

Werkwijzer OEI bij MIT-planstudies

Hulpmiddel bij het invullen van de formats

Eindrapport

Opdrachtgever:

RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer en Dienst Weg- en Waterbouw

ECORYS Nederland BV

DHV BV

Rotterdam, september 2007

Uitgevoerd door:

ECORYS Nederland BV
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
T 010 453 88 00
E netherlands@ecorys.com
W www.ecorys.nl
K.v.K. nr. 24316726

Contactpersoon:

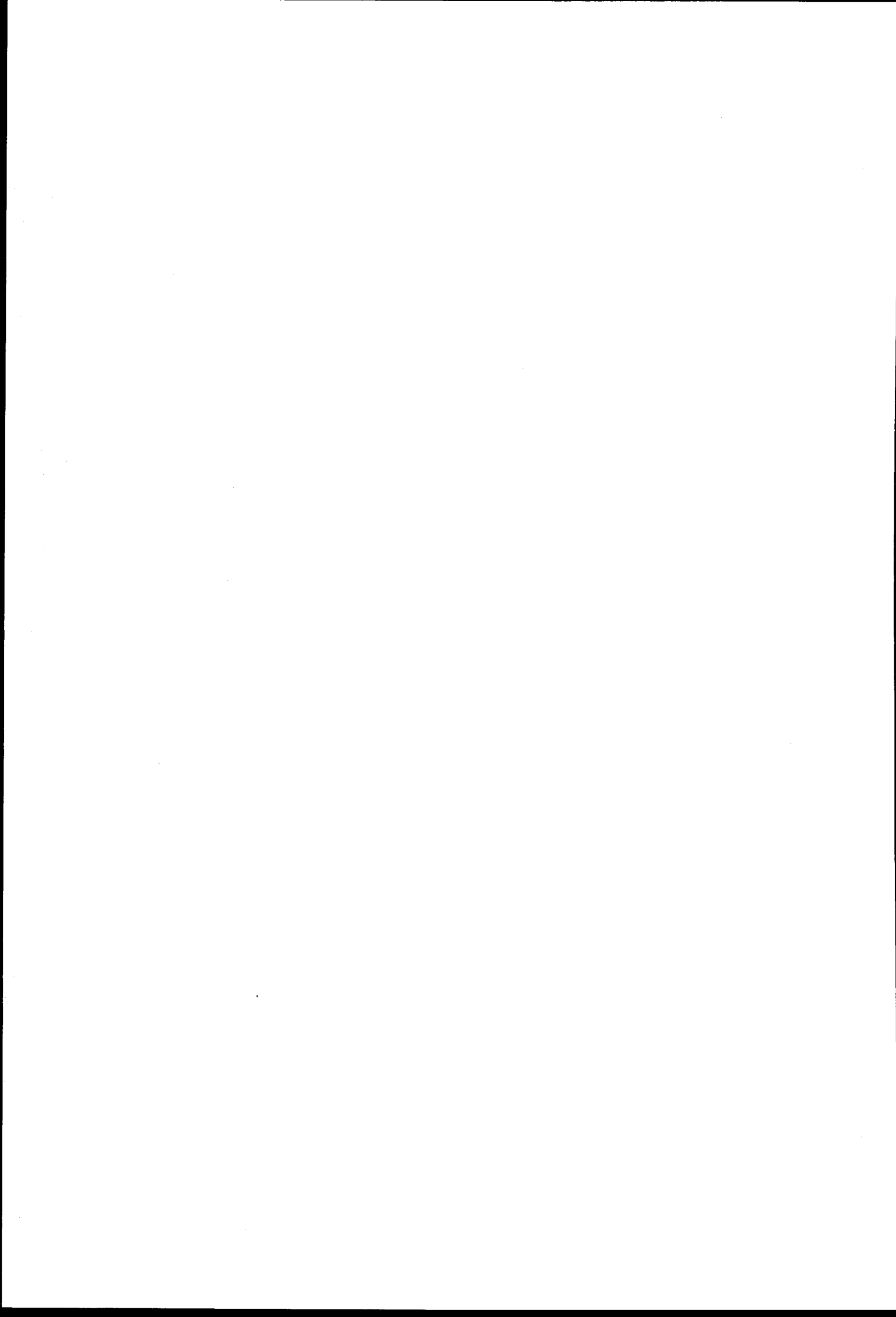
- Wim Spit
- Eline Devillers
- Koen Vervoort

In samenwerking met:

DHV BV
Postbus 1132
3800 BC Amersfoort
T 033 468 2713
W www.dhv.nl

Contactpersoon:

- Jan Nuesink



Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1 Inleiding	3
1.1 Waarom deze werkwijzer?	3
1.2 Historie van deze werkwijzer	4
1.3 Opzet van deze werkwijzer	5
2 Stappen OEI bij MIT-planstudie	9
2.1 Stap 1: Opstellen gezamenlijke uitgangspuntennotitie	11
2.2 Stap 2: Vaststellen scope OEI bij MIT-analyse	13
2.3 Stap 3: Uitvoeren OEI bij MIT-analyse	13
2.4 Stap 4: De rapportage	14
3 Formats OEI bij MIT-Planstudies	17
3.1 Opzet formats	17
3.2 Typologie van projecten	19
3.3 Algemene uitgangspunten OEI bij MIT-analyse	20
4 Toelichting format wegenprojecten	23
4.1 Specifieke uitgangspunten wegenprojecten	23
4.2 Basisformat wegenprojecten	24
4.3 Uitwerking format wegenprojecten	26
4.4 Beslisboom wegenprojecten	29
4.5 Aanvullende modules wegenprojecten	31
5 Toelichting format vaarwegen	35
5.1 Uitgangspunten bij een OEI analyse	35
5.2 Basisformat vaarwegprojecten	36
5.3 Uitwerking format vaarwegprojecten	39
5.4 Beslisboom vaarwegprojecten	42
5.5 Aanvullende modules vaarwegprojecten	43
Literatuurlijst	47
Bijlage A: Achtergrond MIT, OEI en Tracé/m.e.r.-procedure.	49
Bijlage B: Uniforme bijsluiter	57
Bijlage C: Voorbeeld ingevuld basisformat OEI bij MIT-planstudies	59

Samenvatting

Waarom een werkwijzer

Deze *Werkwijzer OEI bij MIT-planstudies* is een vervolg op de *Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen* uit 2004, die verplicht is voor reguliere MIT-projecten en zijdelingse instroom. Voorliggende werkwijzer is bedoeld voor projectleiders van MIT-projecten in de planstudiefase bij Rijkswaterstaat, de bestuurskern en voor de advies- en ingenieursbureaus die voor hen werken.

In de planstudiefase staan de planvoorbereiding en onderbouwing van het te nemen tracé- of projectbesluit centraal. Belangrijk onderdeel van deze fase is een onderlinge vergelijking van alternatieven. De OEI bij MIT-analyse in deze werkwijzer geeft een gestructureerd en objectief overzicht van alle positieve en negatieve effecten van de verschillende projectalternatieven. Dit overzicht ondersteunt de keuze voor een voorkeursalternatief en kan de discussies met alle betrokken partijen objectiveren.

Passend binnen de GESP-gedachte

In de werkwijzer is aangesloten bij de GESP-gedachte van Verkeer en Waterstaat; GESP staat voor goedkopere en snellere planstudies. Vandaar dat in de werkwijzer gekozen is voor een **basisformat**, dat kan worden ingevuld op basis van de voor de planstudie op te stellen verkeersgegevens en kostenramingen, en twee **aanvullende modules**. De onderzoekslast om het basisformat in te vullen is beperkt en past qua doorlooptijd in de reguliere stappen van de Tracé/m.e.r.-procedure.

Voor complexere MIT-projecten kan er voor worden gekozen om één of beide aanvullende modules (leefomgeving; indirecte effecten) te gebruiken. In dat geval kan de onderzoekslast en doorlooptijd flink toenemen; deze keuze dient dus zorgvuldig te worden genomen.

Eén basisformat.....

Voor ieder project moet tenminste het OEI bij MIT-planstudie **basisformat** worden ingevuld. Dit basisformat bevat een aantal effecten, die gerubriceerd zijn in vijf aspecten:

- *Bereikbaarheid*: Dit blok geeft de directe effecten van het projectalternatief in de vorm van veranderingen in de totale transportkosten (inclusief reistijd) van alle verkeersdeelnemers.
- *Veiligheid*: Dit blok geeft de effecten van het projectalternatief op de verkeersveiligheid en de externe veiligheid.
- *Leefomgeving*: Dit blok geeft de milieueffecten van het projectalternatief.
- *Kosten*: Dit blok geeft aan welke maatschappelijke kosten gemaakt moeten worden om het projectalternatief te realiseren (investering) en te beheren en in stand te houden (beheer en onderhoud).

- *Uitkomst KBA*: Dit blok geeft het saldo van de in geld uitgedrukte baten en kosten in termen van de netto contante waarde; tevens geeft het de baten-kostenverhouding en interne rentevoet van het projectalternatief.

Het invullen van het basisformat staat gelijk aan het uitvoeren van een partiële kosten-batenanalyse conform de Leidraad OEI. De fysieke effecten (zoals uren, kilo's, etc) worden ontleend aan de uitkomsten van de verkeer- en vervoeranalyse en de kostenraming. Voor het bepalen van de tegenwaarde in geld van deze fysieke effecten wordt gebruik gemaakt van kengetallen.

.... en twee aanvullende modules

Voor de meer complexe projecten zijn twee aanvullende modules opgesteld, die naar gelang het type project kunnen worden gebruikt. Indien beide aanvullende modules ingevuld worden, is er sprake van een integrale kosten-batenanalyse conform de Leidraad OEI.

- De *aanvullende module leefomgeving* beoogt een monetaarisering van alle effecten op de leefomgeving op basis van de resultaten uit de MER. Deze module vervangt het blok leefomgeving in het basisformat, dat is gebaseerd op de uitkomsten van het verkeersmodel. Het gebruik van de MER-uitkomsten maakt het enerzijds mogelijk om de effecten van aanleg van infrastructuur op natuur en milieu ook mee te nemen in het overzicht, anderzijds kan de MER een betere raming geven van de fysieke effecten, zoals veranderingen in emissies en geluidsoverlast.
- De *aanvullende module indirecte effecten* beoogt inzicht te geven in de indirecte (welvaarts)effecten van het project. Het betreft hier bijvoorbeeld de effecten van het project op de arbeidsmarkt en werkgelegenheid, de woningmarkt of de grondmarkt. Het bepalen van deze 'tweede orde effecten' is niet eenvoudig en vergt de nodige onderzoekstijd. Bovendien gaat het in veel gevallen om doorgifte van directe effecten, zoals reistijdwinst. In dat geval zijn dergelijke effecten niet additioneel en tellen ze niet mee in de uitkomst van de KBA. Wel hebben ze effect op de verdeling van de welvaart. Zeker in geval van regionaal georiënteerde projecten kan het wenselijk en nuttig zijn dergelijke *verdelingseffecten* in kaart te brengen.

Het invullen van de aanvullende modules brengt een extra onderzoekslast met zich mee. Bovendien is de berekeningswijze van de betreffende effecten minder gestandaardiseerd dan die van de effecten die in het basisformat zijn opgenomen. Dit kan daarom voor extra discussie zorgen, over zowel de methodiek als de uitkomsten. Bovendien wordt het saldo van kosten en baten in veel gevallen grotendeels bepaald door de directe effecten, zoals reistijdwinsten en (investerings)kosten. Het invullen van de aanvullende modules is dan ook alleen voor de meer complexe projecten relevant.

De keuze om de aanvullende modules wel of niet in te vullen, is niet altijd eenvoudig en zal in overleg met het Bevoegd Gezag moeten worden gemaakt. Ter ondersteuning van deze keuze zijn beslisbomen ontwikkeld.

1 Inleiding

1.1 Waarom deze werkwijzer?

Positie werkwijzer

Voor u ligt de *Werkwijzer OEI bij MIT-planstudies*. De werkwijzer is een vervolg op de werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen die in 2004 is verschenen en verplicht is voor reguliere MIT-projecten en zijdelingse instroom¹. In de voorliggende werkwijzer worden het werkproces en de OEI bij MIT-formats toegelicht, die ingevuld moeten worden voor reguliere MIT-planstudies.

In het MIT-spelregelkader wordt het volgende opgemerkt over de planstudiefase (p 13):

In deze fase wordt de vraag beantwoord *wat* er moet gebeuren om het verkeers- en vervoerprobleem aan te pakken, en *waar en hoe* dat moet gebeuren (de tracé of locatiekeuze). De beschrijving van het probleem of het initiatief van derden wordt nader gedetailleerd en de oplossingsrichtingen worden uitgewerkt in alternatieven, inclusief mogelijkheden benutting- /verkeersmanagementalternatieven.

Per alternatief worden de verwachte effecten in beeld gebracht en beoordeeld ten opzichte van de situatie dat er geen maatregelen getroffen worden. Dat laatste is het referentie alternatief: op basis van vaststaand beleid en autonome ontwikkelingen.

De OEI bij MIT-studie geeft inzicht in de verwachte effecten van de alternatieven, ten opzichte van het referentiealternatief (ook wel het nulalternatief genoemd). De uitkomsten van de OEI-analyse worden samen met de resultaten van de MER gebruikt voor de Trajectnota, en is bij niet m.e.r-plichtige projecten input voor de Projectnota.

Een Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) is gebaseerd op een kosten-batenanalyse, maar is meer dan alleen een overzicht van in geld uitgedrukte effecten. In het overzicht staan, naast de kosten van aanleg en onderhoud, de effecten van het project op bereikbaarheid, veiligheid, natuur en milieu. Een OEI is een document waarin alle maatschappelijke effecten van een infrastructuurproject overzichtelijk en bondig op een rij staan. Het streven is om effecten zoveel mogelijk in geld uit te drukken. Wanneer dit niet lukt wordt een kwantitatieve of kwalitatieve beschrijving opgenomen (bewerking uit *Heldere Presentatie OEI, aanvulling op de Leidraad OEI*).

¹ Bij zijdelingse instroom is een andere partij dan Verkeer en Waterstaat initiatiefnemer voor de verkenning.

Deze werkwijzer is bedoeld als hulpmiddel voor projectleiders van MIT-projecten² in de planstudiefase bij Rijkswaterstaat, de bestuurskern en voor de advies- en ingenieursbureaus die voor hen werken.

Inzicht in verschillen tussen alternatieven

In de planstudiefase staan de planvoorbereiding en onderbouwing van het te nemen tracé- of projectbesluit centraal. Belangrijk onderdeel is om de alternatieven onderling te vergelijken en tot een keuze te komen. De *OEI bij MIT-planstudies* analyse geeft een gestructureerd en objectief overzicht van alle positieve en negatieve effecten van de verschillende projectalternatieven. Dit overzicht ondersteunt de keuze voor een voorkeursalternatief en kan de discussies met alle betrokken partijen objectiveren.

Ook kan er op basis van de inzichten uit de OEI bij MIT-analyse gezocht worden naar mogelijkheden om het project te faseren (tijd) of verder te optimaliseren (techniek). Het kan namelijk vanuit maatschappelijk economisch standpunt gezien verstandiger zijn om bepaalde elementen later uit te voeren, op een andere wijze uit te voeren of wellicht helemaal niet.

Inzicht in nut en noodzaak van project

In de planstudie is veelal meer, of meer gedetailleerde, informatie beschikbaar dan in de verkenningfase. Met de actualisatie van de OEI bij MIT-verkenning in de planstudiefase kan het inzicht in nut en de noodzaak van het project, zoals weergegeven in de verkenningfase, worden bevestigd en aangescherpt. Dit komt het draagvlak bij alle betrokkenen ten goede en is ook van belang in die gevallen waarin nog slechts één projectalternatief wordt onderzocht³.

1.2 Historie van deze werkwijzer

Wens tot transparantie en rationalisatie besluitvorming,...

De overheid zet zich sinds een aantal jaren in om de discussies over infrastructuurprojecten te laten plaatsvinden op basis van een consistent en integraal overzicht van maatschappelijke effecten. Sinds 2000 is het voor infrastructuurprojecten van nationaal belang (de zogeheten speciale rijksprojecten) verplicht om een Overzicht Effecten Infrastructuur (OEI) op te stellen conform de Leidraad OEI⁴.

... ook voor reguliere MIT-verkenningen...

Na het verschijnen van de Leidraad OEI is gestart met het toesnijden van deze methodiek op de reguliere MIT-projecten⁵. In 2004 heeft dit voor projecten in de verkenningfase

² MIT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport.

³ In sommige planstudies, bijvoorbeeld die de verkorte Tracéwetprocedure volgen, wordt slechts één voorkeursalternatief uitgewerkt. Er is dan "niets meer te kiezen". In die gevallen is uitstel of afstel van een project nog altijd mogelijk. Een OEI kan helpen de keuze voor de investering te onderbouwen. Immers, in de OEI bij MIT-verkenning zijn nog niet alle relevante maatschappelijke kosten en baten berekend en gemonetariseerd, noch is een saldo van kosten en baten (rentabiliteit) bepaald.

⁴ De Leidraad OEI bestaat uit de oorspronkelijke publicatie van CPB/NEI uit 2000 en aanvullingen hierop uit 2004. De publicaties staan vermeld in de literatuurlijst.

⁵ Met reguliere MIT-projecten worden alle MIT-projecten bedoeld, met uitzondering van de projecten die door de Tweede Kamer als "grote projecten" of als "speciale rijksprojecten" zijn aangewezen.

geresulteerd in een *Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen*⁶. Centraal hierin staat een vereenvoudigd OEI bij MIT-format, met daarin een overzicht van de belangrijkste effecten van kansrijke oplossingsrichtingen. De effecten worden in fysieke eenheden weergegeven en waar mogelijk in geld uitgedrukt.

De meerwaarde van OEI bij MIT tijdens planstudies zit in het feit dat in de planstudiefase vaak meer en betere informatie beschikbaar is dan in de verkenningfase, waardoor een actualisatie – en op sommige punten een aanvulling – van de OEI bij MIT-analyse wenselijk is. Bovendien worden in de planstudiefase, in tegenstelling tot de verkenningfase, de verschillende effecten zo veel mogelijk gemonetariseerd en gesaldeerd.

Positieve ervaringen voor kwaliteit besluitvorming

De ervaringen met het toepassen van de Leidraad OEI en de *Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen* zijn overwegend positief⁷. Toepassing van OEI structureert de beschikbare beleidsinformatie, waardoor de transparantie en de uniformiteit van besluitvorming toenemen.

Als mogelijke minpunten worden de verwachte extra onderzoekslast die een OEI bij MIT met zich meebrengt en de afstemming tussen de OEI bij MIT en de milieueffectrapportage (MER) genoemd. Aan deze twee aspecten wordt in deze werkwijzer specifiek aandacht besteed.

1.3 Opzet van deze werkwijzer

Werkwijzer bevat stand van zaken OEI in juni 2007

OEI is geen uitgekristalliseerde onderzoeksmethode, maar nog continu in ontwikkeling en aan veranderingen onderhevig. In 2004 zijn bijvoorbeeld de *Aanvullingen op de Leidraad OEI* verschenen, waarin nadere richtlijnen zijn gegeven voor de typologie en waardering van effecten van infrastructuurprojecten. En in het voorjaar van 2007 is op aanraden van de *Werkgroep Actualisatie Discontovoet* de voorgeschreven discontovoet herzien. Daarnaast kunnen er procesmatige veranderingen optreden in planstudies. Deze werkwijzer bevat de stand van zaken met betrekking tot OEI in juni 2007. Het verdient aanbeveling om voor de start van de OEI bij MIT-Planstudies analyse contact op te nemen met het Steunpunt Economische Evaluaties (SEE) van DVS, zodat altijd gewerkt wordt met de meest actuele inzichten.

Diepgang van werkwijzer: tussen OEI bij MIT-verkenningen en Leidraad OEI

In deze werkwijzer worden overzichten van effecten ('formats') uitgewerkt waarmee inzicht gegeven wordt in aard en omvang van de effecten van projectalternatieven. Er wordt uitgegaan van de methodiek zoals beschreven in de Leidraad OEI. Globaal kan gesteld worden dat het invullen van het basisformat gelijk is aan een partiële kosten-batenanalyse volgens Leidraad OEI. Het invullen van het basisformat én beide

⁶ Ministerie Verkeer en Waterstaat (2004), *Werkwijzer OEI bij MIT-verkenningen*

⁷ Zie ook: Buck Consultants International (2002) *Evaluatie OEEI-leidraad* en Decisio (2006) *OEI bij MIT-planstudies – Eindrapportage fase 1*.

aanvullende modules, daarentegen, komt overeen met een integrale kosten-batenanalyse conform de Leidraad OEI.

Eenvoudiger

Er is gekozen voor een praktisch toepasbaar OEI bij MIT-basisformat – toegesneden op wegen en vaarwegen – dat altijd ingevuld moet worden. Het basisformat kan in specifieke gevallen worden uitgebreid met een module voor indirecte effecten en/of een module voor leefomgeving. In vergelijking met de Leidraad OEI worden er in het basisformat minder effecten uitgewerkt en is er in sommige gevallen sprake van een globalere berekeningswijze⁸.

Niet voor SNIP

Deze werkwijzer is niet van toepassing op infrastructuurprojecten ten behoeve van waterkering of waterbeheersing. Voor deze zogeheten SNIP-projecten⁹ heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een aparte *Werkwijzer OEI bij SNIP* laten opstellen, voor zowel de verkenningen- als de planstudiefase.

Zo veel mogelijk conform GESP¹⁰-gedachte

In deze werkwijzer is aangesloten bij de GESP-gedachte van Verkeer en Waterstaat; GESP staat voor goedkopere en snellere planstudies. Vandaar dat in de werkwijzer gekozen is voor een basisformat, met als belangrijkste input de voor de planstudie op te stellen verkeersgegevens en kostenramingen. De onderzoekslast om het basisformat in te vullen is daarmee beperkt en past qua doorlooptijd in de reguliere stappen van de Tracé/m.e.r.-procedure. Voor complexere MIT-projecten kan er voor worden gekozen om één of beide aanvullende modules te gebruiken. In dat geval kan de onderzoekslast en doorlooptijd flink toenemen; deze keuze dient dan ook zorgvuldig te worden genomen. In de volgende hoofdstukken wordt hier dieper op ingegaan.

Om GESP concreet vorm te geven zal bij het invullen van de OEI bij MIT-formats vaak gebruik gemaakt kunnen worden van informatie die al beschikbaar is vanuit de MER. Het is daarom belangrijk om de MER en OEI bij MIT-studie van tevoren goed op elkaar af te stemmen (zie hoofdstuk 2).

Steunpunt Economische Evaluatie en het Tracé/m.e.r.-centrum van Rijkswaterstaat

Het Steunpunt Economische Evaluatie en het Tracé/m.e.r.-centrum van Rijkswaterstaat hebben mede tot doel om de projectleiders van OEI bij MIT-studies en Tracé/m.e.r.-procedures te ondersteunen¹¹. In de werkwijzer wordt regelmatig verwezen naar deze organisaties, die niet alleen een adviserende of begeleidende rol bij planstudies vervullen, maar ook actuele praktische informatie over planstudies bijhouden en verspreiden; voorbeelden hiervan zijn de te hanteren uitgangspunten, verkeersmodellen en kengetallen.

⁸ Zo worden er geen indirecte effecten bepaald in het basisformat en worden de externe effecten (veiligheid en leefomgeving) bepaald aan de hand van de uitkomsten van het verkeersmodel, zonder dat er aparte deelstudies voor worden uitgevoerd.

⁹ SNIP staat voor Spelregels Natte InfrastructuurProjecten

¹⁰ De hoofdvraag bij GESP is: hoe kunnen verkenningen en planstudies sneller en goedkoper worden uitgevoerd onder de voorwaarde dat dit niet ten koste gaat van een zorgvuldige besluitvorming?

¹¹ Via de Helpdesk Water van de Waterdienst is ondersteuning mogelijk op het gebied van watergerelateerde en milieuvraagstukken. Voor SNIP projecten is er bij RIZA een steunpunt genaamd KEN.

De informatie kan gevonden worden via internet of intranet van DVS:
www.rijkswaterstaat.nl/dvs/see.

Daarnaast zijn er bij de regionale directies van Rijkswaterstaat OEI-ambassadeurs aangesteld waaraan vragen gesteld kunnen worden over de OEI-methodiek.

Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** gaan we in op de verschillende stappen die nodig zijn om een OEI bij MIT-analyse tijdens een planstudie uit te voeren. Belangrijk onderdeel is de afstemming tussen OEI bij MIT en de MER binnen de Tracé/m.e.r.-procedure.

De formats OEI bij MIT-planstudies worden toegelicht in **hoofdstuk 3** en vervolgens uitgewerkt voor weginfrastructuurprojecten in **hoofdstuk 4** en voor vaarwegprojecten in **hoofdstuk 5**.

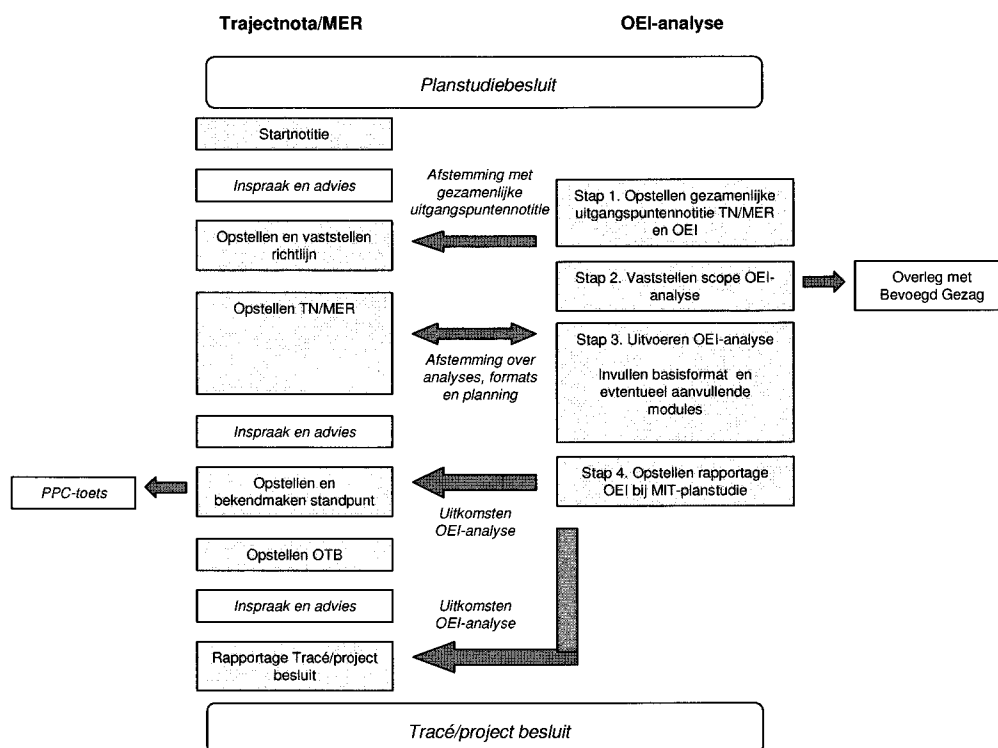
In de **bijlagen** vindt u achtergrondinformatie over het MIT-spelregelkader, de Leidraad OEI en de Tracé/m.e.r.-procedure. Hier wordt ook ingegaan op de verschillende procedures voor m.e.r.-plichtige en niet m.e.r.-plichtige projecten. Tevens is een standaardtekst voor een bijsluiter bij de OEI bij MIT-planstudies opgenomen die kan worden gebruikt als een toelichting op de OEI analyse. In bijlage C is ter illustratie een (fictief) ingevuld basisformat OEI bij MIT-planstudies opgenomen.

2 Stappen OEI bij MIT-planstudie

Deze Werkwijzer is bedoeld om projectleiders van een MIT-planstudie een handreiking te bieden om de OEI bij MIT-formats in te kunnen (laten) vullen. De werkwijzer is toepasbaar voor m.e.r.-plichtige en niet m.e.r.-plichtige projecten, voor Tracéwet en niet-Tracéwetplichtige projecten. De verantwoordelijke RWS dienst kan de OEI bij MIT-studie uitbesteden aan een marktpartij met kennis van en ervaring met economische evaluaties.

Voor een optimaal gebruik van de uitkomsten van OEI bij MIT en de MER is het belangrijk dat beide deelstudies op elkaar worden afgestemd binnen de Tracéwetprocedure. Het stappenplan in figuur 2.1 kan hiervoor gebruikt worden. Indien een project niet m.e.r.-plichtig is dient de OEI bij MIT-analyse te worden afgestemd met de onderzoeken voor het Tracébesluit.

Figuur 2.1 Stappenplan OEI bij MIT-planstudies, inclusief afstemming met de (uitgebreide) Tracé/m.e.r.-procedure



Tracéwet- en m.e.r.-plichtig: verschillende projecten

In het stappenplan wordt uitgegaan van een planstudie die m.e.r.-plichtig is en volledig Tracéwetplichtig¹². Nagenoeg alle wegenprojecten in het MIT vallen in deze categorie. In 2005 is het onderscheid tussen de volledige en verkorte Tracéwetprocedure aangebracht. Bij nieuwe hoofdverbindingen wordt de volledige Tracé/me.r.-procedure toegepast.

Voor de meeste wegenprojecten in het MIT wordt echter de verkorte Tracé/m.e.r.-procedure doorlopen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij benuttingsprojecten en wegverbredingen. In die gevallen wordt er geen Trajectnota/MER (TN/MER) opgesteld en volgt er geen standpunt door de Minister. In plaats daarvan wordt de MER gekoppeld aan het Ontwerp-Tracébesluit voor het voorkeursalternatief (OTB/MER).

Met de invoering van de verkorte tracéwetprocedure is de wet ook van toepassing op niet m.e.r.-plichtige activiteiten. In tegenstelling tot wegenprojecten vallen vaarwegprojecten en capaciteitsuitbreidingen op het spoor regelmatig buiten de m.e.r.-plicht. Bij deze projecten wordt veelal wel een vrijwillige milieutoets uitgevoerd¹³. Het stappenplan kan ook in deze situatie worden gevolgd.

Sommige projecten vallen niet onder de Tracéwet. In dat geval wordt gesproken over een Projectbesluit. Ook voor deze projecten is de OEI bij MIT-studie van toepassing.

Sinds 2006 is het verplicht om voor projecten van meer dan € 112,5 miljoen in planstudies een PPC-toets (*Public Private Comparator*) uit te voeren. De PPC-toets dient om een uniforme vergelijking van contractvormen mogelijk te maken en moet zijn uitgevoerd voor het project- of tracébesluit wordt genomen. De PPC vergelijkt voor het voorkeursalternatief de innovatieve aanbestedingsvarianten en PPS-variant met de meer traditionele variant. De PPC zou gebruik kunnen maken van de informatie uit de OEI bij MIT-studie. Indien naar aanleiding van de PPC-toets een nieuw projectalternatief in de m.e.r.-procedure wordt opgenomen, zal dit alternatief ook in de OEI bij MIT-analyse doorgerekend moeten worden.

In het vervolg van dit hoofdstuk worden de vier OEI bij MIT-stappen nader toegelicht. Deze stappen kunnen na uitbesteding van de OEI bij MIT-studie doorlopen worden door de RWS dienst en uitvoerende partij, in overleg met de projectleider van DGP of DGTL. Ook indien het project niet m.e.r.-plichtig is dienen deze stappen te worden doorlopen, ook al is er dan geen noodzaak tot afstemming met de MER.

¹² De Tracéwet coördineert de besluitvorming van de sector verkeer en waterstaat en de ruimtelijke ordening en voorziet in een afstemming op de verschillende procedures.

¹³ Een milieutoets kan worden gezien als een interne bundeling van behandeling en onderzoek van de relevante milieuaspecten (veelal dezelfde onderwerpen die ook bij een m.e.r. aan de orde zouden zijn komen) bij een project. De informatie kan dienen voor het voeren van de toelichting bij het OTB en wellicht ook als input voor de verantwoording van de gemaakte keuzen in het ontwerpbesluit. Op grond van de milieuwetgeving (Wet Geluidhinder, Besluit Luchtkwaliteit) kunnen er overigens wel verplichtingen tot (milieu)onderzoek bestaan die in het OTB of de toelichting daarop een plek krijgen, bijvoorbeeld wanneer hoger geluidswaarden moeten worden vastgesteld. Er is geen vast format voor een milieutoets.

2.1 Stap 1: Opstellen gezamenlijke uitgangspuntennotitie

De planstudiefase start als er in de verkenningenfase een positief planstudiebesluit is genomen. Het is van belang dat vroeg in de planstudie de OEI bij MIT-analyse en de MER op een aantal inhoudelijke punten worden afgestemd. Om zorgvuldige besluitvorming mogelijk te maken dient voorkomen te worden dat 'appels met peren' vergeleken worden. Beide studies dienen daarom zoveel mogelijk op elkaar aan te sluiten voor wat betreft uitgangspunten, aannames en te onderzoeken alternatieven. Hiervoor moet bij de start van de planstudie een gezamenlijke uitgangspuntennotitie worden opgesteld¹⁴. De gezamenlijke uitgangspuntennotitie geeft een gemeenschappelijke basis voor de uitwerking van zowel de OEI KBA als de MER ten behoeve van de TN/MER of de OTB/MER.

Bij niet m.e.r.-plichtige projecten is de OEI bij MIT-studie input voor de Projectnota en kan worden volstaan met het opstellen van de uitgangspunten voor alleen de OEI bij MIT-studie.

Planning gezamenlijke uitgangspuntennotitie

De uitgangspuntennotitie kan tijdens de startnotitiefase of de richtlijnenfase van de tracé/m.e.r.-procedure worden opgesteld. Het voordeel van afstemming aan het begin van de procedure is dat er in de startnotitie rekening kan worden gehouden met de OEI bij MIT-analyse. Wel kunnen, als gevolg van de inspraak, de uitgangspunten voor de MER nog wijzigen. Hiermee zal in de OEI bij MIT-analyse rekening moeten worden gehouden. Een voorbeeld hiervan is de mogelijke toevoeging van een nieuw alternatief. Daarom wordt aanbevolen om de gezamenlijke uitgangspuntennotitie parallel aan het vaststellen van de richtlijnen voor de MER op te stellen. De uitgangspunten zoals neergelegd in de concept-uitgangspuntennotitie moeten ter goedkeuring worden voorgelegd aan het Bevoegd Gezag (projectleider DGP of DGTL).

Onderdelen uitgangspuntennotitie

De gezamenlijke uitgangspuntennotitie voor de OEI en de MER gaat tenminste in op de volgende onderdelen:

1. Een samenvatting van de probleem- en doelstelling van het project.
2. Een beschrijving van de investeringsperiode plus het verwachte jaar van realisatie.
3. Een beschrijving van de projectalternatieven en het nulalternatief.
4. Een beschrijving van de te onderzoeken aspecten / effecten.
5. Een beschrijving van het studiegebied en de zichtjaren in beide studies.
6. Een beschrijving van het in te zetten modelinstrumentarium (bijvoorbeeld welk verkeersmodel en welke verkeerscijfers) en basisinformatie voor beide studies.

In hoofdstuk 3, paragraaf 3 van de werkwijzer staan enkele algemene uitgangspunten van de OEI bij MIT-studie op een rij. Hieronder volgt een toelichting voor de onderdelen 3 tot en met 6.

Ad 3. Alternatieven

In de planstudie worden de projectalternatieven vergeleken met het nulalternatief. De alternatieven zijn in de verkenningenfase al (globaal) in beeld gebracht. In de

¹⁴ Zie ook: DWW Tracé/m.e.r. centrum (maart 2004) *Aansluiting en afstemming MKBA/OEI en m.e.r.*

uitgangspuntennotitie worden de te onderzoeken alternatieven zo gedetailleerd mogelijk beschreven. Om de juiste beslisinformatie te kunnen leveren, is het van belang dat de OEI bij MIT-analyse in ieder geval dezelfde, onderscheidende projectalternatieven onderzoekt als de MER, en andersom. Dit is niet nodig voor (sub-)varianten die niet onderscheidend zijn in bereikbaarheidseffecten.

Daarnaast is de beschrijving van het nulalternatief van belang. Idealiter gebruiken beide analyses hetzelfde nulalternatief (referentiealternatief). In de OEI bij MIT-analyse zijn voorwaarden verbonden aan het nulalternatief, waaronder het continueren van bestaand beleid en rekening houden met autonome ontwikkelingen. Indien niet van hetzelfde nulalternatief uitgegaan kan worden, wordt aanbevolen om het nulalternatief uit de OEI bij MIT-analyse als nulplusalternatief in de MER mee te nemen.

Ad 4. Beschrijving effecten

In de uitgangspuntennotitie worden de effecten genoemd en beschreven die in beide analyses onderzocht worden. Binnen een MER worden de effecten van een project in kaart gebracht, beoordeeld, vergeleken en veelal samengevat in een overzichtstabel. De OEI beoogt daarentegen de maatschappelijke effecten te waarderen in welvaartstermen (geld), en daarmee een objectieve vergelijkingsbasis voor projectalternatieven te bieden¹⁵. Deels zijn de effecten in het OEI bij MIT-format overlappend met de MER, deels zijn de effecten aanvullend op de MER. Het is van belang dat waar de posten hetzelfde zijn ze dezelfde informatie bevatten.

Ad 5. Studiegebied

Het is belangrijk om te realiseren dat een OEI bij MIT de effecten van het project in principe op nationaal niveau beschrijft¹⁶, terwijl de MER de milieueffecten binnen het studiegebied van het project beziet. In de OEI bij MIT is er echter ook aandacht voor verkeerseffecten en daaraan gerelateerde emissie- en verkeersveiligheidseffecten op delen van het netwerk buiten het studiegebied van de MER. Het verdient daarom aanbeveling om in de uitgangspuntennotitie aandacht te besteden aan de vraag of de richtlijnen voor de m.e.r. het detailniveau garanderen dat nodig is om de uitkomsten van de MER in de OEI te kunnen toepassen. Indien dit niet volledig mogelijk is dienen de relevante effecten bij het studiegebied van de MER in de OEI bij MIT-studie in kaart te worden gebracht. Dit kan overigens met behulp van de uitkomsten van het verkeersmodel en kengetallen.

Ad 6. Modelinstrumentarium en basisinformatie

Voor de OEI en de MER moet gebruik worden gemaakt van hetzelfde verkeersmodel en van dezelfde lange termijn scenario's voor dit verkeersmodel. Verder is het belangrijk om in een vroeg stadium af te spreken op welke wijze bevindingen en resultaten uit de MER worden aangeleverd voor de OEI bij MIT-analyse. Belangrijke invoergegevens voor het basisformat van de OEI bij MIT-analyse zijn de kostenramingen en verkeersgegevens.

¹⁵ Met name de verkeerskundige effecten, kostenschattingen en effecten op de kwaliteit van de leefomgeving vormen belangrijke input voor de OEI.

¹⁶ Effecten die optreden in het buitenland worden normaliter buiten beschouwing gelaten. Indien er goede redenen zijn om deze mee te nemen (bijvoorbeeld in Euregioverband), dan zal dit opgenomen moeten worden met het Bevoegd Gezag. Daarnaast is het mogelijk om de effecten te onderscheiden naar verschillende regio's. Zo worden de verdelingseffecten in kaart gebracht. Hier wordt in het vervolg van deze werkwijzer nader op ingegaan.

Een handige afspraak kan zijn om vanuit beide studies een contactpersoon aan te wijzen, die zorgdraagt voor de afstemming en regelmatig deelneemt aan werkoverleggen in zowel het MER-team als in het OEI-team. Dergelijke procesafspraken kunnen ook onderdeel zijn van de uitgangspuntennotitie. Indien er sprake is van OEI en MER toetsingscommissies dan kan één persoon in beide deelnemen.

2.2 Stap 2: Vaststellen scope OEI bij MIT-analyse

In stap 2 wordt de specifieke inhoudelijke scope voor de OEI bij MIT-analyse door de RWS dienst en uitvoerder van de studie afgestemd met het Bevoegd Gezag, uiteraard binnen het kader van de gezamenlijke uitgangspuntennotitie.

De vragen die in deze stap centraal staan, zijn:

- Kan er voor het project gebruik gemaakt worden van het format OEI bij MIT-planstudies, of is maatwerk conform de Leidraad OEI vereist?
- Is er voldoende reden om naast het basisformat ook één of beide aanvullende modules in te vullen?
- Is er voldoende reden om naast de effecten op nationale schaal ook aandacht te geven aan effecten op regionale schaal (verdelingseffecten)?
- Zijn er nog belangrijke argumenten om (op onderdelen) af te wijken van de werkwijzer? Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij een project waarvan in deze werkwijzer aangegeven is dat gedeeltelijk maatwerk nodig is.

2.3 Stap 3: Uitvoeren OEI bij MIT-analyse

In de derde stap wordt de analyse uitgevoerd en worden de projectalternatieven beoordeeld ten opzichte van het nulalternatief. Afhankelijk van de doorlooptijd van de TN/MER of OTB/MER, bij m.e.r.-plichtige projecten, kan er enige tijd zitten tussen de start van deze stap en de voorgaande twee stappen. Voor de beoordeling van de effecten wordt namelijk uitgegaan van de verkeerskundige effecten (modeloutput) en de kostenramingen (PRI-ramingen), die tijdens de planstudiefase worden bepaald. Hierbij moet ook rekening worden gehouden met de onderdelen van de gezamenlijke uitgangspuntennotitie. Vandaar dat het belangrijk is om tijdens de uitvoering van de TN/MER of OTB/MER regelmatig terug te koppelen met de OEI bij MIT-analyse. De afstemming betreft onderdelen zoals de voortgang en planning van de planstudie, eventuele noodzakelijke aanpassingen in aannames en de wijze waarop de informatie wordt aangeleverd.

Planning en doorlooptijd

De OEI-analyse loopt parallel met het opstellen van de MER. Zodra het Bevoegd Gezag de TN/MER of OTB/MER heeft aanvaard, en deze openbaar wordt gemaakt, kan de OEI bij MIT-analyse worden afgerond. De OEI bij MIT-analyse is geen onderdeel van het inspraakdocument, maar vormt wel een belangrijke input voor de standpuntbepaling en het tracé- of projectbesluit. Bij niet m.e.r.-plichtige projecten is de OEI bij MIT-analyse input voor de Projectnota.

In de praktijk komt dit erop neer dat er bij m.e.r-plichtige projecten circa 4 tot 6 maanden beschikbaar zal zijn voor de OEI bij MIT-analyse. Dit is, zeker in het geval van het basisformat, ruim voldoende doorlooptijd. Overigens is het aan te bevelen dat er al eerder (concept) informatie vanuit de MER beschikbaar wordt gesteld aan de OEI bij MIT-analyse. Het voordeel hiervan is dat de globale uitkomsten van de OEI bij MIT-analyse al bekend kunnen zijn tijdens de inspraakperiode op de MER en dat de afronding tijdig kan plaatsvinden.

Inhoud OEI bij MIT-analyse

In een OEI analyse worden de volgende negen stappen doorlopen¹⁷:

1. Probleemanalyse
2. Projectdefinities
3. Identificatie van projecteffecten
4. Raming van relevante externe ontwikkelingen
5. Raming en waardering van projecteffecten
6. Raming van investerings- en exploitatiekosten
7. Vervaardiging van kosten-batenopstelling
8. Varianten- en risicoanalyse
9. Aanvullende taken.

In de OEI bij MIT-analyse komen ook effecten aan de orde die geen onderdeel zijn van de MER. Hiervoor zal aanvullend onderzoek nodig zijn, dat waar mogelijk voortborduurde op de in het kader van de MER uitgevoerde analyses. Te denken valt bijvoorbeeld aan onderzoek naar de betrouwbaarheid van de reistijd, effecten op overheidsinkomsten en -uitgaven of effecten op de werkgelegenheid.

Vervolgens worden de kwantitatieve effecten gewaardeerd, in de tijd uitgezet en contant gemaakt naar het eerste investeringsjaar. Zo kan de uitkomst van de OEI-analyse bepaald worden. Tenslotte wordt in deze stap het format ingevuld, al dan niet in combinatie met aanvullende modules.

2.4 Stap 4: De rapportage

In de laatste stap wordt de OEI bij MIT-rapportage opgesteld. Hierbij wordt de analyse beschreven en onderbouwd. In het format worden alle effecten overzichtelijk gepresenteerd op één A4. De uniforme toelichting op de OEI bij MIT-analyse opgenomen beschrijft de hoofdpunten (zie voorbeeldtekst in bijlage B). De rapportage levert belangrijke bouwstenen voor het bepalen van een standpunt (bij de uitgebreide Tracé/m.e.r.-procedure) en het op te stellen (ontwerp-) Tracé- of Projectbesluit en de toelichting daarop. Voor tips over het opstellen van de rapportage kan gebruik gemaakt worden van de aanbevelingen uit de *Heldere Presentatie OEI; aanvulling op de Leidraad OEI (hoofdstuk 3)*.

¹⁷ Zie CPB/NEI (2000), pagina 43 e.v.

Het is niet de bedoeling dat de uitkomsten van de OEI bij MIT-analyse worden opgenomen in de MER. Wel is het van belang dat in de presentatie van effecten in de OEI bij MIT duidelijk naar voren komt dat er gebruik gemaakt is van de resultaten van de MER. Anderzijds kan de MER verwijzen naar het OEI bij MIT-onderzoek en waar relevant gebruik maken van inzichten uit dit onderzoek, bijvoorbeeld bij de vergelijking van de verschillende deelaspecten in de overzichtstabel.

3 Formats OEI bij MIT-Planstudies

Voor de herkenbaarheid en interpretatie van de OEI bij MIT-uitkomsten is het van belang dat een vaste structuur, inhoud en presentatievorm worden gebruikt en dat deze in alle OEI bij MIT-planstudies worden toegepast. De hiernavolgende formats geven een dergelijke structuur. De formats voor de OEI bij MIT-analyse geven een overzicht van de effecten van het project, gerubriceerd naar een aantal hoofdaspecten. Dit hoofdstuk geeft een algemene toelichting op deze OEI bij MIT-formats. In de volgende twee hoofdstukken worden de formats verder uitgewerkt voor respectievelijk wegen- en vaarwegprojecten.

3.1 Opzet formats

Een basisformat....

Voor ieder project moet tenminste het OEI bij MIT-planstudie **basisformat** worden ingevuld. Dit basisformat bevat een aantal effecten die gerubriceerd zijn in vijf aspecten:

- *Bereikbaarheid*: Dit blok geeft de directe effecten van het projectalternatief in de vorm van veranderingen in de totale transportkosten van alle verkeersdeelnemers.
- *Veiligheid*: Dit blok geeft de externe effecten van het projectalternatief op aspecten als externe veiligheid en verkeersveiligheid.
- *Leefomgeving*: Dit blok geeft de externe milieueffecten van het projectalternatief.
- *Kosten*: Dit blok geeft aan welke maatschappelijke kosten gemaakt moeten worden om het projectalternatief te realiseren (investering) en te beheren / in stand te houden (beheer- en onderhoud).
- *Uitkomst KBA*: Dit blok geeft het saldo van de in geld uitgedrukte baten en kosten in termen van de netto contante waarde. Daarnaast wordt hier de baten-kostenverhouding vermeld; dit is de verhouding tussen de contante waarde van de baten en de contante waarde van de kosten. Tot slot bevat dit blok de interne rentevoet. De interne rentevoet geeft aan wat het maatschappelijk rendement is van investeren in het projectalternatief. Indien deze lager is dan de gebruikte discontovoet is het KBA saldo negatief. Is de interne rentevoet hoger dan de discontovoet dan is het KBA saldo positief.

Het invullen van het basisformat staat gelijk aan het uitvoeren van een partiële kosten-batenanalyse conform Leidraad OEI. Voor het bepalen van de geldwaarde van de effecten wordt gebruik gemaakt van kengetallen (zie hoofdstuk 4 en 5).

In het basisformat worden de effecten van één of meerdere projectalternatieven afgezet tegenover het nulalternatief. Dit gebeurt op twee manieren. In het linkerdeel van het

format worden de effecten in fysieke termen weergegeven, voor één specifiek zichtjaar¹⁸, bijvoorbeeld het jaar 2020. In het rechtergedeelte wordt de tegenwaarde van deze effecten in geld (geldwaarde) weergegeven, gerekend naar het eerste jaar van investering, voor de gehele periode waarover het project wordt bekeken (de zichtperiode). De tabel geeft dus zowel de fysieke effecten van de projectalternatieven, als de vertaling daarvan naar de maatschappelijke welvaart.

De onderzoekslast voor het invullen van het basisformat is beperkt. De belangrijkste input zijn de kostenramingen en verkeersgegevens; met deze gegevens kunnen nagenoeg alle effecten in het OEI bij MIT-basisformat worden bepaald. De doorlooptijd voor het invullen van het basisformat past ruimschoots in de beschikbare tijd voor de TN/MER of OTB /MER-fase (paragraaf 2.3)

.... en twee aanvullende modules

Voor de complexere projecten zijn twee aanvullende modules opgesteld, die naar gelang het type project gebruikt kunnen worden. Indien beide aanvullende modules ingevuld worden, is sprake van een integrale kosten-batenanalyse conform de Leidraad OEI.

- De *aanvullende module leefomgeving* beoogt een monetaarisering van alle effecten op de leefomgeving op basis van de resultaten uit de MER. Deze module vervangt in principe het blok leefomgeving in het basisformat dat is gebaseerd op de uitkomsten van het verkeersmodel. Het gebruik van de MER-uitkomsten maakt het enerzijds mogelijk om de effecten van aanleg van infrastructuur ook mee te nemen in het overzicht, anderzijds kan de MER een betere raming geven van de effecten als veranderingen in emissies en geluidsoverlast. In het basisformat worden deze immers op basis van het verkeersmodel, en daarmee globaler, bepaald. Het gebruik van de MER-uitkomsten geeft dus een verdere detaillering van de effecten op de leefomgeving in de OEI bij MIT-analyse¹⁹.
- De *aanvullende module indirecte effecten* beoogt inzicht te geven in de indirecte (welvaarts)effecten van het project. Het betreft hier bijvoorbeeld de effecten van het project op de werkgelegenheid, de woningmarkt of grondprijzen. Bepalen van deze 'tweede orde effecten' is niet eenvoudig en vergt de nodige onderzoekstijd. Bovendien gaat het in veel gevallen om doorgifte van directe effecten, zoals reistijdwinst. In dat geval zijn dergelijke effecten niet additioneel en tellen ze niet mee in het KBA saldo. Wel hebben ze effect op de verdeling van welvaart. Zeker in geval van regionaal georiënteerde projecten kan het wenselijk en nuttig zijn dergelijke verdelingseffecten in kaart te brengen.

Het invullen van de aanvullende modules brengt een extra onderzoekslast met zich mee. Bovendien is de berekeningswijze van de betreffende effecten minder gestandaardiseerd dan die van de effecten in het basisformat. Dit kan derhalve voor extra discussie zorgen, over de methodiek en de uitkomsten. Bovendien wordt het saldo van kosten en baten in

¹⁸ In paragraaf 3.3 wordt aangegeven dat projecteffecten voor het zichtjaar 2020 worden gepresenteerd en, indien er sprake is van een realisatie na 2015, ook voor het zichtjaar 2040.

¹⁹ Overigens geldt uiteraard voor alle alternatieven dat zij moeten voldoen aan wettelijke kaders zoals bijvoorbeeld het Besluit Luchtkwaliteit.