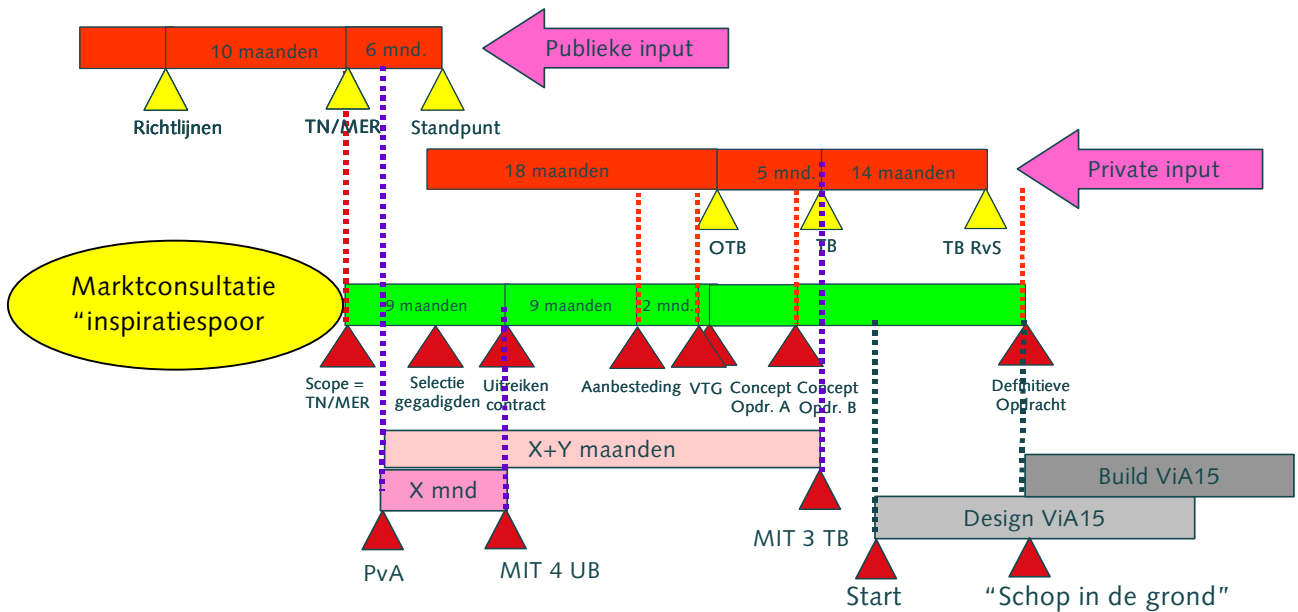




Opmerking vooraf:

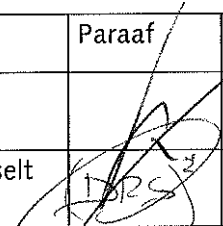
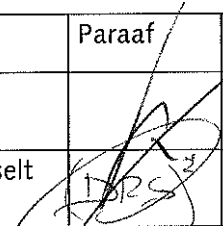
Waar wordt gesproken over Voorkeurstracé wordt het Doortrekkingsalternatief (A15) bedoeld.

Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15



Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15

19 maart 2008

Functie	Naam	Paraaf	Datum
Opdrachtgever, Directeur Projectbureau ViA15	ing. R.M. Prins		20/03/08
Opdrachtnemer, Projectmanager Marktbenadering ViA15	drs. D.R.S. van Hasselt		19/03/08

Auteur	:	David van Hasselt met medewerking van Peter Koppert (BIO - RWS ON) en de Expertgroep Vervlechting ViA15 (ministerie Verkeer & Waterstaat)
Status	:	definitief

- 1. Managementsamenvatting 5**
- 2. Context Vervlechtingnotitie ViA15 10**
 - 2.1 Aanleiding en opdracht 10
 - 2.2 Vraag- en doelstelling notitie 11
 - 2.3 Organisatie Vervlechtingnotitie ViA15 11
 - 2.4 Kwaliteitsborging 12
 - 2.5 Planning en besluitvorming Vervlechtingnotitie 12
 - 2.6 Opbouw notitie: leeswijzer 14
- 3. Project ViA15 15**
 - 3.1 Aanleiding 15
 - 3.2 Bestuursovereenkomst ON2472 15
 - 3.3 Scope ViA15 conform ON2472 15
 - 3.4 Formele status project ViA15 18
- 4. Projectdoelstellingen ViA15 20**
 - 4.1 Schaarse middelen 20
 - 4.2 Focus op prioriteitstelling projectdoelen 20
 - 4.3 Opportunity Framing ViA15 21
 - 4.4 Belangrijkste projectdoelen ViA15 22
 - 4.5 Resumé projectdoelen ViA15 25
- 5. Confrontatie projectdoelen + meerwaarde 26**
 - 5.1 Resultaten 1^e fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15 26
 - 5.2 Criteria modelkeuze Vervlechting ViA15 27
- 6. Beschouwing vervlechten ViA15 30**
 - 6.1 Definitie vervlechten 30
 - 6.2 Rijksbeleid voor vervlechten 30
 - 6.3 Mogelijke vervlechtingmodellen 31
 - 6.4 Relevante procedures ViA15 32
 - 6.4.1. Tracé/MER-procedure 32
 - 6.4.2. Aanbestedingsprocedure 33
 - 6.4.3. Betaalpuntenbesluit tol 34
 - 6.4.4. Ruimtelijke procedures 35
 - 6.5 Invalshoek modelkeuze vanuit risico's 35
- 7. Koers vervlechting ViA15 37**
 - 7.1 Twee modellen: wel of niet vervlechten !? 37
 - 7.2 Aanbesteden na Tracébesluit: modeleigenschappen 37
 - 7.3 Vervlechten na Standpunt: modeleigenschappen 39
 - 7.4 Vergelijking modellen op ontwikkelcriteria 41
 - 7.5 Risicoprofiel model Standpunt 42
 - 7.6 Risicoprofiel model Tracébesluit 42
 - 7.7 Voorkeursmodel Vervlechten ViA15 42

7.8	Consequenties opdrachtverstrekking V&W	43
8.	Marktbenadering ViA15	45
8.1	Producten en proces	45
8.2	Marktconsultatie ViA15: het "inspiratiespoor"	45
9.	Aanbevelingen voor vervolg	49
9.1	Conclusies	49
9.2	Aanbevelingen	51
9.3	Geadviseerd besluit	52
9.4	Adviezen aan HID RWS ON	54
Bijlage A	Ordering projectdoelen ViA15	55
Bijlage B	Managementsamenvatting Marktscan ViA15	60
Bijlage C	Advies Tracé/m.e.r.-centrum voor ViA15	64
Bijlage D	Procesarchitectuur Model Tracébesluit	65
Bijlage E	"Planning" Model Tracébesluit	67
Bijlage F	Procesarchitectuur Model Standpunt	68
Bijlage G	"Planning" Model Standpunt	70
Bijlage H	Vergelijking modellen – criteria projectontwikkeling	71
Bijlage I	Projectbeschrijving ViA15 conform MIRT 2008	73
Bijlage J	Advies Directie Projecten RWS	75

1. Managementsamenvatting

1. Basisgedachte en attitude marktbenadering

Hoe kan de vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen de maak- en haalbaarheid maximaliseren van het project ViA15? Dat is de centrale vraagstelling die vanuit de marktbenadering telkens op tafel wordt gelegd. Uit de 1^e fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15 d.d. 2 augustus 2007 blijkt dit onder meer georganiseerd te kunnen worden door het slim verknopen van de planologische procedure met de aanbestedingsprocedure (vervlechting). Met de aanbestedingsprocedure gaat het projectbureau ViA15 op zoek naar de beste oplossing die voldoet aan onze vraagstelling. Daarbij gaat het minimaal om het ontwerp, de realisatie, de financiering en het beheer van het project.

2. Afbakening Vervlechtingnotitie Voorkeurstracé ViA15

Welke meerwaarde zouden marktpartijen kunnen leveren (om de maak- en haalbaarheid van het project te maximaliseren) en wat is dan het ideale moment om die marktpartij te contracteren? Dat zijn eigenlijk de 2 belangrijkste vragen die in deze Vervlechtingnotitie Voorkeurstracé ViA15 worden beantwoord.

Het "stappenplan" dat in deze notitie is doorlopen om die vragen te beantwoorden is geschetst in de hiernaast getoonde figuur.

Uitgangspunt in de analyse daarbij is het bestuurlijk voorkeurstracé, zoals dat door Partijen is afgesproken in bestuursovereenkomst ON2472 d.d. 21 november 2006. Ten aanzien van de projectscope wordt uitgegaan van een infrastructuur project. E.e.a. conform de getekende bestuursovereenkomst en de (concept) startnotitie ViA15. Er wordt dus (nog) geen planologische koppeling voorzien met andere ruimtelijke ontwikkelingen en er is hier dus geen sprake van een integrale gebiedsgerichte benadering.

Voor wat betreft de betekenis van vervlechten is in deze notitie aangesloten op de binnen RWS gangbare definitie:

"het (deels) parallel laten lopen van een planologische procedure met een aanbestedingsprocedure, waarbij deze procedures op bepaalde momenten met elkaar worden verknoopt".

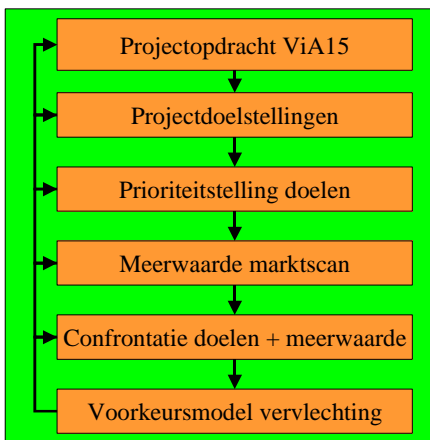
(Bron: Monitor Vervlechting 2007 door Bouwdienst i.s.m. AT Osborne)

3. Meerwaarde marktpartijen

De maak- en haalbaarheid van het project ViA15 kan worden gemaximaliseerd als marktpartijen de ruimte krijgen om hun innovatie en denkracht aan te wenden om het project ViA15 beter, sneller en/of goedkoper te realiseren. Om de begrippen beter, sneller en/of goedkoper voor dit project concreet te maken zijn:

1. de projectdoelstellingen ViA15 geïnventariseerd;
2. de meerwaardeopties uit de 1^e fase Marktscan gerubriceerd.

De confrontatie van projectdoelen ViA15 en de meerwaardeopties uit de Marktscan resulteert in een 30-tal criteria die van belang zijn voor de



verdere ontwikkeling van het project ViA15. Ten aanzien van die 30 concrete projectspecifieke criteria is vervolgens gekeken in welke mate de vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen hier positief aan kan bijdragen en dus of het zinvol is om het instrument vervlechting daarvoor in te zetten!? De 1^e vraag (welke meerwaarde zouden marktpartijen kunnen leveren) is daarmee te beantwoorden en is in deze notitie sterk gerelateerd aan het bestuurlijk gewenste voorkeustracé.

4. Vervlechtingmodellen ViA15

De tweede vraag die met deze notitie wordt beantwoord gaat over het ideale moment om die marktpartij voor het project ViA15 te contracteren. In deze notitie wordt geadviseerd om de aanbestedingsprocedure niet te starten voordat:

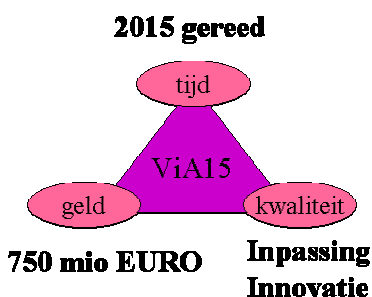
- uit de Trajectnota/MER blijkt welk soort oplossing prevaleert (bouwen of benutten). In de Startnotitie ViA15 worden immers meer alternatieven en varianten benoemd dan tijdens de ondertekening van ON2472 werd voorzien. Momenteel is het ongewis wanneer het Standpunt wordt bepaald en hoe dat Standpunt luidt (en is dus onduidelijk wat we willen inkopen);
- de beoogde inpassing van het project ViA15 in haar fysieke omgeving op hoofdlijnen is bepaald en daarover consensus bestaat tussen de convenantpartijen ON2472. Hiermee wordt i.c. het bestuurlijk voorkeursalternatief bijvoorbeeld de afweging brug/tunnel Pannerdensch Kanaal verstaan en de ligging van de weg (maaiveld/half verdiept/verdiept);
- financiering en bekostiging in evenwicht zijn. Voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure moet sprake zijn van een sluitende business case met betrekking tot de DBFM(O) in het algemeen en de positie van tol/beprijzen in het bijzonder.

Dit betekent dat een vervlechting van de planologische procedure en de aanbestedingsprocedure op z'n vroegst rondom het Standpunt plaats zou vinden (model Standpunt). De inschrijving van marktpartijen zou daarmee kunnen bestaan uit een OTB, inpassings-MER en een prijsaanbieding. Het OTB van de winnende marktpartij wordt vervolgens in de Tracéwetprocedure verder ter besluitvorming gebracht.

In deze vervlechtingnotitie is daarnaast het model Tracébesluit uitgewerkt. Dit model gaat uit van een meer traditioneel georganiseerd proces waarin de publieke partijen de beste oplossing uitwerken tot en met het Tracébesluit. Voor die meer uitgewerkte oplossing wordt middels een aanbestedingsprocedure een marktpartij gecontracteerd die zorgt voor de verdere engineering en realisatie van het project.

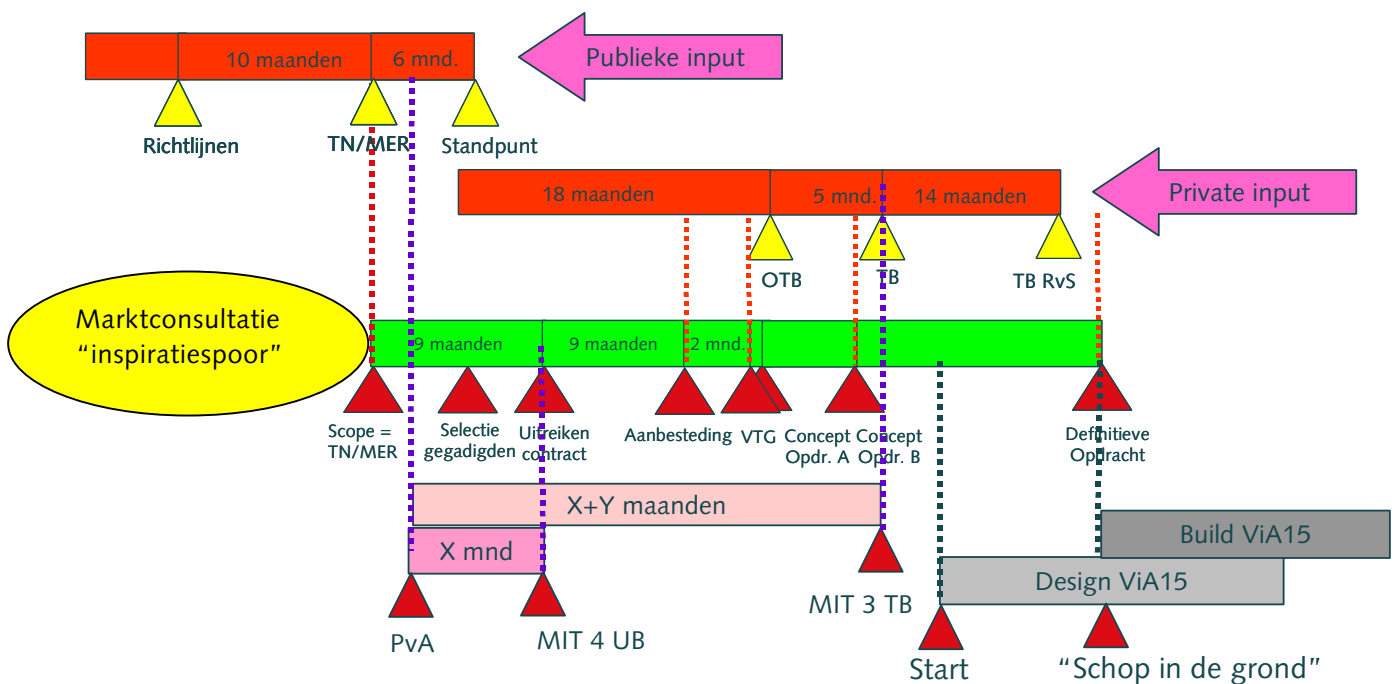
5. Bepalen Voorkeursmodel Vervlechting ViA15

Kwaliteit, Geld en Tijd zijn schaarse middelen die elkaar beïnvloeden en waarbij focus moet worden aangebracht. Het aanbrengen van een bepaalde volgorde of prioriteitstelling in de projectdoelstellingen wordt dan ook altijd aanbevolen. Wat is/zijn de allerbelangrijkste projectdoel(en)? Op basis van die prioriteitstelling kan vervolgens gericht worden gezocht naar het creëren van meerwaarde. Aangezien die prioriteitstelling voor dit project nog niet is geslaagd, is aan het 30-



tal afgeleide criteria voor projectontwikkeling ViA15 (als resultante van de eerder beschreven Confrontatie) een gelijk gewicht toegekend.

In een soort matrix zijn het Model Tracébesluit en het Model Standpunt met elkaar vergeleken op die circa 30 criteria. Met name op het aspect Kwaliteit/Innovatie onderscheidt het model Standpunt zich in positieve zin. De intrinsieke waarde/modeleigenschap daarentegen van de totale doorlooptijd van het project ViA15 is voor het model Tracébesluit gunstiger dan het model Standpunt (circa 6 maanden). Echter ook op het gebied van projectbeheersing (risicomangement op planning en geld) scoort het model Standpunt beter dan het model Tracébesluit. Uit de totale score van beide modellen op de criteria voor projectontwikkeling ViA15 blijkt daarmee een duidelijke voorkeur voor het model Standpunt, met de concurrentiegerichte dialoog als aanbestedingsmodel.



Figuur a. Voorkeursmodel Vervlechting ViA15: Model Standpunt

De 2^e vraag (wat is het ideale moment om die marktpartij te contracteren) is daarmee ook te beantwoorden: voorafgaand aan het OTB ViA15. Het antwoord op die 2^e vraag lijkt minder sterk gerelateerd te zijn aan het bestuurlijk gewenste voorkeursracé dan de 1^e vraag. In de opbouw van de redeneerlijn is immers geconstateerd dat er eerst duidelijkheid moet zijn in de beoogde oplossing uit de TN/MER: bouwen of benutten?

6. Marktbenadering = marktconsultatie + aanbestedingsprocedure

Nadat de start van de aanbestedingsprocedure is gemarkeerd (start rondom Standpunt ministers V&W/VROM) kan de rest van de marktbenadering worden ontworpen. Daarbij resteert de vraag op welke wijze de markt voorafgaand aan de daadwerkelijke procedure is

te benaderen. De gedachte die daarbij wordt gehanteerd is dat ook de marktconsultatie, voorafgaand aan een aanbestedingsprocedure, een bijdrage kan leveren aan het maximaliseren van de maak- en haalbaarheid van het project. De belangrijkste redenen (en vragen) om zo'n marktconsultatie te starten zijn:

- verbreding in Startnotitie ViA15 ten aanzien van alternatieven en varianten. Welke condities en randvoorwaarden zijn te benoemen voor de scope van bijvoorbeeld het benutten-alternatief en welke suggesties zijn er om de haalbaarheid van dit alternatief te vergroten?
- maak- en haalbaarheid bestuurlijk voorkeustracé. Wat levert een globale toets op door marktpartijen op basis van de afspraken in ON2472. Is dat allemaal wel realistisch en maakbaar in de huidige context en welke aanbevelingen hebben zij om de haalbaarheid te maximaliseren?
- financiering en bekostiging. In hoeverre is tol/beprijzen een kans om dit project gerealiseerd te krijgen, welke risico's zien zij en welke risicoverdeling zou daar bij passen? Welke extra condities en inzichten hebben zij om kosten te verlagen en/of opbrengsten te vergroten: optimaliseren van de business case;
- samenwerking opdrachtgever-opdrachtnemer. Op welke manier zouden marktpartijen willen investeren in een samenwerking en waar zien zij de win-win relaties? Welk contractmodel is optimaal en welke samenwerkingsvorm past daarbij (alliantie, partnerring, ...)? Ook kan de markt hier worden bevraagd naar een aanpak die de transactiekosten beperkt.

Met een dergelijk ontwerp van de marktconsultatie kunnen de publieke producten in de planstudiefase (Startnotitie, TN/MER en Standpunt) op maak- en haalbaarheid worden getoetst. Hetzelfde geldt voor de producten in de precontractuele fase van de DBFM(O) ViA15, zoals de Marktscan, vervlechtingnotitie, de business case, het inkoopplan en/of de integrale gebiedsvisie.

Met het starten van zo'n marktconsultatie dienen betrokken partijen de serieuze bereidheid te hebben, en de consequenties te aanvaarden, om de resultaten uit dat inspiratiespoor in het project te incorporeren: commitment aan de voorkant van het proces!

De marktconsultatie kan bestaan uit een verkennende consultatieronde die wordt opgevolgd door een wat meer diepgaande marktverkenning. In deze notitie wordt de gehele marktconsultatie gezien als een "inspiratiespoor".

7. Geadviseerd besluit

Teneinde de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren wordt geadviseerd om:

- geen vervlechting te starten tussen Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure DBFM(O) ViA15 vóórdat uit de TN/MER die voorkeursoplossing is gebleken: benutten of bouwen?
- het model Standpunt te verkiezen als basis voor de procesarchitectuur van het project ViA15. Dit betekent onder

-
- meer dat de marktpartij met de “beste” aanbidding tevens de input levert voor het Ontwerp Tracébesluit (OTB) ViA15;
- de aanbestedingsprocedure voor de DBFM(O) ViA15 te starten rondom het Standpuntbesluit en in het Inkoopplan ViA15 nader te bepalen op welk moment en op welke wijze de concurrentiegerichte dialoog het best kan worden gestart;
 - de markt in de fase tot het Standpunt ViA15 te consulteren middels het “inspiratiespoor”: informeren, verkennen en verrassen;
 - het projectbureau ViA15 in (uiterlijk) maart 2008 opdracht te verstrekken om die marktconsultatie te ontwerpen en op te starten;
 - de producten en middelen die nodig zijn om de aanbestedingsprocedure DBFM(O) ViA15 voor te bereiden op korte termijn op te nemen in het reguliere offerte- en opdrachttraject rondom de planstudie ViA15.

2. Context Vervlechtingnotitie ViA15

2.1 Aanleiding en opdracht

De Minister van Verkeer en Waterstaat, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland hebben op 21 november 2006 de bestuursovereenkomst ON2472 getekend waarin onder meer afspraken zijn gemaakt over de planstudiefase van het project Doortrekking A15/Verbreding A12 (verder: het project ViA15).

In de bestuursovereenkomst worden diverse instrumenten benoemd voor het creëren van (financiële) meerwaarde ten faveure van het project. Daarbij kan worden gedacht aan tol, gebiedsontwikkeling, PPS/DBFM (Publiek Private Samenwerking/Design Build Finance Maintain) en aan het vervlechten van procedures. Bij het vervlechten van procedures gaat het in dit geval minimaal om de Tracéwetprocedure en de aanbestedingsprocedure. Bovenliggend doel van die instrumenten is om het thans aanwezige verschil tussen kostenraming en beschikbaar budget te slechten, de nieuwe wegvakken in 2015 (of eerder) te kunnen openstellen en/of om de inpassing van het project in de omgeving te optimaliseren.

Deze Vervlechtingnotitie ViA15 is (conform ON2472) één van de door het projectbureau ViA15 te leveren producten. Ten aanzien van de projectscope wordt uitgegaan van een lineair infrastructuur project. E.e.a. conform die getekende bestuursovereenkomst en de (concept) startnotitie ViA15. Er wordt dus (nog) geen planologische koppeling voorzien met andere ruimtelijke ontwikkelingen en er is hier dus geen sprake van een integrale gebiedsgerichte benadering.

Ook in de Opdracht voor planstudie (startnotitie) Doortrekking A15 (met kenmerk SDG/NW2007/1533/54914, d.d. 17 oktober 2007) staat de vervlechtingnotitie genoemd. De opdracht zoals die aan de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Oost Nederland is verstrekt luidt:

"Naast het opleveren van de startnotitie ten behoeve van de inspraak in maart/april 2008 verwacht ik van u eind 2007 een vervlechtingnotitie op basis waarvan met de convenantpartners afspraken kunnen worden gemaakt of en zo ja op welke wijze en op welk moment de voorbereiding op de realisatie vervlochten zal worden met de planstudie."

Met een verwijzing ten aanzien van de Vervlechtingnotitie Voorkeurstracé ViA15 naar zowel ON2472 alsook naar de interne V&W-projectsturing is ook de doelgroep van deze notitie benoemd: adviseurs Convenantoverleg ViA15 en beslissers binnen het ministerie V&W.

2.2 Vraag- en doelstelling notitie

De definitie die in deze notitie wordt gehanteerd voor vervlechten luidt: *“het (deels) parallel laten lopen van een planologische procedure met een aanbestedingsprocedure, waarbij deze procedures op bepaalde momenten met elkaar worden verknoopt”*.

(Bron: Monitor Vervlechting 2007 door Bouwdienst i.s.m. AT Osborne)

a. Vraagstelling Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15

De vraagstelling die ten grondslag ligt aan deze vervlechtingnotitie is: *Op welke wijze kunnen de voor dit project relevante procedures (wet- en regelgeving) het “slimst” worden verknoopt teneinde een procesgang te ontwerpen die voldoende waarborgen biedt voor de algemene beginselen van behoorlijk bestuur alsmede zo veel mogelijk ruimte biedt voor innovatie en denkkraft vanuit de markt om het project ViA15 beter, sneller en/of goedkoper te realiseren?*

De 2 belangrijkste onderzoeksvragen die hieruit zijn afgeleid betreffen:

- welke meerwaarde zouden marktpartijen kunnen leveren (om de maak- en haalbaarheid van het project te maximaliseren)?
- wat is dan het ideale moment om die marktpartij te contracteren?

b. Doelstelling Voorkeustracé Vervlechtingnotitie ViA15

Bezien vanuit deze vraagstelling is het doel van deze Vervlechtingnotitie ViA15 om te bepalen *of/hoe een vroegtijdige marktbenadering de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 kan maximaliseren*. Een resultante daarvan is een procesgang waarin wordt aangegeven hoe de Tracéwetprocedure en de aanbestedingsprocedure worden verknoopt.

Het “voorkeursmodel” Vervlechting ViA15 kan daarmee ook input vormen voor de Startnotitie ViA15 en is tevens een belangrijke basis voor het Projectplan ViA15. In dat beoogde projectplan wordt de aanpak en de projectbeheersing beschreven vanaf de Startnotitie tot en met het Ontwerp Tracébesluit (OTB) ViA15.

2.3 Organisatie Vervlechtingnotitie ViA15

De Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15 is een product dat is opgesteld door het projectbureau ViA15, waarin de relevante aspecten vanuit de planstudie, tol/beprijzing en marktbenadering zijn samengevloeid tot voorliggende geadviseerde aanpak. Uitgangspunt in de analyse daarbij is het bestuurlijk voorkeustracé, zoals dat door Partijen is afgesproken in bestuursovereenkomst ON2472 d.d. 21 november 2006.

Het projectbureau ViA15 heeft een tijdelijke Expertgroep Vervlechting ViA15 opgericht waarin zowel de organen zijn vertegenwoordigd die een rol spelen in de projectsturing (DGP V&W en staf DG RWS) alsook die waar specifieke kennis zit ten aanzien van vervlechten.

Deze Expertgroep vervlechting ViA15 bestond uit:

- ministerie V+W: Joost Hurkens (DGP), Jeroen Weck/Marilou Köbber (FMC) en Henk Gierveld (HDJZ);
- staf DG RWS: Frank Wormgoor/Tomas de Laat (PDPD - programmasturing MIT), Marijke Nagelkerke (PPS Kennispool) en Wim Leendertse (Markt + Inkoop);
- specialistische diensten RWS: Jos Arts/Roel Nijsten (DVS), Diederink Bijvoet (Bouwdienst OI) en Guido Hagemann (directie Projecten);
- regionale diensten: René Scholtes (A27 Lunetten);
- Projectdirectieteam (PDT) ViA15: Aat Hueting, Alexander Dieperink, David van Hasselt (voorzitter Expertgroep Vervlechting) en adviseur marktbenadering Peter Koppert (RWS ON afdeling BIO).

2.4 Kwaliteitsborging

Het vervlechten van de planstudie- en aanbestedingsprocedure kan op verschillende manieren gebeuren. Rijkswaterstaat heeft een 3-tal varianten nader toegelicht en uitgewerkt in de *Werkwijzer vervlechting trace/m.e.r.- en aanbestedingsprocedure bij infrastructurele projecten d.d. februari 2005*. De Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15 borduurt verder op die werkwijzer.

Daarnaast is zo veel mogelijk rekening gehouden met de "best practices" vanuit andere projecten. Belangrijke input daarvoor is de recent door de Bouwdienst (i.s.m. AT Osborne) opgestelde Monitor Vervlechting 2007.

Ook de wijze waarop de Expertgroep is ingericht kan hier als kwaliteitsborging worden beschouwd. In deze groep kwam immers veel kennis en ervaring ten aanzien van dit onderwerp samen.

Tenslotte heeft een extern adviesbureau (DHV Investment Services) een second opinion uitgevoerd op de concept Vervlechtingnotitie.

2.5 Planning en besluitvorming Vervlechtingnotitie

De planning ten aanzien van voorliggende notitie is als volgt verlopen c.q. voorzien:

Week	Datum	Mijlpaal Vervlechtingnotitie	Actor
07-37	15 sept.	Opstellen PvA en "inrichten" Expertgroep	Hasselt
07-38	17 - 21 sept.	Beoordelen PvA Vervlechtingnotitie ViA15	RWS/V&W
07-38	20 sept.	Bespreken PvA en basis Vervlechtingnotitie bij DVS Arts & Nijsten	Hasselt
07-38	17 - 21 sept	Uitnodigen deelnemers Expertgroep	Hasselt
07-39	24 - 28 sept.	Aanzet vervlechtnotitie op basis van best practices	Hasselt
07-39	24 - 28 sept.	Themasessie vervlechting	PDT ViA15
07-40	4 okt.	Verzenden stap 1+2 Vervlechtingnotitie ViA15	Hasselt
07-41	8 okt.	1 ^e bijeenkomst Expertgroep (EG)	Expertgroep
07-48	27 nov.	Directeuren formuleren hoofdoelen ViA15 + projectsucces	DO ViA15
07-49	3 dec.	Verzenden 1 ^e concept Vervlechtingnotitie naar PDT	Hasselt
07-49	7 dec.	Convenantoverleg: Doelstellingen ViA15 + projectsucces	CO ViA15
07-50	12 dec.	2 ^e bijeenkomst Expertgroep	Expertgroep
07-51	20 dec.	Aanbieden 2 ^e concept Vervlechtingnotitie aan PDT + DHV IS	Hasselt
08-02	10 jan.	Bespreken Vervlechtingnotitie in PDT ViA15	PDT ViA15
08-03/04	14 - 21 jan.	Opstellen 3 ^e concept Vervlechtingnotitie	Hasselt
08-04	22 jan.	Aanbieden 3 ^e concept Vervlechtingnotitie aan Expertgroep	Hasselt
08-04/05	22 - 29 jan.	Commentaar op 3 ^e concept Vervlechtingnotitie	Expertgroep
08-05/06	31 jan.	Opstellen definitief concept Vervlechtingnotitie	Hasselt
08-06	7 feb	Corporate Tenderboard (projecten > 200 mio EURO)	Hagemann
08-07	12 feb	Directeurenoverleg ViA15	Prins
08-07	11 - 15 feb.	Bespreken Vervlechtingnotitie met staf DG	Prins/Hasselt
08-08	20 feb.	Geadviseerde besluitvorming door Convenantoverleg ViA15	Van Haaren
08-09	25 - 29 feb	Akkoord Vervlechtingnotitie door Directeur Projecten Brandsen	Hagemann
08-10	3 - 7 mrt.	Besluitvorming door HID RWS ON Van de Gazelle	Prins/Hasselt
08-11	10 - 14 mrt.	Afronden definitieve Vervlechtingnotitie ViA15	Hasselt
08-12	17 - 21 mrt.	Indienen Vervlechtingnotitie ViA15 bij (staf) DG RWS	Van de Gazelle

Tabel 1 Planning en besluitvorming Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15

Uit bovenstaande planning blijkt tevens de besluitvorming ten aanzien van voorliggende notitie. De opdrachtgevers zijn intensief betrokken geweest bij de totstandkoming van dit product. Daarbij wordt hier onderscheid gemaakt tussen:

- de convenantpartners ON2472 (Stadsregio Arnhem Nijmegen, Provincie Gelderland en DGP ministerie van Verkeer & Waterstaat) die een zwaarwegend advies formuleren richting de HID RWS ON;
- het bevoegde gezag. Bij dergelijke projecten is de minister van Verkeer & Waterstaat bevoegd gezag en vindt opdrachtverstrekking en verantwoording plaats via de zogenaamde 'projectsturing' (binnen het ministerie van Verkeer & Waterstaat). Het Convenantoverleg ViA15 fungeert hierbij als adviesorgaan voor de HID RWS ON die in de sturingslijn verantwoordelijk is voor de uitvoering van deze planstudie.

Na overleg tussen de HID RWS ON en de directeur projecten RWS is afgesproken dat de Vervlechtingnotitie ook door de Directie Projecten Rijkswaterstaat (DP RWS) moet worden geaccordeerd.

2.6 Opbouw notitie: leeswijzer

In deze Vervlechtingnotitie ViA15 is getracht om op een methodische wijze het Voorkeursmodel Vervlechting ViA15 te kunnen bepalen. Daarbij wordt telkens in acht genomen dat het vervlechten van procedures een middel kan zijn om de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren.

De volgende stappen zijn doorlopen om op gefundeerde wijze dat voorkeursmodel vervlechting ViA15 te kunnen bepalen:

Projectopdracht ViA15

- beschrijving status en scope project ViA15: Hoofdstuk 3;

Projectdoelstellingen

- inzicht verstrekken in de diverse projectdoelen en het spanningsveld dat daartussen kan ontstaan vanuit de schaarste in de projectdriehoek Tijd-Geld-Kwaliteit: Hoofdstuk 4;

Prioriteitstelling projectdoelen

- wat is de volgorde van de projectdoelen: welke doelen doen er echt toe en welke zijn minder belangrijk. Is er een TOP 5 projectdoelen te bepalen waarmee ook de focus ten aanzien van te leveren meerwaarde ViA15 door marktpartijen duidelijk kan worden gericht?: Hoofdstuk 4;

Meerwaarde Marktscan Voorkeursstracé ViA15

- welke meerwaardeopties zijn in de 1^e fase Marktscan geïnventariseerd en wat is het resultaat van een confrontatie tussen die meerwaardeopties en de projectdoelen ViA15: Hoofdstuk 5;

Confrontatie doelen en meerwaardeopties

- wat is het resultaat van een confrontatie tussen die meerwaardeopties Marktscan en de projectdoelen ViA15: Hoofdstuk 5;

Voorkeursmodel Vervlechting

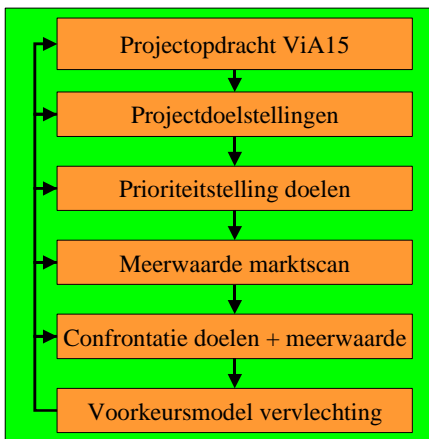
- beschouwing vervlechten. Wat wordt eigenlijk verstaan onder vervlechten en over welke procedures gaat het dan bij dit project ViA15: Hoofdstuk 6;
- welk vervlechtingmodel scoort het best voor het project ViA15, waarbij nog sprake is van een beheerst en acceptabel risicoprofiel (op welke wijze dienen de relevante procedures te worden 'verknoot'): Hoofdstuk 7;

Marktbenadering

- welke marktbenadering past bij het Voorkeursmodel vervlechting ViA15? Fit for purpose!: Hoofdstuk 8;

Geadviseerd besluit

- conclusies en aanbevelingen voor het vervolg: Hoofdstuk 9.



3. Project ViA15

3.1 Aanleiding

De stadsregio Arnhem Nijmegen wordt gekenmerkt door een ernstige verkeersproblematiek. Hiertoe is het ministerie van Verkeer & Waterstaat reeds een aantal planstudies gestart die dat verkeersprobleem in de toekomst moet doen verminderen:

- verbreding A50 Ewijk-Valburg, inclusief 2^e Waalbrug;
- verbreding A50 Grijsoord-Valburg;
- verbreding A12 Waterberg-Velperbroek.

Het OTB voor de verbreding A50 Grijsoord-Valburg heeft reeds ter visie gelegen en de overige 2 OTB's zullen binnenkort ter visie worden gelegd.

Teneinde ook in de verdere toekomst (2020/2025/2030) in een robuust netwerk te voorzien dient de bereikbaarheid van de stadsregio verder te worden verbeterd. Hierdoor zal de kwetsbaarheid van het totale regionale verkeersnetwerk sterk afnemen.

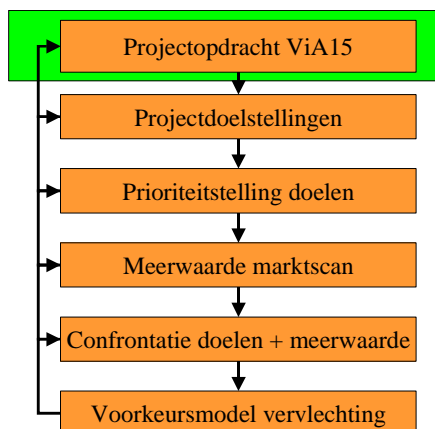
3.2 Bestuursovereenkomst ON2472

In november 2006 is bestuursovereenkomst ON 2472 gesloten tussen de Provincie Gelderland, de Stadsregio Arnhem Nijmegen en het ministerie van Verkeer en Waterstaat waarin partijen aangeven de verkeersproblematiek rondom de Stadsregio Arnhem Nijmegen gezamenlijk op te willen lossen. De bestuursovereenkomst is onder andere gebaseerd op de probleemanalyse en diverse onderzoeken die in de verkenningfase zijn uitgevoerd. Door partijen is aangegeven dat de oplossingsrichting "Doortrekking A15" (in combinatie met het project A12 Ede -Grijsoord) een reëel oplossing voor de gestelde problematiek vormt. Voor de "Doortrekking A15" zijn door partijen middelen beschikbaar gesteld. Partijen zijn vervolgens overeengekomen de planstudie voor het oplossen van de problematiek te starten, waarbij een aantal wensen en eisen zijn meegegeven ten aanzien van de uitvoering van die planstudie. Zo is aangegeven dat er nadrukkelijk gezocht zal moeten worden naar mogelijkheden van vervlechting van procedures, van tol/beprijzing en van gebiedsontwikkeling.

3.3 Scope ViA15 conform ON2472

a. Gebiedsafbakening en netwerk

De Bestuursovereenkomst ON 2472 beschrijft in artikel 2 tevens de projectscopes (en afspraken over alternatieven) in de planstudiefase Doortrekking A15 en A12 Ede-Grijsoord. Daarmee is ook de (minimale)



gebiedsafbakening geformuleerd voor het project en de hier voorliggende Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15:

1. De planstudie Doortrekking A15 omvat een aantal alternatieven en varianten. In de planstudie zal naast een variant met een brug ook een variant met een tunnel worden bestudeerd. Tevens zal de inpassing tussen Duiven en Zevenaar specifieke aandacht krijgen en uitgewerkt worden in varianten. In de planstudie zal rekening gehouden worden met de mogelijkheden en effecten van beprijzen (o.a. tol). Deze worden als volwaardige varianten meegenomen.
2. De scope van planstudie Doortrekking A15 zal tenminste omvatten:
 - a. de doortrekking van Rijksweg 15 als autosnelweg 2*2 rijstroken tussen knooppunt Ressen en de A12, inclusief een volwaardige aantakking op de A12 met weefvakken tussen Duiven en Zevenaar.
 - b. een capaciteitsuitbreiding van de A12 tussen Zevenaar en Ouddijk met tenminste het alternatief van een verbreding naar 2*3 rijstroken.
 - c. een capaciteitsuitbreiding met tenminste het alternatief benutting in de vorm van een spitsstrook tussen de knooppunten Valburg en Ressen op de noordbaan van de A15.
3. De scope van het project A12 Ede-Grijsoord omvat de capaciteitsuitbreiding van de A12 Ede-Grijsoord met tenminste het alternatief van een verbreding naar 2*3 rijstroken.



Figuur 1. Gebiedsafbakening en netwerk project ViA15

b. Financiering en bekostiging

In artikel 8 Bestuursovereenkomst Doortrekking A15 (ON 2472) staan de afspraken benoemd ten aanzien van financiering en bekostiging.

-
1. *Het Rijk zal het project Doortrekking A15 in het MIT opnemen waarbij de realisatie van het project Doortrekking A15 wordt voorzien.*
 2. *Partijen zullen zich gezamenlijk inspannen om versnelling mogelijk te maken opdat de realisatie van het project Doortrekking A15 in 2012 kan worden gestart. Het rijk heeft via de FES – impuls 2006 de versnelling (deels) kunnen realiseren, zodat het rijksbudget al in de periode 2013/ 2014 beschikbaar komt in plaats vanaf 2018.*
 3. *In het kader van de jaarlijkse MIT-prioritering zal (te zijner tijd) bezien worden of er met betrekking tot eventuele onderuitputting mogelijkheden zijn ten faveure van de Doortrekking A15.*
 4. *Partijen bekostigen een deel van het project Doortrekking A15 via een vorm van beprijzen met een regionaal karakter (zoals tol op de A15) door de huidige en eventueel toekomstige wettelijke kaders (Wbm) zo optimaal mogelijk te benutten. Rijk en regio zullen zich bestuurlijk inspannen om hiervoor draagvlak te realiseren.*
 5. *Realisatie van het project A12 Ede-Grijsoord zal door het Rijk worden voorzien na 2010.*
 6. *Voor de mogelijke uitvoering van de projecten Doortrekking A15 en A12 Ede-Grijsoord is vooralsnog een totaal budget voor beide projecten tezamen voorzien van 750 mio EURO, inclusief BTW en prijspeil 1 januari 2006 (uitgaande van een brug over het Pannerdensch kanaal). Partijen dragen hierin als volgt bij:*
 - a. *het Rijk stelt 375 mio EURO beschikbaar per 1 januari 2013 en 2014 waarbij het bedrag gelijkelijk verdeeld wordt over deze twee jaren (inclusief BTW en prijspeil 1 januari 2006, welke volgens IBOI wordt geïndexeerd).*
 - b. *de regionale partijen (Stadsregio Arnhem Nijmegen en de provincie Gelderland) stellen 112,5 mio EURO beschikbaar per 1 januari 2012 (inclusief BTW en prijspeil 1 januari 2006, welke volgens IBOI wordt geïndexeerd). Deze regionale partijen verwachten dat een passage van het Pannerdensch Kanaal in de vorm van een tunnel zal worden uitgevoerd. De meerkosten van zo'n tunnel zijn niet in de raming van € 750 mio opgenomen. Verder gaan deze partijen uit van een landschappelijk verantwoorde inpassing van het tracé van de Doortrekking A15 in de corridor Duiven en Zevenaar.*
 - c. *Op basis van de huidige inschattingen dient een budget van 262,5 mio EURO in een vorm van beprijzing met een regionaal karakter (zoals tol) te worden opgebracht.*
-

-
- d. *De provincie Gelderland en de Stadsregio Arnhem Nijmegen zullen na de bedoelde goedkeuring/instemming van het bevoegde orgaan, voor zover benodigd, tijdig een subsidiebeschikking nemen.*
7. *Indien tijdens de planstudiefase van het project Doortrekking A15 wordt besloten tot een Publiek Private Samenwerking (bijv. in de vorm van een Design Build Finance Maintain-contract) en deze aanpak financiële voordelen oplevert, dan zullen deze financiële voordelen ten behoeve van het project Doortrekking A15 worden ingezet.*
8. *Indien blijkt dat de ramingen van de projectkosten of de te verwachten opbrengsten van het additionele regionale prijsbeleid hoger of lager uitvallen, gaan partijen in onderling overleg om de beide projecten, dan wel de scope van beide projecten te heroverwegen. De procedures zijn dan opgeschort tot het moment dat partijen tot een oplossing zijn gekomen.*

c. Werkzaamheden planstudie ViA15

“De planstudie Doortrekking A15 omvat de werkzaamheden die nodig zijn om te komen van het planstudiebesluit van de ministers van Verkeer & Waterstaat en VROM tot een Tracébesluit”, aldus artikel 6 van de bestuursovereenkomst. Daarnaast zal in ieder geval worden gekeken naar:

- a) *de mogelijkheden van vervlechting van de Tracéwet- en aanbestedingsprocedure en/of andere vormen van het betrekken van marktpartijen in een zo vroeg mogelijk stadium;*
- b) *de mogelijkheden van publiek private samenwerking (PPS);*
- c) *de wijze waarop aanvullende bekostiging voor de realisatie van projecten gevonden kan worden. Hierbij zullen diverse vormen van beprijzing onderzocht worden;*
- d) *de mogelijkheden van gebiedsontwikkeling nabij het tracé.*

Deze vervlechtingnotitie ViA15 kan worden beschouwd als een deel van de door het projectbureau ViA15 te leveren dienst zoals benoemd onder a.).

3.4 Formele status project ViA15

a. Standlijn project

In ON2472 d.d. 21 november 2006 is verwoord dat met die ondertekening de verkenningsfase is afgesloten en dat “*de minister het voornemen heeft om binnenkort in overeenstemming met de minister van VROM een planstudieopdracht te verstrekken op basis van het MIT-beslismoment 2*”.

De planstudiefase voor het project VA15 is inmiddels gestart en wordt uitgevoerd door het projectbureau ViA15. Het 1^e formeel juridische

document is de startnotitie die conform planning begin mei 2008 ter visie zal worden gelegd.

Op basis van de richtlijnen die naar aanleiding van de startnotitie worden verstrekt gaat het Projectbureau ViA15 de Trajectnota/MER opstellen. In die TN/MER zal aan de hand van een aantal reële alternatieven worden getoetst of de Doortrekking A15 (conform ON2472) daadwerkelijk de beste oplossing is om het in de startnotitie gedefinieerde probleem op te lossen.

b. Projectsturing ministerie Verkeer & Waterstaat

Inmiddels heeft de HID RWS ON van de Directeur Generaal Rijkswaterstaat (DG RWS) een opdracht gekregen voor het uitvoeren van de planstudie naar de "Doortrekking van de A15" (brief met kenmerk SDG/NW2007/1533/54914, d.d. 17 oktober 2007). E.e.a. op basis van de opdracht zoals die eerder door de Directeur Generaal V&W is verstrekt aan de DG RWS (brief met kenmerk VenW/DGP-2007/6126, d.d. 12 juli 2007).

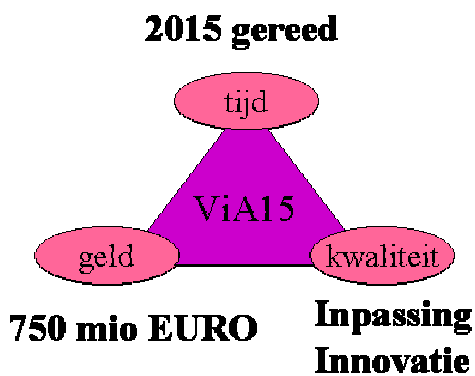
De opdracht voor de planstudie beperkt zich vooralsnog tot het opleveren van de startnotitie ten behoeve van de inspraak in maart/april 2008 en een vervlechtingnotitie. Over het vervolg van de MER-fase moeten nog afspraken worden gemaakt. *"Afhankelijk van de reacties op de startnotitie, de vervolgsafspraken uit het convenantoverleg en de wijze waarop deze afspraken vertaald worden in een vervolgopdracht aan de DG RWS voor de TN/MER-fase, zal verder invulling gegeven worden aan de planstudie."*

4. Projectdoelstellingen ViA15

4.1 Schaarse middelen

Het opstellen van de vervlechtingnotitie ViA15 is, na de 1^e fase Marktscan, het eerstvolgende moment binnen het project waarbij wordt onderzocht op welke wijze marktpartijen kunnen worden betrokken om de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren. Tijdens de aanzet om te komen tot een vervlechtingnotitie ViA15 is gebleken dat er onvoldoende duidelijkheid bestond omtrent hoofd- en subdoelen van het project ViA15 en dat er ook nog geen prioriteitsvolgorde was aangebracht in dat ontbrekende overzicht van hoofd- en subdoelen.

Achterliggende gedachte is dat projectdoelen elkaar onderling beïnvloeden en soms zelfs met elkaar kunnen conflicteren. Ook in de projectdriehoek tijd-geld-kwaliteit beïnvloeden de variabelen elkaar. Een voorbeeld om dit te verduidelijken:



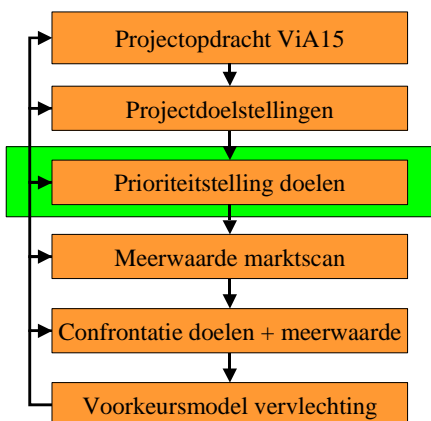
Het onderzoeken van een groot aantal alternatieven in de MER kan een positieve bijdrage kunnen leveren voor draagvlak in de omgeving en het "Raad van State-proof" doorlopen van procedures (kwaliteit), maar genereert wel een extra onderzoekslast met verhoogde kosten en een waarschijnlijk langere doorlooptijd van de procedures

4.2 Focus op prioriteitstelling projectdoelen

Kwaliteit, Geld en Tijd zijn derhalve schaarse middelen die elkaar beïnvloeden en waarbij focus moet worden aangebracht. Het aanbrengen van een bepaalde volgorde of prioriteitstelling wordt dan ook aanbevolen. Op basis van die prioriteitstelling kan vervolgens gericht worden gezocht naar het creëren van meerwaarde. In diezelfde volgorde van de projectdoelen dient de meerwaarde te worden gezocht van het vroegtijdig betrekken van marktpartijen. De wijze van vervlechting tussen Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure is vervolgens "eenvoudig" te bepalen.

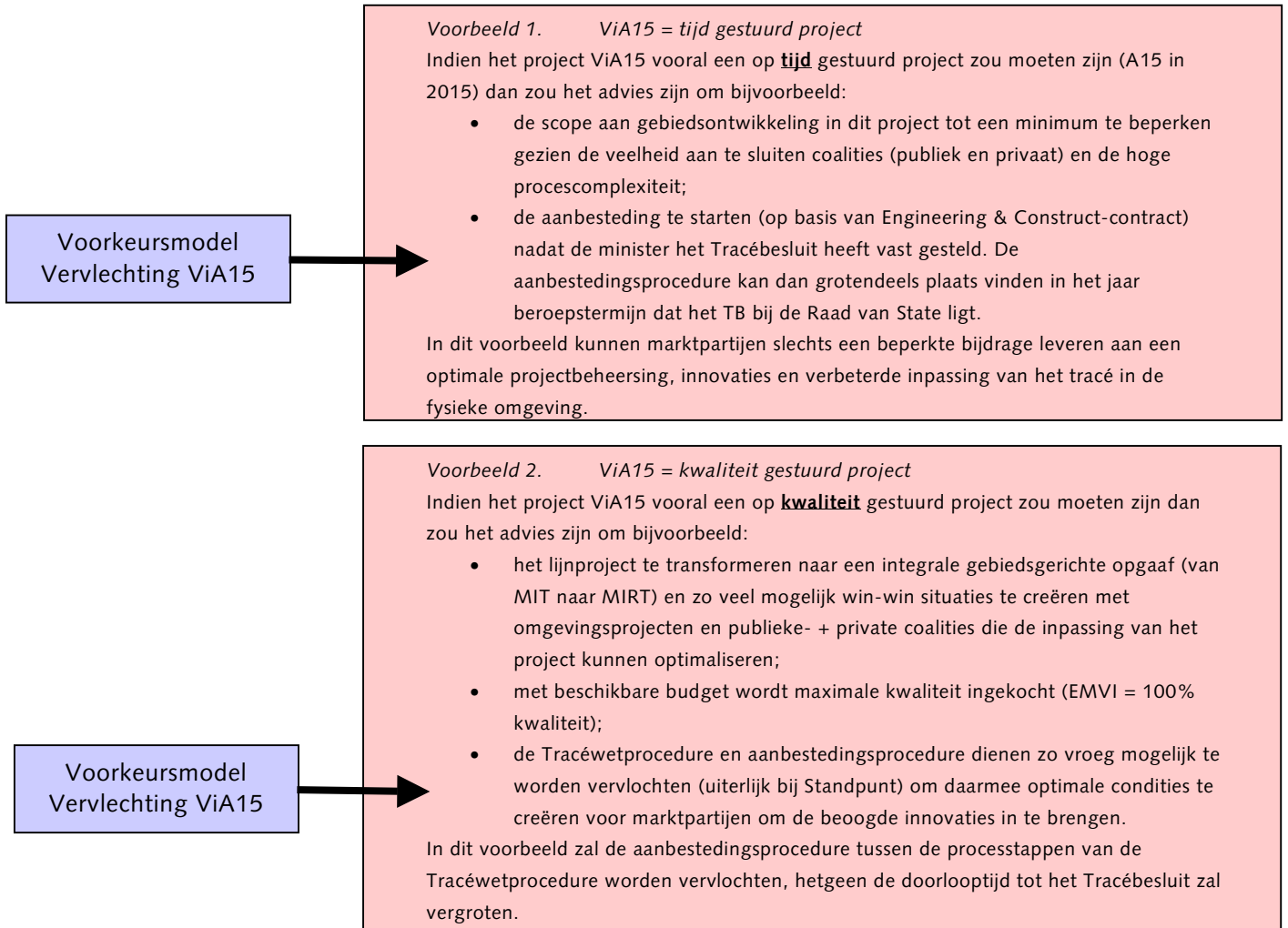
Vervlechten is daarbij geen doel op zich, maar een instrument om projectdoelstellingen gerealiseerd te krijgen. Hierin zullen dan ook keuzes gemaakt moeten worden om vervolgens te bepalen waar de vervlechting zich op zal richten.

Het stappenplan om tot een Voorkeursmodel Vervlechting ViA15 te komen is hiernaast geschetst. De probleemstelling van het project bepaalt grotendeels de projectopdracht ViA15 en staat beschreven in



de Startnotitie ViA15. Die probleemstelling van de startnotitie zal in deze Vervlechtingnotitie niet verder worden uitgediept.

Aan de hand van een 2-tal voorbeelden wordt gepoogd om de relatie tussen prioriteitstelling projectdoelen + voorkeursmodel vervlechting toe te lichten.



Met bovenstaande voorbeelden wordt opnieuw het spanningsveld manifest in de driehoek tijd-geld-kwaliteit en wordt hopelijk ook duidelijker dat er keuzes moeten worden gemaakt ten aanzien van de projectdoelen. Welke is het allerbelangrijkst?

Het doel van dit hoofdstuk is dan ook om de projectopdracht ViA15 scherper te definiëren (wanneer is het project ViA15 succesvol !?) om vervolgens de meerwaarde te kunnen benoemen waar het gaat om het vroegtijdig betrekken van marktpartijen.

4.3 Opportunity Framing ViA15

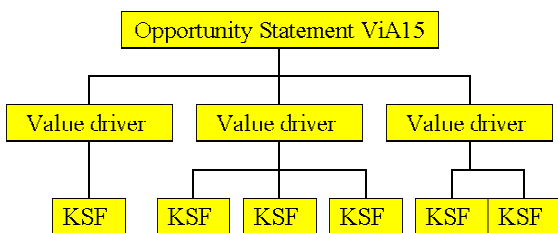
Bij Shell wordt het instrument toegepast van Opportunity Framing (OF). Met dit instrument probeert men het project continu in de juiste

“context” te plaatsen. Met name in de planstudiefase is Opportunity Framing een uitermate geschikt middel om met elkaar de diverse doelen, kansen en bedreigingen af te stemmen. Onder “met elkaar” kan dan worden verstaan:

- a) tussen de opdrachtgever(s) en het projectteam;
- b) tussen eventuele meerdere opdrachtgevers, maar ook;
- c) binnen het betreffende projectteam.

Shell heeft het volgende stappenplan ontwikkeld om een project op de juiste wijze te “framen” (= “ontwerpen”):

1. plaats je project in de juiste context (benoem Project Challenge en Business Context);
2. specificeer en benoem wat de opportunity is: waarom heeft dit project potentie? Een Opportunity Statement is daarmee te definiëren als het hoofddoel van een project;
3. maak inzichtelijk wat de belangrijkste variabelen/aspecten zijn die de waarde van de opportunity kunnen beïnvloeden (value drivers) en dus wat gedaan moet worden om die waarde te kunnen maximaliseren (kritische succesfactoren = KSF). Dit betekent dat je moet prioriteren tussen conflicterende waarden en een rangorde aan moet brengen tussen de diverse projectdoelen. Hiermee wordt tevens duidelijk hoe diverse alternatieve oplossingen scoren en wordt een basis gecreëerd om beslissingen op te kunnen nemen;
4. defining success and strategic fit: formuleer de definitie van succes voor het specifieke project;
5. identificeer de belangrijkste risico's en benoem beheersmaatregelen;
6. begrijp je stakeholders: wie zijn het (actoranalyse) en wat zijn hun belangen;
7. stippel je route uit: welke besluiten heb je nodig (decision gates) en welke producten zijn nodig om die besluiten ook daadwerkelijk te kunnen laten nemen (roadmap to success).



De filosofie van deze benadering is dat als de condities van je project wijzigen je ook je project/opportunity¹ daarop aanpast middels een OF-workshop. Een heel belangrijk uitgangspunt bij OF is dat visie en missie van het bedrijf (of overheidsinstellingen) in overeenstemming is met die van het project (en andersom).

4.4 Belangrijkste projectdoelen ViA15

a. Inleiding

Het Projectbureau ViA15 heeft geconstateerd dat haar projectopdracht nog onvoldoende scherp is geformuleerd om de gewenste meerwaarde door marktpartijen te kunnen bepalen. Voor het aanscherpen van de projectopdracht ViA15 is gebruik gemaakt van de filosofie van

¹ Shell maakt onderscheid tussen een opportunity en een project. Van een project is pas sprake als blijkt dat een opportunity dermate “volwassen” en rendabel is dat de investeringsbeslissing (FID = final investment decision) positief is. Een opportunity kan daarmee worden gezien als een soort concept project of een kans.

Opportunity Framing (OF). Zowel binnen het Projectbureau ViA15 alsook met de directeuren van de convenantpartijen ON2472 is een 1^e aanzet gemaakt voor een OF-workshop.

De volgende 2 vragen vormden de basis van die 1^e aanzet:

- wanneer is het project ViA15 een succes?
- wat zijn de 3 belangrijkste projectdoelen ViA15?

In een workshop "Aanscherpen projectopdracht ViA15" d.d. 27 november 2007 heeft het Projectbureau ViA15 samen met de directeuren van de 3 convenantpartijen ON2472 gepoogd om de 2 bovenstaande vragen beantwoord te krijgen.

b. Definitie van succes

Volgens de directeuren van de drie Convenantpartners is het project ViA15 een succes als.....(in willekeurige volgorde):

- er een goede balans is gebleken tussen het maatschappelijk draagvlak en de gepleegde functionele investering (sober en doelmatig);
- de A15 in 2015 is gerealiseerd;
- de mobiliteit in de regio duurzaam is verzekerd passend bij beoogde regionale- en internationale gebiedsontwikkelingen.

c. TOP 5 projectdoelen ViA15

In Bijlage A van deze notitie is gepoogd om de vele projectdoelen ViA15 te ordenen via een soort Doelenboom ViA15. Ten aanzien van de belangrijkste projectdoelen ViA15 zijn door de directeuren eerst een aantal overwegingen geformuleerd om vervolgens de TOP 5 projectdoelen te bepalen.

Overwegende dat (in volgorde van belangrijkheid):

- het hoofddoel van het doortrekken A15 is dat dit project een grote bijdrage levert aan het oplossend vermogen van het verkeersprobleem op het netwerk van de stadsregio Arnhem Nijmegen;
- de doorgetrokken A15 moet bijdragen aan de ruimtelijk-economische vitaliteit van de regio;
- er breed draagvlak moet worden gecreëerd voor de gekozen oplossing (= Standpunt);
- de A15 in 2015 moet zijn gerealiseerd;
- het wegennetwerk (hoofdwegennet en provinciaal wegennet) op termijn (2030) moet (blijven) voldoen aan de gestelde eisen die horen bij de beoogde regionale- en internationale ontwikkelingen;
- de bestaande ruimtelijke kwaliteit moet minstens worden gerespecteerd en zo mogelijk worden verbeterd;
- er een extra rivierovergang wordt gecreëerd in het middengebied van de stadsregio;

.....zijn de volgende "TOP 5 Projectdoelen ViA15" benoemd (in volgorde van belangrijkheid).

Nummer	TOP 5 Projectdoelen ViA15
1/2.	Het verbeteren van de bereikbaarheid en veiligheid over de weg in de regio Arnhem-Nijmegen
1/2.	Het Standpunt wordt uiterlijk in het 4 ^e kwartaal 2009 genomen
3.	Het integraal implementeren van de ambitie ten aanzien van de aanpak verkeersproblematiek én gebiedsontwikkeling
4/5.	(het inkopen van) Maximale kwaliteit/inpassing ViA15
4/5.	Het creëren van begrip voor keuzes in de Startnotitie (en volgende producten) bij de (bestuurlijke) omgeving

Tabel 2. Prioriteitstelling projectdoelen ViA15

De conclusie die uit deze TOP 5 Projectdoelen kan worden getrokken is dat het project ViA15 in de eerste plaats een combinatie is van een WAT-doel (het genereren van een oplossing voor het verkeersprobleem in de regio) met een HOE-doel (een vooral op tijd gestuurd project). Vervolgens is de proceskwaliteit/inpassing van belang en tenslotte de financiën.

Voor het WAT-doel (verbeteren bereikbaarheid) wordt hierbij verwezen naar de Startnotitie ViA15.

In het Convenant Overleg (CO) ON2472 d.d. 7 december 2007, waarin de bestuurlijke partners zijn vertegenwoordigd, is gevraagd in te stemmen met:

- de geformuleerde 'Definitie van succes project ViA15';
- de TOP 5 Projectdoelen ViA15.

Het CO heeft toen besloten dat:

- **vooralsnog geen expliciete keus kan worden gemaakt in het prioriteren tussen Tijd, Geld en Kwaliteit;**
- **in de Trajectnota/MER eerst de verschillende alternatieven moeten worden beschouwd om op zorgvuldige wijze tot een Standpunt te kunnen besluiten.**

Hiermee kan geconcludeerd worden dat:

- het project ViA15 tot het Standpunt kan worden opgevat als een op tijd gestuurd project;
- op basis van de voorkeursoplossing uit de TN/MER pas echt kan worden bepaald op welke wijze de discussie over de schaarse middelen Tijd, Geld en Kwaliteit wordt gevoerd en waar dus de meerwaarde bij marktpartijen dient te worden gezocht.

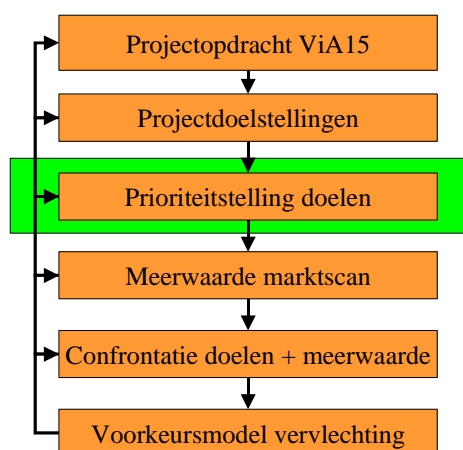
4.5 Resumé projectdoelen ViA15

In dit hoofdstuk is betoogd dat de middelen om het project ViA15 gerealiseerd te krijgen schaars zijn en dat projectdoelen zelfs met elkaar kunnen conflicteren. Om een effectieve en efficiënte wijze van vervlechting (tussen Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure) te kunnen ontwerpen dient er daarom een expliciete keus te worden gemaakt wat de allerbelangrijkste projectdoelen zijn en welke doelen er in dat opzicht minder toe doen.

Het CO ViA15 heeft – gezien de stand van zaken in het project - die expliciete keus naar de allerbelangrijkste projectdoelen in december 2007 nog niet kunnen maken. Wel is bepaald dat getracht moet worden om zo snel mogelijk tot het Standpunt ViA15 te komen om vervolgens de regionale- en nationale bereikbaarheid structureel te verbeteren.

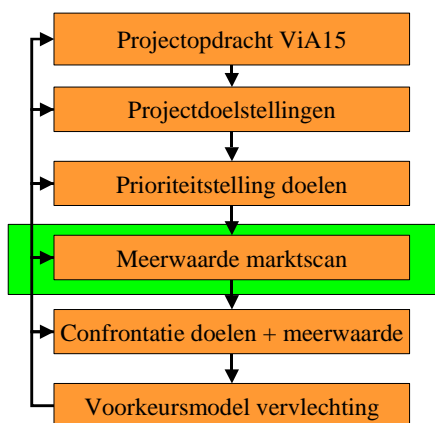
Deze opvatting in het CO geeft nu onvoldoende richting aan een structurele prioriteitstelling van projectdoelen. Ook de beoogde meerwaarde die marktpartijen aan het project ViA15 kunnen bieden is nu dus wel te definiëren, maar nog niet te prioriteren.

In de planstudiefase zullen tevens de hoofddoelstellingen voor de planstudie en de overige (sub)doelen eenduidiger geformuleerd moeten worden. Tezamen met een duidelijkere scope/doel van het project zal de opdracht voor de projectorganisatie beter te formuleren zijn.



5. Confrontatie projectdoelen + meerwaarde

5.1 Resultaten 1^e fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15



a. Rapportage en advies CO ON2472

De 1^e fase van de Marktscan Voorkeurstracé A15 is in goed overleg met alle partners in het publieke domein (betrokken gemeenten, stadsregio, waterschappen, provincie en diverse ministeries) tot stand gekomen. Die inbreng van alle publieke partners heeft een groot aantal meerwaardeopties opgeleverd, die zijn benoemd in de rapportage *De geïnventariseerde meerwaardeopties* 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 ViA15 te vergroten.

Op 12 juli jl. heeft het CO ON2472 naar aanleiding van de concept Marktscan (en gebaseerd op de inzichten van dat moment) besloten dat het vervolg dient te bestaan uit:

- het opstellen van een **integrale gebiedsvisie A15-A12**;
- het formuleren van een **vervlechtingadvies**;
- 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 DBFM(O) infrastructuur en gebiedsontwikkeling: een **marktconsultatie** op proces en inhoud.

In bijlage B van deze notitie is de managementsamenvatting weergegeven zoals die is opgenomen in de Marktscan Voorkeurstracé ViA15 fase I d.d. 2 augustus 2007. Voor de volledige rapportage wordt hierbij verwezen naar de website www.via15.nl

b. Uitvoering besluit CO ON2472 d.d. 12 juli 2007

Het advies waartoe het CO ON2472 d.d. 12 juli 2007 heeft besloten is slechts deels opgevolgd. In de V&W-sturingslijn is destijds nog geen goedkeuring verstrekt voor het uitwerken van de business case ViA15 en het voeren van een marktconsultatie. De afgesproken planning ten aanzien van die 2 producten is dan ook niet behaald. Dit heeft vooral consequenties voor de 2^e fase Marktscan die vooral op het bedrijfsleven/marktpartijen zou worden gericht.

Het product Vervlechtingadvies (voorliggende Vervlechtingnotitie ViA15) is wel conform afspraak geleverd.

De Integrale gebiedsvisie A15-A12 (ook wel de Ruimtelijke Verkenning A15-A12) wordt momenteel opgesteld en zal volgens afspraak uiterlijk eind maart 2008 worden opgeleverd. De Stadsregio Arnhem Nijmegen voert de regie over deze integrale gebiedsvisie die in nauwe samenwerking met de 6 betrokken gemeenten tot stand komt. Een publieke intentieovereenkomst tussen betrokken partijen zou de planlogische basis moeten leggen voor een gebiedsgerichte aanpak waarbij het project ViA15 als katalysator zou kunnen werken om een programmatische benadering van ruimtelijke ontwikkelingen te kunnen organiseren.

Vooralsnog lijken er in de eerste schetsen van de beoogde Ruimtelijke Verkenning A15-A12 vooral inpassingwensen en –eisen te worden geformuleerd ten aanzien van het project ViA15. Er worden tevens enkele bestaande ruimtelijke ontwikkelingen benoemd waarvoor het logisch lijkt om die in samenhang te bezien met de realisatie van het project ViA15. De visie in de regio is vooral gericht op het koesteren van het bestaande landschap. De ruimtelijke ambitie komt goed overeen met het Regionaal Plan 2005-2020.

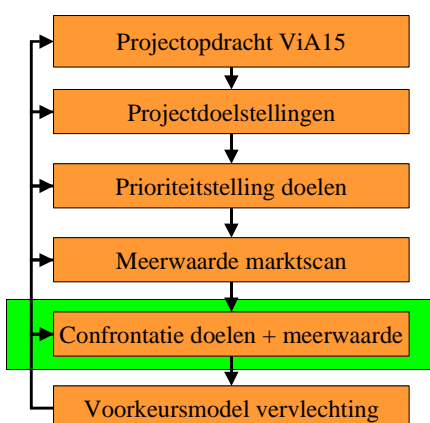
Voor het merendeel van de in de Marktscan Voorkeurstracé ViA15 geïnventariseerde meerwaardeopties lijkt de tijd dan ook nog niet rijp om die te “verzilveren” (of ze blijken gewoon niet opportuun!).

Ook in de startnotitie ViA15 “Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen” d.d. 10 maart 2008 wordt geen planlogische basis gelegd voor een gebiedsgerichte ontwikkeling. Daarin zouden dan immers zowel de Tracéwetprocedure voor het infraproject ViA15 alsook de streek- en bestemmingsplanwijzigingen voor de overige gekoppelde nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen moeten zijn benoemd (voor alle alternatieven). De scope van ViA15 is en blijft daarmee vooralsnog die van een lineair infrastructureel project.

5.2 Criteria modelkeuze Vervlechting ViA15

Het vervlechten van procedures is geen doel op zich, maar slechts een middel. Een confrontatie van de projectdoelen en de geïnventariseerde meerwaardeopties uit de 1^e fase Marktscan geeft een goed beeld van de criteria die aan een modelkeus voor vervlechting ten grondslag moeten liggen. Hiermee kan het beoogde rendement van het middel vervlechting worden gemaximaliseerd.

De confrontatie tussen projectdoelen en meerwaardeopties levert het overzicht van criteria voor een modelkeuze Vervlechting ViA15 zoals is te zien in onderstaande figuur.



Vergelijking modellen Vervlechting ViA15	
Aspect	Criteria modelkeuze
1. Tijd	<ul style="list-style-type: none"> a. Snelle Standpuntbepaling b. Behalen tijdswinst in planprocedure c. Verkorten doorlooptijd realisatie d. Risico op vertraging e. Doortrekking A15 in 2015 f.
2. Geld	<ul style="list-style-type: none"> a. Geen budgetoverschrijding (financiële zekerheid) b. Doelmatigere (kosten/baten) DBFM-opdracht c. Aanboren extra geldstromen d. Toepassen verevening (1) e. Transactiekosten marktpartijen f.
3. Informatie/Organisatie	<ul style="list-style-type: none"> a. Inspraak Nieuwe Stijl b. Publieksgerichtheid project c. Deelflow en inhoud PPS/DBFM(O) tussen private- en publieke sector d. Sluiten nadere bestuursovereenkomsten (publiek-publiek) e. Ervaring opdoen met MIRT-/gebiedsontwikkelingsproject f. Bestuurlijke- en omgevingsacceptatie (extern) g. Bestuurlijke- en omgevingsacceptatie (intern) h. Meer werk met minder mensen i.
4. Kwaliteit/Innovatie (zie ook Marktscan ViA15)	<ul style="list-style-type: none"> a. Koppelen ViA15 aan wonen + werken (2) b. Koppelen ViA15 aan landschapsontwikkeling (3) c. Koppelen ViA15 aan ecologie en natuur (4) d. Versterken ruimtelijke kwaliteit (5) e. Extra bijdrage aan milieu en duurzaamheid (6) f. Combinatie met zandwinning omgeving (7) g. Versterken mobiliteit regio (8) h. Koppelen ViA15 met waterhuishouding regio (9) i. Zekerheid voor technische haalbaarheid oplossing j. Optimaliseren kruising spoor - ViA15: Betuweroute en spoorlijk Arnhem-Oberhausen k. Optimaliseren kruising Pannerdensch kanaal - ViA15 (discussie brug/tunnel zit al in Standpunt !!!) l. Optimaliseren kruising Onderliggend WegenNet (OWN) + toe-/afritten m. Optimaliseren knooppunten A15/A325 Ressen + A15/A12 Oudbroeken n.

Figuur 2. Criteria modelkeuze: maximaliseren maak- en haalbaarheid

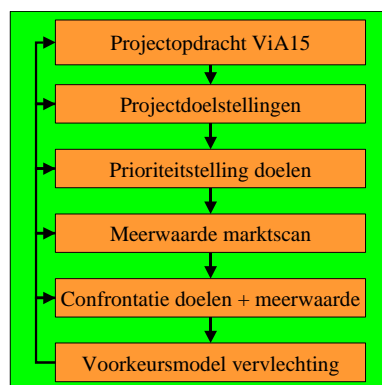
De cijfers in het overzicht verwijzen naar de thematisch geïnventariseerde meerwaardeopties uit de 1^e fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15:

- (1) Verevening = het gezamenlijk projecten realiseren, waarbij rendabele projecten een bijdrage leveren om niet rendabele projecten te realiseren (bijvoorbeeld via fondsvorming als gevolg van verbeterde bereikbaarheid regio). Het biedt tevens mogelijkheden voor een totaalontwikkelaar;
- (2) Koppelen van bestaande- en nieuwe 'rode' ruimtelijke ontwikkelingen met het project ViA15, zoals revitalisatie bestaande bedrijventerreinen A12 + A15 zone, incl. glastuinbouwcomplex (120 ha met uitbreiding tot 350 ha), hoogwaardig PDV cluster, nieuwe ontwikkelingen nabij knooppunten en afslagen, alsmede kleinschalige woningbouw;
- (3) Combineren van het project ViA15 met bestaande en nieuwe landschapsontwikkelingen zoals landschapspark Daenberg (bij Betuws Bedrijvenpark), het (private initiatief) Huissensche Waarden, park Lingezege en mogelijke themaparken rondom cultuur(historie);

-
- (4) Koppelen van project ViA15 met bestaande en nieuwe initiatieven zoals het versterken van de EHS en nationaal landschap de Geldersche Poort. Ook het natuurvriendelijk inrichten van oevers van de Linge en de Rijnstrangen vallen onder deze meerwaardeverzameling;
 - (5) Onder versterken ruimtelijke kwaliteit kan volgens Marktscan het volgende worden verstaan: Routeontwerp A12/A15, snelwegpanorama's en A15/A12 als gebiedsgerichte opgaaf om middengebied stadsregio te upgraden;
 - (6) Extra mogelijkheden om doelstellingen Nota Ruimte, PVVP-2, streekplan etc. gerealiseerd te krijgen. Het ontwerpen van een nul-energieweg ViA15 is ook genoemd, waarbij energieaanbod wordt gegenereerd door windmolens, warmteopslag asfalt en energieopwekking door zon op zuidelijk gelegen taluds;
 - (7) Combinaties met zandwinning uit omgevingsprojecten zijn onder meer het initiatief Huissensche Waarden en het beoogde plassengebied in de Waalsprong (start 2009);
 - (8) Het thema mobiliteit door het project ViA15 verder worden versterkt door combinaties te maken met het multimodaal knooppunt Arnhem Pley, transferia bij Ressen en Zevenaar, (recreatief) fietsennetwerk en de mogelijke uitbreiding van het HOV-netwerk naar een ringstructuur;
 - (9) Bij het koppelen van het project ViA15 met de waterhuishouding in de regio kan worden gedacht aan meerwaardeopties als grootschalige waterberging t.b.v. stedelijke afvoer, vergroten waterafvoer rivier de Linge en maatregelen uit het programma Ruimte voor de Rivier.

In Hoofdstuk 7 zullen de geselecteerde modellen worden vergeleken aan de hand van de in figuur 2 geschetste criteria die de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 kunnen maximaliseren.

6. Beschouwing vervlechten ViA15



In dit hoofdstuk het instrument vervlechting nader beschouwd:

- wat is het?
- welk beleid bestaat er?
- om welke te vervlechten procedures gaat het eigenlijk?
- welke modellen bestaan er om die procedures te vervlechten?
- vallen er al modellen af voor het project ViA15?

Na die beschouwing vervlechten is in het volgende hoofdstuk de stap te maken van confrontatie naar Voorkeursmodel Vervlechting ViA15.

6.1 Definitie vervlechten

De definitie die in deze notitie wordt gehanteerd voor vervlechten is: *“het (deels) parallel laten lopen van een planologische procedure met een aanbestedingsprocedure, waarbij deze procedures op bepaalde momenten met elkaar worden verknoot”*.

De procedures vloeien niet in elkaar over en er blijft in formele zin gewoon sprake van 2 afzonderlijke procedures.

6.2 Rijksbeleid voor vervlechten

a. Nota Mobiliteit

Met name de ministeries van Financiën en Verkeer & Waterstaat hebben beleid geformuleerd ten aanzien van het vervlechten van Tracéwet en aanbestedingsprocedure. In de Nota Mobiliteit staat daarover het volgende benoemd:

I. Publiek Private Samenwerking (PPS) structureel toepassen
“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”;

II. Nieuwe marktbenadering
“Marktpartijen zullen ook zo vroeg mogelijk worden betrokken bij integrale projectontwikkeling. Dit gebeurt door het parallel schakelen (*‘vervlechten’*) van Tracéwet- 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”

In een recente brief d.d. 10 oktober 2007 aan de Tweede Kamer (met kenmerk RWS/SDG/M&I2007/1564/54433) geeft minister Eurlings aan

dat ook dit kabinet de ambitie met betrekking tot PPS ten volle onderschrijft: "het geven van een krachtige impuls aan een bredere en meer structurele toepassing van PPS in alle vormen die daaronder kunnen worden verstaan. Het doel daarbij is het behalen van maatschappelijke meerwaarde. Versnelling door financiering of de combinatie met aanpalende gebiedsontwikkeling kunnen ook elementen van meerwaarde zijn. Marktpartijen krijgen de ruimte om met slimme innovatieve oplossingen te komen die ons kunnen helpen om de grote ruimtelijke- en mobiliteitsopgaven in Nederland beter aan te pakken." Het vervlechten van procedures kan mede de condities creëren om die PPS-doelen te bereiken.

b. Richtlijnen vervlechten

Werkwijzer Vervlechting

De wijze waarop de planstudie- en aanbestedingsprocedure kunnen worden vervlochten is beschreven in de eerder genoemde Werkwijzer vervlechting tracé/m.e.r.- en aanbestedingsprocedure bij infrastructurele projecten d.d. februari 2005 (te bestellen via 015-2518308 o.v.v. DWW-nr 2005-016).

Werkwijzer Nieuwe marktbenadering

Het ministerie van V&W heeft samen met een aantal marktpartijen (vertegenwoordigers namens ONRI en Bouwend Nederland) de Werkwijzer Nieuwe Marktbenadering opgesteld (6 februari 2006). Kern van deze Werkwijzer is een vroege inschakeling van de markt bij het bedenken van oplossingen voor een vooraf gedefinieerd probleem. Dit in plaats van de klassieke aanpak waarbij de markt wordt betrokken in de uitwerking van een door publieke partijen gekozen oplossing. Vroege inschakeling wordt opgevat als inschakeling tijdens de planstudiefase, dus voor het Tracébesluit!

De Nieuwe Marktbenadering is geen nieuwe contractvorm of aanbestedingsprocedure, maar een nieuwe procesvorm. De Werkwijzer geeft enige handvatten om die opgaaf te managen.

6.3 Mogelijke vervlechtingmodellen

In de *Werkwijzer vervlechting* worden 3 hoofdmodellen van vervlechting van procedures onderscheiden:

- Model 1: start vervlechting vóór de startnotitie;
- Model 2: start vervlechting na de startnotitie, maar vóór het Standpunt;
- Model 3: start vervlechting na het Standpunt.

Indien de markt pas wordt betrokken als het Tracébesluit genomen is, dan spreekt men gewoon van de "klassieke" aanpak (dus geen vervlechting). Dat model wordt in de Werkwijzer verder ook buiten beschouwing gelaten.

6.4 Relevante procedures ViA15

De in deze notitie gehanteerde definitie voor vervlechten is:
"het (deels) parallel laten lopen van een planologische procedure met een aanbestedingsprocedure, waarbij deze procedures op bepaalde momenten met elkaar worden verknoot".

In het kader van deze Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15 zijn de volgende procedures bepalend voor een eventuele 'verknoping':

- Tracé/MER-procedure;
- Aanbestedingsprocedure;
- Betaalpuntenbesluit tol;
- Planologische procedures i.c. gebiedsgerichte aanpak.

6.4.1. Tracé/MER-procedure

a. Uitgebreide Tracéwetprocedure

Met het doorlopen van de Tracé/MER-procedure wordt de planologische basis gelegd voor het aanleggen, verbreden of benutten van een snelweg. Het Tracébesluit van de minister kent een rechtstreekse doorwerking in streek- en bestemmingsplannen van lagere overheden. Het Tracébesluit staat open voor bezwaar en beroep. De Afdeling Bestuursrechtspraak Raad van State (ABRvS) doet, in geval van beroep, een finale uitspraak en bepaalt in dat geval of het Tracébesluit volgens de algemene beginselen van behoorlijk bestuur tot stand is gekomen.

In de Tracéwet is onderscheid gemaakt tussen een verkorte- en een uitgebreide procedure. De verkorte procedure wordt toegepast voor het benutten en/of verbreden van bestaande infrastructuur. De uitgebreide procedure wordt toegepast voor het realiseren van nieuwe infrastructuur. Aangezien uit onder meer de Trajectnota/MER moet blijken of het voorkeursalternatief Doortrekking A15/Verbreiding A12 (ON2472) inderdaad de beste oplossing is voor het in de startnotitie ViA15 geformuleerde probleem, is in dit project ViA15 de uitgebreide Tracéwetprocedure van toepassing verklaard.

Uit het figuur hiernaast blijkt het verschil tussen beide procedures. Voor een uitgebreidere toelichting daarop wordt verwezen naar Bijlage C: Advies Tracé/m.e.r.-centrum voor project ViA15.

Uitgebreide tracéwetprocedure	Verkorte tracéwetprocedure m.e.r.-plichtige activiteiten
1. Aanvangsbeslissing	1. Aanvangsbeslissing
2. Startnotitie	2. Startnotitie
3. Inspraak Startnotitie	3. Inspraak Startnotitie
4. Advies Commissie m.e.r. t.b.v. de richtlijnen	4. Advies Commissie m.e.r. t.b.v. de richtlijnen
5. Richtlijnen	5. Richtlijnen
6. Trajectnota/MER	
7. Inspraak Trajectnota / MER	
8. Toetsingsadvies Commissie	
9. (Positief*) standpunt	
10. Ontwerp-tracébesluit	6. Ontwerp-tracébesluit / MER
11. Inspraak OTB	7. Inspraak OTB / MER
	8. Toetsingsadvies Commissie
12. Tracébesluit	9. Tracébesluit
13. Beroep bij de ABRvS	10. Beroep bij de ABRvS
14. Uitvoering	11. Uitvoering
15. Evaluatie	12. Evaluatie

b. Fasering MER

Voor een aantal projecten in Nederland wordt een zogenaamde gefaseerde MER toegepast waarbij eerst een "alternatieven-MER" wordt opgesteld. Op basis van die alternatieven MER wordt middels een soort tussenbesluit "getrechterd" naar een voorkeursalternatief waarna de 2^e fase MER als een soort "inrichtings-MER" zou kunnen worden beschouwd.

Deze fasering zou voordeel kunnen hebben voor het vroegtijdig betrekken van marktpartijen volgens vervlechtingmodel 2.

Projectbureau ViA15 heeft het Tracé/m.e.r.-centrum om advies gevraagd of het toepassen van een dergelijke MER-fasering extra kansen biedt voor de marktbenadering van dit project.

Het Tracé/m.e.r.-centrum adviseert ViA15 om:

- *Geén gefaseerd MER toe te passen omdat de uitgebreide Tracé/m.e.r.-procedure die bij dit project gevolgd dient te worden al voldoende mogelijkheden biedt voor een zorgvuldige trechtering en scoping van alternatieven. Door het MER wel te faseren ontstaan drie substantiële risico's namelijk: A) vertraging B) heronderhandeling tussen de bestuurlijke partners C) Raad van State risico omdat sommige alternatieven niet goed onderzocht worden. Pas aan het eind van het traject wordt pas duidelijk of gemaakte keuzes t.a.v. trechtering 'Raad van State proof' zijn. De verwachte meerwaarde van een gefaseerd MER in termen van betere projectbeheersing/minder onderzoekslast zijn volgens het Tracé/m.e.r.-centrum twijfelachtig gelet op de ervaringen met vergelijkbare planstudieprojecten zoals Schiphol-Amsterdam-Almere en A4 Delft – Schiedam. Een laatste argument is dat, gezien de bestaande Bestuursovereenkomst VIA15, meerdere nieuwe alternatieven niet kansrijk zijn en het aantal te beoordelen alternatieven in de TN/MER bij voorkeur beperkt moet blijven.*
- *Maximaal gebruik te maken van de mogelijkheden binnen de uitgebreide Tracé/m.e.r.-procedure om te trechteren en te scopen. Dit is goed voor de doorlooptijd en projectbeheersing. Mogelijkheden zijn: goede verkenning, SMART-probleem doelstelling, duidelijke richtlijnen (incl. aanwijzingen voor detailniveau MER), vroeg wegschrijven van kansloze alternatieven (startnotitie, Trajectnota/MER, richtlijnen, variantennota), het MER globaal doen waar kan en detail waar het moet, goed onderbouwen van keuzes m.b.t. scope en detailniveau van alternatieven in het MER.*

Voor het volledige advies wordt hierbij opnieuw verwezen naar Bijlage C: Advies Tracé/m.e.r.-centrum voor project ViA15.

6.4.2. Aanbestedingsprocedure

Het project ViA15 zal moeten Europees worden aanbesteed (drempelwaarde 6,242 mio EURO, exclusief BTW) volgens de Algemene richtlijn (Richtlijn 2004/18/EG) en conform het Aanbestedingsreglement Werken 2005 (ARW 2005).

De Algemene Richtlijn kent een aantal aanbestedingsprocedures waarbij voor het project ViA15 de openbare procedure of de concurrentiegerichte dialoog het meest voor de hand liggen. Voor vervlechtingprojecten wordt een concurrentiegerichte dialoog (CD) geadviseerd. De CD wordt in de Algemene Richtlijn omschreven als een flexibele procedure waarin de aanbesteder met iedere gegadigde een dialoog over alle aspecten van de opdracht kan houden. Bovendien streeft de CD flexibiliteit na, zodat de aanbesteder met deze procedure dus expliciet de mogelijkheid krijgt tot maatwerk. Dat is voor

vervlechting in ieder geval gunstig, want dat betekent dat zo goed mogelijk de aansluiting op de Tracé/m.e.r.-procedure kan worden gezocht.

6.4.3. Betaalpuntenbesluit tol

Voor de tologgave ViA15 dient in de m.e.r. fase een betaalpuntenbesluit te worden opgesteld. Zonder dit concept betaalpuntenbesluit kan het MER niet afgerond worden. Dit zowel voor de inhoud, milieueffecten e.d., alsook ten aanzien van de financiële haalbaarheid.

Het betaalpuntenbesluit kent twee aspecten: op de eerste plaats het tolheffingmodel en ten tweede, de organisatie van tolheffing. Bij dit laatste aspect moet een onderscheid gemaakt worden tussen de operationele aspecten rond techniek en wijze van tolnning en de bestuurlijk-juridische en financiële vormgeving.

Om een betaalpunten besluit op te kunnen stellen is het noodzakelijk om uit te kunnen gaan van een **tracé**, van de **wettelijke** mogelijkheid om tol te heffen en van de **financiële-juridische** uitgangspunten. Ten aanzien van deze uitgangspunten is bij de opstelling van de startnotitie m.e.r. gebleken dat er op dit moment ontwikkelingen zijn die vragen om een nadere beoordeling. Met name de kilometerheffing zoals deze nu wordt ingevoerd leidt tot een aantal vragen.

De wettelijke mogelijkheden voor tol zijn momenteel ernstig in beweging. Bij die mogelijkheden gaat het om drie onderdelen:

- de wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (wBM);
- wetsvoorstel wijziging wBM;
- wetgeving kilometerheffing.

De wBM vormt de wettelijke grondslag voor tolheffing. Op grond van deze wet is tolheffing mogelijk op nieuwe infrastructuur. Deze wet geeft in ieder geval al de basis voor een tolheffing bij nieuwe infrastructuur zoals voor de doortrekking tussen A15 Ressen en de A 12. Ook tolheffing op nieuwe rijstroken kan op basis van de wet plaats vinden. De huidige wet heeft een belangrijk nadeel: het biedt niet de mogelijkheid om bestaande infrastructuur op te nemen in een tolmodel waardoor het makkelijk is om tol te mijden. Dit heeft tot gevolg dat er het risico is van behoorlijke vraaguitval en inkomstenderving.

Ten behoeve van de ondervanging van dit probleem (manifesteerde zich vooral bij het project Tweede Coentunnel) is een wetswijzigingvoorstel wBM opgesteld dat o.a. tot doel heeft bestaande infrastructuur te betrekken in tolheffingmodellen. Met name de mogelijkheid om bestaande infrastructuur te betrekken in een tolheffingmodel is hierin geregeld. Dit voorstel is vooralsnog in het politieke circuit aangehouden in verband met de kilometerheffing.

Op 30 november jl. heeft het kabinet bekend gemaakt vanaf 2012 kilometerheffing met een onomkeerbare eerste stap in te gaan voeren. In 2016 zal in heel Nederland kilometerheffing plaats vinden. De heffing zal plaats vinden met gedifferentieerde tarieven naar tijd, plaats

en milieukeurmerken van het voertuig. Bij de invoering geldt als belangrijkste criterium het eerlijkheidsprincipe "niet meer maar anders betalen". Een ieder in Nederland zal op dezelfde wijze moeten gaan betalen. Met dit besluit heeft het kabinet tegelijkertijd ook de techniek en organisatiekeuze gemaakt. In de komende jaren zullen er met name in de Noordvleugel proeven worden gehouden. Vanaf 2011 zal het vrachtverkeer volgens dit model reeds kilometerheffing gaan betalen. De wetgeving zal in deze kabinetsperiode worden afgerond.

Voor deze Vervlechtingnotitie ViA15 zijn vooral de condities van belang die noodzakelijk zijn om een betaalpuntenbesluit op te kunnen stellen (tracékeuze, wettelijke mogelijkheid om tol te heffen en financieel-juridische uitgangspunten). Die condities bepalen daarmee immers mede het (vroegste) moment waarop de relevante procedures vervlochten kunnen worden.

6.4.4. Ruimtelijke procedures

a. Gebiedsgerichte aanpak ViA15

In de Marktscan Voorkeurstracé ViA15 is geconcludeerd dat de vele benoemde meerwaardeopties aanleiding gaven voor het opstellen van een integrale gebiedsvisie A15-A12. De Stadsregio Arnhem Nijmegen is thans een Ruimtelijke Verkenning A15-A12 aan het opstellen (samen met de betreffende grondgebonden gemeenten). Het resultaat daarvan zal mede bepalen in welke sprake zal zijn van een infraproject (MIT-project conform huidige projectscope) of dat de realisatie van ViA15 vanuit een meer gebiedsgerichte aanpak wordt georganiseerd waaraan andere ruimtelijke ontwikkelingen worden gekoppeld (MIRT-project). Vooralsnog lijkt de lijnopgaaf dominant en gaat de Ruimtelijke Verkenning vooral over inpassingseisen en -wensen. Die scoping ViA15 (lijn- of gebiedsopgaaf) is zeer bepalend voor de mate waarin overige ruimtelijke procedures (zoals wijzigen streek- en bestemmingsplannen) hier aan de orde zijn.

b. Wet op de waterkering en Beleidslijn grote rivieren

De Wet op de waterkering en de Beleidslijn grote rivieren vallen niet onder de coördinatie vanuit de Tracéwet. Ten behoeve van deze vervlechtingnotitie is niet gebleken dat die regelgeving onderscheidend zou zijn voor de modelkeuze.

6.5 Invalshoek modelkeuze vanuit risico's

Uitgaande van de huidige standlijn van het project ViA15 zijn een aantal dominante scopewijzigingen en risico's te benoemen:

- in de Startnotitie ViA15 worden meerdere alternatieven beschreven die een mogelijke oplossing kunnen bieden voor het geschetste (verkeers)probleem in de stadsregio Arnhem Nijmegen. In die Startnotitie ViA15 worden meer alternatieven en varianten benoemd dan tijdens de ondertekening van ON2472 werden voorzien. Uit de Trajectnota/MER zal blijken welke oplossing prevaleert (bijvoorbeeld bouwen of benutten).

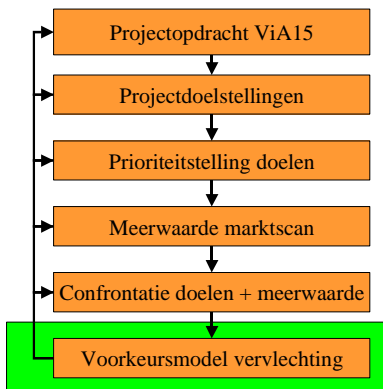
Vanuit de Tracé-m.e.r.-procedure bezien is het nu nog onvoldoende duidelijk wanneer en hoe het Standpunt wordt bepaald en wat in dat Standpunt dan zal zijn geformuleerd: de beoogde inkoop (wat willen we kopen) is nu dus nog niet te formuleren;

- de beoogde inpassing van het project ViA15 in haar fysieke omgeving moet op hoofdlijnen zijn bepaald en daarover moet consensus bestaan tussen de convenantpartijen ON2472. Hiermee wordt i.c. het bestuurlijk voorkeursalternatief bijvoorbeeld de afweging brug/tunnel Pannerdensch Kanaal verstaan en de ligging van de weg (maaiveld/half verdiept/verdiept). De huidige veronderstelling is dat die discussie gevoerd moet zijn, alvorens een Standpunt te kunnen bepalen. De inpassing is immers sterk bepalend voor de kwaliteit van het project en daarmee voor de kosten c.q. beschikbare budget: de beoogde inkoop (wat willen we kopen) is nu dus nog niet te formuleren;
- financiering en bekostiging moeten met elkaar in evenwicht zijn en er moet sprake zijn van een batig saldo in de MKBA (Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse). Voorafgaand aan de aanbestedingsprocedure moet sprake zijn van een sluitende business case met betrekking tot de DBFM(O) in het algemeen en de positie van tol/beprijzen in het bijzonder. Ruim 1/3 van het budget (262,5 mio EURO) dient uit tol te worden gefinancierd. Dat bedrag is gekoppeld aan de voorkeursoplossing conform ON2472. De mogelijkheden rondom tol/regionale beprijzing moeten worden bezien in het kader van de uitrol en ontwikkeling van Anders Betalen voor Mobiliteit en de oplossing die tot Standpunt wordt verheven: de beoogde inkoop (in welke mate en op welke wijze is bijvoorbeeld tol onderdeel van de business case ViA15) is nu dus nog niet te formuleren.

Uit nadere analyse blijkt daarmee dat het vervlechten van planstudie-een aanbestedingsprocedure voor het project ViA A15 voorlopig nog niet aan de orde is. Tussen de Convenantpartijen (Stadsregio, provincie + ministerie V&W) is nog geen eenduidig beeld over de scope van het project ViA15, er zijn nog (te) veel alternatieven en varianten om de verkeersproblematiek op te lossen en er is onvoldoende budget om dit project te realiseren. Conclusie is dat het publiek domein en de projectscope ViA15 momenteel onvoldoende 'op orde' zijn om vóór het Standpunt te vervlechten tussen de Tracéwetprocedure en de aanbestedingsprocedure.

7. Koers vervlechting ViA15

7.1 Twee modellen: wel of niet vervlechten !?



De tweede onderzoeksvraag die met deze Vervlechtingnotitie wordt beantwoord gaat over het ideale moment om een marktpartij voor het project ViA15 te contracteren. Uit de beschouwing in het vorige hoofdstuk blijkt een vervlechting eerder dan het Standpunt ViA15 niet opportuun. Vanuit de invalshoek "scopewijzigingen en risico's" is gebleken dat het publiek domein en de projectscope ViA15 nog onvoldoende 'op orde' zijn om voor het Standpunt te vervlechten (tussen de Tracéwetprocedure en de aanbestedingsprocedure). Daarmee is immers nog niet te definiëren wat die beoogde inkoop zou moeten zijn waarvoor de aanbestedingsprocedure gestart kan worden en zijn de projectrisico's nog niet benoemd en verdeeld tussen de convenantpartijen ON2472.

Bij het zoeken naar het ideale moment om voor dit project een marktpartij te contracteren is een tweetal modellen beschouwd:

- Model Tracébesluit = aanbesteden na Tracébesluit. Hierbij lopen de planologische procedure en de aanbestedingsprocedure weliswaar deels parallel, maar worden de procedures niet verknoopt. Bij dit "klassieke" model is geen sprake van vervlechting van procedures;
- Model Standpunt = vervlechten na Standpunt. Hierbij lopen de planologische procedure en de aanbestedingsprocedure parallel, waarbij deze procedures vanaf het Standpuntbesluit met elkaar worden verknoopt.

7.2 Aanbesteden na Tracébesluit: modeleigenschappen

a. Beschrijving model Tracébesluit

Conform het besluit van het CO d.d. 7 december 2007 dient zo snel mogelijk het MER ViA15 te worden opgesteld. "Ook zet het CO in op een Standpuntdiscussie en Standpuntbesluit in het vierde kwartaal van 2009." Dit betekent dat er straks circa 10 maanden beschikbaar is om de TN/MER te produceren versus een gemiddelde doorlooptijd van zo'n product van circa 24 maanden. Derhalve een stevige ambitie!

In het model Tracébesluit wordt de aanbestedingsprocedure zo ontworpen dat de realisatie ViA15 ("schop in de grond") kan starten (1 dag) nadat de Raad van State het Tracébesluit onherroepelijk heeft verklaard. Tijdens het jaar dat het Tracébesluit bij de Raad van State ter toetsing voorligt (vanuit de veronderstelling dat er 1 of meerdere beroepen op het Tracébesluit worden ingediend) kan een deel van de aanbestedingsprocedure plaatsvinden, kan de opdracht worden gegund en kan de voorbereiding op de realisatie door de Opdrachtnemer

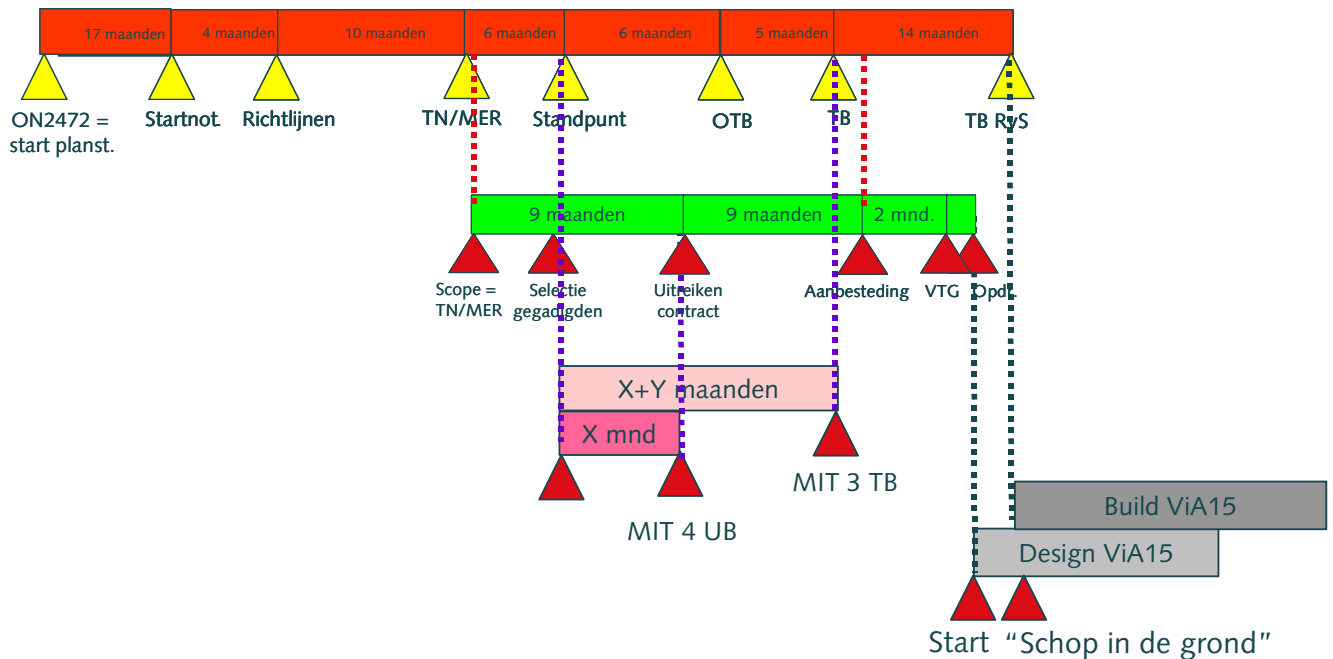
worden getroffen. Bij de meeste V&W-projecten wordt een dergelijke benadering toegepast. In de Werkwijzer Vervlechting wordt daarom gesproken van het 'klassieke' model.

Waar voor vervlechtingprojecten de concurrentiegerichte dialoog wordt geadviseerd is het op dit moment nog maar de vraag of die procedure hier is vereist vanuit het aanbestedingsresultaat dat wordt gevraagd. Uitgangspunt in dit model is dat een normale Europese aanbestedingsprocedure volstaat.

In dit model kan de markt wel al op een 'passieve' manier worden benaderd door middel van een marktconsultatie. Hiermee kan het publieke product Tracébesluit al worden getoetst op uitvoerbaarheid en kunnen eventuele optimalisaties worden doorgevoerd.

b. Procesarchitectuur Model Tracébesluit

In onderstaand figuur 3 is de procesarchitectuur weergegeven zoals die voor Model Tracébesluit kan zijn. Voor de opbouw van dit figuur en een korte toelichting wordt hierbij verwezen naar bijlage D van deze notitie.



Figuur 3. Procesarchitectuur Model Tracébesluit ViA15

c. "Planning" model Tracébesluit

De activiteitenplanning die behoort bij bovenstaande procesarchitectuur is benoemd in bijlage E. Uit die bijlage blijkt dat het opstellen van het DBFM(O)-contract ViA15 start op het moment dat de TN/MER gereed is én er daarmee voldoende zicht is op het Standpuntbesluit.

Als de parallelschakeling tussen planstudie en marktbenadering verder als zodanig wordt uitgewerkt blijkt er slechts 1 maand te resteren

(speling in planning marktbenadering) om adequaat gesteld te staan voor een start uitvoering (schop in de grond) 1 dag na TB RvS !!!

Met een doorlooptijd van 3 ½ jaar realisatie zou de openingshandeling "Doortrekking A15 Voorkeursalternatief" medio 2015 een feit kunnen zijn.

Let op: deze mijlpaal is gebaseerd op een deterministische "planning" (= nul ongewenste gebeurtenissen) en is opgesteld op basis van de meest minimale wettelijke doorlooptijden. Ook zijn een aantal relevante processen (zoals bijvoorbeeld de onteigeningsprocedure) hier niet nader beschouwd.

7.3 Vervlechten na Standpunt: modeleigenschappen

a. Beschrijving model Standpunt

Ook dit model sluit aan op het besluit van het CO d.d. 7 december 2007 dat de TN/MER ViA15 zo snel mogelijk wordt opgesteld en dat de Standpuntdiscussie en het Standpuntbesluit in het vierde kwartaal van 2009 zijn gerealiseerd.

De aanbestedingsprocedure DBFM(O) ViA15 start direct nadat de ministers van V&W/VROM tot het Standpunt hebben besloten. Het Ontwerp Tracébesluit (OTB) zal hierbij door de markt worden bepaald. E.e.a. vanuit de randvoorwaarden dat er binnen het publiek domein voor start van de aanbestedingsprocedure consensus is over de scope van het project.²

Het aanbod van een marktpartij zou dan kunnen bestaan uit een OTB, een inrichtings-MER³ en een prijsaanbieding (onder voorwaarden).

Voor het project ViA15 blijft daarmee het uitgangspunt om de markt zo vroeg mogelijk te betrekken, teneinde product- en procesinnovaties te stimuleren die het project ten goede komen, alsmede om de markt te betrekken bij een adequate projectbeheersing (planning, budget/kosten en ruimtelijke kwaliteit). Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan de slimste manier om de kruising A15/Betuweroute te realiseren, de inpassing ten westen van het Pannerdensch Kanaal tussen Duiven en Zevenaar en een versnelling van de realisatie (door een zakelijk partnership).

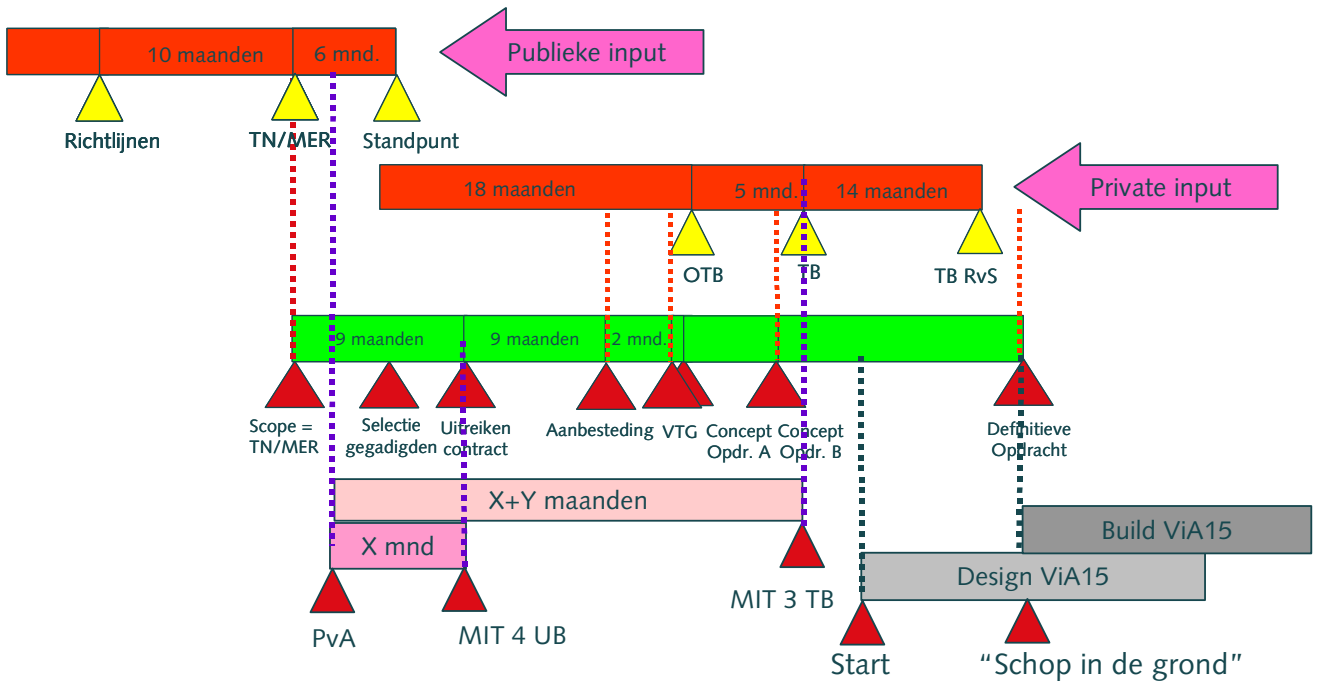
² Verknopingen (in een iets eerdere of latere fase) tussen de ruimtelijke- en aanbestedingsprocedure (bijvoorbeeld in de fase tussen OTB en TB) worden hier als varianten van het model Standpunt opgevat.

³ In het traject van Standpunt naar OTB zijn wijzigingen in het horizontaal- (100 meter naar links en naar rechts) en in het verticaal alignement (2 meter omhoog en omlaag) toegestaan binnen de reikwijdte van de reguliere Tracéwetprocedure (lees: in principe geen grote milieueffecten die een aanvulling of een nieuw MER vergen). Bij grotere afwijkingen ten opzichte van het Standpunt zal er dus een aanvulling op het MER moeten komen, die bij de ter visie legging van het OTB nader kan worden benoemd. Slechts indien de probleem- en/of doelstelling wordt gewijzigd is er een nieuwe trajectnota/MER nodig.

b. Procesarchitectuur model Standpunt

In onderstaand figuur 4 is de procesarchitectuur weergegeven zoals die voor Model Standpunt kan zijn. Voor de opbouw van dit figuur en een korte toelichting wordt hierbij verwezen naar bijlage F van deze notitie.

Kenmerkend verschil met het model Tracébesluit is dat in dit model de private input sterk bepalend is voor de planvorming vanaf Standpunt.



Figuur 4. Procesarchitectuur Model Standpunt ViA15

c. "Planning" model Standpunt

De activiteitenplanning die behoort bij bovenstaande procesarchitectuur is benoemd in bijlage G. Uit die bijlage blijkt dat (ook bij dit model !!!) het opstellen van het DBFM(O)-contract ViA15 start op het moment dat de TN/MER gereed is én er daarmee voldoende zicht is op het Standpuntbesluit.

Als de vervlechting tussen planstudie en marktbenadering verder zo wordt uitgewerkt blijkt dat er 5 maanden zit tussen het Standpuntbesluit en het uitreiken van het DBFM(O)-contract aan geselecteerde gegadigden. Hiermee heeft dit model iets meer "flexibiliteit in de planning" rondom het Standpunt dan het model Tracébesluit.

In dit model is 18 maanden beschikbaar om van Standpunt tot OTB te komen (versus 6 maanden bij model Tracébesluit). Die 12 maanden langere doorlooptijd resulteert in een TB RvS december 2012. Ook dit model is verder zo ontworpen dat 1 dag na dat onherroepelijk TB kan worden gestart met de realisatie.

Met een doorlooptijd van 3 jaar realisatie (6 maanden minder dan model Tracébesluit vanuit aannahme dat Odrachtnemer al veel langer kan nadenken en inkopen t.b.v. optimaal uitvoeringsproces) zou de openingshandeling "Doortrekking A15 Voorkeursalternatief" eind 2015 een feit kunnen zijn.

Let op: deze mijlpaal is gebaseerd op een deterministische "planning" (= nul ongewenste gebeurtenissen) en is opgesteld op basis van veelal de meest minimale wettelijke doorlooptijden. Ook zijn een aantal relevante processen (zoals bijvoorbeeld de onteigeningsprocedure) hier niet nader beschouwd.

7.4 Vergelijking modellen op ontwikkelcriteria

Model Standpunt (SF)	Model Tracébesluit (TB)
Yellow	Yellow
Yellow	Yellow
Green	Green
Red	Red
Green	Green
Yellow	Yellow
Yellow	Yellow
Green	Green
Green	Green
Red	Red
Red	Red
Yellow	Yellow
Green	Green
Green	Green
Red	Red
Yellow	Yellow
Yellow	Yellow
Green	Green
Green	Green
Red	Red
Red	Red
Yellow	Yellow
Yellow	Yellow

De Expertgroep Vervlechting ViA15 heeft op 12 december 2007 een aanzet gemaakt voor het scoren van beide modellen op basis van een aantal ontwikkelcriteria. Die criteria zijn tot stand gekomen door een confrontatie van projectdoelen ViA15 met de geïventariseerde meerwaardeopties in de 1^e fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15. Het Model Tracébesluit en het Model Standpunt zijn ten opzichte van elkaar vergeleken. Het totale overzicht van die score is opgenomen als bijlage H van deze notitie. Daarin is ook de betekenis van de kleuren verklaard zoals die in de figuur hiernaast zijn getoond.

Aangezien het Convenantoverleg ON2472 geen prioriteitstelling heeft uitgesproken ten aanzien van de projectdoelen is de opvatting gehanteerd dat de diverse criteria allen een zelfde gewicht hebben.

In de matrix (zie bijlage H) zijn het Model Tracébesluit en het Model Standpunt met elkaar vergeleken op die circa 30 ontwikkelcriteria die de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 kunnen maximaliseren. Met name op het aspect Kwaliteit/Innovatie onderscheidt het model Standpunt zich in positieve zin. De intrinsieke waarde/modeleigenschap daarentegen van de totale doorlooptijd van het project ViA15 is voor het model Tracébesluit gunstiger dan het model Standpunt (circa 6 maanden). Echter ook op het gebied van projectbeheersing (risicomanagement op planning en geld) scoort het model Standpunt beter dan het model Tracébesluit.

Uit de totale score van beide modellen op de criteria voor projectontwikkeling ViA15 blijkt daarmee een duidelijke voorkeur voor het model Standpunt (met de concurrentiegerichte dialoog als aanbestedingsmodel).

Een aantal criteria is niet onderscheidend voor beide modellen. Dit komt met name doordat vele meerwaardeopties met betrekking tot het koppelen van ruimtelijke ontwikkelingen aan het project ViA15 niet tot een gewijzigde scope ViA15 hebben geleid. De startnotitie "Betere bereikbaarheid door een robuust wegennetwerk in de regio Arnhem-Nijmegen" d.d. 10 maart 2008 richt zich immers op een lineair infrastructuur project en niet op een gebiedsgerichte ontwikkeling.

7.5 Risicoprofiel model Standpunt

De belangrijkste risico's van het model Standpunt zijn (in willekeurige volgorde):

- geen enkele aanbieder marktpartij voldoet aan inschrijvingsvereisten waardoor planstudieprocedure ViA15 vertraagd;
- moeizame discussie over (gevolg)schade na vernietiging TB bij Raad van State. Wie is schuldige: OG of ON?
- doorvertalen van wijzigingen door bezwaar en beroep in het DBFM(O)-contract kan leiden tot onenigheid OG-ON en daarmee tot vertraging in planstudieprocedure;
- door langdurige Standpuntdiscussie in publiek domein moeten geselecteerde gegadigden aan het lijntje worden gehouden alvorens het aanbestedingsdossier kan worden uitgereikt;
- geen consensus in publiek domein (inclusief financiering) bij Standpuntbesluit leidt tot extra eisen door omgeving + partners die voortgang (O)TB en aanbestedingsfase frustreren;
- geen/onvoldoende commitment bij DGP voor dergelijke vroegtijdige marktbenadering en daarmee geen partieel uitvoeringsbesluit;
- vernietiging TB door RvS leidt tot flinke afkoopsom opdrachtnemer DBFM(O) ViA15.

7.6 Risicoprofiel model Tracébesluit

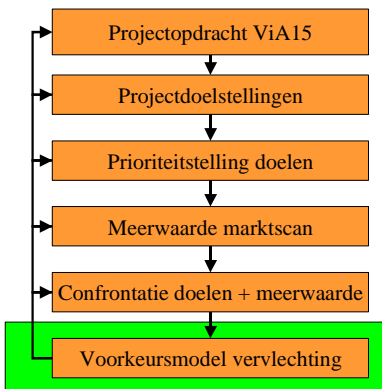
De belangrijkste risico's van het model Tracébesluit zijn (in willekeurige volgorde):

- het alsnog planologisch mogelijk willen maken van creatieve ideeën uit de markt (tijdens de aanbestedingsprocedure) levert een forse vertraging op in de procedures;
- vernietiging TB door RvS leidt tot flinke afkoopsom opdrachtnemer DBFM(O) ViA15;
- ontbreken gelijkgeschakeld belang OG-ON tijdens planstudieprocedure leidt tot lager kwaliteitsniveau van producten OTB & TB;
- vertraging in besluitvorming rondom OTB + TB leidt tot langere aanbestedingsprocedure met stijgende transactiekosten marktpartijen en imagoschade V&W/stadsregio/provincie;
- ultieme test op maak- en haalbaarheid van het project ViA15 (inclusief projectbeheersing en dus gecommiteerde aanbieder) op basis van de aanbestedingsprocedure vindt pas plaats op het moment dat het TB bij de Raad van State ter beoordeling ligt;
- consequenties van slechte uitvoerbaarheid TB/fouten in TB zullen op kosten van de OG moeten worden gerepareerd.

7.7 Voorkeursmodel Vervlechten ViA15

Aangezien het risicoprofiel van beide modellen niet wezenlijk lijkt te verschillen is vooral de score op de projectontwikkelcriteria

doorslaggevend in de afweging om te komen tot een Voorkeursmodel Vervlechting ViA15.



De projectontwikkelcriteria, als resultante van de confrontatie tussen projectdoelen ViA15 en de geïnventariseerde meerwaardeopties uit de 1^e fase Marktscan, wijst duidelijk in de richting van het **Model Standpunt**.

Gesteld kan worden dat het Model Standpunt de meeste kansen biedt voor het behalen van de projectdoelen en het incorporeren van meerwaardeopties, waarbij nog sprake is van een beheerst en acceptabel risicoprofiel.

De vraagstelling van deze Vervlechtingnotitie ViA15 luidde als volgt:

Op welke wijze kunnen de voor dit project relevante procedures (wet- en regelgeving) het "slimst" worden verknoopt teneinde een procesgang te ontwerpen die voldoende waarborgen biedt voor de algemene beginselen van behoorlijk bestuur alsmede zo veel mogelijk ruimte biedt voor innovatie en denkkraft vanuit de markt om het project ViA15 beter, sneller en/of goedkoper te realiseren?

Ook vanuit deze vraagstelling kan het antwoord nu worden gegeven: Model Standpunt.

Ten aanzien van dit Model Standpunt heeft de Expertgroep Vervlechting geadviseerd:

- om de kansen en vooral zakelijke opvatting van marktpartijen te benutten in het traject tussen Standpunt en Tracébesluit. In dit traject geeft Rijkswaterstaat gemiddeld genomen veel weg aan inpassingvoorzieningen waaraan vaak hoge kosten zijn verbonden;
- creëer ruimte in de TN/MER en het Standpunt (en dus ook in de vernieuwde bestuursovereenkomst die rond dat moment moet worden getekend) om de gewenste optimalisaties en innovaties ook daadwerkelijk te kunnen doorvoeren: NIET technisch-juridisch dicht timmeren;
- overweeg om een publiek OTB op te stellen dat als referentie kan dienen (status: informatief) om de transactiekosten bij gegadigden te beperken.

7.8 Consequenties opdrachtverstrekking V&W

Voor de gesprekken die begin 2008 plaats vinden ten aanzien van de V&W-opdrachtverstrekking voor het project ViA15 is de focus van Startnotitie tot Standpunt.

Voor de jaren 2008-2009 kan vanuit de marktbenadering ViA15 dan worden geconstateerd dat (zie ook bijlage F + G):

- het resultaat uit de TN/MER bepalend is voor het marktspoor. Dan wordt immers pas duidelijk wat de voorkeursoplossing is die het meest recht doet aan de doelstelling van de Startnotitie:

-
- benutten of bouwen !? In het Standpuntbesluit dient deze voorkeur nog bestuurlijk te worden bevestigd;
- een grootschalige gebiedsgerichte ontwikkeling VA15 op een “dood spoor” lijkt te zitten (zie 1^e concept Ruimtelijke Verkenning + Startnotitie ViA15) en op dat aspect nu nog geen vervolgactiviteiten worden voorzien;
 - opdracht verstrekt moet worden voor de volgende producten en activiteiten:
 - organiseren marktconsultatie conform het (in het volgende hoofdstuk) geschetste inspiratiespoor;
 - opstellen scopedocumenten ViA15 (voor alle in de TN/MER te onderzoeken alternatieven);
 - ontwikkelen business case(s) ViA15;
 - Public Private Comperator (PPC);
 - inkoopplan DBFM ViA15;
 - selectiedocument;
 - (partieel) Uitvoeringsbesluit MIT 4;
 - opstellen DBFM(O)-contract ViA15.

De middelen (FTE's en EURO's) die hiervoor nodig zijn worden opgenomen in het Plan van Aanpak Planstudiefase ViA15 dat binnenkort wordt opgesteld.

8. Marktbenadering ViA15

8.1 Producten en proces

Nadat de start van de aanbestedingsprocedure is gemarkeerd (start rondom Standpunt ministers V&W/VROM) kan de rest van de marktbenadering worden ontworpen. Daarbij resteert de vraag op welke wijze de markt voorafgaand aan de daadwerkelijke procedure is te benaderen.

De producten en het proces dat benodigd is om een marktbenadering conform Model Standpunt mogelijk te maken zijn benoemd in de bijlagen F + G van deze notitie.

8.2 Marktconsultatie ViA15: het “inspiratiespoor”

Op 12 juli 2007 heeft het CO ON2472 besloten om, op basis van de 1^e fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15, verkennende gesprekken te laten voeren met marktpartijen voor de onderdelen DBFMO infrastructuur en gebiedsontwikkeling: een marktconsultatie op proces en inhoud. Nadat in deze notitie het Voorkeursmodel Vervlechting ViA15 is bepaald (model Standpunt) kan die beoogde marktconsultatie daadwerkelijk worden ontworpen. De gedachte die daarbij wordt gehanteerd is dat ook de marktconsultatie, voorafgaand aan een aanbestedingsprocedure, een bijdrage kan leveren aan het maximaliseren van de maak- en haalbaarheid van het project. Die marktconsultatie wordt in deze notitie verder benaderd als een “inspiratiespoor”, waarbij de vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen de afwegingen en producten in het publieke domein kan verrijken.

a. Inhoud inspiratiespoor ViA15

De belangrijkste redenen (en vragen) om zo'n inspiratiespoor te starten zijn:

- verbreding in Startnotitie ViA15 ten aanzien van alternatieven en varianten. Welke condities en randvoorwaarden zijn te benoemen voor de scope van bijvoorbeeld het benutten-alternatief en welke suggesties zijn er om de haalbaarheid van dit alternatief te vergroten?
- maak- en haalbaarheid bestuurlijk voorkeurstracé. Wat levert een globale toets op door marktpartijen op basis van de afspraken in ON2472. Is dat allemaal wel realistisch en maakbaar in de huidige context en welke aanbevelingen hebben zij om de haalbaarheid te maximaliseren?
- financiering en bekostiging. In hoeverre is tol/beprijzen een kans om dit project gerealiseerd te krijgen, welke risico's zien zij

-
- en welke risicoverdeling zou daar bij passen? Welke extra condities en inzichten hebben zij om kosten te verlagen en/of opbrengsten te vergroten: optimaliseren van de business case;
 - samenwerking opdrachtgever-opdrachtnemer. Op welke manier zouden marktpartijen willen investeren in een samenwerking en waar zien zij de win-win relaties? Welk contractmodel is optimaal en welke samenwerkingsvorm past daarbij (alliantie, partnerring, ...)? Ook kan de markt hier worden bevraagd naar een aanpak die de transactiekosten beperkt.

Met een dergelijk ontwerp van het inspiratiespoor kunnen de publieke producten in de planstudiefase (Startnotitie, TN/MER en Standpunt) op maak- en haalbaarheid worden getoetst. Hetzelfde geldt voor de producten in de precontractuele fase van de DBFM(O) ViA15, zoals de Marktscan, vervlechtingnotitie, de business case, het inkoopplan en/of de integrale gebiedsvisie.

De marktconsultatie kan bestaan uit een verkennende consultatieronde die wordt opgevolgd door een wat meer diepgaande marktverkenning. In deze notitie wordt de gehele marktconsultatie gezien als een "inspiratiespoor".

b. Procesgang inspiratiespoor ViA15

Ten behoeve van de procesgang marktconsultatie ViA15 worden de volgende stappen onderscheiden:

1. *opstellen startdocument marktconsultatie ViA15*. Dit is te zien als het "ontwerp" van de marktconsultatie waarin onder meer de procesgang wordt geschetst, de vragen worden benoemd, de te leveren producten worden geduid alsmede inzicht wordt gegeven in bijvoorbeeld de vergoedingen die marktpartijen krijgen voor deelname aan de marktconsultatie;
2. *een consultatie op de marktconsultatie*. In een verkennend gesprek met (branche)organisaties uit de bouw- en financiële wereld vragen we om feed back op het startdocument marktconsultatie ViA15. Doel van dit gesprek met onder meer de ONRI (ingenieursbureaus), NEPROM (projectontwikkelaars), en Bouwend Nederland (bouwbedrijven) is het vooraf consulteren van marktpartijen ten aanzien van de marktconsultatie ViA15. Hoe kan het inspiratiespoor het best worden ingericht om een maximale bijdrage te leveren aan de maak- en haalbaarheid van het project ViA15?
3. *informatieoverdracht tijdens ter visie legging Startnotitie ViA15*. Vergelijkbaar met de Informatie-bedrijvendag A27 wordt in de periode van ter visie legging Startnotitie ViA15 een bijeenkomst georganiseerd waar marktpartijen worden geïnformeerd over het project ViA15 en de beoogde procesgang (model Standpunt). Hier wordt ook het startdocument marktconsultatie ViA15 overhandigd aan geïnteresseerden en worden marktpartijen geattendeerd op de mogelijkheid om in te spreken op de Startnotitie ViA15;
4. *verkennende consultatieronde*. Met een dergelijke ronde wordt beoogd om de interesse van private partijen te toetsen en te

-
- verkennen hoe zij op hoofdlijnen aankijken tegen voor ViA15 fundamentele elementen als scope, tol, samenwerking publiek-privaat, aanbestedingsvorm en –procedure. Daarnaast een goed moment om te informeren welke wensen en eisen marktpartijen hierbij zouden willen formuleren. Dit alles ten behoeve van de (gezamenlijke) zoektocht naar de haalbaarheid en maakbaarheid van ViA15. Ervaring met andere projecten leert dat er nuttige bijdragen uit voort komen die de nog te onderzoeken Startnotitie-varianten robuuster kunnen maken. Bovendien kan deze fase benut worden om te toetsen welke partijen echt interesse hebben (en zo ja, interesse in welke scope?). Naast de traditionele aannemerij, die overigens tegenwoordig meer en meer ook een eigen ‘ontwikkelpoot’ hebben, zijn dat zeer waarschijnlijk projectontwikkelaars, (internationale) tolexploitanten en ingenieursbureaus. Deze fase zou afgesloten kunnen worden met één of meerdere ateliers. Dit om een ‘strik’ te leggen om de uitkomsten uit het ‘rondje’. Idealiter wordt deze fase rond de zomer 2008 afgerond (= omstreeks uitbrengen richtlijnen ViA15 door Commissie mer);
5. *uitvoeren private marktverkenning*. Een marktverkenning heeft als doel de scope van een uitvraag aan de markt (via een aanbesteding of anderszins) aan te scherpen en te optimaliseren, door private partijen uit te dagen zo concreet mogelijke uitspraken te doen over de haalbaarheid van de voor ogen staande realisatie van ViA15. De private verkenning levert bruikbare antwoorden voor onder meer de Standpuntbepaling. De vraagstelling in de private marktverkenning zal twee niveaus kennen, gericht op:
- de integrale scope van de aanbesteding van ViA15. Partijen worden daarmee gevraagd uitspraken te doen over zowel de inhoudelijk/functionele scope van een aanbesteding, als de te kiezen aanbestedingsvorm en het bijbehorende proces;
 - die aspecten die van grote invloed kunnen zijn op de haalbaarheid en maakbaarheid van ViA15, bijvoorbeeld:
 - een toets op de voorziene knelpunten in de corridor;
 - een (financiële) toets op de business case, inclusief de vorm van en de inkomsten uit tol en eventuele gebiedsontwikkeling;
 - een toets op de kostenramingen.

c. Randvoorwaarden inspiratiespoor ViA15

In zijn algemeenheid is het goed om daarbij 1 belangrijke randvoorwaarde in het oog te houden: het betrekken van marktpartijen vooruitlopend op een aanbestedingsprocedure is pas zinvol als de verkregen informatie ook daadwerkelijk kan en zal worden gebruikt. Dit betekent bijvoorbeeld dat kansrijke inspraakreacties op de Startnotitie ViA15 serieus op haar merites worden beoordeeld en gewijzigde varianten in de TN/MER-fase alsnog in de procedure kunnen worden meegenomen. Als deze voorwaarde niet wordt ingevuld kan dit funest zijn voor de interesse en het committent van private partijen. De

consequenties van deze ogenschijnlijk open deur dienen goed te worden onderkend en vragen vooral ook committent van de verantwoordelijke publieke partijen.

Het moment om van een de verkennende consultatie over te gaan naar een (betaalde en concrete) marktverkenning zou idealiter gemarkeerd moeten worden door een 'voortgangsbesluit', waarin onder meer de scope (benutten/ bouwen) helderder wordt. Dit helpt om in de verkenning concrete uitwerkingsvragen aan de partijen te kunnen stellen. Eerste input uit de tracé/ m.e.r.-procedure en de resultaten uit de consultatie kunnen als input voor een dergelijk besluit dienen. Het Bevoegd gezag of het CO zou een dergelijk besluit kunnen nemen. Tegen die tijd (begin 2009) is de toegestane ruimte voor toepassing van tol vermoedelijk ook duidelijker en kan dus worden meegenomen in de vragen aan de markt (en daarmee door hen op te leveren business case).

d. Kwaliteitsborging inspiratiespoor ViA15

De nadere uitwerking van de marktconsultatie ViA15 zal worden gebaseerd op een tweetal documenten:

- "Werkwijzer Marktconsultatie" van juli 2006 (opgesteld door Staf DG/Markt en Inkoop van het Ministerie van V&W);
- "Marktconsultatie: een dialoog tussen markt en overheid" (door het voormalig Kenniscentrum PPS van het Ministerie van Financiën).

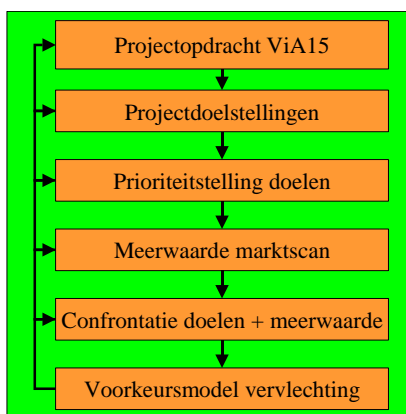
De marktconsultatie gezien vanuit V&W heeft vooral een toetsend karakter. Deze aanpak sluit nauw aan bij het landelijk PPS-beleid vormgegeven door de Taskforce PPS. De aanpak vanuit het Kenniscentrum PPS vult dit aan met een mogelijke verkenning van door de markt te stellen randvoorwaarden.

Daarnaast zal voor de organisatie van de marktconsultatie ViA15 gebruik worden gemaakt van de ervaringen die zijn opgedaan bij onder meer de projecten Zuiderzeelijn en PMZ.

9. Aanbevelingen voor vervolg

De conclusies en aanbevelingen in dit hoofdstuk zijn deels geformuleerd op basis van de opmerkingen en adviezen uit de Expertgroep Vervlechting ViA15.

9.1 Conclusies



Voor het bepalen van de toegevoegde waarde van vervlechting, de wijze van vervlechten en het moment waarop, is in deze notitie de volgende redeneerlijn gevolgd:

- vervlechten is geen doel op zich, maar een instrument;
- vervlechten richt zich op het realiseren van meerwaarde (kansen voor het project) in de vorm van kwaliteitswinst (innovatie), kostenbeheersing of versnelling van het project;
- de 1^e fase Marktscan geeft inzicht in de te benutten meerwaardeopties;
- confrontatie van de meerwaardeopties met de projectdoelen geeft inzicht in de ontwikkelcriteria voor de modelkeuze;
- voor de resulterende meerwaardes is onderzocht of vervlechting noodzakelijk is en vanaf welk moment in de relevante procedures;
- een acceptabel risicoprofiel is bepalend voor de haalbaarheid van de vervlechting.

a. Scope ViA15

Ten aanzien van de projectscope ViA15 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- deze Vervlechtingnotitie ViA15 focust op het in de overeenkomst ON2472 vastgelegde bestuurlijk voorkeursalternatief. Mocht vanuit de Tracéwetprocedure de voorkeur uitgaan naar een ander alternatief als Standpunt dan ontstaat een nieuwe situatie. De projectdoelstellingen, de gezochte meerwaarde (vanuit de markt) en de wijze van vervlechting zullen dan opnieuw moeten worden bezien;
- de huidige startnotitie is gebaseerd op een infrastructuurscope. Dit betekent dat er nu geen planologische basis wordt gelegd om het project ViA15 als gebiedsontwikkelingsproject te kenmerken. Bovendien brengt het de scope van het project terug tot een lineair project. De schaarser wordende ruimte in Nederland staat een monodisciplinaire aanpak eigenlijk niet meer toe. Duurzame, gedragen en geaccepteerde infrastructurele oplossingen vragen om een integrale gebiedsgerichte benadering. Een benadering waar vanuit de 1^e

fase Marktscan Voorkeurstracé ViA15 ook voor gepleit is, maar die voor het project ViA15 een stap te ver (b)lijkt.⁴

b. Projectdoelen en prioriteitstelling

Ten aanzien van projectdoelen ViA15 kunnen de volgende conclusies worden getrokken/adviezen worden geformuleerd:

- voor een vervolgstap naar een nog gerichtere inzet van vervlechting in relatie tot de projectdoelen kan geconstateerd worden dat de focus in het project ViA15 op dit moment “slechts” gericht is op het zo snel mogelijk komen tot een Standpuntbesluit. Er is door de gezamenlijke adviseurs (nog) geen uitspraak gedaan ten aanzien van het vervolg en de te prioriteren projectdoelen ViA15;
- de gemiddelde organisatie werkt vanuit de trits doel-strategie-procedure. Doordat er bij ViA15 geen expliciete richting wordt meegegeven aan de belangrijkste projectdoelen wordt nu de procedure ingevuld (via onder meer de Vervlechtingnotitie en de Startnotitie) zonder dat doel en strategie afdoende zijn bepaald. Nu niet kiezen kost op termijn tijd + geld, waardoor 2015 een verre horizon kan blijken te zijn.

c. Marktscan en Confrontatie

Ten aanzien van de 1^e fase Marktscan en de Confrontatie tussen meerwaardeopties en projectdoelen kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- met een infrascope ViA15 wordt de expliciete koppeling van dit lineaire project met vele overige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals geschetst in de 1^e fase Marktscan, los gelaten;
- de confrontatie tussen meerwaardeopties en projectdoelen ViA15 levert vele criteria voor een modelkeuze vervlechting. Vanwege het ontbreken van een prioriteitstelling in schaarse middelen hebben deze criteria allen een gelijk gewicht toebedeeld gekregen.

d. Voorkeursmodel Vervlechting ViA15

Ten aanzien van het Voorkeursmodel Vervlechting ViA15 kunnen de volgende conclusies worden getrokken:

- modellen die hier zijn onderzocht (op de mate waarin zij toegevoegde waarde leveren voor de projectdoelen en de meerwaardeopties) betreffen het Model Tracébesluit (“klassieke” benadering waarbij procedures niet worden vervlochten) en het Model Standpunt (vervlochten van Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure vanaf Standpunt);

⁴ Indien alsnog gekozen zou worden voor een gebiedsgerichte ontwikkeling (waarbij het project ViA15 onderdeel is van een meer gebiedsgerichte- en programmatische aanpak) dan dient de huidige startnotitie daarop te worden geënt c.q. verbreed. Dit betekent wel een vertraging van de startnotitie aangezien dan eerste een publieke intentieovereenkomst moet worden getekend waarin andere overheden aangeven dat zij streekplan- en bestemmingsplan wijzigingen zullen gaan organiseren

-
- op basis van een deterministische “planning” kan in beide modellen gestart worden met de realisatie in 2012 en volgt een opening van het project ViA15 in 2015. De openstelling van het Model Tracébesluit is daarbij circa 6 maanden eerder dan Model Standpunt;
 - bij waardering van beide modellen op de ontwikkelcriteria blijkt een duidelijke voorkeur voor Model Standpunt. Met name op het aspect kwaliteit/innovatie (maar ook op de overige aspecten!) is dit model duidelijk onderscheidend ten opzichte van Model Tracébesluit;
 - uit de risicoanalyse op de vervlechtingmodellen lijken de risicoprofielen niet substantieel te verschillen.

9.2 Aanbevelingen

Naar aanleiding van deze Vervlechtingnotitie zijn de volgende aanbevelingen geformuleerd:

- de beoogde verkeersoplossing die het best bijdraagt aan de in de startnotitie benoemde doelstelling volgt uit de TN/MER medio 2009. De inkoopprocedure is dermate afhankelijk van dit besluit (benutten of bouwen !?) dat vervlechting tussen planstudie en marktbenadering, voorafgaand aan het voorkeursalternatief uit TN/MER, hier niet wordt geadviseerd;
- bezien vanuit de score op de projectontwikkelingcriteria (als resultante van de confrontatie tussen meerwaardeopties en projectdoelen), alsmede van het risicoprofiel en de vraag- en doelstelling van de Vervlechtingnotitie wordt geadviseerd om het Model Standpunt te verkiezen als Voorkeursmodel Vervlechting ViA15;
- nader te onderzoeken in welke mate een iets eerdere start van de concurrentiegerichte dialoog de verdere maak- en haalbaarheid van het project kan maximaliseren en een bijdrage kan leveren aan het beoogde Standpuntbesluit. In het Inkoopplan ViA15 dienen projectscope en verdere marktbenadering te worden bepaald;
- samen met marktpartijen te onderzoeken op welke wijze de transactiekosten kunnen worden beperkt, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan het bekorten van de tenderperiode (A15 MaVa) en het ontwikkelen van een referentie OTB (A4 Steenbergen);
- nader te onderzoeken op welke wijze een zorgvuldige balans kan worden gevonden tussen de juridische kwaliteit van de TN/MER en de gewenste functionele specificatie van het DBFM(O)-contract: TN/MER niet technisch-juridisch dicht timmeren;
- de “smalle” startnotitie ViA15 (infrascopie) kent een aantal consequenties waarvan wordt geadviseerd om die expliciet kenbaar te maken aan bestuurders en opdrachtgevers;
- in deze projectfase zullen de hoofddoelstellingen voor de planstudie en de overige (sub)doelen eenduidiger geformuleerd moeten worden. Tezamen met een duidelijkere scope/doel van

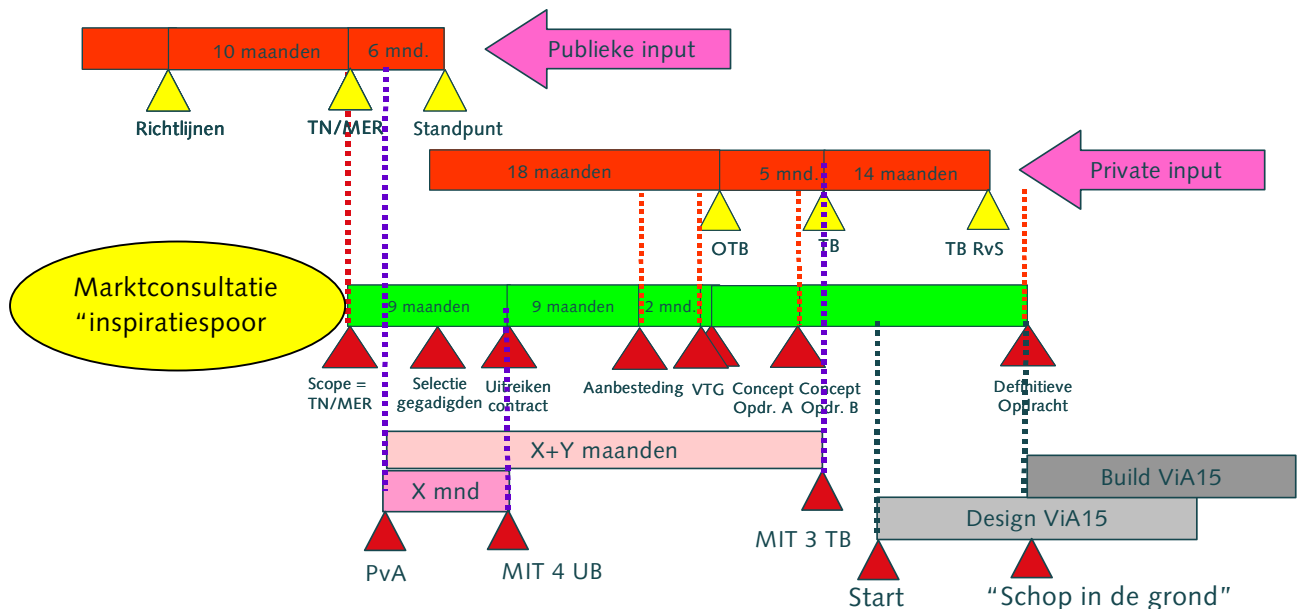
-
- het project ViA15 is de opdracht voor de projectorganisatie beter te formuleren;
- geadviseerd wordt om de discussie over projectdoelen te continueren. Het maken van een onderscheid tussen projectdoelen en ambities kan daarbij helpen. Een ambitiedocument (gewenste surplus project) is in ieder geval noodzakelijk voor de aanbestedingsprocedure van het project ViA15, omdat dit een belangrijk deel is van het begrip kwaliteit voor het bepalen van een EMVI (= Economisch Meest Voordelige Inschrijving);
 - een marktconsultatie te ontwerpen die recht doet aan het maximaliseren van de maak- en haalbaarheid van het project ViA15, uitgaande van een vervlechting conform Model Standpunt;
 - de marktconsultatie te organiseren (voorafgaand aan die aanbestedingsprocedure) en deze in te richten als “inspiratiespoor”. Door middel van het Informeren, Verkennen en Verrassen kan het publieke spoor worden geïnspireerd door de vroegtijdige betrokkenheid van marktpartijen ten aanzien van bijvoorbeeld de TN/MER, Standpunt, financiële haalbaarheid, integrale gebiedsvisie en ontwikkeling business case;
 - met het starten van zo’n marktconsultatie dienen betrokken partijen de serieuze bereidheid te hebben- en de consequenties te aanvaarden, om de resultaten uit dat inspiratiespoor in het project te incorporeren teneinde de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren;
 - er zijn diverse mogelijke samenwerkingsvormen te organiseren die de kwetsbaarheid, effectiviteit en efficiëntie van de opdrachtgeverorganisatie kunnen versterken. Geadviseerd wordt om te onderzoeken in welke mate deze samenwerkingsmodellen (zoals allianties en partnerring) hieraan kunnen bijdragen en deze onderdeel te maken van de vraagstelling in de marktconsultatie.

9.3 Geadviseerd besluit

Teneinde de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren wordt (vanuit de marktbenadering) geadviseerd om:
Teneinde de maak- en haalbaarheid van het project ViA15 te maximaliseren wordt geadviseerd om:

- geen vervlechting te starten tussen Tracéwetprocedure en aanbestedingsprocedure DBFM(O) ViA15 vóórdat uit de TN/MER die voorkeursoplossing is gebleken: benutten of bouwen?
- het model Standpunt te verkiezen als basis voor de procesarchitectuur van het project ViA15. Dit betekent onder meer dat de marktpartij met de “beste” aanbieding tevens de input levert voor het Ontwerp Tracébesluit (OTB) ViA15;
- de aanbestedingsprocedure voor de DBFM(O) ViA15 te starten rondom het Standpuntbesluit en in het Inkoopplan ViA15 nader

- te bepalen op welk moment en op welke wijze de concurrentiegerichte dialoog het best kan worden gestart;
- de markt in de fase tot het Standpunt ViA15 te consulteren middels het "inspiratiespoor": informeren, verkennen en verrassen;
 - het projectbureau ViA15 in (uiterlijk) maart 2008 opdracht te verstrekken om die marktconsultatie te ontwerpen en op te starten;
 - de producten en middelen die nodig zijn om de aanbestedingsprocedure DBFM(O) ViA15 voor te bereiden op korte termijn op te nemen in het reguliere offerte- en opdrachttraject rondom de planstudie ViA15. In concreto gaat het daarbij in ieder geval om de volgende producten en activiteiten:
 - organiseren marktconsultatie conform het geschetste inspiratiespoor;
 - beschrijven scopedocumenten ViA15 (voor alle in de TN/MER te onderzoeken alternatieven);
 - ontwikkelen business case(s) ViA15;
 - Public Private Comperator (PPC);
 - inkoopplan DBFM(O) ViA15;
 - selectiedocument;
 - (partieel) Uitvoeringsbesluit MIT 4;
 - opstellen DBFM(O)-contract ViA15.
 - akkoord te gaan met de conclusies en aanbevelingen uit deze Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15.



9.4 Adviezen aan HID RWS ON

A. *Convenantoverleg ON2472*

Op 20 februari 2008 heeft het Convenantoverleg ON2472 haar zwaarwegend advies aan de HID RWS ON geformuleerd ten aanzien van de Vervlechtingnotitie Voorkeustracé ViA15. Het CO heeft ingestemd met de hierboven (paragraaf 9.3) geformuleerde besluiten.

Slechts ten aanzien van de marktconsultatie heeft het CO een aantal voorbehouden benoemd:

- nog geen marktconsultatie te starten voordat blijkt dat marktpartijen zelf ook daadwerkelijke interesse tonen in een marktconsultatie ViA15;
- geen advertenties te plaatsen of oproepen in de media te publiceren voor een marktconsultatie voordat die getoonde interesse manifest blijkt.

Het Projectbureau ViA15 kreeg van het CO wel opdracht om stap 1 en 2 van de marktconsultatie uit te voeren (Opstellen startdocument Marktconsultatie ViA15 en de zogenaamde "Consultatie op de consultatie"). Op basis daarvan zal blijken op welke wijze marktpartijen geïnteresseerd zijn in een verdere Marktconsultatie ViA15 en onder welke condities die uitgevoerd zou moeten worden. In het volgend CO d.d. 8 mei 2008 zal dit aan de Partijen worden voorgelegd.

B. *Directie Projecten Rijkswaterstaat*

Op 28 februari 2008 heeft de directeur van de Directie Projecten Rijkswaterstaat (DP) de heer Cees Brandsen (positief) gereageerd op de concept Vervlechtingnotitie. Directie Projecten stemt in met de notitie, maar plaatst daarbij 1 belangrijke kanttekening: de tenderperiode dient te worden bekort om partijen in deze fase ook echt actief betrokken te houden. Ten behoeve van het vervolgproces schetst Directie Projecten het belang van het inkoopplan PPS/DBFM(O) ViA15 en de afwijkende (inhoud van) Gate Reviews bij vervlechtingprojecten. De volledige reactie van DP is opgenomen als bijlage J van deze Vervlechtingnotitie.