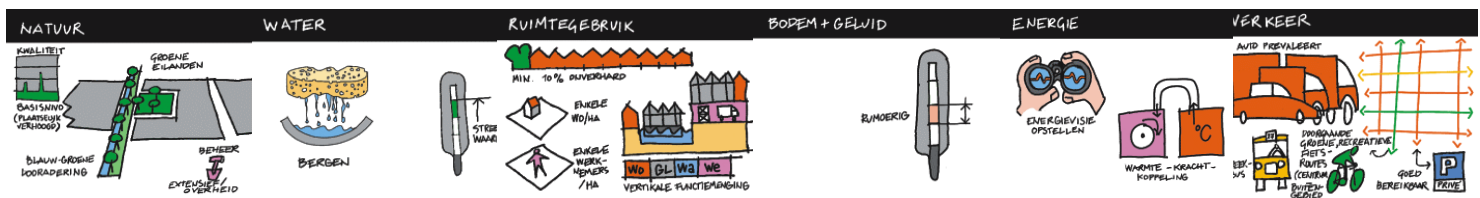




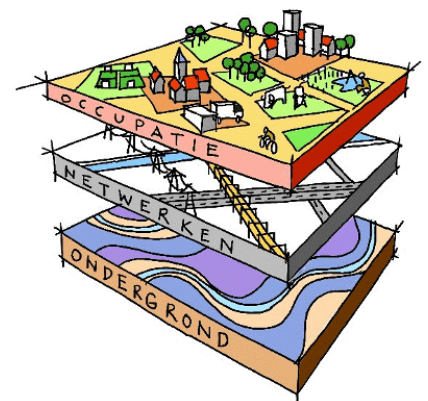
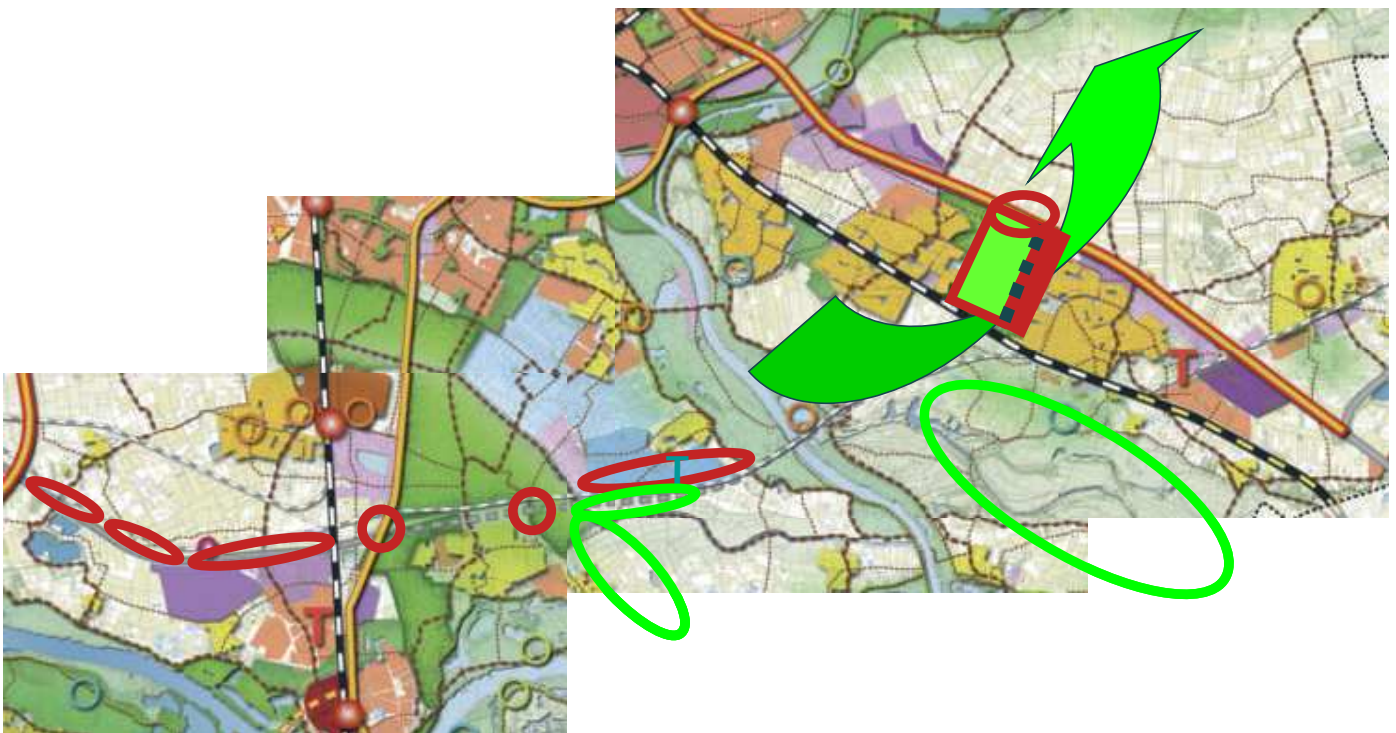
Opmerking vooraf:

Waar wordt gesproken over Voorkeurstracé wordt het Doortrekkingsalternatief (A15) bedoeld.



Marktscan fase I Voorkeurstracé project ViA15

d.d. 2 augustus 2007

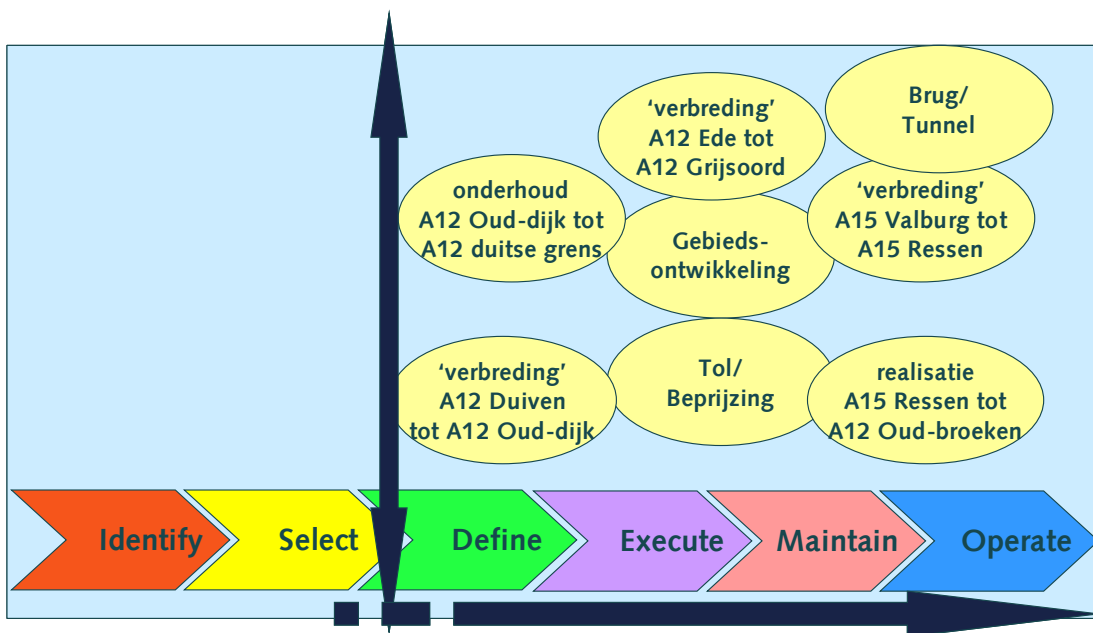


Projectbureau ViA15 is een samenwerking tussen:

- de provincie Gelderland
- stadsregio Arnhem Nijmegen
- ministerie van Verkeer & Waterstaat

Marktscan fase I Voorkeurstracé project ViA15:

een eerste oriëntatie naar de “fit fort purpose” business case !



Functie	Naam	Paraaf	Datum
Opdrachtgever, Directeur Projectbureau ViA15	ing. R.M. Prins	<i>R</i>	07/08/07
Opdrachtnemer, Projectmanager Marktbenadering ViA15	drs. D.R.S. van Hasselt	<i>[Signature]</i>	6-8-'07

Auteurs : Harry van der Burgt, Peter Koppert en David van Hasselt
 Status : definitieve versie

Inhoudsopgave

1.	Managementsamenvatting	4
2.	Inleiding	6
2.1	Aanleiding voor deze marktscan	6
2.2	Uitgangspunten	6
2.3	Doelstellingen bij de marktscan Voorkeurstracé A15	6
2.4	Van Marktscan naar Omgevingscan	7
2.5	Werkwijze bij de marktscan Voorkeurstracé A15	8
2.5.1.	Onderscheid fase I & II	8
2.5.2.	Rapportage marktscan Voorkeurstracé A15 fase I	8
3.	Inventarisatie meerwaardeopties	10
3.1	Respondenten	10
3.2	Clustering van geïnventariseerde meerwaarde opties	11
3.3	Wonen en werken	12
3.4	Landschapsontwikkeling	15
3.5	Ecologie en natuurontwikkeling	16
3.6	Waterhuishouding	17
3.7	Zandwinning	18
3.8	Versterken ruimtelijke kwaliteit	18
3.9	Mobiliteit	19
3.10	Milieu en duurzame ontwikkeling	20
3.11	Mogelijkheden voor combineren en verevening	20
3.12	Vervlechten	22
3.13	Tol en beprijzen	23
3.14	PPS en business case ViA15	23
3.14.1.	Business case ViA15: DBFMO infrastructuur	24
3.14.2.	Business case ViA15: gebiedsontwikkeling	26
3.14.3.	Processtappen PPS ViA15	27
4.	Nader te onderzoeken meerwaardeopties	28
4.1	Beoordeling van meerwaardeopties	28
4.2	Opstellen integrale gebiedsvisie A15-A12	29
4.3	Vervlechting Tracéwet en aanbestedingsprocedure	30
4.4	Business case en inkoopplan marktbenadering	30
4.5	Marktconsultatie	31
5.	Aanbevelingen en besluiten voor vervolg	32
5.1	Geadviseerd besluit Convenantoverleg:	32
5.2	Besluit Convenantoverleg:	32
Bijlage A	Verslagen interviews en expertsessies	35
Bijlage B	Doelen integrale gebiedsvisie A15-A12	37

1. Managementsamenvatting

Deze marktscan is een meerwaardetoets conform de Nota Mobiliteit waarin de mogelijkheden worden onderzocht voor een innovatieve, effectieve en efficiënte bijdrage van marktpartijen in tracékeuze, uitvoering en financiering. De geïnventariseerde meerwaardeopties uit deze Marktscan Voorkeustracé A15 fase I kunnen gebruikt worden om marktpartijen te gaan benaderen om op die manier vroegtijdig gezamenlijk op zoek te gaan naar kwaliteitswinst, kostenbeheersing of versnelling van het project om zodoende de maakbaarheid en haalbaarheid van het project te vergroten.

De 1^e fase van deze marktscan is, na intensief en constructief overleg met alle partners in het publieke domein (betrokken gemeenten, stadsregio, waterschappen, provincie en diverse ministeries) tot stand gekomen. Vanuit een procesmatige invalshoek is daarmee sprake van een succesvol traject .

Deze 1^e fase marktscan heeft een aantal interessante meerwaardeopties opgeleverd. Een aantal concrete voorbeelden vanuit de invalshoek gebiedsontwikkeling zijn de volgende:

- de vele logistieke potenties in de omgeving van het knooppunt Ressen benutten in relatie tot de bedrijventerreinontwikkeling als het strategische knooppunt in het verkeers- en vervoersnetwerk van de stadsregio door een doorgetrokken A15;
- “rode” ontwikkelingen in de zone c.q. restruimte tussen de Betuweroute en de A15 op het traject tussen Valburg en Ressen;
- de ontwikkeling van de agro-business langs de A15 en dan met name bij de glastuinbouwconcentratie bij Angeren/Huissen tot Greenport van Nederland;
- verbeterde bereikbaarheid en daarmee doorontwikkeling van de A12 zone voor ruimtelijke economische versterking en als “etalage” voor de (inter-)nationale bedrijvigheid in de regio;
- impuls voor ontwikkeling van het landschapspark Lingezege;
- A15 als 0-energieweg. De energieopbrengsten door middel van warmteopslag uit verwarming asfalt, windmolens, zonne-energie bij geluidsschermen, etc. is (ruim) voldoende om het energiegebruik van de weg en haar voorzieningen op te wekken;
- extra uitbreiding van ecologische hoofdstructuur en/of nationaal landschap Geldersche Poort dan vereist is vanuit mitigatie en compensatie. Te denken valt aan het vergroten van het nationaal landschap Geldersche Poort, vernatten en natuurlijk inrichten rijnstrangen en/of een verbinding van het Pannerdensch Kanaal naar de Veluwezoom (vua corridor Duiven-Zevenaar).

Bij deze marktscan is de focus gericht op het alternatief van een doorgetrokken A15 tussen Ressen en de A12 als autosnelweg: het Voorkeurstracé A15. De inventarisatie laat zien dat de doelstelling van een verbeterde ruimtelijke kwaliteit van het gebied inhoud kan krijgen als er ontwikkelingskansen worden benut, maar ook duidelijke randvoorwaarden worden geformuleerd. Het koppelen van gebiedsontwikkeling aan de realisatie van infrastructuur kan een duidelijke toegevoegde waarde opleveren om naast de verbetering van de bereikbaarheid in de totale regio, locaties met een sterk verbeterde bereikbaarheid gelijktijdig te ontwikkelen en de ruimtelijke kwaliteiten in het gebied te versterken.

Als vervolg op de Marktscan Voorkeurstracé A15 eerste fase wordt geadviseerd om integrale gebiedsvisie A15-A12 op te stellen. Een integrale gebiedsvisie kan het kader vormen om alle in de marktscan benoemde meerwaardeopties op echte waarde te waarderen alsmede de transformatie van het infrastructuurproject ViA15 naar een samenhangende ruimtelijke opgave. Deze integrale gebiedsvisie is ook de basis voor de publiek-private haalbaarheidsfase van een gebiedsontwikkelingsproject.

Daarnaast zal een marktconsultatie ideeën moeten opleveren over de condities en randvoorwaarden die de overheidspartijen moeten creëren om een optimale dienstverlening door marktpartijen te kunnen leveren. Dit alles kan vervat worden in een publieke intentieovereenkomst.

In de te formuleren business case ViA15 en het inkoopplan voor de marktbenadering zal de procesarchitectuur van een publiek-private aanpak voor nader worden gedefinieerd om zo tot een vroegtijdige vervlechting te komen. E.e.a. zoals benoemd in de opdracht aan het Projectbureau ViA15 conform bestuursovereenkomst ON2472.

Het convenantoverleg ON2472 heeft op 12 juli 2007 ingestemd met de bevindingen en aanbevelingen uit deze rapportage Marktscan Voorkeurstracé ViA15 Fase I en heeft daarmee tevens richting geven aan het vervolg daarop. Dat vervolg (Marktscan Fase II) bestaat daarmee uit:

- het opstellen van een integrale gebiedsvisie A15-A12;
- het formuleren van een vervlechtingadvies (tussen Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure);
- het nader uitwerken van de business case ViA15 ten behoeve van het inkoopplan ViA15 en de marktbenadering;
- het voeren van verkennende gesprekken met marktpartijen voor de onderdelen DBFMO infrastructuur en gebiedsontwikkeling: een marktconsultatie op proces en inhoud.

2. Inleiding

2.1 Aanleiding voor deze marktscan

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft naar een optimale benutting van de markt bij de realisatie van haar projecten. Hiertoe zijn een 3-tal instrumenten ontwikkeld die zijn ingepast in het MIT-spelregelkader: de Marktscan, de Public Private Comperator (PPC) en de Public Sector Comperator (PSC). Deze instrumenten worden de meerwaardetoetsen genoemd. Het MIT-spelregelkader geeft aan dat deze meerwaardetoetsen voor alle aanlegprojecten vanaf de verkenningfase op verschillende momenten verplicht zijn. De marktscan moet worden uitgevoerd in de verkenningfase. Indien dat nog niet is gebeurd, dan zo vroeg mogelijk in de planstudiefase.

Van meerwaarde is sprake als betrokkenheid van de markt leidt tot kwaliteitswinst, kostenbeheersing en/of versnelling als positief saldo van kansen en risico's. Ook het benoemen van meerwaardeopties die de maak- en haalbaarheid van het project vergroten vallen in deze Marktscan Voorkeurstracé A15 onder de reikwijdte van dit begrip.

Na alle eerdere studies voor dit project, uitgemond in de Bestuursovereenkomst Doortrekking A15/Verbreding A12 (ON 2472) d.d. 21 november 2006 is dit het eerste moment om een inventarisatie te doen naar mogelijke kansen (meerwaarde opties) voor onder meer de vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen.

2.2 Uitgangspunten

Een van de mogelijke oplossingen voor de verkeersproblematiek in de stadsregio Arnhem Nijmegen is volgens de partijen van de bestuursovereenkomst de doortrekking van de A15 als 2x2 autosnelweg tussen Ressen en de A12, capaciteitsuitbreiding van de A12 tussen Duiven en Ouddijk en een capaciteitsuitbreiding van de noordbaan tussen de knooppunten Valburg en Ressen op de A15. De betrokken partijen zijn overeengekomen om met de planstudiefase te starten en hebben aangegeven dat er nadrukkelijk gezocht moet worden naar mogelijkheden voor vervlechting van procedures, van beprijzing en van gebiedsontwikkeling. Dit voorkeurstracé ViA15 heeft dan ook als uitgangspunt gefungeerd voor deze marktscan fase I.

2.3 Doelstellingen bij de marktscan Voorkeurstracé A15

Met behulp van de marktscan dient antwoord gegeven te worden op de volgende vragen:

-
- biedt vroegtijdige inschakeling van de markt meerwaarde?
 - welke marktpartijen kunnen deze meerwaarde effectueren?
 - hoe en op welk moment moeten marktpartijen betrokken worden om de meerwaarde te kunnen effectueren?
 - op welke wijze en op welk moment moeten andere stakeholders en/of publiek partijen betrokken worden?

In zijn algemeenheid dient een marktscan de volgende doelen:

- het gestructureerd onderzoeken van de mogelijkheden van vroegtijdige betrokkenheid van de markt op potentiële meerwaarde voor een project;
- mogelijk maken van een bewuste keuze van een inkoopstrategie;
- mogelijk maken van een integrale afstemming van inkoop, juridische procedures, omgeving en techniek;
- verhogen van de bewustwording binnen projecten m.b.t. de rol van de markt, waarbij er ruimte is voor integrale, multidisciplinaire, creatieve en innovatieve oplossingen vanuit die markt.

Specifiek voor deze marktscan Voorkeurstracé ViA15 zijn daar twee doelen aan toegevoegd:

- kansenanalyse naar meerwaarde Voorkeurstracé ViA15 om zeker te weten dat een passende startnotitie mer in procedure wordt gebracht (met name op gebied van scoping en alternatieven);
- bijdrage leveren om business case ViA15 SMART te maken ten behoeve van projectdefinitie & (PPS-) marktbenadering.

Kortom: Het benutten van alle mogelijke kansen ten behoeve van het project ViA15, zodanig dat bij elke terugblik op het project alle betrokkenen volmondig zullen zeggen: *"we hebben geen enkele kans laten liggen om de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren!"*

2.4 Van Marktscan naar Omgevingscan

Marktscans werden al bij meer infrastructuurprojecten uitgevoerd en daarmee lijkt de naam marktscan al snel verbonden aan het uitvoerend bouwbedrijf in de GWW-sector. Deze benadering is zeker bij dit infrastructuurproject te eng. Van meerwaarde is immers ook sprake als er zich in de projectomgeving kansen voordoen die het te behalen projectresultaat positief beïnvloeden. De praktijk laat dan ook zien dat meerwaardeopties zich ook richten op aspecten als toename van ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling, meervoudig ruimtegebruik of vormen van tol en beprijzing. Dit zijn ook aspecten die bij het project ViA15 een prominente rol spelen. Vanuit de mogelijk bredere scope voor het project zou de benaming eerder Omgevingscan moeten zijn, maar vanwege de eenduidigheid in de systematiek hanteren we ook in dit geval de benaming Marktscan.

2.5 Werkwijze bij de marktscan Voorkeustracé A15

2.5.1. Onderscheid fase I & II

De marktscan Voorkeustracé A15 kan van invloed zijn op onder meer scoping en de business case van het project. Besluitvorming rondom de marktscan dient daarom zorgvuldig te worden afgestemd met betrokken convenantpartijen provincie Gelderland, stadsregio Arnhem-Nijmegen en ministerie V&W. Gezien de gehanteerde planning binnen het project en gewenste tussentijdse toetsing door convenantpartijen is de marktscan Voorkeustracé A15 in twee fasen worden opgeknipt.



In de marktscan Voorkeustracé A15 *fase I* is op basis van ervaringen vanuit vooral bestuurlijke- en ambtelijke vertegenwoordigers gescand naar meerwaardeopties en kansen voor het project A15-A12.

Vervolgens is voorzien in een tweede fase van de marktscan, waarin met niet-publieke partijen (burgers en bedrijven) de robuustheid van de meerwaardeopties wordt onderzocht en de mogelijke vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen wordt getoetst.

De beoogde marktscan Voorkeustracé A15 *fase II* kent:

- een nadere verdieping van meerwaardeopties uit de (globalere) fase I marktscan, zoals bijvoorbeeld ten aanzien van gebiedsontwikkeling;
- een verbreding (en wellicht daarmee ook verdieping) van de omgevingscan naar andere doelgroepen: Burgers & Bedrijven.

Deze rapportage gaat over **fase I** van de marktscan Voorkeustracé A15.

2.5.2. Rapportage marktscan Voorkeustracé A15 fase I

In de eerste fase van deze marktscan is met betrokkenheid van bestuurders en ambtenaren een inventarisatie van meerwaardeopties gemaakt. Daarvan is, samen met deskundigen en experts op dit gebied, globaal beoordeeld of die meerwaardeopties een bijdrage kunnen leveren aan het project.

Bij het uitvoeren van de marktscan zijn de volgende stappen doorlopen:

- module I: er is een Plan van Aanpak opgesteld om de te doorlopen stappen te beschrijven en te organiseren;
- module II: er is een inventarisatie gedaan naar mogelijke meerwaardeopties op basis van deskresearch, expertinterviews en brainstormsessies met vertegenwoordigers van lokale, regionale en rijksoverheden (hoofdstuk 3 van dit rapport);
- module III: met een aantal deskundigen (kennisinstellingen en adviesbureaus is een eerste beoordeling gemaakt van de meerwaardeopties voor het project (hoofdstuk 4 van dit rapport);

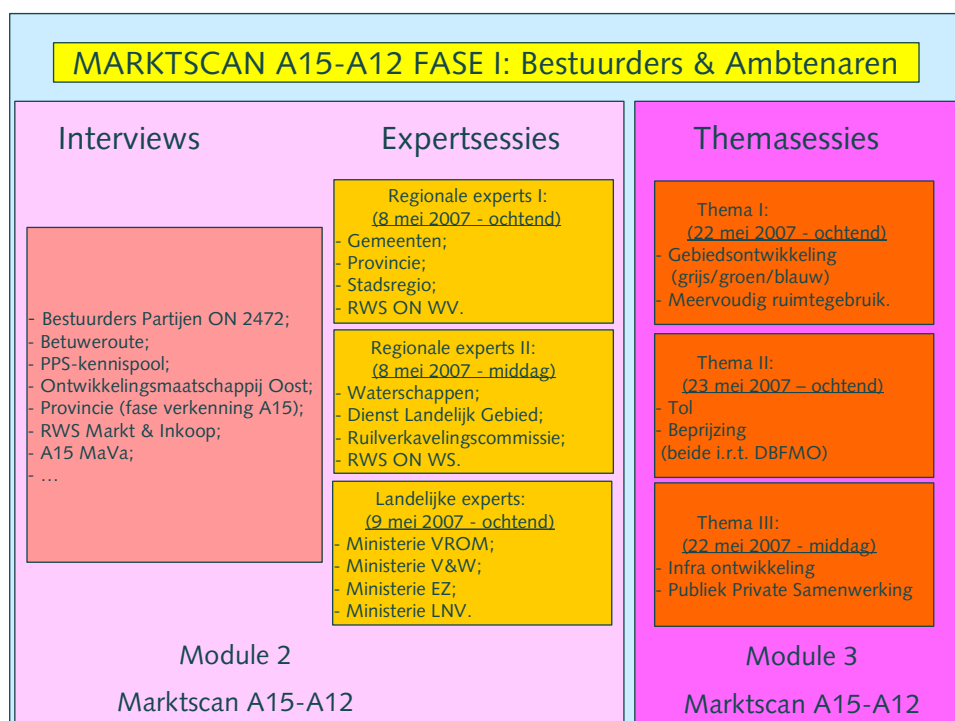
-
- module IV: betreft deze eindrapportage waarmee advies wordt uitgebracht over het vervolg (hoofdstuk 5 van dit rapport).

Op 12 juli 2007 zijn de conclusies en aanbevelingen van deze rapportage ter besluitvorming voorgelegd aan de convenantpartners rijk, provincie en stadsregio. Die besluitvorming vormt de afronding van deze rapportage en markeert de start van de marktscan Voorkeurstracé ViA15 fase II.

3. Inventarisatie meerwaardeopties

3.1 Respondenten

Voor de eerste fase van de marktscan zijn de belangrijkste publieke stakeholders benaderd. Zowel op basis van individuele interviews alsook ook basis van expert- en themasessies hebben de belanghebbenden publieke partijen deelgenomen aan de totstandkoming van deze marktscan. Onderstaand figuur toont de partijen die hieraan hebben bijgedragen en hoe e.e.a. in de maand mei 2007 is georganiseerd.



Figuur 1. Organisatie module 2 en 3 Marktscan Voorkeurstracé A15

De direct betrokken gemeenten hebben hun (ruimtelijke) plannen toegelicht en aangeven welke meerwaardeopties kansrijk zouden zijn: Nijmegen, Arnhem, Lingewaard, Overbetuwe, Duiven, Zevenaar en Westervoort hebben daartoe deelgenomen aan de regionale expertessie. Ook de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland hebben daar hun ruimtelijk beleid toegelicht en mogelijke meerwaardeopties aangegeven. Voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen ligt e.e.a. vast in het regionaal plan 2005-2020 d.d. 26 oktober 2006. De ministeries van VROM, Verkeer & Waterstaat en Economische Zaken hebben hun visie gegeven op de beleidsruimte die de diverse rijksnota's geven voor de regionale invulling. Ook zij hebben

aangegeven wat vanuit landelijke optiek mogelijke meerwaardeopties zouden zijn.

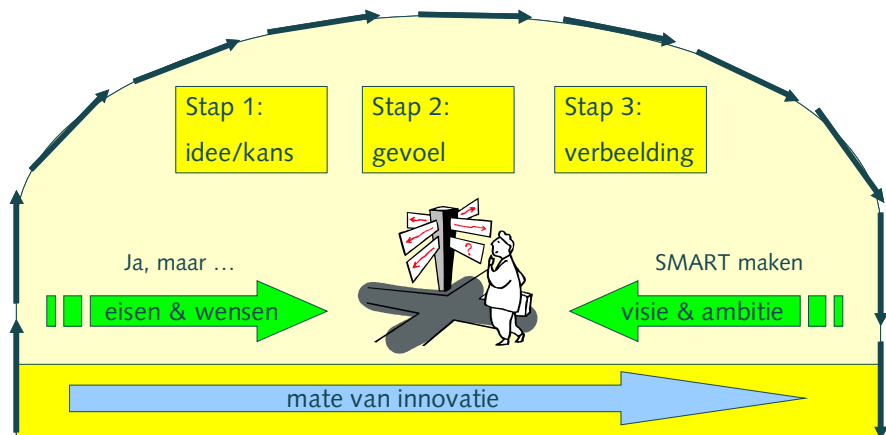
De Radbouduniversiteit Nijmegen is als kennisinstelling benaderd en heeft vanuit haar onderzoekskennis meegedacht over mogelijke meerwaarde bij de combinatie van het realiseren van infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Ontwikkelingsmaatschappij Oost NV is als semi-overheidsinstelling benaderd, met name om inzicht te geven in de belangstelling van marktpartijen voor de ontwikkeling van een “agro-corridor” langs de A15.

De concept rapportage marktscan Voorkeustracé VA15 is getoetst door de verantwoordelijk bestuurders vanuit de stadsregio en de provincie (respectievelijk de heer Cees Jansen en mevrouw Marijke van Haaren), alvorens de rapportage ter besluitvorming is aangeboden.

De verslagen van de interviews en expertsessies zijn opgenomen in de bijlagenbundel A.

3.2 Clustering van geïnventariseerde meerwaarde opties

De in Module II – inventarisatiefase Marktscan A15/A12 – door respondenten benoemde meerwaardeopties heeft een zeer uitgebreid overzicht opgeleverd van mogelijke projecten, trajecten, kansen, ideeën en mogelijkheden. Op basis van de “Theorie” van de Creativiteitssprong hebben we telkens geprobeerd om op basis van visies en ambities meerwaardeopties te benoemen. De veronderstelling die de basis vormt van deze “theorie” is dat de mate van innovatie die je bereikt met een creativiteitssprong op basis van visies en ambities groter is dan een creativiteitssprong op basis van eisen en wensen.



Figuur 2. Meerwaardeopties benoemen o.b.v. creativiteitssprong

De inventarisatie van meerwaardeopties en kansen heeft zich gericht op het totale spectrum van “harde plannen” tot “goede ideeën”. De “harde plannen” zijn dan:

- Plannen en projecten die voortkomen uit vigerend beleid. Dit zijn te benoemen projecten en programma's die al vast liggen in

bestemmingsplannen, een uitwerking zijn van het Regionaal Plan, Streekplan of rijksnota's.

- Plannen en projecten die direct te koppelen zijn aan de strategische projecten uit het Regionale Plan. Daarover heeft de regio zich reeds uitgesproken.

Deze plannen en projecten zijn te rangschikken onder "*Meerwaarde uit bestaand beleid*".

Daarnaast zijn ook goede ideeën en kansen geïnventariseerd:

- Initiatieven die te koppelen zijn aan de visie en doelstellingen van het Regionale Plan en andere (ruimtelijke) nota's en dus te verwachten is dat die kansrijk zijn, ondanks dat er nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden;
- Nieuwe kansen die vanuit de relatie met het project ViA15 als meerwaarde gezien kunnen worden en nog geen verankering kennen: creatieve ideeën waarvan het realiteits- en haalbaarheidsgehalte nog onderzocht moet worden.

Deze initiatieven en nieuwe kansen zijn gerangschikt onder de categorie "*Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven*".

Alle geïnventariseerde meerwaardeopties zijn geclusterd naar specifieke thema's. De in deze marktscan geïdentificeerde thema's zijn:

- Wonen en werken (gebiedsontwikkeling);
- Landschapsontwikkeling;
- Ecologie en natuurontwikkeling;
- Zandwinning;
- Versterken ruimtelijke kwaliteit;
- Mobiliteit;
- Milieu en duurzaamheid;
- Waterhuishouding;
- Kansen voor verevening;
- Bouwprocesorganisatie en PPS;
- Vervlechten en versnellen;
- Tol en beprijzing.

De meerwaardeopties die binnen bovenstaande thema's zijn benoemd komen in de rest van dit hoofdstuk aan de orde. Bij ieder thema wordt daarbij onderscheid gemaakt tussen de categorieën "*Meerwaarde uit bestaand beleid*" en "*Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven*".

3.3 Wonen en werken

Meerwaarde vanuit bestaand beleid

Met de doortrekking van de A15 zal de bereikbaarheid van het gebied tussen knooppunt Ressen en de A12 wezenlijk veranderen. De verbreding van de A12 verbetert de kwaliteit van de ontsluiting van de aanliggende woon- en werkgebieden. Voor de ontwikkelingskansen van (delen van) het middengebied zal dit absoluut effect hebben.

Zo zullen ontwikkelingskansen rondom knooppunt Ressen toenemen, met name de bereikbaarheid vanuit Mainport Rotterdam in de richting

van Duitsland en de rest van Europa zal verbeteren. Meerwaarde voor het project ViA15 kan gevonden worden door ruimtelijke ontwikkelingen te koppelen aan:

- de ontwikkeling van 85 ha nieuw multifunctioneel bedrijventerrein in de A15 zone, vooral in het Betuws Bedrijvenpark.
- Betuws Bedrijvenpark dat wordt ontwikkeld samen met de landschapsontwikkeling Daenenberg.
- herstructurering en uitbreiding van het reeds bestaande bedrijventerrein De Grift ten zuiden van de A15.
- een Rail Overslag Punt om op beperkte schaal containers tussen weg en rail uit te wisselen in samenhang met het servicepunt voor de Betuweroute bij Valburg
- de A325 zone, nabij de kruising met de A15, zal een hoogwaardig PDV-cluster (Perifere Detailhandel Vestiging) worden gerealiseerd nabij het te ontwikkelen voorstadstation/transferium bij Ressen.

Zowel vanuit de nota Ruimte, het provinciale Streekplan als vanuit het Regionaal Plan van de Stadsregio is herstructurering en uitbreiding van het glastuinbouwcomplex Huissen-Angeren voorzien. Dit plan omvat:

- herstructureren van ca 120 ha glastuinbouw en uitbreiding mogelijk maken tot ca 350 ha glastuinbouw.
- ontwikkelen van een visie op de inrichting van het gebied, de te nemen maatregelen en een plan voor uitvoering en exploitatie
- het gaat daarbij om optimalisering van de productie, efficiënte verkaveling, betere ontsluiting van het gebied en het optimaliseren van logistieke processen. Ook collectieve energie- en milieumaatregelen versterken de uitstraling van het agribusinesscomplex Greenport.

De A12-zone kan volgens het Regionaal Plan verder ontwikkeld worden als de (inter-) nationale "etalage" van de regio.

- 135 ha nieuw uit te geven bedrijventerrein. Gestimuleerd wordt dat hier voldoende ruimte wordt gereserveerd voor internationaal georiënteerde bedrijven. Dit komt voor het grootste deel voor rekening van het nieuw te ontwikkelen bedrijventerrein Centerpoort (93 ha) in Zevenaar. De extra ruimtevraag naar lokale bedrijventerrein is voorzien ten noorden van Centerpoort (ca 15 ha) en het overige deel ten zuiden van de A12, oostelijk van de spoorlijn Zevenaar-Didam.
- ruimte voor "zware" bedrijven is opgenomen in Roelofshoeve 2 bij Duiven.

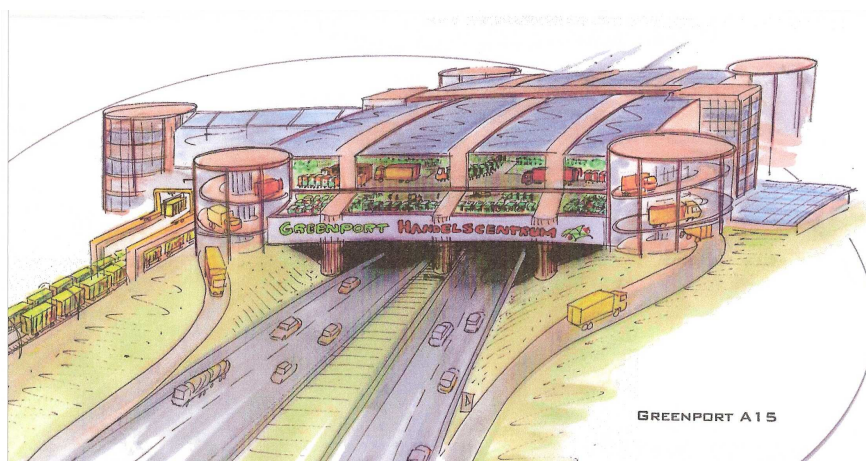
Het Regionaal Plan voorziet in de omgeving van het tracé van de doorgetrokken A15 geen grootschalige woningbouwontwikkeling. De overgangen van stad naar open landschap vragen nog de nodige aandacht. Deze begrenzingen van de open ruimte (bijvoorbeeld tussen Zevenaar en Duiven) moeten ruimtelijk worden vormgegeven en worden ingericht. Duiven en Zevenaar zijn gestart met een gebiedsvisie voor het gebied tussen de twee gemeenten.

Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven

Uit de gehouden inventarisatie, waarbij toekomstige ontwikkelingen tegen het licht zijn gehouden van de doorgetrokken A15, blijkt dat er ook nog nieuwe kansen aanwezig zijn in het gebied om de relatie met de A15 te versterken.

Zo wordt de verdere ontwikkeling voorzien van logistieke functies die baat hebben bij de aanwezigheid van de Betuweroute en de doorgetrokken A15 naar het Europese achterland. Dat geldt voor het gebied tussen de A15 (knooppunt Valburg en knooppunt Ressen) en de Betuweroute. De behoefte tot uitbreiding van de bedrijventerreinen Overbetuwe, het ROP en De Griff zal groter worden als geredeneerd wordt vanuit de intensieve relatie tussen de aanwezige (grootschalige, internationale) infrastructuur en het vestigingsgedrag van (nieuwe, logistieke) bedrijvigheid.

De ontwikkeling van de Greenport zal met de doorgetrokken A15 een duidelijke impuls krijgen. Uit verkenningen van de sector, samen met onderzoeksinstituten, blijkt een duidelijke potentie om de Greenport te laten profiteren van de aanwezigheid van de A15. Om de ontwikkeling tot AGRI corridor te stimuleren zijn een aantal voorzieningen benoemd rondom de A15. Een mooi voorbeeld daarvan is een logistiek centrum bij de beoogde toerit A15 Bommel: meervoudig ruimtegebruik!



Figuur 3. Mogelijke Greenport Handelscentrum bij A15 Bommel

Langs de A12 ligt uitbreiding aan de noordkant van de A12 niet voor de hand, gezien de nadrukkelijke ambitie om dit gebied open te houden. Het Routeontwerp A12 van de ministeries van VROM, LNV + V&W wijst duidelijk in die richting. Wel worden potenties gezien bij de nieuwe knoop A15/A12. Voor duidelijk snelweggebonden bedrijvigheid (grootschalige winkellocaties, fastfoodketens, etc) wordt dit een aantrekkelijke plek. Ook hier bestaan dus goede opties voor meervoudig ruimtegebruik.

Voor woningbouw worden in de nabijheid van het tracé van de A15 beperkte extra mogelijkheden gezien ten opzichte van het Regionaal Plan 2005-2020. Afronding van de meer stedelijke woonwijken nabij Bommel is wellicht mogelijk ("tegen de A15 aan") met innovatieve

woningbouw om de woonomgevingkwaliteit te verzekeren. Ook bij Zevenaar, om de overgang van stedelijk gebied naar de open ruimte tussen Duiven en Zevenaar, is wellicht nog ruimte voor woningbouw. Dit moet onder meer blijken uit de gebiedsvisie die beide steden momenteel formuleren.

Kansen om grondgebruik (meervoudig) te intensiveren zijn aanwezig juist in de nabijheid van stedelijke gebieden, waar grondprijzen hoog (kunnen) zijn. Kansen worden gezien voor meervoudig grondgebruik bij geluidwerende voorzieningen, parkeren, wonen of bedrijvigheid.

3.4 Landschapsontwikkeling

Meerwaarde vanuit bestaand beleid

In het Regionaal Plan staat de transformatie van het bestaand landelijk gebied centraal. De vraag naar groen neemt toe met de ontwikkeling van stedelijke bebouwing voor wonen, werken en infrastructuur. De stadsregio wil graag meer balans in de ontwikkeling van rood en groen. Het gaat hierbij niet alleen om de kwantiteit (oppervlakte) van het groen, maar ook om de kwaliteit en bereikbaarheid. Als drager voor deze transformatie is gekozen voor een benadering van de regio Arnhem-Nijmegen als regionaal landschap. In het regionaal landschapspark worden stedelijke en landelijke gebruiksfuncties ontwikkeld voor een aantrekkelijk en multifunctioneel landschap. Met een regionaal netwerk van recreatieve routes wordt de toegankelijkheid van het gebied vergroot, natuur en landschapsontwikkeling met prioriteit voor de realisatie van groen in en om de stad en het ontwikkelen van culturele hotspots voor het gevoel van identiteit, toerisme en historisch besef. Kansen liggen bij:

- park Lingezege: ontwikkeling van 1500 ha regionaal landschapspark, waar natuurbescherming en recreatieve ontsluiting hand in hand gaan.
- opheffen van (potentiële) barrières in park Lingezege. Kansen bij overgangen en verbindingen in combinatie met ontwikkeling doorgetrokken A15
- integreren van landschappelijke en ecologische aspecten bij de ontwikkeling in de A15-zone (Betuwsbedrijvenpark en landschapspark Danenberg
- compenserende en mitigerende maatregelen bij infrastructuurontwikkeling in relatie tot landschapsontwikkeling
- nationale landschappen: Veluwe, Geldersche Poort en het Rivierengebied.

Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven

Inzoomen op mogelijkheden voor transformatie van het landschap in het middengebied verbreed de inventarisatie van nieuwe kansen en mogelijke initiatieven om realisatie van infrastructuur en landschapsontwikkeling met elkaar te combineren. Genoemde meerwaardeopties binnen dit thema zijn:

- mogelijk toekomstige verzorgingsplaats biedt mogelijkheid tot park-entree, relatie met samenhangend netwerk van recreatieve routes (fietsen, wandelen, entree voor de Greenport Betuwe).
- archeologie en cultuurhistorie in het gebied bieden kansen voor themaparken
- het landelijk wonen als kwaliteitsimpuls is een belangrijke financiële motor om op gerichte plekken te werken aan functiecombinaties van water, natuur en wonen.
- ontwikkeling landschap tussen Linge, Betuweroute en A15 biedt kansen om extra natuurwaarde te creëren.

3.5 Ecologie en natuurontwikkeling

Meerwaarde vanuit bestaand beleid

Belangrijke ecologische waarden in bossen, heide, zandverstuivingen, graslanden, moerassen, beken en rivieren zijn aanwezig in de grotere en kleinere natuurgebieden in de regio. Door vervuiling, versnippering, verdroging en verstoring worden de ecologische waarden ernstig bedreigd. Versterken van de ecologische hoofdstructuur (EHS), met wetgeving voor soorten- en gebiedsbescherming, is nodig om die waarden te vergroten, om gebieden te verbinden en te beschermen. Als verbindingen gemaakt moeten worden om de EHS te herstellen, vormt de inpassing van doortrekking A15/verbreding A12 daar een belangrijke opgave in.

- in het Streekplan Gelderland 2005 liggen de voorwaarden voor herstel van de EHS en de wijze waarop compensatie bij een forse ingreep moet worden verricht;
- compenserende en mitigerende maatregelen kunnen per saldo een positief effect hebben op de natuurontwikkeling in samenhang met de infrastructuurontwikkeling.
- Huissense waarden: mogelijkheid voor verhoogde veiligheid door extra waterberging en ecologische winst
- natuurgebied de Geldersche Poort dient als nationaal landschap beschermd te worden met mogelijkheden voor versterking (oa. Rugstreepad en kamsalamander)

Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven

Nieuwe kansen worden vooral gezien door saldobenadering toe te passen en op die manier een netto verbetering voor ecologie en natuurontwikkeling te realiseren

- versterken natuurfunctie park Lingezege en de EHS Veluwemassief-Rijk van Nijmegen realiseren en uitbreiden
- onderzocht zou kunnen worden of extra kosten voor de tunnel beter te besteden zijn aan natuurontwikkeling op andere locaties. Realisatie van brug/tunnel A15 kan zorgen voor netto ecologische winst (mitigerende en compenserende maatregelen).
- uitbreiden van het Nationaal Landschap Geldersche Poort
- natuurvriendelijk inrichten (en vernatten) oevers van de Linge en de Rijnstrangen.

3.6 Waterhuishouding

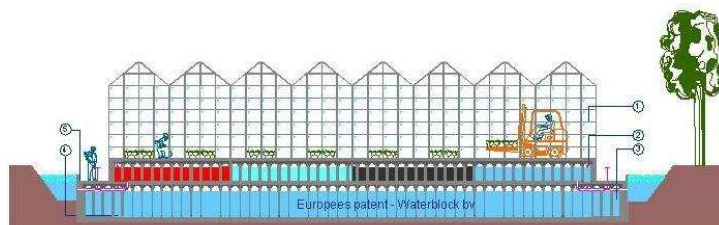
Meerwaarde vanuit bestaand beleid

In de aanpak voor de hoogwaterproblematiek is als belangrijkste doelstelling opgenomen het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in de riviergebieden. Voor de lange termijn (wanneer de maatgevende afvoer bij Lobith naar verwachting toeneemt tot 18.000 m³/s) moet over de Waal nog eens ruim 1.600 m³/s en over het Pannerdensch Kanaal zo'n 365 m³/s extra kunnen worden afgevoerd. In termen van waterstandverhoging betekent dit dat, wanneer er geen rivierverruimende maatregelen genomen zouden worden, de waterstand zal stijgen. In Europees verband is daarbij in het kader van Natura 2000 afgesproken dat voor specifieke habitattypen en (vogel)soorten een gunstige staat van instandhouding van belang is en dat er zorgvuldige afwegingen plaatsvinden bij het verhogen van de veiligheid en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het rivierengebied. De opgave is bijvoorbeeld om met de rivierverruimende maatregelen de dynamiek van de rivier, de verstedelijking in het stadsregiogebied en de natuur in de Gelderse Poort een kwaliteitsimpuls te geven.

Langs het Pannerdensch Kanaal is de uiterwaardvergraving (particulier initiatief) in de Huissensche Waarden opgenomen in de uit te voeren maatregelen voor het programma Ruimte voor de Rivier. De Uiterwaardvergraving Huissensche Waarden levert voldoende waterstandverlaging en kan met een goed doordacht ontwerp een positieve bijdrage leveren aan de ruimtelijke kwaliteit.

Nieuwe kansen

De rivier de Linge speelt in het huidige beleid geen rol in het vergroten van de waterafvoer. Dat zou wel onderzocht kunnen worden en mogelijk in relatie met de realisatie van de A15. Door de aanleg zal de Linge gekruist worden. Ook de mogelijkheden om de aanleg van de weg te combineren met grootschalige waterberging lijkt een te onderzoeken optie. Duiven en Zevenaar zoeken naar waterbergingslocaties ten noorden van de A12, Lingewaard onderzoekt mogelijkheden voor waterberging in relatie tot de herstructurering van het glastuinbouwgebied.



3.7 Zandwinning

Zand is nodig voor vele bouwactiviteiten en zandwinlocaties kunnen gebruikt worden voor recreatiedoeleinden en natuurontwikkeling. De provincies hebben een taakstelling voor winninglocaties van primaire bouwstoffen. Voor het project ViA15 is veel zand nodig en kan werk met werk gemaakt worden. Twee mogelijke voorbeelden daarvan zijn:

- het project Huissensche Waarden. Naast een positieve bijdrage aan de realisatie van de EHS en aan het realiseren van ruimte voor de rivier, worden er maatregelen meegenomen die de cultuurhistorie, recreatie en bereikbaarheid versterken. Het project levert een bijdrage aan de taakstelling van de provincie Gelderland voor de winning van primaire bouwstoffen.
- in het Waalspronggebied binnen de gemeente Nijmegen start vanaf 2009 de realisatie van het plassegebied.

3.8 Versterken ruimtelijke kwaliteit

Meerwaarde vanuit bestaand beleid

Het coalitieakkoord van het kabinet Balkenende benadrukt dat uit het oogpunt van duurzaamheid de onderlinge samenhang tussen ruimtelijke ordening, natuur en landschap, infrastructuur en energieverbruik bevorderd moet worden (het nieuwe MIRT, waarin ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen – ook in financiële zin – meer in samenhang worden gezien, is daar al een eerste uiting van). Tegen deze achtergrond is binnen het algemene kader van de Nota Ruimte een aantal nieuwe accenten gezet onder de noemer van het programma “Mooi Nederland”. Belangrijk daarbij is het tegengaan van de verrommeling van het landschap o.a. via het formuleren van nadere spelregels inzake de ontwikkeling van bedrijventerreinen en glastuinbouwcomplexen en woningbouw. Twee voor het project ViA15 relevante programma's geven uiting aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit:

- in het Routeontwerp A12 zijn de drie belangrijkste doelstellingen:
 - samenhang en continuïteit in wegarchitectuur in combinatie met het karakter van de omgeving;
 - behoud van identiteit en afwisseling van landschappen;
 - effectieve samenwerking tussen partijen op het vlak van wegontwerp en gebiedsontwikkeling.
- Snelwegpanorama A12 ontwikkelen met zicht op Veluwezoom en geen verrommeling landschap of ongewenste ontwikkeling van het gebied ten noorden van A12 tussen Duiven en Zevenaar

Nieuwe kansen

Ook in andere studies naar verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in het gebied kan een relatie worden gelegd met het project A15/A12 en zo zorgen voor mogelijke win-win-combinaties.

- concentreren revitalisering en uitbreiding glastuinbouw in driehoek Bommel-Huissen-A15;
- nieuwe visie op middengebied tussen Duiven en Zevenaar, waarvoor de plannen gezamenlijk door hen worden ontwikkeld;

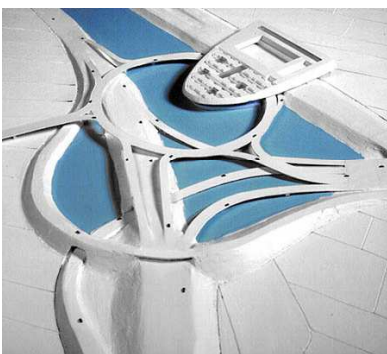
- Groen in en om de stad (GLOS) biedt kansen om nieuwe visie op landelijk gebied te ontwikkelen;
- Nieuwe visie op land en tuinbouwgebied rond Groessen kan gerealiseerd worden (concentratie glastuinbouw);
- relatie ruimtelijke kwaliteit met vernieuwen ontsluitingsstructuren;
- een mooie brug geeft beleving (voor automobilist en omgeving) maar denk aan landschappelijke effecten van een brug;
- een tunnel daarentegen zou de landschappelijke inpassing van de A15 belangrijk kunnen versterken;
- gebied rondom Helhoek biedt kansen voor versterking van de ruimtelijke kwaliteit;
- benaderen lijninfrastructuur A15/A12 als een gebiedsgerichte aanpak met als doel verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in het algemeen en de inpassing van de weg in het bijzonder.

3.9 Mobiliteit

Meerwaarde vanuit bestaand beleid

De regionale opgave is het verbeteren van de bereikbaarheid. Daartoe moeten de netwerken voor auto, openbaar vervoer en stedelijk verkeer geoptimaliseerd en beter op elkaar worden afgestemd. In strategische en multimodale knooppunten dient extra geïnvesteerd te worden (stations en transferia) en afgestemd te worden met stedelijke ontwikkelingen. Projecten om de mobiliteit in de regio te faciliteren die te combineren zijn met de doortrekking van de A15/verbreding A12 richten zich vooral op de strategische knooppunten:

- ontwikkelen centrumfunctie voor multimodale knooppunt Arnhem Pley (Kleefse Waard);
- transferium bij Ressen en Zevenaar in combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen;
- verder realiseren van het fietsennetwerk, zowel utilitair als recreatief in combinatie met het project ViA15.



Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven

Binnen het thema Mobiliteit zijn ook kansen genoemd die mogelijk te combineren zijn met het project ViA15:

- ringstructuur voor hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in de stadsregio. Dit kan een light-rail verbinding zijn, maar ook een HOV busnet kan die functie vervullen.
- wijzigingen in de ontsluiting van Zevenaar, Duiven, Westervoort en/of Lingewaard ten gevolge van het project ontwikkeling en verbeterde bereikbaarheid;
- het totale netwerkbeheer en verkeersmanagement in de regio kan gecombineerd worden met de doortrekking A15/verbreding A12.

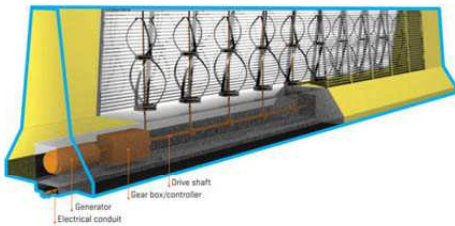
3.10 Milieu en duurzame ontwikkeling

Meerwaarde vanuit bestaand beleid

De doortrekking van de A15 zal grote effecten hebben op het woon- en leefklimaat in deze regio. De woon- en leefomgevingkwaliteit zal vragen om compenserende en mitigerende maatregelen. In het Gelders Milieuplan ligt de nadruk op een gezonde, schone, en veilige leefomgeving voor mens en natuur. Een leefomgeving waar de huidige en toekomstige generaties veilig en gezond kunnen wonen, werken en recreëren. Om dit te bereiken zijn maatregelen nodig die de milieuverontreiniging tegen gaan. De maatregelen zijn gericht op het verkeer en vervoer, het bedrijfsleven, de landbouw en het wonen.

Om de Gelderse ambities te realiseren wordt op verschillende beleidsterreinen samengewerkt. Zo krijgt een flink deel van het milieubeleid zijn beslag in het nieuwe Provinciaal Verkeer en Vervoer Plan 2 (PVVP-2) en het nieuwe Streekplan. In het PVVP-2 is een aantal maatregelen opgenomen om de milieuoverlast door verkeer op provinciale wegen aan te pakken. Het Streekplan speelt een cruciale rol in het voorkomen van nieuwe milieuknelpunten bij de planning van nieuwe bedrijventerreinen, infrastructuur of woonwijken.

Met de realisatie van nieuwe infrastructuur komen er naast mogelijk nieuwe milieuknelpunten ook nieuwe kansen om op verschillende plekken projecten uit te voeren die een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van het woon- en leefklimaat. Zo wordt in de A15 zone de bouw van windmolens voorzien, die passen bij de schaal van grootschalige infrastructuur.



Nieuwe kansen en mogelijke initiatieven

Een korte inventarisatie levert een aantal kansen op om samen met de realisatie van de A15 ook projecten uit te voeren die een bijdrage het realiseren van meer windmolens, ook langs de doorgetrokken A15, zonne-energie uit zonnepanelen in geluidsschermen, warmte uit asfalt en berging van water. De ambitie is om het infraproject ViA15 uit te voeren als "nulenergieweg". Dit betekent dat de energieopwekking door de weg groter of gelijk moet zijn aan het energieverbruik.

De provinciale staten van Gelderland hebben in haar statenakkoord afgesproken dat ze de komende jaren 5% van het NUON-dividend zullen investeren in duurzame energieopwekking en energiebesparing. Dit infrastructuurproject zou een voorbeeldfunctie kunnen vervullen.



3.11 Mogelijkheden voor combineren en verevening

Meerwaarde door combinatie van projecten

Wanneer infrastructuurprojecten worden gecombineerd met mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling ontstaan extra kansen om meerwaarde te realiseren. Deze meerwaarde, in termen van financiële waarde, additionele (ruimtelijke) kwaliteit of versnelling, kan geoptimaliseerd worden als er sprake is van verevening over de gecombineerde projecten.

Met de basisgedachte uit het coalitieakkoord van het kabinet: benutten van de kracht van de samenleving en samenhang bevorderen, is een

basis gelegd voor een regierol van de overheid in de vorm van ontwikkelingsgericht werken, partijen binden, budgetten aan elkaar knopen en duurzame oplossingen voor grote nationale vraagstukken realiseren. In de Nota Ruimte is gebiedsontwikkeling de rode draad in het ruimtelijk beleid met als belangrijk instrument publiek-private-samenwerking om gezamenlijk projecten te realiseren met zowel maatschappelijke als commerciële doelstellingen. Het Regionaal Plan 2005-2020 is de regionale agenda voor de samenwerking van de provincie + stadsregio met andere overheden, instellingen, investeerders en particulieren. De overheden willen, met dit plan als open uitnodiging, inzetten op het smeden van coalities en arrangementen maken met andere partijen.

Nieuwe kansen

De centrale vraag bij publiek private samenwerking is: hoe maken we het te nemen initiatief zo aantrekkelijk mogelijk voor de partner zodat een optimale "win-win-relatie" mogelijk is. Voor private partijen is het creëren van schaarste altijd aantrekkelijk: schaarste geeft een zekere mate van exclusiviteit om locaties te kunnen ontwikkelen en projecten te realiseren. Met verevening dekken de opbrengsten van de rendabele projecten de kosten voor de niet-rendabele projecten. Dat gebeurt binnen de publieke sector binnen gemeenten (grondbeleid), maar niet tussen gemeenten op regionale schaal, er is geen regionaal grondbedrijf. Bij de private sector zoeken marktpartijen elkaar via consortia op om maximaal gebruik te kunnen maken van de combinatie van infrastructuur- of gebiedsontwikkelingsprojecten. Locaties die grenzen aan de nieuw te ontwikkelen infrastructuur, in eigendom genomen zijn en passen in ruimtelijke plannen kunnen direct meegenomen worden in een mogelijke PPS.

Kansen voor één gebiedsexploitatie en een "totaal-ontwikkelaar" in dit gebied is volgens deskundigen het onderzoeken waard als het gaat om nieuwe ontwikkelingslocaties. Waardestijging van bestaand vastgoed vervenen met het project, als gevolg van de verbeterde bereikbaarheid, lijkt niet realistisch. Met name moet gezocht worden naar de nieuwe te ontwikkelen locaties, waarbij juist woningbouw en bedrijventerreinen het meest aantrekkelijk zijn.

Bij nieuw te ontwikkelen locaties met een *lokale* functie ligt verevening ten behoeve van een verbeterde (lokale) inpassing voor de hand. Bij nieuw te ontwikkelen locaties met een *regionale* functie zou verevening ten goede kunnen komen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van de regio zoals landschapsontwikkeling. Natuur- en landschapsontwikkelingsprojecten zijn veelal afhankelijk van forse publieke investeringen, maar kunnen via compensatie en mitigerende maatregelen wel bij de verevening betrokken worden.

Potenties voor waardecreatie door het project ViA15 in combinatie met gebiedsontwikkeling te realiseren zijn volgens deskundigen aanwezig. Onderzoek heeft aangetoond dat verbetering van bereikbaarheid kan leiden tot een waardestijging van de grondprijzen in de betreffende regio met circa 15%. Uitgaande van 200 hectare nog uit te geven

bedrijventerrein in A15- en A12 zone met een regionale functie, die “profiteert” van de verbeterde bereikbaarheid door het project ViA15, zou dat een theoretische meerwaarde kunnen opleveren van circa 30 miljoen EURO. Dat bedrag zou vanuit de hierboven geschetste benadering dan ten goede kunnen komen aan compenserende- en mitigerende maatregelen die passen binnen een gebiedsvisie A15-A12.

3.12 Vervlechten

Meerwaarde uit parallelschakeling van procedures

In het MIT-spelregelkader wordt per fase van besluitvorming waarin de infrastructuurprojecten in het MIT zich bevinden (verkenning, planstudie of realisatie), aangegeven welke informatie per fase nodig is en wat de rol en verantwoordelijkheden zijn van de betrokken partijen en welke wettelijke regels van toepassing zijn.

Reden om bij de ontwikkeling van infrastructuurprojecten te gaan vervlechten zal allereerst zijn: de kansen willen benutten die het oplevert als private partijen eerder worden betrokken in het ontwikkelproces. Creativiteit en inbreng van marktpartijen als potentiële partners wordt daarmee tijdig benut. Daarnaast zal er, door het parallel schakelen van procedures, een zakelijkheid optreden waarmee nadrukkelijker gestuurd wordt op consistente afspraken en het halen van termijnen. Ook de informatie die gebruikt wordt in de besluitvorming heeft meer basis door onderliggende aanbiedingen en zal de kwaliteit van de besluitvorming verbeteren. Voorts is er ook een koppeling te maken met de planstudie, de realisatie en het beheer en onderhoud.

Het moment waarop de markt wordt betrokken bij vervlechting is succesvoller wanneer er een duidelijke definitie is van de publieke vraagstelling en wat van de markt verwacht wordt. Een onderzoek van de Radbouduniversiteit in opdracht van de OECD (2007) gaf te zien dat de succesfactoren voor een goede samenwerking zijn:

- een beperkte complexiteit van de projecten;
- een sterke initiatiefrol van marktpartijen;
- een “ondernemende” (lokale) overheid;
- een slimme PPS-constructie met risicodragende rol voor de marktpartij(-en).

Het vervlechten van procedures en vroegtijdig betrekken van marktpartijen past in het beleid van alle overheidspartijen.

In de bestuursovereenkomst ON2472 hebben Partijen afgesproken dat het vervlechten van de aanbestedingsprocedure met de Tracéwetprocedure in ieder geval start nadat de ministers van VROM + V&W tot het standpunt hebben besloten op basis van de trajectnota/MER. In het kader van deze marktscan zou onderzocht kunnen worden of de aanbiedingen van marktpartijen de varianten kunnen zijn die vervolgens in de trajectnota/MER worden beoordeeld op milieu- en economische effecten en op basis waarvan de verantwoordelijke ministers tot het standpunt besluiten (= “vervlechtingmodel 2”).

3.13 Tol en beprijzen

In een separaat advies zijn de mogelijke meerwaarde van tol en beprijzen voor het project ViA15 onderzocht. Uit de bevindingen van de eerste fase blijkt dat voor de Tracé/MER-procedure toch nog enkele varianten voor tol en beprijzen doorgerekend zouden moeten worden alvorens een keuze te maken voor één voorkeursalternatief. De wijze van tol en beprijzen heeft veel invloed op de mate waarin het bereikbaarheidsprobleem in de regio opgelost kan worden.

Voor het tweede spoor, het spoor van betrokkenheid van marktpartijen bij de financieringsstrategie, zou de komende maanden de belangstelling van marktpartijen onderzocht kunnen worden. Essentieel daarbij is wel dat dit in samenhang wordt georganiseerd met de totale business-case en dat de financiële component hiervan niet wordt "losgeweekt". Vragen die daarbij onder meer aan de orde zijn betreffen:

- dient de thans benodigde 262,5 mio EURO geïnd te worden door een landelijke organisatie of door het PPS consortium ViA15?
- ligt het risico op het te innen bedrag tijdens een vooraf overeengekomen concessieperiode bij de opdrachtgever (publieke domein) of bij de toekomstige opdrachtnemer (private domein)?
- kan de inningperiode (X jaar) door een PPS consortium binnen het project ViA15 een variabele zijn en als zodanig een kwaliteitscriterium zijn in de aanbestedingsprocedure?

Daarnaast is het ook belangrijk dat de gemeenten, Stadsregio, provincie en rijk gezamenlijke ambities hebben om met kilometerbeprijzing, dynamisch verkeersmanagement en tariefdifferentiatie op bepaalde delen van het netwerk de regionale bereikbaarheidsproblemen te lijf te gaan. Een visie van overheidspartijen over de samenhang met het regionale verkeers- en vervoerbeleid zal leidend moeten zijn.

3.14 PPS en business case ViA15

Optimale taak- en risicoverdeling in de bouwprocesorganisatie

Traditioneel vraagt een opdrachtgever eerst aan een ingenieursbureau een ontwerp te maken. Vervolgens vraagt de opdrachtgever aan een uitvoerend bouwbedrijf dit ontwerp te realiseren. De opdrachtgever is in dat geval jegens de bouwer verantwoordelijk voor het ontwerp en draagt de ontwerprisico's. In de referentievariant voor deze marktscan wordt uitgegaan van het "design and construct" (D&C)-model, waarbij de ontwerprisico's maar ook de prikkel tot optimalisatie tussen ontwerpen en bouwen in 1 hand komen te liggen. Onderzocht zal moeten worden of en in welke mate taken, verantwoordelijkheden en risico's bij de markt kunnen worden neergelegd.

Meerwaarde uit publiek private samenwerking

In de rijksnota's van onder meer VROM en V&W zijn de ambities ten aanzien van publiek private samenwerking (PPS) geformuleerd. De Nota Mobiliteit heeft de meerwaarde van PPS voor de samenleving benoemd:

- door het bedrijfsleven eerder bij projecten te betrekken kan maximaal geprofiteerd worden van de kennis en creativiteit van de markt en kunnen dus betere oplossingen worden gerealiseerd;
- PPS biedt de kans het werken met een life-cyclebenadering verder te versterken. Hierbij worden de kosten van het onderhoud op termijn meegewogen bij de investeringsbeslissing; dit gebeurt nu al bij alle rijksprojecten;
- PPS biedt de mogelijkheid tot een betere risicoverdeling, waarbij de risico's kunnen worden toebedeeld aan de partij die ze het best kan beheersen;
- PPS biedt mogelijkheden voor het behalen van efficiencywinst en versnelling van projecten.

De overheid biedt de gelegenheid aan marktpartijen om, o.b.v. een door de overheid geformuleerde functiegerichte probleemstelling, zo vroeg mogelijk in het proces innovatieve en creatieve ideeën in te brengen. Markt en overheid bepalen hiertoe gezamenlijk het juiste moment en de juiste manier. De marktpartijen zullen ook zo vroeg mogelijk worden betrokken bij integrale projectontwikkeling. Dit gebeurt door het parallel schakelen ('vervlechten') van Tracewet- en aanbestedingsprocedure. Dit geeft marktpartijen de gelegenheid om creatieve en innovatieve ideeën in te brengen. Het biedt tevens kansen voor procedurele tijdwinst en een combinatie met gebiedsontwikkeling.

Deze marktscan Voorkeurstracé ViA15 kan worden gezien als een eerste serieuze oriëntatie op de business case ViA15. De verwachting is dat een betere en snellere inschakeling van marktpartijen leidt tot een doelmatiger uitvoering en een betere prijs-kwaliteitverhouding: voordelen voor markt en overheid! Het bedrijfsleven krijgt de kans om via PPS een actieve bijdrage te leveren aan de realisatie van het project ViA15. Daarbij gaan we op zoek naar een mix waardoor mogelijkheden van gebiedsontwikkeling en deelfinanciering via tol of innovatieve aanbestedingsvormen optimaal worden benut.

Uit een eerste oriëntatie op de business case ViA15 blijkt deze bestaat uit een tweetal onderdelen:

- DBFMO infrastructuur;
- Gebiedsontwikkeling.

3.14.1. Business case ViA15: DBFMO infrastructuur

Het 1e gedeelte van de mogelijke business case ViA15 bestaat uit het ontwerpen, bouwen, financieren, onderhouden en bedienen van infrastructuur. Achtereenvolgens wordt op deze activiteiten de mogelijke scope benoemd binnen het project ViA15.

a. Design en Build

De ontwerp- en bouwopgave zal op z'n minst betrekking hebben op de activiteiten die benoemd zijn in bestuursovereenkomst ON2472:

- benuttingmaatregel op bestaande A15 tussen Ressen en Valburg (noordbaan), inclusief ombouw knooppunt Ressen;
- doortrekking A15 vanaf Ressen naar de A12 tussen Duiven en Zevenaar (knooppunt Oud Broeken);
- weefvakken op de A12 Tussen Duiven en Zevenaar;
- verbreding A12 van Zevenaar tot knooppunt A12/A18 Oud dijk.

De opgave kan in overleg met gemeenten worden uitgebreid met bijvoorbeeld delen van het onderliggend wegennet, zoals bijvoorbeeld nabij een aansluiting Duiven op de A15 en de door Zevenaar gewenste gewijzigde aansluiting op de A12. Ook het verbreden van de A12 tussen Ede en Grijsoord kan aan de scope ViA15 worden toegevoegd gezien het feit dat beide projecten nu op financieel gebied als communicerende vaten werken binnen ON2472.

Tenslotte kunnen ook items als duurzame ontwikkeling ("nulenergieweg") of zich wijzigende politieke verhoudingen en/of – uitgangspunten reden zijn om de scope van het project ViA15 anders te definiëren. Een voorbeeld van die laatste oorzaak kan zijn om toch inrichtingorganisatie voor tol en de daarvoor benodigde systemen (als pilot) aan de scope van dit project toe te voegen.

b. Maintain

Een beter te onderhouden ontwerp is te realiseren door onderhoudsaspecten mee te contracteren. Gedacht kan dan worden aan garantie, verlengde garantie, verzekerde garantie of het mee contracteren van onderhoud. Niet alleen het te bouwen gedeelte van de A15, maar ook de overige hoofdwegen (A12, A50) in deze regio kunnen worden meegenomen in de contractering (DBM). Ook het meegeven van het onderhoud van het onderliggende regionale netwerk kan een optie zijn in het kader van een gezamenlijke netwerkfilosofie.

Het lijkt logisch om voor dit project ViA15 de te realiseren infrastructuur in ieder geval ook als onderhoudsverplichting (voor bijvoorbeeld 20 jaar) mee te contracteren. Op basis van het gewenste publieksgericht netwerkmanagement (inclusief corridorbenadering), overige reeds aangegane langdurige onderhoudsverplichtingen en een voor marktpartijen gewenste omvang (50 tot 100 kilometer) dient te worden gezien welke areaal kan worden toegevoegd. Te denken valt bijvoorbeeld aan:

- A12 tussen Grijsoord en Duiven;
- A12 vanaf knooppunt Oud dijk (A12/A18) tot de Duitse grens;
- A18 Oud dijk tot Varsseveld;
- N325 Pleyroute;
- A50 Grijsoord-Valburg.

c. Finance

Toevoegen van een financieringscomponent resulteert in een volledig andere wijze van contracteren. Niet langer wordt een product afgenomen, maar een dienst: er wordt geen weg ingekocht, maar

beschikbaarheid van vervoerscapaciteit. In de contractering kan dan een tijdelijke beschikbaarheidstelling (bijvoorbeeld 20 jaar) van de A15/A12 meegenomen worden. Ook een langdurige concessie (bijvoorbeeld 20 jaar) voor de tolheffing is een financieringscomponent die in een PPS aan een marktpartij kan worden overgelaten.

d. Operate

Het organisatiemodel kan nog verder worden uitgebreid met beheer en exploitatie. Bij projecten waar private partijen de taak en het recht krijgen de infrastructuur te exploiteren (DBFMO) worden deze ook verantwoordelijk gesteld voor zaken als operationeel netwerkmanagement, incident management en gladheidbestrijding. Bovendien biedt het private partijen mogelijkheden voor het genereren van (extra) opbrengsten door tolheffing m.b.v. een eigen inningorganisatie.

3.14.2. Business case ViA15: gebiedsontwikkeling

De rijksoverheid heeft de ambitie uitgesproken om rondom grote infrastructurele projecten de transformatie van MIT naar MIRT te maken. De toevoeging van het aspect Ruimte vormt het 2^e gedeelte van de mogelijke business case ViA15. Indien naast de realisatie van infrastructuur ook een visie wordt gecreëerd op het mede ontwikkelen van de omgeving, wordt gesproken over gebiedsontwikkelingsprojecten.

Ook uit de inventarisatiefase in deze marktscan blijkt dat er extra kansen ontstaan voor het integreren van meerdere (zowel publieke als private) functies in één plan. Taken en risico's kunnen worden overgedragen van de overheid naar private partijen die deze beter kunnen/willen managen en dragen. Naast de taak- en risicoverdeling in de bouwprocesorganisatie kan het combineren van functies, in de samenwerking met private partijen, meer gericht worden op verbetering van ruimtelijke kwaliteit en vooral op de (financiële) verevening vanuit rendabele naar onrendabele planonderdelen.

In het gebied met de doortrekking van de A15, zou dan in de samenwerking tussen publieke en private partijen in de business case gebiedsontwikkelingen kunnen worden opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn (in willekeurige volgorde zogenaamde "rode"-, "groene"- en "blauwe" ontwikkelingen):

- ontwikkeling van locaties voor bedrijfsterrein in het gebied A15/Betuweroute tussen Valburg en Ressen;
- ontwikkeling van een agro-logistiek centrum en verdere Greenportontwikkeling Bergerden
- innovatieve woningbouwlocaties tussen A15 "zuidligging" en kom Zevenaar en/of tussen A15 en Bemmelen;
- mede ontwikkeling van park Lingezege;
- "transferium" en verzorgingsplaats A15;
- meervoudig ruimtegebruik en gebiedsontwikkeling rondom de knooppunten Ressen (A325/A15) en Oud Broeken (A15/A12);
- natuurvriendelijk inrichten gebied en oevers tussen rivier de Linge en de Betuweroute;

- mogelijke uitbreiding EHS van bijvoorbeeld de A12 naar de Veluwezoom;
- uitbreiding natuurgebied de Geldersche Poort;
- natuurvriendelijk inrichten en vernatten oevers van de Rijnstrangen;
- groen in en om de stad in corridor Duiven-Zevenaar en/of planuitwerking en realisatie o.b.v. gebiedsvisie Duiven-Zevenaar.

3.14.3. Processtappen PPS ViA15

Bij het inrichten van het proces van publieke en private samenwerking is het nodig om zorgvuldig een aantal stappen te nemen en die af te stemmen met de wederzijdse doelen en belangen. Fasegewijs gaat het om de volgende belangrijke activiteiten en afspraken gebaseerd op een optimale inzet aan publiek en private zijde.

Fase 1. Initiatiefase: idee, verkenning en randvoorwaarden

- aftasten en concluderen van beleidsruimte en marktruimte voor mogelijke meerwaardeopties (deze marktscan fase I).

Fase 2. Publieke verkenning

- aangeven van globale gebiedsgrens, randvoorwaarden op hoofdlijnen, programma of ontwerpidee op masterplanniveau;
- afspreken van integrale planvorming en financiële verevening tussen alle functies en projectonderdelen (met name deze afspraak zal de nodige strijd opleveren met partijen die gewend zijn om bijvoorbeeld grondwinsten zelf te verevenen);
- marktconsultatie;
- opstellen publieke intentie overeenkomst.

Fase 3: Publiekprivate haalbaarheidsfase; optimalisatie, binding met marktpartijen, grondverwerving;

Fase 4: Publiek-private Planvormingsfase; planuitwerking, contractvorming, RO besluitvorming

Fase 5: Uitvoering

Fase 6: Beheer

Om een duidelijke stap te kunnen maken in de richting van samenwerking met marktpartijen is Fase 2 van bovenstaand stappenplan eerst aan de orde. Alvorens eventuele bindingen met marktpartijen aan te gaan (Fase 3) zal een publieke verkenning moeten uitwijzen in hoeverre onderdelen van gebiedsontwikkeling en bouwproces als één integrale businesscase zijn te beschouwen en welke (financiële) verevening tussen rendabele en onrendabele onderdelen kan plaatsvinden. Marktpartijen moeten daarbij wel geconsulteerd worden, maar het zal in eerste instantie tot een intentieovereenkomst van publieke partijen moeten leiden.

4. Nader te onderzoeken meerwaardeopties

4.1 Beoordeling van meerwaardeopties

Samengevat zijn de geïnventariseerde meerwaarde opties te benoemen als kansen die:

- kunnen bijdragen aan het versterken van de (ruimtelijke) kwaliteit van het gebied;
- kunnen bijdragen aan de kostenbeheersing van het project.
- kunnen bijdragen aan versnelling van het project.

Bij de beoordeling of meerwaardeopties interessant zijn om nader te onderzoeken zijn de volgende aspecten relevant:

- welke daadwerkelijke (tijd/geld/kwaliteit) meerwaarde levert die specifieke kans?
- welke (markt)partijen kunnen die meerwaarde bieden?
- welke risico's en condities zijn verbonden aan de vroegtijdige betrokkenheid van (markt)partijen (bijvoorbeeld ruimtelijk/planologisch, juridisch, politiek/bestuurlijk, sociaal/maatschappelijk, financieel/economisch, organisatorisch, technisch, etc.) ?
- op welk moment (wanneer) kan die (markt)partij betrokken worden?

Gebleken is dat op een aantal aspecten nader onderzoek vereist is om de benoemde meerwaardeopties ook daadwerkelijk te gaan verzilveren. In het Plan van Aanpak Fase I Marktscan project A15-A12 d.d. 13 april was deze verdieping in de materie én de verbreding naar Bedrijven (4 B-model) reeds voorzien.

Fase II van de Marktscan Voorkeurstracé ViA15 zou zich moeten richten op:

- het opstellen van een integrale gebiedsvisie A15-A12;
- het formuleren van een vervlechtingadvies Tracéwet en aanbestedingsprocedure;
- een marktconsultatie op zowel de inhoud van het project als ook op het beoogde inkoopproces van het project ViA15;
- business case A15 ViA15 en inkoopplan marktbenadering.

In Fase II van de marktscan worden dan die meerwaardeopties verder onderzocht en is dit hoofdstuk daarmee te zien als een opdrachtformulering van Marktscan Voorkeurstracé ViA15 fase II.

4.2 Opstellen integrale gebiedsvisie A15-A12

Uit de inventarisatie naar meerwaardeopties blijkt dat zowel het streekplan van de provincie Gelderland alsook het Regionaal Plan 2005-2020 van de stadsregio Arnhem Nijmegen onvoldoende hebben geanticipeerd op de komst van een doorgetrokken A15. Het kader om alle in de marktscan benoemde meerwaardeopties op echte waarde te waarderen is daardoor nog niet mogelijk alsmede de transformatie van het infrastructuurproject ViA15 naar een samenhangende ruimtelijke opgaaf. Het advies luidt dan ook om een integrale gebiedsvisie A15-A12 op te stellen die hierin wel voldoet en kan worden gezien als een actuele uitwerking van het Regionaal Plan.

De volgende 4 doelen zijn te benoemen voor zo'n integrale gebiedsvisie A15-A12:

- ontwikkelingsvisie om benoemde meerwaardeopties gebiedsontwikkeling te kunnen toetsen;
- ruimtelijk toetsingskader voor n.a.v. startnotitie te onderzoeken alternatieven. Dit dient met name om de bijdrage van een alternatief aan het 2^e doel van de Startnotitie (kans op versterking ruimtelijke kwaliteit) te kunnen beoordelen;
- bijdrage aan definitie van (ruimtelijke) kwaliteit van het gebied t.b.v. economisch meest voordelige inschrijving bij aanbestedingsprocedure;
- instrument dat bijdraagt aan de gewenste consultatie i.k.v. Inspraak Nieuwe Stijl en participatieve besluitvorming voor Meest Publieksgerichte Project.

Voor een nadere toelichting op bovenstaande doelen wordt hier verwezen naar bijlage B van deze marktscan Voorkeustracé ViA15 fase I.

Alvorens te kunnen starten met de publiek-private haalbaarheidsfase van een gebiedsontwikkelingsproject dient de publieke verkenning verder vorm te worden gegeven. Die bestaat uit de volgende 4 stappen:

- aangeven van de globale gebiedsgrens, randvoorwaarden op hoofdlijnen en een programma of ontwerpidee op masterplanniveau (integrale gebiedsvisie A15-A12);
- afspraken over integrale planvorming en financiële verevening tussen alle functies en projectonderdelen;
- marktconsultatie: een verkenning en/of consultatie met marktpartijen over de condities en randvoorwaarden die de overheidspartijen moeten creëren om een optimale dienstverlening door marktpartijen te kunnen leveren;
- opstellen van een publieke intentie overeenkomst.

Deze integrale gebiedsvisie is ook de basis voor de publiek-private haalbaarheidsfase van een gebiedsontwikkelingsproject. In die fase worden de visie en ambities van marktpartijen betrokken. Daartoe dienen publieke partijen via een verkenning tot publieke afspraken over randvoorwaarden, programma en financiële verevening tussen alle functies en projectonderdelen. Daarnaast zal een marktconsultatie

ideeën moeten opleveren over de condities en randvoorwaarden die de overheidspartijen moeten creëren om een optimale dienstverlening door marktpartijen te kunnen leveren. Dit alles kan vervat worden in een publieke intentieovereenkomst.

Gezien de relatie tussen de integrale gebiedsvisie, de startnotitie en de beoogde vroegtijdige marktbenadering dient de integrale gebiedsvisie A15-A12 uiterlijk in maart 2008 gereed te zijn. Om de business case van het project ViA15 goed te definiëren dient dan tevens de publieke intentie overeenkomst te zijn getekend door betrokken partijen. Daarmee kunnen marktpartijen worden uitgenodigd op basis van een eenduidige visie en ambitie binnen het publieke domein.

Het projectbureau ViA15 zal, vanwege haar initiatiefrol in de Tracéwetprocedure voor het project ViA15, de regie voeren over de op te stellen integrale gebiedsvisie. De Stadsregio Arnhem-Nijmegen zal die visie, samen met betrokken partijen, gaan formuleren. Ook de ondersteuning vanuit het rijk wordt hierbij zeer wenselijk geacht. Zowel vanuit kennis & kunde, de (rijks)ambitie van MIT naar MIRT en de extra aandacht op de nationale politieke agenda betreffen de motivaties om bij hen ondersteuning te zoeken. Overwogen kan worden om die ondersteuning te koppelen aan de gezochte voorbeeldprojecten voor gebiedsontwikkeling die in het kader van doel 29 Beleidsprogramma 2007-2011 Balkenende IV.

4.3 Vervlechting Tracéwet en aanbestedingsprocedure

Uit de overige voorstellen blijkt dat een trechtering naar een voorkeursalternatief in de startnotitie momenteel nog niet haalbaar is. Teneinde marktpartijen de input te kunnen laten leveren voor de trajectnota/MER (aanbieding marktpartij geldt daarbij als variant van het voorkeursalternatief) is een zogenaamde 1^e fase MER noodzakelijk. Om die gewenste innovatie en kansen vanuit de markt optimaal te benutten (in relatie tot de Tracéwetprocedure) zal een vervlechtingnotitie worden opgesteld. Deze notitie zal uiterlijk eind 2007 gereed zijn en bevat de beoogde vervlechting tussen de Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure.

4.4 Business case en inkoopplan marktbenadering

In de bestuursovereenkomst ON2472 is het voornemen geformuleerd om het project ViA15 middels een publiek-private samenwerking te realiseren, waarbij een DBFM-contract op z'n minst mogelijk zou moeten zijn. In deze marktscan is een 1^e aanzet geformuleerd voor een mogelijke business case. Komend half jaar moet de business case nader worden verfijnd en op z'n haalbaarheid worden getoetst binnen zowel het publieke alsook het private domein. De nadere uitwerking van de business case ViA15 ten behoeve van de marktbenadering zal worden beschreven in het inkoopplan. Dit inkoopplan dient tegelijkertijd met de

publieke intentieovereenkomst bij de integrale gebiedsvisie te zijn afgerond (maart 2008).

4.5 Marktconsultatie

Komende periode moet met intermediaire organisaties (waaronder Bouwend Nederland en Neprom) alsook met marktpartijen verkennende gesprekken worden gevoerd. In die reeds voorziene 2^e fase van de Marktscan zal de consultatie zich richten op de onderdelen binnen de DBFM voor het infrastructuurobject ViA15, de mogelijkheden tot gebiedsontwikkeling (rood/groen/blauw) en tol/financiering. De resultante van de verkennende gesprekken vormt een belangrijke basis voor de verder te ontwikkelen business case en het inkoopplan.

5. Aanbevelingen en besluiten voor vervolg

5.1 Geadviseerd besluit Convenantoverleg:

Ten behoeve van het Convenantoverleg ON2472 d.d. 12 juli 2007 waaraan de bestuurlijk afgevaardigden deelnemen vanuit de provincie Gelderland, de stadsregio Arnhem-Nijmegen en het ministerie van Verkeer & Waterstaat zijn de volgende beoogde besluiten geformuleerd:

1. onderschrijven belang tot het opstellen van een integrale gebiedsvisie A15-A12 en daarmee de "onderzoeksplicht" uit ON2472 een nader vervolg te geven;
2. akkoord te gaan met de 4 benoemde doelen van een integrale gebiedsvisie A15-A12;
3. in te stemmen met het stappenplan en het tijdpad (maart 2008) om de integrale gebiedsvisie op te stellen en die te verankeren in een publieke intentieovereenkomst;
4. gebruikers en belanghebbenden (waaronder marktpartijen) intensief te betrekken bij de op te stellen gebiedsvisie A15-A12;
5. het ministerie van VROM te vragen om bij de totstandkoming van de integrale gebiedsvisie A15-A12 haar ondersteuning te verlenen en die te koppelen aan doel 29 uit het Beleidsprogramma 2007-2011 en tevens bijgesloten brief namens de stadsregio en de provincie te verzenden aan de minister van VROM om het project ViA15 voor te dragen als gebiedsontwikkelingsproject voor doel 29;
6. in te stemmen dat de regierol voor het opstellen van de integrale gebiedsvisie ligt bij het projectbureau ViA15 en dat de stadsregio voor de uitwerking daarvan het voortouw neemt;
7. akkoord te gaan met het opstellen van een vervlechtingadvies met het daarbij aangegeven tijdpad;
8. akkoord te gaan met het verfijnen van de business case ViA15 in de lijn zoals die in de rapportage Marktscan Voorkeustracé A15 fase I is beschreven;
9. akkoord te gaan met het voeren van verkennende gesprekken met het bedrijfsleven (intermediaire organisaties en marktpartijen) om de haalbaarheid van de business case te toetsen en verder te optimaliseren.

5.2 Besluit Convenantoverleg:

Het Convenantoverleg heeft op 12 juli besloten dat in nauwe samenspraak met de stadsregio Arnhem Nijmegen een gebiedsvisie rond de voorkeursvariant A15 wordt uitgewerkt. In deze visie gaat het vooral om het creëren van kansen in het gebied, om daarmee de kwaliteit van de inpassing van de A15 zo optimaal mogelijk te laten zijn. De stadsregio zal deze gebiedsvisie (laten) opstellen en op basis

daarvan wordt gezien hoe een koppeling kan plaats vinden in het licht van het MIRT.

De concept brief aan de minister van VROM waarin het project ViA15 wordt voorgedragen als integraal gebiedsontwikkelingsproject zal niet namens de provincie Gelderland worden verzonden. De heer Jansen zal nog gezien of de stadsregio de gebiedsvisie alsnog wenst te koppelen aan het gestelde doel 29 uit het beleidsprogramma 2007-2011 van het kabinet Balkenende IV.

Voor het overige stemmen de bestuurders in met de in de rapportage beschreven bevindingen en de geadviseerde besluiten.

Bijlage A Verslagen interviews en expertsessies

Bijlage B Doelen integrale gebiedsvisie A15-A12

Het project ViA15 is niet alleen een uitdaging om infrastructuur zo goed mogelijk in het landschap in te passen, maar is een integrale ruimtelijke opgave op het terrein van bedrijventerreinontwikkeling, verstedelijking, natuur en landschap, klimaat en infrastructuur. Via integrale gebiedsontwikkeling is een samenhangende en kwaliteitsversterkende aanpak nodig.

Een belangrijke aanbeveling in de Marktscan voor het voorkeustracé A15 is dan ook om een integrale gebiedsvisie op te stellen voor een 'brede' A15-zone. Die A15-zone bevat het traject vanaf Valburg tot en met de aansluiting op de A12. Met betrekking tot het voorkeursalternatief dient ook de A12-zone van Duiven tot en met knooppunt A12/A18 hierbij te worden betrokken. Op basis van die integrale gebiedsvisie A15-A12 is het mogelijk om de lijnopgaaf (doortrekken A15 'slechts' als infrastructureel project) te transformeren naar een gebiedsgerichte opgaaf van duurzaamheid, klimaataanpassing, versterking van het landschap en verbetering van infrastructuur voor het integraal oplossen van bereikbaarheidsproblemen. Een opgaaf die recht doet aan de ruimtelijke ambities in deze regio, passend in de nationale ruimtelijke hoofdstructuur.

Een integrale gebiedsvisie A15-A12 kent 4 doelen.

a. *Ontwikkelingsvisie om benoemde meerwaardeopties te toetsen*
In de Marktscan voor het voorkeustracé A15-A12 Fase I zijn zeer veel meerwaardeopties benoemd die vragen om een integrale benadering in de vorm van gebiedsontwikkeling:

- de 'rode' gebiedsontwikkelingen (bedrijfsterreinen, glastuinbouw en woningbouw);
- de 'groene' ontwikkelingen (Groen in en rondom de Stad, recreatieve functies en versterken natuur & EHS);
- de 'blauwe' gebiedsontwikkelingen (waterberging stedelijk gebied, vernatten van natuurgebieden en extra maatregelen Ruimte voor de Rivier).

Na de totstandkoming van een integrale gebiedsvisie A15-A12 kunnen de beoogde functies in de schaarse ruimte expliciet worden toegekend. Hiermee ontstaat tevens het gewenste, maar thans ontbrekende, normatieve kader voor de waardering van de benoemde meerwaardeopties. Op welke locatie wordt welke (of juist geen) ontwikkeling gewaardeerd en op welke wijze definiëren we (overheid en markt) het begrip ruimtelijke kwaliteit op die specifieke locaties: de integrale gebiedsvisie A15-A12 als leidend instrument voor ontwikkelingsplanologie rondom het infrastructuurobject.

b. *Referentiekader voor alternatieven in Startnotitie*

Een tweede doel van de integrale gebiedsvisie A15-A12 is dat dit document dienst kan doen als toetsingskader van de diverse alternatieven die benoemd gaan worden in de Startnotitie in het kader van de te volgen Tracéwetprocedure. Momenteel wordt onderzocht in

hoeverre het haalbaar c.q. wenselijk is om de alternatieven uit de begin 2008 ter visie te leggen Startnotitie zowel de toetsen op:

- het vergroten van betrouwbaarheid en doorstroming van het netwerk (hoofdwegennet en provinciaal wegennet) alsook op;
- het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving in het algemeen en de inpassing van de A15 in het bijzonder.

Indien bij de toetsing van alternatieven tevens een waardering plaats vindt van de mate waarin dat alternatief bijdraagt aan een relatieve verbetering van de ruimtelijk kwaliteit, dan is de integrale gebiedsvisie A15-A12 daarvoor een onmisbaar instrument.

c. *Definitie ruimtelijke kwaliteit t.b.v. EMVI aanbesteding*

Een vorm van Publiek Private Samenwerking (PPS) is het uitgangspunt voor de marktbenadering van het project ViA15. In de bestuursovereenkomst ON2472 is een DBFM-contract omschreven als minimaal wenselijke PPS-constructie. Volgens diezelfde bestuursovereenkomst start vervlechting van Tracéwet- en aanbestedingsprocedure na het Standpunt van de ministers van VROM en V&W. Momenteel wordt onderzocht of het mogelijk is om tijdens de planstudiefase al op een eerder moment te trechteren naar een voorkeursalternatief zodat marktpartijen de aanbiedingen daarop kunnen indienen. Het Standpunt in het kader van de Tracéwet zou daarmee tevens het voornemen tot gunning betekenen in het kader van de aanbestedingsprocedure. Het voornemen tot gunning wordt schriftelijk kenbaar gemaakt richting de aanbiedende marktpartij die de economisch meest voordelige inschrijving (EMVI) indient. De EMVI zal daarbij een vooraf bepaalde verhouding kennen tussen prijs en kwaliteit of 100% kwaliteit bij een lump sum budget. Bij zowel een EMVI op basis van een prijs/kwaliteit-verhouding alsook op 100% kwaliteit zal de integrale gebiedsvisie A15-A12 een belangrijke rol kunnen spelen. De ruimtelijke kwaliteit van het (gebiedsontwikkelings)project A15-A12 kent immers haar basis in de ambities en randvoorwaarden die aan deze gebiedsvisie ten grondslag liggen. Daarmee is tevens het derde doel van de integrale gebiedsvisie A15-A12 beschreven: definitie van (ruimtelijke) kwaliteit t.b.v. bepalen EMVI in aanbestedingsprocedure.

d. *Dienstbare overheid: INS en MPP*

Door belanghebbenden en gebruikers te betrekken bij het opstellen van de integrale gebiedsvisie A15-A12 wordt ook duidelijk op welke wijze 'de klant' het begrip ruimtelijke kwaliteit zou definiëren.

Op basis van de projectscope dient de overheid inzicht te verschaffen in de uitgangspunten en randvoorwaarden van het (gebiedsontwikkelings)project A15-A12. Belanghebbenden en gebruikers kunnen daarbij aangeven welke eisen en wensen zij in dat kader formuleren. Die eisen en wensen zullen een afgeleide dienen te zijn van de integrale gebiedsvisie A15-A12. Het vierde doel van een integrale gebiedsvisie A15-A12 kan vervolgens tweeledig zijn en bestaat uit:

- het gezamenlijk met overheden, belanghebbenden en gebruikers formuleren van de integrale gebiedsvisie A15-A12 zal een positieve bijdrage leveren aan de wenselijke consultaties

in het kader van Inspraak Nieuwe Stijl (INS). Het project ViA15 is recent benoemd als pilot INS;

- instrumentarium voor participatieve besluitvorming. Het project ViA15 heeft de ambitie om het Meest Publieksgerichte Project (MPP) aller tijden te worden. Aangezien dit meer vergt dan een pilot status INS is de idee om voor dit project de haalbaarheid te onderzoeken of verevening (de opbrengsten van rendabele projecten dekken de kosten van niet rendabele projecten) plaats kan vinden naar omgevingsprojecten waaraan gebruikers en belanghebbenden de meeste waarde toekennen. Een vorm waarin dit zou kunnen worden toegepast is een 'burger TOP 10 omgevingsprojecten' die worden gerealiseerd op het moment dat er in de gebiedsexploitatie A15-A12 financiële ruimte bestaat (blijkt mogelijk bij aanbiedingen marktpartijen) of ontstaat (tijdens de contractuele fase van de PPS-overeenkomst). In de te maken afspraken rondom de integrale gebiedsvisie A15-A12 willen wij onderzoeken in hoeverre de bereidheid hiertoe aanwezig is bij de diverse betrokken publieke partijen.