. Dit wil zeggen dat de Passende Beoordeling moet kunnen leiden tot volledige en definitieve constatering en conclusies die elke redelijke wetenschappelijke twijfel over de gevolgen van het voorgenomen plan of de geplande werkzaamheden voor de betrokken speciale beschermingszone kan wegnemen.

De Passende Beoordeling wordt in de milieubeoordeling geïntegreerd.

Als uit de Passende beoordeling blijkt dat aantasting van natuurlijke kenmerken niet is uit te sluiten, dan volgt de ADC-toets:

- Zijn er Alternatieve oplossingen met minder gevolgen voor het gebied?
- Indien neen, zijn er Dwingende redenen van groot openbaar belang waarom het moet doorgaan?
- Als er geen alternatieven zijn, maar wel dwingende redenen van groot openbaar belang, dan moet er Compensatie plaatsvinden.

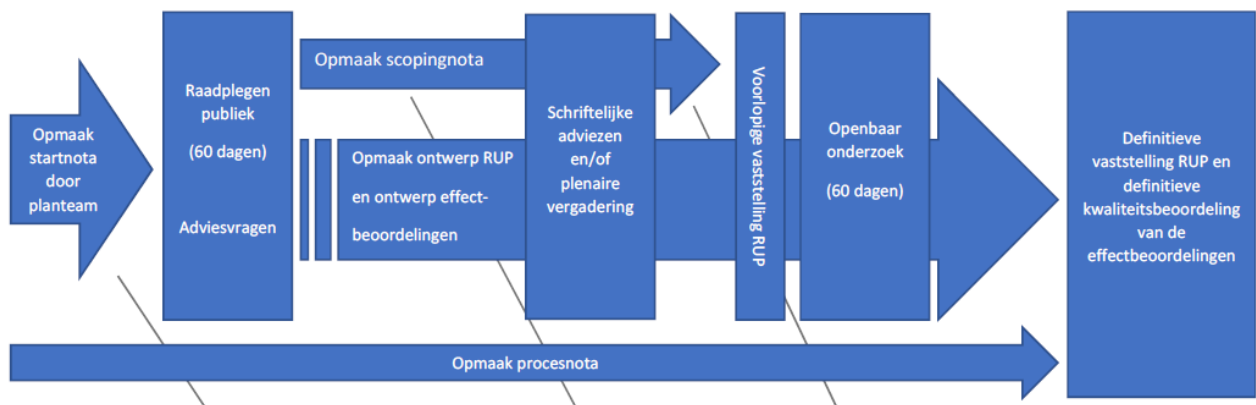
Enkel indien er geen alternatieve oplossing zijn, er dwingende redenen van groot openbaar belang zijn en er voorafgaandelijk gecompenseerd wordt, kan het plan in dat geval worden goedgekeurd.

3.5 Plan-MER

In een milieueffectenrapport (kortweg MER) wordt gerapporteerd over wat de mogelijke milieueffecten kunnen zijn van de verschillende planalternatieven en worden deze t.o.v. elkaar vergeleken. Dit MER wordt opgemaakt vooraleer een (overheids-)besluit wordt genomen. Belangrijk om hierbij aan te stippen is dat het MER een beslissingsondersteunend document is.

Het onderzoek naar de mogelijke milieueffecten van de verschillende redelijke alternatieven wordt uitgevoerd in de fase van opmaak ontwerp GRUP. Na goedkeuring van de scopingnota v3 wordt het

(ontwerp) plan-MER opgemaakt. Parallel aan dit proces krijgt ook het ontwerp GRUP verder vorm. Nadat de MER-deskundigen hun beoordeling op de verschillende planalternatieven hebben uitgevoerd wordt, kan dit teruggekoppeld worden met relevante adviesinstanties. Na een verwerking van eventuele opmerkingen/bijsturingen, kan het (ontwerp) plan-MER gevoegd worden bij het (ontwerp) GRUP. Vervolgens zal er een plenaire vergadering of een schriftelijke adviesronde plaatsvinden en daarna kan het (ontwerp) GRUP én het (ontwerp) plan-MER in openbaar onderzoek gaan.



Figuur 0-2 | Voorstelling van de integratie van het plan-MER in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen (sinds 1 mei 2017).

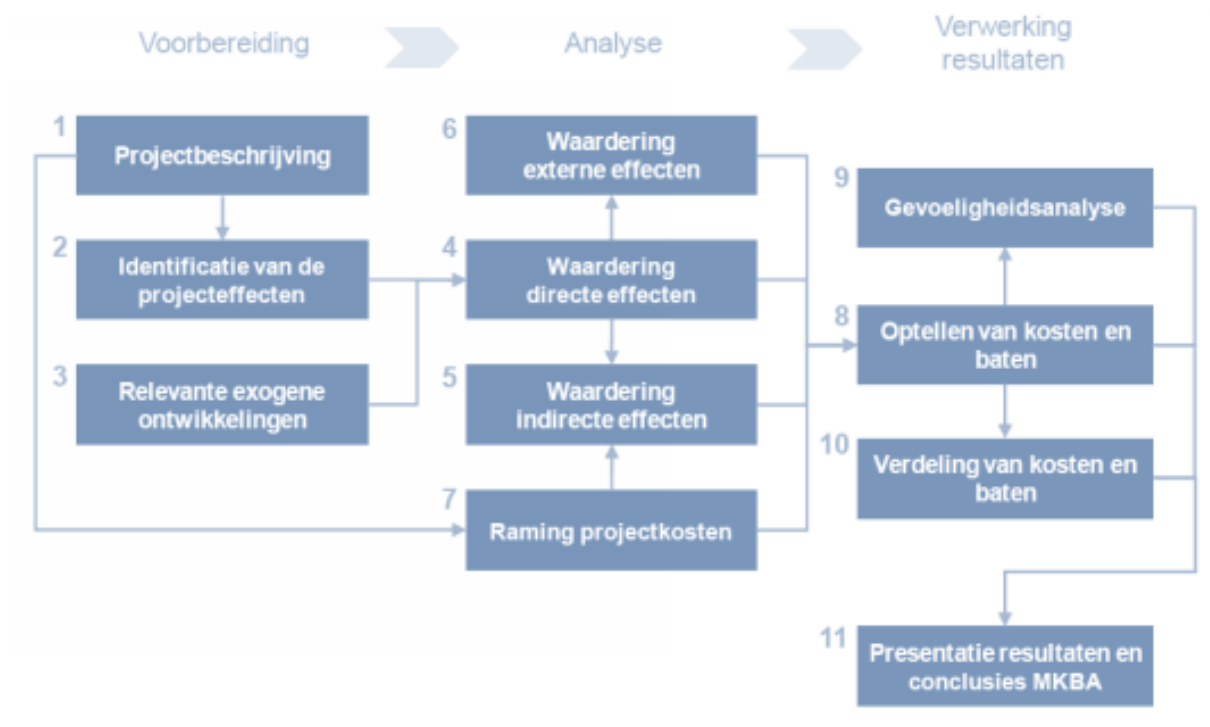
3.6 Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Parallel aan het milieueffectenonderzoek en het technisch onderzoek wordt ook een MKBA opgestart. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse is samen met het plan-MER een ondersteunend afwegingsinstrument en wordt net zoals het MER opgesteld vooraleer een (overheids-)besluit wordt genomen. Bij een MKBA worden zowel de kosten als de baten van de verschillende alternatieven berekend vanuit het standpunt van de maatschappij en worden de alternatieven tegenover elkaar afgewogen. Hiertoe worden de kosten en de baten zo volledig mogelijk beschreven, gekwantificeerd en vervolgens gemonetariseerd. Doel is om het meest optimale alternatief te kennen. Een MKBA is geen nieuw effectenonderzoek. In een MKBA worden de effecten van een plan- of projectalternatief op systematische wijze conform voorgeschreven richtlijnen geordend en vervolgens in monetaire termen gewaardeerd. In de MKBA komen de effecten van een infrastructuurproject i.c. de realisatie van een nieuwe weg op onder meer bereikbaarheid, leefomgeving en economie samen. In een MKBA zijn de effecten van de ingreep of maatregel (plan- of projectvariant of -alternatief) het verschil tussen de situatie zonder ingreep (referentie- of nulalternatief) en de situatie met de ingreep. De verschillen tussen beide situaties zijn de projecteffecten die in een MKBA worden opgenomen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse berekent het sociaal-economisch rendement van investeringen op een vergelijkbare manier zoals dat in een financiële analyse gebeurt. In een MKBA worden echter niet alleen de financiële kosten en baten voor de direct betrokkenen meegenomen, maar ook alle mogelijke effecten van een maatregel voor alle partijen. Hierbij wordt over het algemeen een onderscheid gemaakt naar directe, indirecte en externe effecten van de ingreep.

Bij de opmaak van een MKBA is het belangrijk de relatie te bewaken met de milieueffectenrapportage en het technisch ontwerp/ontwerpend onderzoek, zowel naar procedure als naar inhoud

Methodiek

De te hanteren methodiek voor een MKBA is vastgelegd in de leidraad MKBA¹. De gehanteerde methodiek is veel uitvoeriger en gedetailleerder dan de MKBA-richtlijnen die de Europese Commissie geeft. De verschillende stappen in het MKBA zijn weergegeven in onderstaande figuur. Vooraleer de MKBA analyse wordt uitgevoerd wordt een maatschappelijk kosten-batenmodel opgesteld.



Bron: Standaardmethodiek voor Vlaamse MKBA's van transportinfrastructuurprojecten.

Figuur 0-3 | Voorstelling methodiek MKBA

¹ Rebel en Mint (2013), standaardmethodiek voor MKBA van transportinfrastructuurprojecten. Algemene leidraad, i.o.v. de Vlaamse Overheid.