



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

Leden van de gemeenteraad van Maastricht

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP

Tramproject

DATUM

5 maart 2015

Verzonden: 05-03-2015

BIJLAGEN

1

BEHANDELD DOOR

G. (Guid) Bartholomée

DOORKIESNUMMER

043 350 46 01

ONZE REFERENTIE

2015.08230

E-MAILADRES

Guid.bartholomee@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte leden van de gemeenteraad,

Ik heb u tijdens het debat over het tramproject tijdens de raadsvergadering van 3 maart 2015 toegezegd dat ik zou terugkomen op uw verzoek om inzicht te geven in het plan van aanpak voor de variantenstudie.

Zoals ik heb aangegeven tijdens de raadsvergadering ligt er thans een concept plan van aanpak voor. Dit concept is nog onderwerp van overleg met onze Belgische partners. Daarna wordt het concept plan van aanpak definitief gemaakt.

Om u zo maximaal mogelijk te informeren treft u bijgaand het concept plan van aanpak aan. Dit concept ligt ook openbaar ter inzage tijdens de inlooptijden waarover u eerder op 3 maart 2015 bent geïnformeerd. Tijdens deze inlooptijden kunt u desgevraagd verder geïnformeerd worden over het concept plan van aanpak.

Ik zal u te zijner tijd het definitieve plan van aanpak toesturen.

Tijdens de raadsvergadering van 3 maart 2015 kwam tevens de spoorbrugvariant aan de orde. Deze spoorbrugvariant is ook besproken tijdens de openbare informatiebijeenkomst van 25 februari jongstleden.

Deze variant wordt vanwege redenen die zijn genoemd tijdens de informatiebijeenkomst en de raadsvergadering thans niet betrokken bij de variantenstudie.

Tijdens de informatiebijeenkomst is toegezegd dat de argumenten tegen deze variant nogmaals met Provinciale Staten en gemeenteraad gedeeld zouden worden. Ter uitvoering van deze toezegging is voor u - als bijlage bij de uitnodiging voor de inlooptijden d.d. 3 maart 2015 - de notitie uit de MER-rapportage aangaande de spoorbrugvariant toegevoegd.

Uiteraard kunnen uw eventuele vragen over de achtergronden hiervan, argumenten hierbij en het rapport tijdens de inlooptijden gesteld worden.



DATUM
5 maart 2015

Voor wat betreft de suggestie van uw raad om de variantenstudie thans uit te breiden met de spoorbrugvariant, zo bieden de afspraken met de partners daar geen ruimte voor. Uiteraard zullen wij deze suggestie wel meenemen in ons overleg met de partners. Overigens vindt de variantenstudie plaats ten laste van het eerder door uw raad beschikbaar gestelde budget voor het tramproject.

Met vriendelijke groet,

Gerdo van Grootheest
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen, Natuur en Milieu

TVM

Plan van aanpak variantenstudie

Projectorganisatie TVM

Bezoekadres Postbus 5700
Limburglaan 10 NL-6202 MA Maastricht
NL-6229 GA Maastricht info@tramvlaanderenmaastricht.nl

Dit project wordt mede mogelijk gemaakt door
RoCK en door Interreg IVB



De projectorganisatie Tram Vlaanderen Maastricht is een samenwerking tussen
de gemeente Maastricht en de provincie Limburg



Gemeente Maastricht

provincie limburg



Inhoud

1. Inleiding en doel
2. Scope van de werkzaamheden
3. Dekking investering
4. Beheer- en onderhoudskosten
5. Consequenties van de Wet Lokaal Spoor
6. Planologie
7. Organisatie

1. Inleiding en doel

Na de zomer 2014 is een review gestart van het project TVM. In november 2014 zijn de eerste bevindingen van deze review beschikbaar gekomen. Hoewel op dat moment nog niet alle bevindingen definitief waren, kon worden aangenomen dat het tracé tot aan het Station niet past binnen de kaders.

Op basis hiervan is besloten om de lopende werkzaamheden van het project op “hold” te zetten en in gesprek te gaan met de Belgische projectpartners. In het verlengde van hetgeen is vastgelegd in de kaderovereenkomst, is afgesproken de review af te ronden. Tevens is gevraagd om - met in het achterhoofd het uitgangspunt van het tracé tot aan het Station - te komen tot een keuze voor een tijdelijke eindhalte voor de Wilhelminabrug.

Tegen de achtergrond van deze vraag wordt de variantenstudie ter hand genomen.

De variantenstudie moet zicht bieden op een haalbare tijdelijke eindhalte voor de Wilhelminabrug (traject Boschstraat-Maasboulevard) passend binnen de kaders van het project. De resultaten van de variantenstudie alsmede de reviewresultaten worden t.z.t. ter besluitvorming voorgelegd aan de projectpartners conform de kaderovereenkomst.

Het plan van aanpak dat voorligt, voorziet in deze variantenstudie.

Gelet op de beperkte tijd die daarvoor beschikbaar is (om reden van het beschikbaar kunnen houden van het budget) wordt bij de aanpak zoveel als mogelijk aangesloten bij respectievelijk gebruik gemaakt van bestaande kennis en organisatiestructuren van de projectorganisatie met dien verstande dat wijzigingen zijn aangebracht in de sturing van het project, op cruciale onderdelen nieuwe kennis wordt binnengehaald en ruimte is ingebouwd voor second opinions op proces en inhoud.

Kortom, er is voor gekozen om de samenwerkingsovereenkomst - die is gesloten tussen provincie en gemeente en waarin afspraken zijn vastgelegd over aanpak en organisatiestructuur - zoveel als mogelijk intact te laten.

Het plan van aanpak beschrijft de diepgang van de studie die nodig is om na de zomer 2015 verantwoord conclusie te kunnen trekken. Diepgang is nodig ter voorkoming van verrassingen in het vervolgtraject.

De voorbereidingen van de variantenstudie zijn gestart in februari 2015 en de resultaten moeten omstreeks de zomer 2015 opgeleverd worden. De kosten komen ten laste van het projectbudget.

Naast de activiteiten behorende bij het plan van aanpak variantenstudie zijn er nog enige werkzaamheden te doen in het kader van het vervolmaken van de review.

De werkzaamheden die voortvloeien uit een evaluatie zijn in dit plan van aanpak niet meegenomen.

Tot slot is in het proces ruimte voor betrokkenheid van De Lijn. Zowel voor het binnenhalen van kennis, voor draagvlak, voor afstemming van strategie en activiteiten aan weerszijden van de grens, etc.

Dat gebeurt in ieder geval op werkvloerniveau en op niveau van ambtelijke sturing; samen met de projectpartners wordt bezien op welke geëigende momenten bestuurlijke contacten aan de orde moeten zijn.

2. Scope van de werkzaamheden

2.1 De variantenstudie

De haalbaarheidsstudie zal sober en doelmatig worden uitgevoerd, maar leidend is dat de besluitvorming gebaseerd zal zijn op een stevig onderbouwd en compleet dossier.

De studie wordt gefaseerd uitgevoerd:

Fase 1 voorziet in een studie op mogelijke varianten voor een tijdelijke eindhalte. Deze worden op ontwerpniveau uitgewerkt en daarbij worden relevante aspecten in beeld gebracht.

Daarvoor wordt een periode van 3 maanden voorzien. Op basis van deze studie wordt een voorlopige voorkeur voorgelegd aan de projectpartners ervan uitgaande dat op dat moment voldoende argumenten voorhanden zijn om tot deze voorlopige voorkeur te komen. Voordeel van deze aanpak is dat op tijd en geld kan worden bespaard en gefocust kan worden.

De mogelijke varianten, de argumentatie die ten grondslag ligt aan de voorkeursvariant alsmede de reviewresultaten met betrekking tot het tracé tot aan het Station worden na de zomer ter besluitvorming voorgelegd aan de samenwerkende partijen.

In fase 2 zal de voorlopige voorkeursvariant vervolgens worden uitgewerkt tot op VO+ niveau met alle daarbij behorende aspecten. Daarvoor is ongeveer 3 maanden nodig. Uitgangspunt is dat de diepgang (en tijd) die nodig is om verantwoord beslissingen te kunnen nemen leidend moet zijn bij de aanpak en de planning. De benodigde diepgang rondom inhoudelijke thema's zal gaandeweg de studie al naar gelang de wens en noodzaak van de samenwerkende partijen bijgesteld kunnen worden. Dit uitgangspunt alsmede het gegeven dat cruciale derden-partijen nodig zijn om tot afronding van de variantenstudie te komen maakt dat het niet uit te sluiten is dat de samenwerkende partijen in gezamenlijk overleg besluiten om het tijdpad aan te passen. Uitgangspunt is dat de projectpartners alle benodigde en gevraagde inzet per omgaande leveren i.c. de aanpak vraagt om de hoogste prioriteit.

2.2 Thema's van de variantenstudie

De variantenstudie wordt uitgevoerd rondom een vijftal thema's:

- a. Techniek, de varianten op ontwerp niveau; de voorkeursvariant uitgewerkt tot op VO+ niveau.
- b. Financiën, 62,5 mio pp 2009 is budgettair kader, integraal investeringsoverzicht inclusief gemaakte kostenbeheer/exploitatieoverzicht met verdelingsvoorstel tussen de projectpartners. Beschikbaar houden diverse subsidiebronnen!
- c. Situatie m.b.t. statuswijziging en implementatie Wet Lokaal Spoor, inhoud + procesmatige aanpak, verdeling bevoegdheden en verantwoordelijkheden tussen partners, inzicht rondom organisatorische aspecten bij provincie en gemeente gedurende de exploitatie.
- d. Contracten, bestaande overeenkomsten + nieuwe overeenkomsten, inzicht in besluitvormingsprocessen, besluitvormingsmomenten, aanbestedingsprocedures, afstemming procedures België en Nederland etc. etc.
- e. Omgevingsmanagement: planologische aspecten- maatregelen, inzicht in mogelijke bezwaren, stakeholders, conditioneringsaspecten zoals kabels en leidingen, bodem, archeologie, Natuurcompensatie etc. etc.

Voor elke van de vijf thema's is een projectleider benoemd.

2.3 Het stappenplan

2.3.1 Stap 1

Vaststelling plan van aanpak in beide colleges, gepland op 24 februari 2015.

Zoals al aangegeven is, is met de voorbereiding van de werkzaamheden gestart vanaf 1 februari 2015.

Daartoe is de on hold situatie beëindigd en is de projectorganisatie - toegespitst naar de uitvoering van het plan van aanpak dat thans voorligt - gereactiveerd. Mocht het op enig moment niet tot vervolg komen van het plan van aanpak, dan kan de projectorganisatie per omgaande worden stilgezet.

2.3.2 Stap 2

In stap 2 wordt gestudeerd op en wordt van de mogelijke eindhaltes een afwegingsnotitie opgesteld. Aan de hand daarvan is de keuze te maken welke variant verder wordt opgewerkt tot VO+ ten behoeve van besluitvorming.

Bij de afwegingsnotitie worden de volgende uitgangspunten gehanteerd c.q. wordt voor zover dat nodig en al mogelijk is in het korte tijdsbestek inzicht gegeven in:

- een werkend vervoersysteem;
- relatie tijdelijke eindhalte- Station;
- het gehele Nederlandse tracé wordt beschouwd (dus buiten stedelijk en binnenstedelijk, binnenstedelijk tot en met de voorkeursvariant eindhalte);
- introductie lokaal spoor op het buiten stedelijk tracé;
- de investerings- en beheer en onderhoudskosten worden geraamd;
- inzicht in handhaving budgetten;
- stedenbouwkundige en verkeerskundige inpassing;
- technische maakbaarheid;
- veilige bruikbaarheid;
- geluid-trillingen
- consequenties voor bestemmingsplan, mogelijke bezwaren;
- effect op beheer en onderhoud en op exploitatie;
- projectraming
- planning;
- andere relevante thema's (met risico's);
- het ontwerp vanaf de Belgisch/Nederlandse grens tot aan de aftakking naar Boschstraat blijft zoveel mogelijk in tact ten opzichte van het VO 2014;
- er wordt verder gewerkt met de producten uit het technisch dossier 2014 (Stakeholderanalyse, KES, PVE-NL, VO); deze wordt opnieuw gecheckt op deugdelijkheid en actualiteit;

2.3.3 Stap 3

Voorlopige keuze voorkeursvariant

In relatie tot de afwegingsnotitie wordt een keuzemoment gepland voor de projectpartners.

Planning eind april 2015.

Het betreft hier geen definitief besluit; dat wordt genomen na de zomer 2015.

2.3.4 Stap 4

In deze fase wordt de voorkeursvariant meer gedetailleerd uitgewerkt tot op VO+ niveau mede op basis van gegevens van de afwegingsnotitie uit stap 2 en aangevuld met:

1. Stakeholdersanalyse;
2. Klant Eisen Specificatie (KES);
3. Programma van Eisen (PVE-NL);
4. technisch ontwerp op VO+ niveau;
 - a. halte-ontwerp;
 - b. baan- en spoorontwerp;

- c. energievoorziening en bovenleiding;
- d. seinen- en beveiliging (Functioneel Integraal Systeemontwerp of RVTO??);
- e. stedenbouwkundige inpassing (inclusief verkeerskundig ontwerp);
- 5. grondverwervingsplan;
 - a. buitenstedelijk;
 - b. binnenstedelijk;
- 6. vergunningenoverzicht;
- 7. effect op planologie;
- 8. geluid en trillingen met inzicht in beheersmaatregelen;
- 9. conditionering;
- 10. planning en projectraming
- 11. investeringsraming;
- 12. raming beheer- en onderhoudskosten;
- 13. toetsing op veiligheid (integraal baan-materieel-exploitatie);
- 14. effect op dienstregeling/exploitatie – afgestemd met De Lijn;
- 15. risico's.

2.3.5 Stap 5 oplevering resultaten stap 4

Zomer 2015 wordt een integraal beeld gegeven van de voorkeursvariant aangevuld met inzicht in:

- integraal overzicht van de nog te nemen besluiten door gemeente Maastricht en provincie Limburg;
- integraal overzicht van de nog af te sluiten overeenkomsten door gemeente Maastricht en/of provincie Limburg;
- het Plan van Aanpak "Implementatie Wet Lokaal Spoor" (met daarmee inzicht in proces, producten, planning);
- het Plan van Aanpak "Implementatie WLS Gemeente Maastricht" (met daarmee inzicht in proces, producten, planning);
- het Plan van Aanpak "Statuswijziging" (met daarmee inzicht in proces, producten, planning), met daarbij besluit waar het uiteindelijke eigendom belegd wordt;

2.3.6 Stap 6 besluitvorming

Na de zomer 2015 worden de resultaten voorgelegd aan de projectpartners.

Daarna volgt er een plan van aanpak voor de uitvoeringfase waarbij ruimte nodig is de projectorganisatie en bemensing aan te passen aan de nieuwe opgave die dan voorligt.

2.4 De aanpak

De variantenstudie wordt aangestuurd door de provincie en de gemeente Maastricht.

Er wordt gewerkt in ateliersessies met directe betrokkenheid van De Lijn en gemeente Maastricht-provincie.

De inhoudelijke uitwerking wordt gedaan door een ingenieursbureau.

De producten worden formeel getoetst zodat kwaliteit en draagvlak geborgd zijn en afwegingen naspeurbaar vastgelegd worden hetgeen een formeel vereiste is.

De eisen waaraan een eindhalte variant moet voldoen zullen expliciet gemaakt worden.

Er moet een PvE komen van de Belgische partner.

De structuur in de aanpak blijft volgens het principe van Systems Engineering.

3. Dekking investering

Het punt van de investeringen en met name de dekking daarvan vormt een specifiek aandachtspunt. De dekking van de investering (€ 62,5 mio) is opgebouwd uit bijdragen van diverse partijen. Dit betreft de bijdragen van:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu (€ 35,5 miljoen prijspeil 2009);
- Provincie Limburg (€ 12,3 miljoen, prijspeil 2009);
- Gemeente Maastricht (€ 18 miljoen, prijspeil 2009).

Dekkingsbijdrage:

De dekking is gebaseerd op de ambitie tot het creëren van een regionale tramverbinding Hasselt-Maastricht.

In Maastricht is gekozen voor het tramtracé tot aan het Station.

Er moet worden zeker gesteld dat de bijdragen in relatie tot de variantenstudie onverkort in stand blijven en of daaraan aanvullende voorwaarden gesteld worden.

Indexering:

De betrokken partijen hebben toegezegd hun bijdrage te voorzien van een indexering.

De eerstkomende maanden is de inzet erop gericht om met name de Rijksdekking hard te houden; de lokale partijen hebben hun bijdrage gestand gedaan.

4. Beheer en onderhoudskosten + exploitatie

De beheer- en onderhoudskosten zijn eerder geraamd op € 800.000 (prijspeil 2012). Uitgangspunt hierbij is dat het buitenstedelijk tracé de status “hoofdspoor” heeft; het binnenstedelijk tracé tot aan het Station heeft de status lokaal spoor.

Dekkingsbijdrage:

Voorzien was de dekking van de kosten (prijspeil 2012):

- Bijdrage door De Lijn € 400.000
- Bijdrage Provincie € 400.000
- Bijdrage gemeente via inzet personele capaciteit

In de afgelopen periode is het uitgangspunt van de status van het buitenstedelijk tracé gewijzigd in lokaal spoor omdat daardoor de combinatie goederenvervoer en personenvervoer op één spoor mogelijk werd gemaakt.

Dat heeft geleid tot aanzienlijke financiële gevolgen van € 800.000,= op jaarbasis naar ruim € 2 mio. Ingevolge de kaderovereenkomst is over deze financiële gevolgen tussen partijen overleg te voeren. Dat is nog niet gebeurd.

In het kader van de variantenstudie moeten de effecten op de omvang van de beheer- en onderhoudskosten inzichtelijk worden gemaakt. Daarna wordt hierover conform de kaderovereenkomst tussen partijen overleg gevoerd.

In samenwerking met De Lijn worden de exploitatiegegevens in beeld gebracht.

5. Consequenties van de Wet Lokaal Spoor

De consequenties van de toepassing van de Wet Lokaal Spoor (WLS) zullen in beeld worden gebracht, dit betreft:

- Plan van Aanpak Statuswijziging van het buitengebied van hoofdspoor naar lokaal spoor en de daarmee gepaard gaande overdracht van eigendommen. Hierbij moet helder zijn waar het uiteindelijke eigendom belegd gaat worden;
- Plan van Aanpak Implementatie van WLS in Provincie met inzicht in benodigde formele besluitvorming. Dit plan dient draagvlak te hebben binnen de provinciale organisatie;
- Plan van Aanpak Implementatie WLS in Gemeente met inzicht in benodigde formele besluitvorming. Dit plan dient draagvlak te hebben binnen de gemeentelijke organisatie;
- Uitwerking van het te kiezen demarcatiepunt van hoofdspoor/lokaal spoor.

Er is een groot raakvlak met het project Noorderbrugtracé. Beide projecten vragen om een terdege onderlinge afstemming.

6. Planologie

Recent heeft de Raad van State uitspraak gedaan m.b.t. de beroepschriften. De meeste bezwaren zijn afgewezen en verzocht is om te komen tot een technische reparatie binnen 16 weken.

Deze technische reparatie maakt onderdeel uit van het plan van aanpak. De vraag op welke wijze wordt gerepareerd zal worden gezien in het vervolgtraject met als uitgangspunt dat zolang de raad geen nieuw besluit heeft genomen aangaande het bestemmingsplan, de inzet gericht blijft op het onherroepelijk krijgen van dit bestemmingsplan.

7. Organisatie

7.1 Aansturing en verantwoording

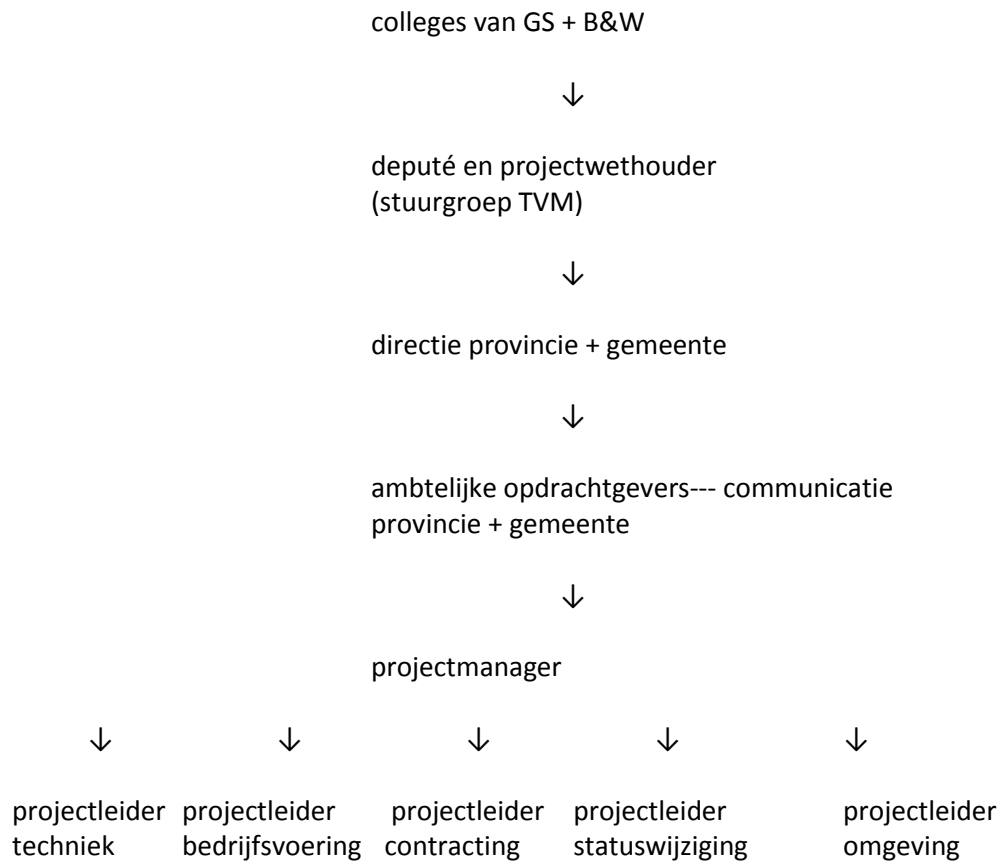
De aansturing en verantwoording blijven in principe lopen conform de afspraken in de kaderovereenkomst en de samenwerkingsovereenkomst. Belangrijk element is de gelijktijdige informatieverstrekking aan en besluitvorming door provincie en gemeente.

Er worden ten behoeve van de variantenfase enkele praktische wijzigingen doorgevoerd:

De ambtelijk opdrachtgevers zijn Lennard van Damme en Guid Bartholomé.

Guid Bartholomé is de direct aan te spreken ambtelijk opdrachtgever (P.I.P.) en hij zal tevens de directe sturing van het project invullen bij wijze van aansturing van de projectmanager.

7.2 Organisatieschema



7.3 Werkpakketten

De beschreven activiteiten zullen in werkpakketten worden ingedeeld en als volgt worden toegedeeld:

Nr.	Werkpakket	Personele invulling	Activiteiten
1	techniek	<u>Tjerk Bouwman</u> Maarten Hendrix Ronald de Zutter	variantenstudie dossier Kunstwerken safety - borging veiligheidsaspecten in het technisch dossier
2	bedrijfsvoering	<u>Hulya Yazar</u> <u>Rudi Crous</u> Angelique van Thor Léon Minis Bart Velthuis	transitieplan administratie provincie -> WOM financieel pakket: - investering + dekking - B&O kosten + dekking - indexering + dekking - financiële administratie - financiële aspecten: - o exploitatie - o BTW problematiek - o eigendomsoverdracht - liquiditeitsplan - aanvullende subsidie risicodossier planning projectsecretariaat kwaliteitsborging - archivering
3	contracting	<u>Esther Sour</u> Roger Cox	concept kaderovereenkomst concept Samenwerkingsovereenkomst integraal plan van af te sluiten overeenkomsten
4	statuswijziging	<u>René Hogerheijde</u> Loek Dieteren	PvA Statuswijziging PvA Implementatie WLS Provincie PvA Implementatie WLS Gemeente demarcatie hoofdspoor/lokaal spoor begeleiding De Lijn integraal plan van te nemen besluiten (provincie en gemeente)
5	omgeving	<u>Astrid Savelberg</u> Marian Bauling Moniek Wetzels Carla Peeters-Willems	stakeholderanalyse en begeleiding conditionering vergunningen raakvlakken (Noorderbrug, Sphinx) grondverwervingsplan planologie bestemmingsplan
6	communicatie	Peter Debets Vincent v.d. Stouwe	

7.4 Begroting voor uitvoering plan van aanpak

De begroting wordt momenteel opgesteld. Uitgangspunt is dat de kosten ten laste van het projectbudget worden gebracht.

7.5 Overlegstructuur

overleg	deelnemers	frequentie
werkoverleggen binnen de vijf thema's	projectleiders-medewerkers	wekelijks
Management team Periodiek Overleg (PO)	ambtelijk opdrachtgever (Pip), projectmanager, projectleiders	wekelijks
Ambtelijk Opdracht Gevers Overleg (AOG)	ambtelijke opdrachtgevers, projectmanager (+ directie ad hoc).	2 wekelijks
stuurgroep	projectdeputé, projectwethouder, ambtelijk opdrachtgevers, projectmanager. directies op ad hoc basis	
bestuurlijk overleg	vertegenwoordiging Vlaamse regering-De Lijn + stuurgroep	naar bevinden