Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Partij van de Arbeid t.a.v. mevrouw Anita van Ham
Partij Veilig Maastricht t.a.v. mevrouw Tiny Meese
Liberale Partij Maastricht t.a.v. mevrouw Kitty Nuyts
Socialistische Partij t.a.v. mevrouw Ariane Schut
Groep Alexander Lurvink t.a.v. de heer Alexander Lurvink
Partij voor de Vrijheid t.a.v. de heer René Betsch

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASTRICHT.NL

ONDERWERP
Beantwoording vragen en informatie ter voorbereiding op debat TMH

DATUM
28 mei 2021
Verzonden 28 mei 2021

BIJLAGEN
1 tot en met 11

BEHANDELD DOOR
GEMM (Guid) Bartholomée

DOORKIESNUMMER
043 - 350 4601

E-MAILADRES
Guid.Bartholomee@maastricht.nl

FAXNUMMER

ONZE REFERENTIE
2021-15074

UW REFERENTIE

Geachte dames en heren,

Onderstaand ontvangt u de beantwoording van uw vragen ter voorbereiding van het debat TMH. Wij hebben gemeend er goed aan te doen bij enkele antwoorden wat meer context te schetsen zodat u goed voorbereid bent. De bijlagen treft u bijgaand aan.
Mocht u voorafgaand aan het debat nog aanvullende informatie wensen, dan vernemen wij dat graag.

Vraag 1
Is er op basis van de “bestuursovereenkomst” tussen partijen een mogelijkheid om met het project te stoppen als de aanbesteding een overschrijding van de geraamde kosten oplevert? Waarom wel? Waarom niet?

Antwoord vraag 1
In artikel 4.4 van de Kaderovereenkomst (zie bijlage 1) en in artikel 6.3.2 van Addendum 2 behorende bij de Kaderovereenkomst (zie bijlage 2) hebben partijen onder andere vastgelegd dat gunning van de infrastructuur voor het Vlaams en Nederlands deel respectievelijk de gunning van het trammaterieel slechts zal kunnen geschieden nadat met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat de onderdelen kunnen worden gegund binnen de vooraf door partijen zelf vastgestelde kaders zoals in ieder geval financiële, planologische en grondverwervingskaders.

Dit betekent in feite dat de aanbesteding niet gegund kan worden als de aanbieding het budget overschrijdt. Zoals al eerder in de beantwoording van diverse artikel 47 RvO-vragen werd aangegeven, komen wij terug bij uw raad als mocht blijken dat het project niet binnen budget kan worden uitgevoerd.

Het stoppen van de aanbesteding is niet gelijk aan het stoppen van het project. Voor dit onderwerp moeten we naar de tussen partijen gesloten Kaderovereenkomst. De Kaderovereenkomst is gericht op het realiseren van het project en niet op stoppen van het project of ontbinden van de overeenkomst.
In artikel 8 van de Kaderovereenkomst ligt namelijk vast dat partijen onderkennen dat zich omstandigheden kunnen voordoen die ertoe nopen ter uitvoering van de overeenkomst nadere afspraken te maken en dat partijen zich verbinden om op dat moment op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van de nakoming van deze overeenkomst.

Artikel 9 van de Kaderovereenkomst bepaalt verder dat in geval van een onvoorziene omstandigheid, welke van dien aard is dat van de andere contractspartijen naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid een ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag worden verwacht, partijen — alvorens gebruik te maken van het recht de rechter te verzoeken om de overeenkomst te ontbinden op grond van artikel 6.258 BW — nader bij elkaar te rade gaan over de wijze waarop de overeenkomst wél op een voor de betrokken partijen aanvaardbare wijze kan worden uitgevoerd. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat partijen ernaar zullen streven zo dicht mogelijk bij de doelstelling van deze overeenkomst te blijven. (Doel = realisatie en exploitatie van de tramverbinding).

Zelfs als het gaat over de publieke rol van de gemeente is in artikel 11 van de Kaderovereenkomst beschreven dat ook al laat de Kaderovereenkomst de publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden van partijen onverlet zelfs ook dan zijn partijen gehouden zich tot het uiterste in te spannen om aan de verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst te voldoen. Er is (aldus artikel 11) geen sprake van niet-nakoming van de overeenkomst als een partij zich tot het uiterste heeft ingespannen om aan haar verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst te voldoen, doch het handelen naar deze publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden eist en oplegt dat publiekrechtelijke rechtshandelingen worden verricht die niet in het voordeel zijn van de aard of strekking van de Kaderovereenkomst of de voortgang. Partijen zullen de ongewenste gevolgen van deze handelingen zoveel mogelijk beperken.

In dit verband verwijzen wij graag naar raadsstuk 110-2015 d.d. 20 oktober 2015 (zie bijlage 3). Toen de problematiek met betrekking tot de Wilhelminabrug zich manifesteerde, is in dit raadsstuk door uw raad — mede tegen de achtergrond van voormelde artikelen — afgewogen niet te stoppen met het project, nog los van de meerwaarde van de tramverbinding naar Hasselt die daarbij uiteraard vooral ook werd meegewogen.
U kunt in dit raadsstuk lezen dat de keuze om in de Kaderovereenkomst de focus te richten op realisatie en indien nodig maximale flexibiliteit in plaats van stoppen en ontbinding van het contract vooral ook te maken heeft met de langjarige voorbereiding en langjarige samenwerking die nu eenmaal horen bij tramprojecten en de grote voorinvesteringen die daarbij van alle partijen wordt gevraagd. Dergelijke projecten kunnen alleen slagen door wederzijds vertrouwen in het commitment dat gemaakte afspraken worden nagekomen en de bepalingen in het contract zijn daar dus ook op gericht.

Vraag 2
Wat staat in de opdracht, de contracten, in het grensoverschrijdende convenant, de algemene voorwaarden wat de risico's en financiële aansprakelijkheden zijn?

Antwoord vraag 2
We hebben deze vraag uitgelegd als een vraag rondom het aanbestedingstraject en een vraag rondom de samenwerking tussen de trampartners.

In artikel 2.5.5 van de aanbestedingsleidraad (zie bijlage 4) is opgenomen dat ingeval van het tussentijds stoppen van de aanbesteding de kandidaat geen recht heeft op een vergoeding. Zie ook antwoorden op de vragen 19 en 25.

In de documenten tussen de projectpartners is ter zake geen specifieke bepaling opgenomen. Zoals al onder antwoord 1 aangegeven, is in de documenten het uitgangspunt van nakoming van de overeenkomst opgenomen. Als het gaat over risico’s en financiële aansprakelijkheid, dan gaat het over de argumenten die ten grondslag zouden worden gelegd aan een mogelijk besluit om te stoppen. Als deze argumenten de toets aan redelijkheid en billijkheid niet kunnen doorstaan, ontstaat

er een schadeplichtige situatie respectievelijk kan een partij een beroep doen op nakoming respectievelijk schadeloosstelling. Op grond van artikel 9 van de Kaderovereenkomst kan een partij zich tot de bevoegd rechter wenden voor dit oordeel.

Vraag 3
Welke ontbindende voorwaarden zijn opgenomen?

Antwoord vraag 3
In het aanbestedingsproces kan elke partij besluiten niet te gunnen indien de financiële, planologische of grondverwervingskaders worden overschreden. Voor wat betreft (het ontbreken van) de ontbindende voorwaarden in de Kaderovereenkomst verwijzen wij graag naar het antwoord op vraag 1.

Vraag 4
Telkens wordt door u gezegd dat nu stoppen met de tram een enorme kostenpost oplevert voor Maastricht. Graag ontvangen wij een onderbouwing van dit standpunt. Waar is dit standpunt op gebaseerd en hoe hoog zijn de kosten die Maastricht nu zou moeten betalen als Maastricht uitstapt?

Antwoord vraag 4
De kosten t/m april 2021 bedragen 22,2 miljoen aan Nederlandse zijde. Daarnaast komt de gemeente Maastricht ingeval wordt besloten te stoppen, de Kaderovereenkomst niet na, hetgeen kan leiden tot een claim van de overige partners die in het project hebben geïnvesteerd. De totale uitgaven die tot nog toe aan weerszijden van de grens zijn gedaan, overschrijden ruimschoots het bedrag dat in Maastricht voor dit project gevoteerd is. Als er situatie ontstaat dat een eenzijdig besluit in Maastricht ertoe leidt dat de andere partijen kunnen onderbouwen dat Maastricht zonder gegronde redenen het project heeft doen spaak lopen en zich dus onttrekt aan het geldende contract, kunnen zij voor de door hen reeds gemaakte kosten een claim neerleggen. Hierdoor zou Maastricht een schadeplicht kunnen krijgen die hoger ligt dan onze resterende bijdrage voor het afmaken van het project.

Vraag 5
Wat besparen we aan kosten als we besluiten er nu mee te stoppen?

Antwoord vraag 5
De initiële bijdrage van de gemeente Maastricht aan het project bedraagt 18 miljoen, de provincie draagt 12,3 miljoen bij, het Rijk 35,5 miljoen (bedragen exclusief indexering). Als er met een in het contract beschreven doch niet aan de orde zijnde aanleiding in wederzijdse overeenstemming gestopt wordt, dient er met de provincie en het Rijk een afspraak gemaakt te worden over de verdeling van de € 22,3 mio aan kosten (uitgaven t/m april 2021). Het moge duidelijk zijn dat het de positie van Maastricht in een dergelijk gesprek niet sterker maakt indien Maastricht eenzijdig zonder gegronde aanleiding besluit zich terug te trekken uit het project.
Tevens kan er een claim komen van de projectpartners als gevolg van niet-nakoming van de overeenkomst.
De gemeente Maastricht draagt tijdens exploitatie conform overeenkomst 1 fte bij voor de beheerdersrol en die komt dan te vervallen (zie ook antwoord op vraag 10).

Vraag 6
In België wordt aangegeven dat er in Hasselt geen sprake is van een scope wijziging, nu het slechts 300 meter betreft, en een vergelijking met de situatie in Maastricht van 2014 dus appels en peren vergelijken is.[1] Hoe denkt u daarover en waarom?

Antwoord vraag 6
Standpunt van de Nederlandse partners is dat er sprake is van een scopewijziging in de zin van de Kaderovereenkomst. In Artikel 4.2 van de Kaderovereenkomst (Scope) wordt verwezen naar Bijlage 2 van deze Kaderovereenkomst, waarin een lijst van documenten is opgenomen (bijlage 5). Een van deze documenten is het Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht België (bijlage 6) waarin de infrastructuur spoor is beschreven, met het tracé vanaf station Hasselt (Halte 1) via Grote Breemstraat en Mouterijstraat naar de kanaalkom (Halte 2), etc. De discussie over de scopewijziging heeft kortom niet alleen te maken met de afstand van de Hasseltse eindhalte tot het station als wel de route daar naartoe en van daaruit naar de stelplaats van VVM De Lijn als ook met de planning. Als noot bij Bijlage 2 is opgenomen: *'vervangen van vigerende documenten door updates kan uitsluitend nadat de Bestuurlijke Werkgroep hierover een besluit heeft genomen. De facto betekent dat, dat updates altijd door projectpartners dienen te worden geaccepteerd alvorens deze de status vigerend document kunnen verkrijgen.'*

Vraag 7
Ook wordt vanuit België aangegeven dat wordt gekoerst op oplevering in 2024, maar dat dergelijke projecten vaak vertraging oplopen. Wat gebeurt er met de reeds betaalde BDU als we de door het rijk genoemde harde datum (zie laatste afspraken MIRT) van realisatie niet halen? Over welk bedrag gaat dat?

Antwoord vraag 7
Het Rijk heeft (brief d.d. 19 november 2020, bijlage 7) de realisatietermijn verlengd tot 31 december 2026. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat stelt dat verlenging niet nog eens aan de orde kan komen en dat terugvordering of verrekening volgt indien deze termijn niet wordt gehaald. De bijdrage van het Rijk bedraagt inclusief indexering € 36.670.685.

Vraag 8
In België wordt aangegeven dat nog ruim 200 onteigenen moeten plaatsvinden. Kunt u aangeven hoeveel dit er op dit nog zijn? Kunt u ook aangeven hoelang een onteigeningszaak in België kan gaan duren?

Antwoord vraag 8
De verwervingen in Vlaanderen zijn lopende. Wij hebben de laatste stand opgevraagd bij onze Vlaamse partner en zullen de informatie zodra voorhanden, beschikbaar stellen.

Vraag 9
Er zijn destijds berekeningen gemaakt van te verwachten reizigers. Kunt u aangeven waarop de gegevens gebaseerd zijn dat in de onderzoeken zou blijken dat 12.000 reizigers per dag (+/- 100 reizigers gemiddeld per dag) met de tram zouden gaan reizen.

Antwoord vraag 9
De informatie treft u aan in het vervoerwaarderapport behorende bij het door uw raad vastgestelde bestemmingsplan d.d. 27 februari 2018 (bijlage 8).

[1] https://www.vlaamsparlement.be/commissies/commissievergaderingen/1364855/verslag/1368806

Vraag 10
Wordt deze berekening nu aangepast als gevolg van de wijzigingen in het traject? Wat staat in de contracten met betrekking tot de exploitatie van het traject en welke bijdrage wordt verwacht van gemeente Maastricht? Kunt u aangeven of de trajectwijzigingen leiden tot een minder gunstige exploitatie en wat de mogelijke financiële risico's daarvan zijn voor Maastricht? Zijn hierover destijds afspraken gemaakt in het contract? Zo ja, welke; zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 10
Op 17 februari 2020 is de afspraak tussen de projectpartners naar buiten gebracht dat het belangrijk is dat een eventueel aangepast tracé in Hasselt onder andere geen negatieve effecten op het reizigerspotentieel oplevert. Of er mogelijk gevolgen zouden zijn voor het aantal potentiële reizigers van de door de Vlaamse partners beoogde tracé-aanpassing is op dit moment bij ons niet bekend. Het risico van exploitatie van de tramlijn is ingevolge artikel 5.1 van de Kaderovereenkomst voor een periode van 35 jaar voor rekening en risico van Vervoermaatschappij De Lijn.
De gemeente Maastricht dient de infrastructuur in Nederland beschikbaar te stellen. Vervoermaatschappij De Lijn betaalt daarvoor een gebruiksvergoeding en de provincie verstrekt een subsidie voor beheer en onderhoud. Deze beide bijdragen dekken de onderhoudskosten gedurende de exploitatiefase. De gemeente Maastricht draagt bij door middel van het leveren van 1 fte voor de rol van trambeheerder. Conform raadsstuk 110-2015 d.d. 20 oktober 2015 stelt de gemeente Maastricht deze functie beschikbaar binnen de bestaande formatie door herschikking.

Vraag 11
In de brief die u geschreven heeft aan minister Peeters en welke inmiddels door Maastricht openbaar is gemaakt wordt verwezen naar allerlei andere stukken en correspondentie. Mogen wij, om een compleet beeld van de situatie te krijgen, alle stukken waarnaar verwezen wordt ontvangen? Waarom wel, waarom niet?

Antwoord vraag 11
Deze stukken treft u bijgaand aan (zie de bijlagen 9a tot en met 9j). Daar waar passages niet voor de openbaarheid zijn bestemd, zijn de stukken daarop aangepast. Vanwege de korte voorbereidingstijd voorafgaande aan het debat stellen wij u voor om via de griffie te komen tot een afspraak mocht u ook de niet voor de openbaarheid bestemde passages willen inzien.

Vraag 12
In het coalitieakkoord "onbegrensd en ontspannen" staat over de tram het volgende opgenomen: "Realisatie Tram Hasselt-Maastricht op basis van genomen besluiten. In geval van fundamentele aanpassingen en wijzigingen worden deze integraal bekeken". Wijziging van de scope (zoals u nu België verwijt, valt hier toch onder? Een grove overschrijding van de kosten valt hier toch ook onder?

Antwoord vraag 12
Van een grove overschrijding van kosten is geen sprake. Er is aan Nederlandse zijde geen sprake van fundamentele aanpassingen of wijzigingen. Als de situatie in Hasselt zonder negatieve effecten voor Nederland wordt opgelost, zien wij daarmee geen strijdigheid met ons coalitieakkoord. Een scopeaanpassing als bedoeld in de kaderovereenkomst staat niet gelijk aan een fundamentele wijziging voor Maastricht.

Vraag 13
Kunt u ons het tijdpad m.b.t. de aanbesteding schetsen? Wanneer vindt de voorlopige gunning plaats?

Antwoord vraag 13
15 maart 2021: datum van indiening van de eerste offerten.
Begin juni 2021: afronding beoordeling eerste offerten
Daarna is de start onderhandelingsfase gepland.
Voor februari 2022 is indiening definitieve offerten voorzien.
Afronding beoordeling en voorlopige gunning is voorzien voor augustus 2022.
Gunning is voorzien voor november 2022.

Vraag 14
Het eventueel afbreken van deze aanbestedingsprocedure kan toch consequenties hebben voor het eventueel opnieuw aanbesteden?

Antwoord vraag 14
Indien de lopende aanbesteding wordt afgebroken, treden partijen in overleg over het vervolg. Een eventuele nieuwe aanbesteding zal zeker consequenties hebben voor planning en projectkosten.

Vraag 15
Kunt u ons laten weten hoeveel het tramdossier de stad Maastricht inmiddels gekost heeft? Hier bedoelen we mee: hoeveel geld is er vanaf de start van het project uitgegeven aan onderzoek, juridische procedures en andere kosten. Hoeveel moet Maastricht op basis van de huidige afspraken nog aan de tram betalen?

Antwoord vraag 15
De uitgaven t/m april 2021 bedragen 22,2 miljoen.
De bijdragen van de gemeente Maastricht aan het tramdossier zijn contractueel geregeld via de Samenwerkingsovereenkomst met appendix tussen de gemeente en de provincie (bijlage 10 en bijlage 11).
De in de gemeentebegroting gereserveerde bijdrage aan de tram bedraagt op dit moment 22,48 miljoen zijnde de initiële bijdrage van € 18 mio verhoogd met de contractueel vastgelegde indexering. Op basis van een ingeschatte indexering van 2 indexpunten per jaar zou de bijdrage van de gemeente Maastricht de komende jaren voor de resterende looptijd van het project conform contractafspraken nog met het bedrag van 3,3 miljoen kunnen worden verhoogd. Wat dit laatste betreft geldt sowieso eerst dat wij vasthouden aan de afspraak dat er geen meerkosten zouden zijn voor Nederland als gevolg van de situatie die ontstaan is in Vlaanderen terwijl deze verhoging het gevolg is van deze situatie. Bovendien is het nog maar de vraag in hoeverre de daadwerkelijke projectkosten een ophoging noodzakelijk maken.

Vraag 16
Wat is het verschil in reistijd tussen de tram en een snelbus, gerekend over het traject station Hasselt - station Maastricht? Is een snelbus voor u bespreekbaar als compromis mochten de kosten voor de tram te hoog oplopen?

Antwoord vraag 16
Er zijn geen berekeningen gemaakt voor reistijden van een snelbus respectievelijk ons zijn geen berekeningen bekend. Een project met een snelbus is van andere orde dan een tramproject en is een geheel nieuw project; een nieuw project dat vraagt om nieuwe besluitvorming, nieuwe financiering, een nieuw ontwerp et cetera. Ons standpunt is overigens dat het niet realistisch te achten valt dat aan de randvoorwaarden voor een optimaal functionerende trambusverbinding kan worden voldaan. Een dergelijke bus zal zich moeten voegen tussen het bestaande verkeer en dus hooguit in zijn futuristische uitstraling afwijken van de huidige busverbinding tussen Hasselt en Maastricht, maar nauwelijks tot geen tijdwinst op kunnen leveren.

Vraag 17
Uit de stukken blijkt dat er wordt uitgegaan van een reistijd van 34 minuten. Op grond waarvan is tot deze berekening gekomen? Bent u het met ons eens dat een meer realistische berekening 45 - 55 minuten is, uitgaande van 12 stops. Van welke reistijd gaat u uit en waarop is dat gebaseerd? Wat is de huidige reistijd Hasselt – Maastricht als men reist met De Lijn? Welke reistijd verwacht u als er een snelbus zou rijden?

Antwoord vraag 17
De berekening van de reistijd van 34 minuten is een reële berekening en is tot stand gekomen door het opstellen van een zogenaamd tijd-weg diagram, waarin in detail (in seconden) het tracé wordt doorgerekend, rekening houdend met het type voertuig, optrekken – rijden – afremmen, stoptijden aan de haltes, snelheden binnen- en buitenstedelijk.
Voor een snelbus zijn geen berekeningen bij ons beschikbaar-bekend.

Vraag 18
Kan het college een chronologisch overzicht opstellen van alle besluiten, rapporten en stappen die de afgelopen jaren zijn gezet in het dossier tram Vlaanderen – Nederland, zodat alle raadsleden zich goed kunnen voorbereiden op het debat.

Antwoord vraag 18
Wij gaan ervan uit dat u hier de door u genomen besluiten en bijbehorende rapporten bedoelt inclusief de belangrijke stap van het ondertekenen van de Kaderovereenkomst. Deze zijn (net als alle tweemaandelijkse verzonden raadsinformatiebrieven) terug te vinden via deze link. De Kaderovereenkomst treft u aan in bijlage 1.
Het gaat (vanaf 2007) chronologisch om de volgende belangrijke stappen.

- 5 oktober 2007 – Eerste strategienota (verkenning op hoofdlijnen).
- 30 juni 2008 – Intentieverklaring gesloten over tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht tussen Vlaamse en Nederlandse betrokken partijen.
- 10 mei 2011 – Raadsvoorstel 62-2011. Keuze voor het stadstracé via Boschstraat – Bassin - Maasboulevard – Wilhelminaburg – Centraal Station.
- 18 december 2012 – Raadsvoorstel 129-2012. Positief projectbesluit over de realisatie van de tramverbinding op Nederlands grondgebied inclusief het beschikbaar stellen van een budget van € 18 mio (prijspeil 2009).
- 18 februari 2014 – Raadsvoorstel 04-2014. Bestemmingsplan Tram Vlaanderen Maastricht (voor oorspronkelijke tracé).
- 11 maart 2014 - Ondertekening Kaderovereenkomst (zie bijlage 1).
- 25 februari 2015: gezamenlijke sessie met gemeenteraad en provinciale staten inzake review tram. Scope diende opnieuw verkend te worden (realisatie van het project binnen de door de raad vastgestelde kaders bleek niet mogelijk).
- 20 oktober 2015: raadvoorstel 110-2015 ‘Tram Vlaanderen Maastricht’ over vaststelling reviewresultaten, vaststelling variantenstudie, eindhalte Mosae Forum, scopeaanpassingen voorleggen aan Vlaamse partners en kennisnemen quickscan spoorbrug.
- 15 december 2016: Berenschot rapport evaluatie 2007-2014.
- 4 april 2017: raadsvoorstel 17-2017 ‘Evaluatie Berenschot en vaststellen conceptprojectplan’.
- Vanaf 31 juli 2017 is er op basis van aanbeveling Berenschotrapport tweemaandelijks een RIB verstuurd met een update over het project Tram Maastricht-Hasselt.
- 27 februari 2018: raadsvoorstel 09-2018 ‘vaststellen Bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt’.

Op vraag 7 over de aanbestedingsvragen antwoordt u:
” 2.5.5. Stopzetting en schorsing van de plaatsingsprocedure. “De aanbestedende entiteit behoudt zich het recht voor om op ieder ogenblik te besluiten de plaatsingsprocedure voor de opdracht te

schorsen of stop te zetten. De aanbestedende entiteit noch de Nederlandse partners aanvaarden aansprakelijkheid indien de plaatsingsprocedure wordt geschorst of stopgezet".

De nu volgende vragen zijn gericht op de situatie dat er gestopt wordt (want die heeft u contractueel geregeld) niet op uw voornemen het project af te ronden!
Gelieve de vragen daar dan ook niet mee af te doen.

Vraag 19
Zijn er redenen of criteria vermeld die vereist zijn om te schorsen of te stoppen? Kan België of Maastricht dus zonder redenen of criteria de aanbesteding/plaatsingsprocedure schorsen of stoppen?

Antwoord vraag 19
Er zijn in de aanbestedingsdocumenten geen redenen of criteria vermeld.
Contractueel kan gestopt worden.
Daarbij past de kanttekening dat contracten altijd onderwerp kunnen worden van gerechtelijke procedures. Het is daarmee niet uit te sluiten dat als er wordt gestopt zonder opgave van redenen, zonder inachtneming van grondbeginselen als redelijkheid en billijkheid, dat dan via gerechtelijke procedures thema's als willekeur, redelijkheid en billijkheid, pre-contractuele verhoudingen, de verplichting op dooronderhandelen en zelfs schadevergoeding op de agenda gaan komen waarvan de uitkomst niet te voorspellen is. Zie ook de antwoorden op de vragen 2 en 25.

Vraag 20
Is er bij schorsing een termijn afgesproken om te hervatten of kan dat ook een of twee jaren of langer duren?

Antwoord vraag 20
Partijen treden in dat geval in overleg en hebben de inspanningsverplichting het doel van de Kaderovereenkomst na te streven. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 21
Wie is de aanbestedende entiteit? België, Maastricht, of beide?

Antwoord vraag 21
Vervoermaatschappij De Lijn.

Vraag 22
Als de plaatsingsprocedure op elk moment geschorst of gestopt kan worden door België of Maastricht, dan heeft België en Maastricht dus ook met elkaar overeengekomen dat ze van elkaar accepteren, dat op enig moment een van de twee of beiden uit het project kan/ kunnen stappen? Hoe luiden die artikelen?

Antwoord vraag 22
Nee, stoppen van de aanbesteding is niet gelijk aan stoppen van het project. Indien de aanbesteding wordt gestopt, treden partijen met elkaar in overleg over het vervolg. Zie daarvoor ook het antwoord op vraag 1. Als de aanbesteding wordt gestopt, blijven de bepalingen van de gesloten contracten tussen partijen nog steeds overeind staan.

Vraag 23
Als de plaatsingsprocedure op elk moment geschorst of gestopt kan worden kan België of Maastricht dan ook op elk moment zonder schadeplichtig te zijn naar elkaar een einde aan het project maken?

Antwoord vraag 23
Nee, stoppen van de aanbesteding is niet gelijk aan stoppen van het project. Indien de aanbesteding wordt gestopt, treden partijen met elkaar in overleg over het vervolg.

Vraag 24
Hoe luidt de bepaling als zich die situatie voordoet dat er geschorst of gestopt wordt met de plaatsingsprocedure hoe België en Maastricht dan verder gaan of uiteengaan?

Antwoord vraag 24
Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 25
Op dit moment verkeren we in het stadium vóór de gunning in het aanbestedingstraject. België en Maastricht hebben de schadeplichtigheid uitgesloten tegenover de partij in de plaatsingsprocedure, dan kan van die schade alvast geen sprake zijn voor Maastricht?

Antwoord vraag 25
Het is correct dat schadeplichtigheid contractueel is uitgesloten. Zie ook de antwoorden op de vragen 2 en 19.

Vraag 26
Is die schadeplichtigheid nog nader omschreven?

Antwoord vraag 26
In de Biedingsleidraad is beschreven: 2.5.5 Stopzetting en schorsing van de plaatsingsprocedure. “De aanbestedende entiteit behoudt zich het recht voor om op ieder ogenblik te besluiten de plaatsingsprocedure voor de opdracht te schorsen of stop te zetten. De aanbestedende entiteit noch de Nederlandse partners aanvaarden aansprakelijkheid indien de plaatsingsprocedure wordt geschorst of stopgezet”.

Vraag 27
Rest ons te vragen naar de onderlinge schadeplichtigheid als er nu geschorst of gestopt zou worden. Geef aan wat in de overeengekomen bepalingen staat opgenomen over schadeplichtigheid over en weer tussen België en Maastricht. En welke (soort) schade daaruit voortvloeit die vergoed moet worden. Hoeft niet zozeer een afgerond bedrag te zijn, kan ook een omschrijving zijn.

Antwoord vraag 27
Schadeplichtigheid is niet specifiek beschreven. Zie het antwoord op vraag 1. Het is een gegeven dat niet alleen in Nederland inmiddels fors is geïnvesteerd in het project; ook aan Vlaamse zijde belopen de voorinvesteringen naar wij hebben begrepen meerdere (tientallen) miljoenen euro’s. Concrete bedragen zijn ons niet bekend. Zie ook het antwoord op vraag 4.

Vraag 28
U gaf aan dat er al 22,18 mln. uitgegeven zijn van het budget van 62,5 mln. Van welke budgetten is dat geld afgegaan (gem. 18 m, prov. 12,3 m rijk 32,2 m)? En hoeveel van elk der budgetten? Is het geld van de provincie en rijk geoormerkt om aan bepaalde zaken uit te geven, of mag dat naar eigen inzicht uitgegeven worden?

Antwoord vraag 28
Het geld is niet geoormerkt voor bepaalde zaken, het geld is beschikbaar om de tramverbinding te realiseren. Als er gestopt wordt, zal er overleg moeten plaatsvinden tussen de drie partijen over de

financiële afwikkeling van het project en zal de vraag beantwoord moeten worden welk budget voor welk bedrag belast zal worden met de gemaakte kosten.

Vraag 29
U geeft aan dat het bedrag van 62,5 mln. inmiddels is geïndexeerd tot 70,2 mln. Heeft alleen de gemeente die ophoging van die inleg betaald?

Antwoord vraag 29
Nee, de indexering heeft betrekking op het totale budget. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft conform haar toezegging de indexering betaald tot 2016. Provincie en gemeente hebben afspraken omtrent indexering vastgelegd in de Samenwerkingsovereenkomst en bijbehorende appendix. Provincie en gemeente betalen indexering over hun eigen bijdrage en indien nodig over de bijdrage van het Rijk vanaf 2016, in de verhouding van hun eigen bijdrage aan het project.

Vraag 30
€ 150.000 schade per maand zou Maastricht lijden, hoe heeft u dat bedrag berekend?

Antwoord vraag 30
Dat betreft een berekening van enerzijds indexeringskosten van zowel de kosten van aanleg als van onderhoud als gevolg van het later uitvoeren van het project. Anderzijds betreft het kosten van de projectorganisatie en bijbehorende kosten als gevolg van de langere duur van de voorbereidingsfase.

Op vraag 10 antwoordt u dat "onze inzet gericht is op een kwalitatief goede en langjarige rijksgrens-overschrijdende, regionale, openbaarvervoersverbinding conform de wens en het besluit van de meerderheid van de raad".

Vraag 31
Als de België nu voor een busverbinding zou kiezen, gaat u daar dan mee akkoord?

Antwoord vraag 31
Nee.

Vraag 32
Als de Belgen nu voor een busverbinding kiezen, legt u die keuze dan voor aan de gemeenteraad of blijft u België houden aan een tram?

Antwoord vraag 32
Wij houden vast aan het tramproject waartoe de raad heeft besloten en waarop de contracten zijn gesloten. Ingeval dit project niet haalbaar is, zal het project worden beëindigd en financieel worden afgewikkeld. Als er vervolgens een verzoek komt vanuit Vlaanderen voor een busverbinding, dan zullen wij ons daarover beraden en daarbij uiteraard ook uw raad betrekken.

Vraag 33
Zou u dan met het rijk en de provincie kunnen onderhandelen of zij toch een bijdrage willen leveren aan de inrichting voor die busverbinding? Een goede busverbinding is toch ook hoogwaardig ov?

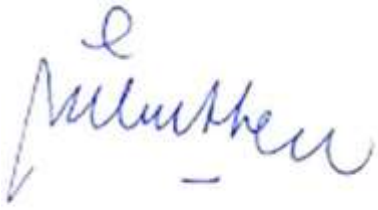
Antwoord vraag 33
Wij zien een busverbinding zeker niet gelijkwaardig aan een tramverbinding als hoogwaardige ov-verbinding.

Zoals in antwoord op vraag 32 aangegeven, zullen wij ons beraden als een verzoek komt voor een busverbinding; onderhandelen met de provincie en het Rijk kan altijd, al schatten wij de kans van slagen niet hoog in.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris a.i., De Burgemeester,





W.G.H.M. Rutten J.M. Penn-te Strake

Bijlage 1

kaderovereenkomst

Tramverbinding Hasselt – Maastricht

provincie limburg

Gemeente Maastricht

Vlaamse Regering

De Lijn

Definitieve versie

PARTIJEN:

1. **DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN**, een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap opgericht bij decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 31 juli 1990 zoals gewijzigd bij decreet van 2 april 2004, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, met ondernemingsnummer 0242.069.537, in het kader van deze overeenkomst rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal, en de heer Jos Geuens, voorzitter van de raad van bestuur (verder te noemen: "**De Lijn**");

2. Het **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door zijn regering, in de personen van: wat openbare werken en mobiliteit betreft: mevrouw Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken; ~~wat financiën en begroting betreft: de heer Philippe Muyters, Vlaams Minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport~~ (verder te noemen: "**Vlaams Gewest**");

3. De **PROVINCIE LIMBURG,** ten dezen krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Patrick van der Broeck, gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur, zetelend aan de Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht (verder te noemen: "**Provincie**" of "**provincie Limburg**");

4. De **GEMEENTE MAASTRICHT,** ten dezen krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Albert Nuss, wethouder mobiliteit en bereikbaarheid, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht (verder te noemen: "**Gemeente**" of "**gemeente Maastricht**"),

De partijen 1 tot en met 4 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**Partijen**".

OVERWEGENDE:

1. dat Partijen op 30 juni 2008 de Intentieverklaring Tram Vlaanderen-Maastricht hebben ondertekend ter zake de planvoorbereiding voor een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te doorlopen met als doel om tot realisatie en exploitatie van deze tramverbinding te komen;

2. dat mede naar aanleiding van deze intentieverklaring aan Nederlandse zijde in januari 2010 een bestuursovereenkomst tussen de Provincie en het Rijk gesloten is en opvolgend in maart 2010 een bestuursovereenkomst tussen de Gemeente en de Provincie, een en ander ter vastlegging van een aantal financiële afspraken;

3. dat op 31 mei 2011 door de gemeenteraad van Maastricht gekozen is voor het Maastracé (Bosschstraat-Noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug) als stadstracé van de tramlijn, waarbij door de gemeenteraad een verdere planstudie is opgedragen alsook is opgedragen een overeenkomst op te stellen met de Belgische partners, onder meer met het oog op een bedieningsgarantie van de tramlijn;

Definitieve versie
Paulussen Advocaten N.V.

KADEROVEREENKOMST

Tramverbinding Hasselt - Maastricht

4. dat de Vlaamse Regering, eveneens mede naar aanleiding van bovengenoemde intentieverklaring, op 23 september 2011 besliste tot volledige elektrificatie van de eerste sneltramlijn Hasselt – campus Diepenbeek – Lanaken – (Maastricht) in het kader van het Spartacusplan en tegelijkertijd besliste tot aankoop of lease van elektrische sneltramvoertuigen, waarbij de Vlaamse Regering in deze beslissing aan De Lijn onder meer gevraagd heeft de ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met Nederland ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voor te leggen - rekening houdend met een aantal opgelegde randvoorwaarden zoals een garantie van de Nederlandse actoren op welke manier het vooropgesteld traject Vlaanderen-Nederland zal gerealiseerd worden en de opname van een bepaling rond gebruiksvergoedingen - een en ander alvorens tot aanbesteding en gunning van de Opdrachten voor de Vlaamse Railinfrastructuur en het Trammaterieel kan worden overgegaan;

5. dat de raad van bestuur van De Lijn op 14 december 2011 besliste om goedkeuring te verlenen om de nieuwe selectiefase voor de Opdrachten voor de Vlaamse Railinfrastructuur en het Trammaterieel op te starten;

6. dat de raad van bestuur van De Lijn op 20 juni 2012 besliste alle vijf de kandidaatstellingen voor de Opdracht Vlaamse Railinfrastructuur in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en, van zodra het bestek van deze Opdracht kan worden gefinaliseerd, deze kandidaten uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte;

7. dat de raad van bestuur van De Lijn op 20 juni 2012 besliste zes van de zeven kandidaatstellingen voor de Opdracht Trammaterieel in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en, van zodra het bestek van deze Opdracht kan worden gefinaliseerd, uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte; en dat bijgevolg één kandidaatstelling niet werd geselecteerd;

8. dat inmiddels de Gemeenteraad op basis van de gereedgekomen planstudie op 18 december 2012 het Maastracé bekrachtigd heeft, een en ander zodat onder meer de verdere publieke planologische procedures ter hand kunnen worden genomen;

9. dat Partijen op basis van hun besluiten alsook vanwege de gevoerde gesprekken en hun samenwerking tot op heden voornemens zijn de Spartacuslijn 1 / Tram Vlaanderen-Maastricht te realiseren en dat Partijen daartoe middelen ter beschikking hebben gesteld;

10. dat Partijen zich onverminderd hun voornemen bewust zijn van de complexiteit van dit grensoverschrijdend project en middels deze overeenkomst beogen de te nemen vervolgstappen beheersbaar te houden door verantwoordelijkheden te verdelen, uitgangspunten te benoemen waaraan Partijen zich in het verdere proces gebonden achten en gerichte proces- en samenwerkingsafspraken te maken;

11. dat Partijen in dat kader kiezen voor een samenwerkingsmodel waarbij het Vlaamse deel: "Spartacuslijn 1" (Vlaamse Infrastructuur, Trammaterieel en, voor het doel van deze overeen-

komst, tevens de Vervoersdiensten) en het Nederlandse deel: "Tram Vlaanderen-Maastricht" (Nederlandse Infrastructuur) weliswaar als afzonderlijke projecten gezien worden (de Projecten) doch Partijen de Projecten zo integraal mogelijk zullen benaderen en op elkaar zullen afstemmen teneinde nog bestaande onzekerheden, faalfactoren en faalkosten tot een minimum te beperken en de haalbaarheids- en de succeskansen van de Tramverbinding zijnde de Proecten Spartacuslijn 1 / Tram Vlaanderen-Maastricht te versterken en te optimaliseren, alles met het doel de Tramverbinding binnen ieders beschikbare financiële middelen, zo snel mogelijk en met de beoogde kwaliteit te kunnen realiseren en vervolgens te exploiteren;

12. dat Partijen dientengevolge in deze overeenkomst enerzijds het Project "Tram Vlaanderen-Maastricht" (Nederlandse Infrastructuur) en de samenwerking tussen Partijen dienaangaande nader wensen in te vullen, en Partijen anderzijds afspraken wensen te maken over de afstemming tussen de realisatie van het Project "Tram Vlaanderen-Maastricht" en de realisatie van het Project "Spartacuslijn 1".

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1. DEFINITIES

1.1 Definities

1. Bestuurlijke Werkgroep: de werkgroep bestaande uit bestuurlijke vertegenwoordigers van Partijen, zoals bedoeld in artikel 3 van deze overeenkomst;

2. Binnenstedelijke Nederlandse Infrastructuur: dat gedeelte van de Nederlandse Railinfrastructuur dat gelegen is binnen de stadgrenzen van de gemeente Maastricht een en ander zoals aangegeven op **bijlage 1**;

3. Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur: dat gedeelte van de Nederlandse Railinfrastructuur dat gelegen is buiten de stadgrenzen van de gemeente Maastricht een en ander zoals aangegeven op **bijlage 1**;

4. Einddatum: de datum 35 jaar na de Ingebruikname;

5. Exploitatiefase (gebruiksfase): de fase van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht die begint op de datum van Ingebruikname en die eindigt op de Einddatum;

6. Gebruiksvergoeding: de vergoeding die de Vervoerder gedurende de Exploitatiefase betaalt aan de Nederlandse Infraprovider voor het gebruik van de Nederlandse Infrastructuur conform de nader overeen te komen vergoedingsstructuur waarvoor de uitgangspunten beschreven zijn in artikel 7.1. van deze overeenkomst;
7. Infraprovider(s): de infraprovider(s) die belast is/zijn met het Railinfrabeheer van de Nederlandse Railinfrastructuur;

8. Infrastructuur: Railinfrastructuur en Overige Werken uiteenvallend in respectievelijk een Vlaamse Infrastructuur en een Nederlandse Infrastructuur, zijnde enerzijds Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken en anderzijds Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken;

9. Ingebruikname (datum): de feitelijke aanvang van de Vervoersdiensten, de datum waarvan, alhoewel thans voorzien op 1 januari 2018, door Partijen definitief zal worden vastgesteld bij het sluiten van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;

10. Kernleden: De Lijn, de Gemeente en de Provincie in hun hoedanigheid als leden van de Bestuurlijke Werkgroep;

11. Nederlandse Railinfrastructuur: dat deel van de Railinfrastructuur dat is gelegen op Nederlands grondgebied, onderverdeeld in Binnenstedelijke Nederlandse Infrastructuur en Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur;

12. Ontwikkelfase (studiefase en aanbestedingsfase): de fase van projectontwikkeling van en tussen Partijen ter zake de Projecten, welke fase reeds is aangevangen voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomst en welke fase voortduurt tot aan de gunning van de Opdrachten en de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;

13. Opdrachten: opdrachten voor werken, leveringen of diensten strekkende tot de realisatie van Infrastructuur of Trammaterieel;

14. Opdrachtspecificaties: de voorwaarden, met inbegrip van de technische specificaties, waaronder Opdrachten verleend worden alsmede de aanbestedingsvoorwaarden uit hoofde waarvan de Opdrachten verleend worden. De Opdrachtspecificaties zullen tenminste voldoen aan de eisen door Partijen in onderling overleg vastgesteld voor respectievelijk de Infrastructuur en het Trammaterieel in deze overeenkomst of ten gevolge van deze overeenkomst;

15. Overige Werken: bouwwerken die in het kader van de Projecten gerealiseerd moeten worden behoudens Railinfrastructuur;

16. Partijen: de Partijen bij deze overeenkomst;

17. Project Spartacuslijn 1: het project dat bestaat uit de Vlaamse Railinfrastructuur en Trammaterieel en waaraan ten behoeve van deze overeenkomst zijn toegevoegd de Vervoersdiensten;

18. Project Tram Vlaanderen-Maastricht: het project bestaande uit de Nederlandse Railinfrastructuur;

19. Projecten: de projecten Spartacuslijn 1 en Tram Vlaanderen-Maastricht gezamenlijk;

20. Projectgroep: de werkgroep bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers van Partijen, zoals bedoeld in artikel 3 van deze overeenkomst;

21. PVE BE: het document dat aan Vlaamse zijde is of wordt opgesteld en dat de Scope, voor zover die betreft het Project Spartacuslijn 1, in gedetailleerdere eisen uitdrukt. Het PVE BE wordt voor het doel van afstemming vastgesteld bij de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;

22. PVE NL: het document dat in de Ontwikkelfase en door de Bestuurlijke Werkgroep wordt vastgesteld en dat de Scope, voor zover die betreft het Project Tram Vlaanderen-Maastricht, in gedetailleerdere eisen uitdrukt. Het PVE NL wordt voor het doel van afstemming vastgesteld bij de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;

23. Railinfrabeheer: het onderhouden en ter beschikking stellen van de Vlaamse, respectievelijk Nederlandse Railinfrastructuur;

24. Railinfrastructuur: de railinfrabouw die in het kader van de Projecten met het oog op de Tramverbinding op of aan het Tracé gerealiseerd of aangepast wordt; de Railinfrastructuur moet voldoen aan de voorwaarden voor de Railinfrastructuur beschreven in of ingevolge deze overeenkomst;

25. Realisatiefase (bouwfase): de fase van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht die aanvangt na sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst en de gunning van een of meer Opdrachten en welke slechts geheel eindigt op de datum van Ingebruikname;

26. Realisatie- en Exploitatieovereenkomst: de nog te sluiten realisatie- en exploitatieovereenkomst voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht bedoeld in artikel 4.1 van deze overeenkomst;

27. Scope: de Topeisen geldend voor de Projecten dus Infrastructuur, het Trammaterieel en de Vervoersdiensten gezamenlijk, opgenomen in artikel 4.2 van deze overeenkomst;

28. Topeisen: de in artikel 4.2 opgenomen hoogstgeplaatste eisen waaraan de Projecten zullen moeten voldoen en waaraan het PVE BE, PVE NL en verdere ontwerpdocumentatie en Opdrachtspecificaties zullen worden getoetst via het proces van systems engineering zoals bedoeld in artikel 4.3;

29. Tracé: het tracé van de Tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht bestaande uit enerzijds het Vlaamse Tracé, te weten het deel van het Tracé van de Tramverbinding dat op Vlaams grondgebied ligt, en anderzijds het Nederlandse Tracé, te weten het deel van het Tracé van de Tramverbinding dat op Nederlands grondgebied ligt, een en ander zoals dat omschreven is in artikel 4.2 van deze overeenkomst;

30. Trammaterieel: het trammaterieel dat gebouwd en gebruikt zal worden behoeve van de Tramverbinding, welk materieel moet voldoen aan de eisen voor het Trammaterieel zoals beschreven in de Scope opgenomen in deze overeenkomst en zoals nader uit te werken en af te stemmen met inachtneming van het bepaalde in en ingevolge deze overeenkomst;

31. Tramverbinding: de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, waarvan de exploitatie uiteenvalt in enerzijds de Vervoersdiensten, en anderzijds het Railinfrabeheer;

32. Vertraging: een vertraging in de Ingebruikname;

33. Vervoerder: de vervoerder die de Vervoersdiensten verleent, zijnde De Lijn;

34. Vervoersdiensten: de toekomstige personenvervoersdiensten die middels het Trammaterieel op de Vlaamse en Nederlandse Infrastructuur verleend zullen worden en welke Vervoersdiensten voldoen aan de eisen voor Vervoersdiensten zoals omschreven in en ingevolge deze overeenkomst;

35. Vlaamse Railinfrastructuur: dat deel van de Railinfrastructuur dat is gelegen op Vlaams grondgebied.

2. DOEL VAN DE OVEREENKOMST

Partijen erkennen dat de Projecten slechts middels doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking een succes kunnen worden. Het doel van deze overeenkomst is enerzijds te komen tot de benodigde doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking, middels de definitie van de Scope en middels het verdelen (op hoofdlijnen) van taken en verantwoordelijkheden van de Partijen in het kader van de Projecten en anderzijds middels procesafspraken te komen tot de tussen Partijen noodzakelijke verdere contractering, benodigd voor de realisatie en exploitatie van de Projecten. Bij de verdere contractsvorming zullen Partijen gebonden zijn aan de uitgangspunten zoals die in deze overeenkomst zijn vastgelegd.

3. PROJECTORGANISATIE

3.1 Periode tot Ingebruikname

Partijen stemmen in de Bestuurlijke Werkgroep hun activiteiten in het kader van de Ontwikkel- en Realisatiefase van de Nederlandse Infrastructuur (en de interfaces hiervan) af met de Vlaamse Infrastructuur en het Trammaterieel. Zulke afstemming geschiedt mede met inachtneming van het bepaalde in artikel 4.3, 4.4 en 6 van deze overeenkomst.

De Bestuurlijke Werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van De Lijn, de Gemeente en de Provincie (de Kernleden) en leidt de projectorganisatie zoals in dit artikel weergegeven. De Gemeente wordt in de Bestuurlijke Werkgroep vertegenwoordigd door haar wethouder (portefeuillehouder mobiliteit), de Provincie door haar gedeputeerde (portefeuillehouder ruimte en

infrastructuur) en De Lijn door haar directeur. Het Vlaams Gewest participeert niet rechtstreeks in de Bestuurlijke Werkgroep. De Lijn bewaakt binnen de Bestuurlijke Werkgroep de (contract)positie van het Vlaams Gewest. Indien een te nemen beslissing goedkeuring cq terugkoppeling met het Vlaams Gewest behoeft is het aan De Lijn om dit tijdig schriftelijk aan de Provincie en de Gemeente kenbaar te maken of in de notulen van de Bestuurlijke Werkgroep te laten vastleggen en, ter betrekking van het Vlaams Gewest bij de beslissing, daartoe tijdig de benodigde maatregelen te treffen.

De Kernleden hebben ieder één stem binnen de Bestuurlijke Werkgroep, ongeacht het aantal vertegenwoordigers. Voorzitter is de portefeuillehouder mobiliteit van de gemeente Maastricht. Binnen de Bestuurlijke Werkgroep beslissen de Kernleden op basis van unanimiteit.

Ten behoeve van bovengenoemde afstemming maakt de Bestuurlijke Werkgroep alle daartoe benodigde werkafspraken. Daartoe komen de vertegenwoordigers van de Kernleden tenminste 4 keer paar jaar samen en voorts tenminste telkens indien een van de Kernleden dan wel de (hierna te noemen) Projectgroep daaraan behoefte heeft. Afspraken die een wijziging van de overeenkomst behelzen alsook (werk)afspraken die naar de mening van de Bestuurlijke Werkgroep bekrachtiging door Partijen behoeven, zijn slechts rechtsgeldig indien ze worden bekrachtigd door Partijen conform de wijzigingsprocedure opgenomen in artikel 8 van deze overeenkomst.

Aan de overleggen van de Bestuurlijke Werkgroep zijn toegevoegd een gedeputeerde van de Belgische provincie Limburg en een vertegenwoordiger van ProRail die beiden een adviserende rol hebben (gevraagd of ongevraagd). Aan beide toegevoegde partijen komt inspraak doch geen stemrecht toe en afspraken kunnen ook buiten aanwezigheid van beiden door de Kernleden van de Bestuurlijke Werkgroep gemaakt worden. Op eenparig verzoek van de leden kunnen ook derden gevraagd worden om advies. Indien bedoelde derden advies geven, zullen de leden van de Bestuurlijke Werkgroep alvorens te besluiten, hiervan goede nota nemen en waar nodig of gewenst aangeven waarom van het advies wordt afgeweken. Het hiervoor bedoelde advies is niet bindend.

De Bestuurlijke Werkgroep stelt als onderdeel van de projectorganisatie een Projectgroep in welke samenwerkt met als doel de verwezenlijking van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht en de adequate afstemming ervan met het Project Spartacuslijn 1. De Projectgroep zal haar werkzaamheden in ieder geval gedurende de periode tot Ingebruikname verrichten, en zal daartoe regelmatig en zo vaak als nodig bijeenkomen om de Bestuurlijke Werkgroep in staat te stellen de aan haar in of op grond van deze overeenkomst toevertrouwde taken naar behoren te vervullen. De Lijn, de Provincie en de Gemeente zorgen ervoor dat zij steeds door hun projectmanagers vertegenwoordigd zijn in de Projectgroep. De samenstelling van de Projectgroep kan voor de overige personele bezetting wisselend zijn naar gelang van de deskundigheid die op een bepaald moment nodig mocht zijn. Partijen zijn ieder voor zich gerechtigd externe adviseurs bij het Projectgroepoverleg te laten deelnemen. Participatie in de Projectgroep en bijstand door externe adviseurs geschiedt voor eigen rekening tenzij de Bestuurlijke Werkgroep daaromtrent op enig moment anders mocht beslissen.
De Bestuurlijke Werkgroep zal zich inspannen ten minste één maal per jaar of zoveel va-

ker als functioneel zal blijken een informeel afstemmingsoverleg te initiëren met overige bij de Projecten belanghebbende overheden, zulks ter informatievoorziening en –vergaring en ter behoud van draagvlak voor de Projecten. Aan deze overige belanghebbende overheden komen in relatie tot deze overeenkomst geen rechten toe.

3.2 Projectorganisatie na Ingebruikname

Partijen streven ernaar gezamenlijk met de Infraprovider(s) vóór Ingebruikname afspraken te maken betreffende de projectorganisatie gedurende de Exploitatiefase.

4. ONTWIKKELFASE

4.1 Doel Ontwikkelfase

De kern van de lopende Ontwikkelfase is te komen tot een Realisatie- en Exploitatieovereenkomst waarin de rechten en plichten van de Partijen gedurende de Realisatie- en Exploitatiefase alsook de afstemming van het PVE BE met het PVE NL, verankerd worden. Met eerbiediging van de in deze overeenkomst opgenomen afspraken zal de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst ondermeer afspraken bevatten ter zake:

- de realisatie, het beheer en onderhoud en de herstelplicht van de Railinfrastructuur en het Trammaterieel waarbij uitgangspunt is dat de Railinfrastructuur en het Trammaterieel gedurende de Exploitatiefase voldoen en blijven voldoen aan de tussen Partijen in en ingevolge deze overeenkomst overeengekomen eisen en specificaties (in het PVE NL en het PVE BE);
- de Vervoersdiensten, waarbij eveneens uitgangspunt is dat de Vervoersdiensten gedurende de Exploitatiefase voldoen aan de tussen Partijen in en ingevolge deze overeenkomst overeengekomen eisen en specificaties (in het PVE NL en het PVE BE);
- een mechanisme waarbij de Gebruiksvergoeding wijziging kan ondergaan als gevolg van prestatiekortingen of prestatietoeslagen die opgelegd kunnen worden bij niet-nakoming van de verplichtingen ter zake de Railinfrastructuur, Trammaterieel en de Vervoersdiensten;
- de nadere vastlegging en uitwerking van geïdentificeerde en eventueel nog niet geïdentificeerde risico's en onzekerheden, een en ander met inachtneming van de op hoofdlijnen vastgelegde taak- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen Partijen zoals bepaald in artikel 5 van deze overeenkomst;
- de uitvoering van het projectplan dat door de Gemeente en de Provincie met medewerking van De Lijn gedurende de Ontwikkelfase zal worden opgesteld voor het projectmanagement en de projectbeheersing van de Nederlandse Infrastructuur, mede in relatie tot de integraliteit en interfaces van de Nederlandse Infrastructuur met de Belgische Infrastructuur en in relatie tot beide hierna te noemen punten;
- de oplevering van de Opdrachten en de testfase van de Projecten en het gehele integrale vervoerssysteem en ter zake de wijze waarop tijdens die fase met "interface-problemen" tussen de Projecten en Projectonderdelen wordt omgegaan en op welke wijze de risico's worden beheerst; meer in het bijzonder zullen Partijen daarbij nadere afspraken maken over de wijze waarop de voor de uitvoering van Opdrachten te contracteren derden bij de testfase betrokken zullen worden en gedurende de testfase beschikbaar blijven om aanwijzingen van hun op-

drachtgevende Partij uit te voeren (al dan niet als meerwerk) tot het moment dat het gehele vervoerssysteem in werking is gesteld;

- het risico dat gedurende de oplevering en de testfase blijkt dat niet wordt voldaan aan de Topeisen of het PVE NL en/of het PVE BE en de gevolgen daarvan voor de rechten en plichten van de Partijen.

4.2 Scope

De Scope bevat de in dit artikel vastgelegde Topeisen voor de Infrastructuur, het Trammaterieel en de Vervoersdiensten. Partijen hebben de Topeisen gecontroleerd op eventuele strijdigheid met de respectieve vigerende wet- en regelgeving in Nederland en België en hebben vastgesteld dat van strijdigheid geen sprake is.

De Scope waarborgt de afstemming van de Projecten en zal worden uitgewerkt aan de hand van het vijftal documenten, genoemd in **bijlage 2**, welke documenten niet bindend doch wel richtinggevend zullen zijn bij de verdere uitwerking. De Scope zal met inachtneming van deze overeenkomst en vorenbedoelde documenten tijdens de eerste vier maanden van de Ontwikkelfase worden uitgewerkt in het PVE BE (door De Lijn) en het PVE NL (door de Gemeente en de Provincie) en vervolgens door de Bestuurlijke Werkgroep worden vastgesteld met inachtneming van het hierna bepaalde.

Uitgangspunt van deze overeenkomst en de Scope is dat de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur hoofdspoor is en blijft in de zin van het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen. Partijen houden er rekening mee dat op korte termijn de mogelijkheid ontstaat om middels een daartoe strekkende aanvraag de kwalificatie "hoofdspoor" voor de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur te doen vervangen door de kwalificatie "lokaalspoor". Partijen zullen in onderlinge afstemming in de aanbestedingsdocumentatie van de Opdrachten (Railinfrastructuur en Trammaterieel) voorzieningen treffen die erop gericht zijn de mogelijkheid een dergelijke aanvraag te doen zolang mogelijk open te houden en erop gericht zijn de consequenties van de eventueel te verzoeken kwalificatie lokaalspoor in de aanbesteding (kosten)efficiënt te kunnen verwerken.

Indien Partijen besluiten ingevolge voornoemde mogelijkheid bij het bevoegd gezag een dergelijke aanvraag te doen en deze aanvraag bovendien resulteert in een positieve beschikking, dan brengt dit met zich dat de overeenkomst op onderdelen aangepast zal moeten worden, alsmede de systematiek voor Gebruiksvergoedingen, bij welke aanpassingen de Topeisen echter gehandhaafd zullen blijven. Alvorens Partijen overwegen een aanvraag met die strekking te doen zullen zij mogelijk ook op andere noodzakelijke aanpassingen van deze overeenkomst overeenstemming bereikt moeten hebben. Indien geen overeenstemming bereikt wordt over de vraag of een aanvraag moet worden ingediend dan wel over de wijziging van deze overeenkomst die voor een kwalificatie als lokaalspoor voor de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur benodigd mocht zijn, dan blijft hoofdspoor als uitgangspunt gehandhaafd.
De Topeisen luiden:

1. Ter zake de Tramverbinding is een halfuurdienst met een maximale reistijd tussen Hasselt

station en Maastricht Centraal station van 40 minuten besproken. De reistijd tussen Hasselt station en Lanaken zal ongeveer 28 minuten bedragen.

2. De Vlaamse Infrastructuur kent haltes bij station Hasselt, Kanaalkom Hasselt, Dusartplein Hasselt, Provinciehuis Hasselt, Universiteit Hasselt Campus Diepenbeek, Diepenbeek, Beverst (Bilzen), Munsterbilzen, Eigenbilzen en Lanaken. De halte Lanaken wordt voorzien van een Park&Ride-voorziening met 150 parkeerplaatsen.

3. De Nederlandse Infrastructuur voorziet in haltes bij Belvédère en op de Maasboulevard. De Tramverbinding heeft zijn eindpunt aan het Centraal station te Maastricht. Het Nederlandse Tracé is gepland via de goederenspoorlijn, Boschstraat, Bassin, Maasboulevard, Wilhelminabrug, Wilhelminasingel, St. Maartenslaan, Stationsplein. Het Nederlandse Tracé sluit aan op het Vlaamse Tracé. De haltes kennen een perronlengte van 80m en een hoogte van 350 mm.

4. De Nederlandse Railinfrastructuur moet voor wat betreft de raakvlakken met de Vlaamse Railinfrastructuur (zoals bijvoorbeeld het raakvlak wielprofiel/spoorgeometrie) zijn afgestemd op het ontwerphandboek spoorinfrastructuur versie 6 van 5 november 2010 voor spoor, versie 7 voor bovenleidingtractie van 5 november 2010, versie 8 voor signalisatie van 5 november 2011 van De Lijn. Partijen zullen zich bij verdere uitwerking van het handboek inspannen om van ProRail een akkoord of een verklaring van geen bezwaar te krijgen op de eisen van voornoemd ontwerphandboek die relevant zijn voor de raakvlakken.

5. De Nederlandse Railinfrastructuur en het Trammaterieel moeten voldoen aan de toepasselijke wetgeving en in het bijzonder aan alle relevante normen van het omgevingsrecht en normen betreffende geluid, trillingen, stank en normen die strekken tot bescherming van de gezondheid van mens, dier of plant.

6. De Nederlandse Railinfrastructuur bestaat uit:

   a. een enkelsporige baan tussen de grens en Belvédère voorzien van de nodige passeersporen voor halfuurfrequentie van het Trammaterieel en occasionele goederentreinen;

   b. een grotendeels dubbelsporige baan tussen Belvédère en het Centraal station te Maastricht;

   c. de haltes zoals hierboven beschreven;

   d. de nodige verkeerssignalisatie, seininstallatie en ERTMS ETCS Level 1 minimaal op het baanvak tussen de grens en tot het einde van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur (tot voorbij het uittakpunt zoals aangegeven op bijlage 1);

   e. een volledig geëlektrificeerde baan op 750 V DC;

   f. de nodige verkeersgeleiding.

7. Het Trammaterieel heeft een elektrische aandrijving via bovenleiding met een nominale spanning van 750V DC, een aslast van maximaal 12 ton, en een baksterkte van maximaal 800kN (1m boven spoor). Het Trammaterieel is 2m65 breed en maximaal 38m lang. Bij de exploitatie van de Tramverbinding zullen maximaal twee stellen gekoppeld worden met een maximale gekoppelde lengte van 75m (met ingeklapte voorste en achterste koppeling van de gekoppelde tramstellen). De spoorbreedte is 1435mm. De wielen hebben een profiel van het type RGL08 en een diameter kleiner dan 730mm. De door het Trammaterieel te berijden bogen hebben een straal van tenminste 30 meter. Het Trammaterieel kan in exploitatie rijden met snelheden tot 100km/h en wordt beveiligd met een spoorbeveiligingssysteem gebaseerd op de Europese standaard ERTMS ETCS Level 1. Het Trammaterieel moet voldoen aan het PVE BE zoals dat is opgenomen in de documentenlijst van bijlage 2 (het deel met nummer 262, DEEL C1 Technische specificaties, Sneltram V1) en in het voorkomend geval de nadere uitwerking ervan zoals dat met inachtneming van artikel 4.2 gedurende de eerste vier maanden van de Ontwikkelfase zal plaatsvinden.

8. Het Trammaterieel is geschikt voor stadsexploitatie en regionale exploitatie aan hoge snelheid.

9. Ingebruikname staat gepland voor 1 januari 2018.

4.3 Systems engineering

Gedurende de Ontwikkelfase van de Projecten en mogelijk ook nog daarna zullen de Topeisen zijn/worden uitgewerkt in de PVE's (PVE NL en PVE BE) en verdere ontwerpdocumentatie en Opdrachtspecificaties, deels door Partijen maar vervolgens, tijdens en na de aanbestedingen, ook door derden die de Opdrachten uitvoeren. Partijen onderkennen het risico dat lopende dit detailleringsproces divergentie kan ontstaan met de Topeisen en, na de vaststelling ervan, de PVE's, en dat daardoor deze detailleringen mogelijk oplossingen toelaten waarvan (al dan niet in een latere fase van de Projecten) blijkt dat deze niet voldoen aan bovenliggende eisen dan wel dat deze oplossingen niet voorziene of ongewenste consequenties kunnen hebben voor de positie van (een der) Partijen.

Partijen wensen zich individueel en gezamenlijk zo veel mogelijk in te spannen om dit risico te beheersen. Dit ook omdat, indien dit risico zich verwezenlijkt, de interfaces tussen de Projecten mogelijk niet meer zullen voldoen, waardoor het succes van de Projecten in gevaar komt. Om die reden zal iedere Partij bij het verder (doen) uitwerken van de Topeisen en de PVE's - waarvoor betreffende Partij zoals vastgelegd in artikel 5 van deze overeenkomst verantwoordelijk blijft - zo vaak als zij nodig acht, doch in ieder geval met inachtneming van het bepaalde in de volgende alinea, op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep (voorbereid door de Projectgroep) met de andere Partijen en met ProRail controleren en afstemmen of de verdere detailleringen van de Topeisen respectievelijk de PVE's in opvolgende ontwerpdocumentatie en Opdrachtspecificaties, niet divergeert in bovenbedoelde zin of divergeert met detailleringen van de Topeisen en de PVE's van de overige Partijen.

Deze afstemming zal minstens plaatsvinden op de volgende tijdstippen c.q. met betrekking tot

de volgende documenten:

- de documenten die onderdeel van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst worden;
- voorafgaand aan het uitsturen van het bestek voor de betrokken Opdracht aan de geselecteerde inschrijvers;
- na ontvangst van de eerste offertes in de gunningsprocedure voor de Opdracht;
- voorafgaand aan de uitnodigingen tot het indienen van de BAFO's (best and final offers) voor een Opdracht;
- na ontvangst van de BAFO's;
- zo vaak als en op het moment dat een lid van de Bestuurlijke Werkgroep daar om vraagt en met betrekking tot de documenten waarom een lid van de Bestuurlijke Werkgroep vraagt.

Tijdens de studie en bouw van het Trammaterieel, zal deze afstemming plaatsvinden op de tijdstippen bepaald in onderling overleg met de constructeur van het Trammaterieel.

De Bestuurlijke Werkgroep zal in een protocol nader bepalen hoe en op welke wijze de hier bedoelde afstemming zal plaatsvinden, met inachtneming van de volgende principes:

(a) Indien de Bestuurlijke Werkgroep geen bezwaar heeft tegen de voorgelegde detaillering, zal zij daartoe in de notulen van haar vergadering een verklaring van geen bezwaar laten opnemen. Het afgeven van een dergelijke verklaring impliceert op geen enkele wijze een verschuiving van verantwoordelijkheden tussen Partijen zoals deze verantwoordelijkheden zijn vastgelegd in artikel 5 van deze overeenkomst.

(b) Een verklaring van geen bezwaar dient duidelijk en ondubbelzinnig te worden geformuleerd. Ingeval een lid van de Bestuurlijke Werkgroep opmerkingen heeft bij de voorgelegde detaillering, moeten deze opmerkingen expliciet en ondubbelzinnig in een "verklaring van bezwaar" van de Bestuurlijke Werkgroep worden opgenomen (waarin derhalve concreet wordt aangegeven wat precies het bezwaar is tegen de voorgelegde detaillering). Is dat niet het geval, dan is de Partij die de detaillering heeft voorgelegd verplicht schriftelijk kenbaar te maken dat de formulering onvoldoende duidelijk is, op welke punten dat betrekking heeft en welke verduidelijking gewenst is. Daarbij zal hij een redelijke termijn stellen waarbinnen een verbeterde formulering door de andere(n) dient te zijn aangeleverd. Wordt deze verbeterde formulering niet binnen de gestelde redelijke termijn ontvangen, dan zal de Partij die de detaillering heeft voorgelegd niet gehouden zijn met de geformuleerde opmerkingen rekening te houden.

(c) Ingeval een (expliciete en ondubbelzinnige) verklaring van bezwaar wordt opgenomen in de notulen van de vergadering van de Bestuurlijke Werkgroep, zal de Partij die de detaillering waaromtrent het bezwaar werd geuit heeft voorgelegd, deze detaillering herbekijken en herwerken, en deze vervolgens opnieuw aan de Bestuurlijke Werkgroep voorleggen. Indien een bezwaar wordt geuit, dan werken alle betrokken partijen loyaal en actief mee aan het zoeken naar een oplossing zodat een nieuwe verklaring van geen bezwaar zo snel mogelijk bekomen kan worden.

(d) Wanneer een detaillering aan de Bestuurlijke Werkgroep wordt voorgelegd, dient binnen een termijn van 30 kalenderdagen een verklaring (van geen bezwaar of van bezwaar) te worden geformuleerd. Bij ontstentenis van enige verklaring binnen die termijn, wordt de Bestuurlijke

Werkgroep geacht een verklaring van geen bezwaar te hebben afgegeven en mag de Partij die de detaillering heeft voorgelegd er van uit gaan dat er geen opmerkingen gelden betreffende de voorgelegde detaillering.

(e) Ingeval een (uitdrukkelijke of stilzwijgende) verklaring van geen bezwaar werd geformuleerd betreffende een voorgelegde detaillering, kan de Bestuurlijke Werkgroep, wanneer in een volgende fase de daarop geënte verdere detaillering wordt voorgelegd, niet terugkomen op de eerder (uitdrukkelijk of stilzwijgend) geformuleerde verklaring van geen bezwaar. Dit tenzij er sprake is van zodanige nieuwe omstandigheden dat deze rechtvaardigen dat op de eerdere (uitdrukkelijk of stilzwijgende) verklaring van geen bezwaar wordt teruggekomen.

Partijen zullen zich inspannen om ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) te betrekken bij deze afstemmingsoefening.

Teneinde dit kwaliteitsborgingsproces te kunnen uitvoeren, zullen Partijen in hun respectievelijke aanbestedingen en aanbestedingsdocumentatie zodanige maatregelen treffen dat tussentijdse afstemming op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep tijdens en na de aanbesteding kan plaatsvinden.

4.4. Contracten voor de Opdrachten, Aanbesteding en Gunning

De Lijn, de Gemeente en de Provincie zullen met inachtneming van de taakverdeling overeengekomen in artikel 5 van deze overeenkomst de respectieve Opdrachten aanbesteden. Voorafgaand aan de aanbestedingsfase die volgend is op de selectie van gegadigden, zal de Bestuurlijke Werkgroep goedkeuring worden gevraagd voor het starten van deze vervolgfase van de aanbesteding. Gedurende de aanbesteding zal artikel 4.3 in acht genomen worden.

Voorafgaand aan de gunning van een Opdracht zal de Bestuurlijke Werkgroep goedkeuring worden gevraagd voor het definitief gunnen van het aanbestede contract dat ziet op de realisatie van de Vlaamse Infrastructuur, de Nederlandse Infrastructuur of het Trammaterieel. Partijen zullen in de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst een en ander op goede wijze afstemmen zodat de gestanddoeningstermijnen in de respectieve aanbestedingen niet als gevolg van het goedkeuringsproces kunnen komen te vervallen. Uitgangspunt zal zijn dat gunning van een van deze drie Opdrachten slechts zal kunnen geschieden nadat met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat ook de andere twee Opdrachten kunnen worden gegund binnen de vooraf door Partijen zelf vastgestelde kaders zoals in ieder geval financiële, planologische, en grondverwervingskaders. Om deze reden is uitgangspunt dat Partijen zoveel mogelijk de gunningmomenten in hun aanbestedingsprocedures op het gelijke tijdstip plannen. In hun aanbestedingsdocumentatie zullen zij dit beginsel mededelen en verwerken. De huidige planning en fasering op basis waarvan Partijen tot verdere synchronisatie willen komen is aangehecht als **bijlage 3**. Voor zover als nodig verklaren Partijen dat zij zullen handelen overeenkomstig artikel 9.3 in het geval het aldaar geregelde btw-risico zich zou voordoen.

Voor de verwerking in de aanbestedingsdocumentatie van de optie van mogelijke kwalificatie van lokaalspoor voor de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur wordt terugverwezen

naar artikel 4.2.

Voor de noodzaak van het integreren van verplichtingen van opdrachtnemers terzake de testfase in de Opdrachten wordt terugverwezen naar artikel 4.1.

5. TAAKVERDELING EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN PARTIJEN

Behalve over de Scope hebben Partijen ook gesproken over de taakverdeling binnen de Projecten. Daarbij zijn de volgende afspraken gemaakt betreffende de onderlinge verantwoordelijkheden:

5.1 De Lijn

De Vervoersdiensten worden over een periode van 35 jaar na Ingebruikname verleend door de Lijn zodra en zolang de Nederlandse Railinfrastructuur beschikbaar is. De exploitatie geschiedt voor rekening en risico van De Lijn. De prijsstelling (tariefbepaling) van de Vervoersdiensten geschiedt door De Lijn, rekening houdende met de openbaar vervoerstarieven in de regio Maastricht.

Vervoersdiensten vinden plaats met behulp van het Trammaterieel gedurende een periode van 35 jaar na Ingebruikname met de volgende exploitatie-uren:

a. Weekdagen:
    i. 6 tot 20u: ½ uur frequentie;
    ii. 20 tot 23u: uur frequentie;
b. Zaterdagen
    i. 7 tot 20u: ½ uur frequentie
    ii. 20 tot 24u: uur frequentie;
c. Zondagen:
    i. 7 tot 23u: uur frequentie,

De Bestuurlijke Werkgroep kan besluiten de exploitatie-uren aan te passen. Bij de uitvoering van de Vervoersdiensten zal De Lijn voldoen aan alle relevante wet- en regelgeving.

De Lijn betaalt met ingang van de Ingebruikname de Gebruiksvergoeding aan de Nederlandse Infraprovider. In de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst zal een mechanisme worden opgenomen waarbij de Gebruiksvergoeding wijziging kan ondergaan als gevolg van prestatiekortingen of prestatietoeslagen die opgelegd kunnen worden bij niet-nakoming van verplichtingen in relatie tot de beschikbaarheid, het beheer en het onderhoud van de Railinfrastructuur, het Trammaterieel en de Vervoersdiensten (zie ook artikel 4.1).

De Lijn laat de Vlaamse Infrastructuur voor eigen rekening ontwerpen, realiseren en vervolgens onderhouden (inclusief wegslepen/depannage en noodherstel) gedurende de Exploitatiefase, een en ander conform de eisen opgenomen in deze overeenkomst of voortvloeiend uit deze overeenkomst.

De Lijn staat in voor de toelating van haar onderneming (direct of indirect) tot alle activiteiten die zij uit hoofde van deze overeenkomst en de sluiten Realisatie- en Exploitatieovereenkomst zal uitvoeren.

De Lijn staat in voor de opmaak van het bestek voor het Trammaterieel, staat er voor in dat het Trammaterieel bij oplevering voldoet aan de Topeisen en aan de eisen die ter zake het Trammaterieel in het PVE BE zijn opgenomen en voorts dat De Lijn rekening houdt met de concreet en ondubbelzinnig geformuleerde opmerkingen in verklaringen van bezwaar als bedoeld in artikel 4.3 en op adequate wijze omgaat met de verplichtingen uit hoofde van artikel 4.4. Wordt niet aan het voorgaande voldaan, dan draagt De Lijn het risico hiervan, waaronder het risico dat het Trammaterieel niet wordt toegelaten op de Nederlandse Railinfrastructuur. De Lijn staat voorts in voor het in kaart brengen en voldoen aan de administratieve verplichtingen ter zake de exploitatie van de Tramverbinding.

De Lijn staat in voor toelating van haar personeel in Nederland en in het bijzonder op de Nederlandse Railinfrastructuur.

Gevolgen van niet-nakoming en Vertraging tijdens de Realisatiefase te wijten aan De Lijn: de bestaande busexploitatie blijft bestaan zolang De Lijn niet geheel aan bovengenoemde voorwaarden heeft voldaan. De Lijn dekt in dat geval al haar kosten noodzakelijk voor de instandhouding van de bestaande busexploitatie.

De Lijn staat in voor de verkeersleiding van de tramexploitatie in Vlaanderen.

5.2 Vlaamse Gewest

Het Vlaamse Gewest staat gedurende 35 jaar garant voor de Vervoersdiensten en de exploitatie, conform deze overeenkomst, van de Tramverbinding door De Lijn (dan wel een andere door Partijen geschikt geachte Vervoerder), mits de Nederlandse Railinfrastructuur gedurende deze 35 jaar beschikbaar is.

5.3 Provincie en Gemeente

De provincie Limburg en gemeente Maastricht:

(a) zullen de Nederlandse Railinfrastructuur voor eigen rekening (laten) ontwerpen, realiseren alsmede onderhouden (inclusief wegslepen/depannage en noodherstel) gedurende de looptijd van de Exploitatiefase en daartoe de nodige overeenkomsten sluiten met een derde over het gebruik van dat deel van het Nederlandse Tracé waar gebruik zal moeten worden gemaakt van Railinfrastructuur die thans de kwalificatie hoofdspoor draagt;

(b) ondersteunen De Lijn bij het in kaart brengen van de verplichtingen welke voortvloeien uit de wet- en regelgeving in Nederland ten aanzien van het verlenen van de Vervoersdiensten;

(c) dragen het risico dat het Trammaterieel niet toegelaten wordt op de Nederlandse Railinfrastructuur mits De Lijn heeft voldaan aan alle verplichtingen die in verband met het Trammate-

rieel voor De Lijn zijn opgenomen in artikel 5.1. Indien dit risico zich voor de Gemeente en de Provincie materialiseert, zal De Lijn op verzoek van de Gemeente en de Provincie meewerken aan het zoveel mogelijk beperken van dit risico, ook indien dit zou betekenen (mocht "hoofdspoor" uitgangspunt zijn gebleven bij de uitvoering van deze overeenkomst, zie artikel 4.2) dat De Lijn dient mee te werken aan het herbestemmen van het hoofdspoor naar "lokaalspoor", waarbij De Lijn, indien de kwalificatie lokaalspoor wordt toegekend, de Gebruiksvergoeding verschuldigd zal zijn die in redelijkheid overeengekomen wordt tussen Partijen voor het gebruik van het lokaalspoor. Indien het meewerken aan schadebeperkende maatregelen inhoudt dat De Lijn aanpassingen dient door te voeren aan het Trammaterieel, dan zijn de kosten daarvan voor de Gemeente en de Provincie. In geval van vertraging geldt het bepaalde sub (d) van dit artikel. Overige kosten welke verbonden zijn aan de medewerking door De Lijn, waaronder interne kosten en kosten van op eigen initiatief in te schakelen adviseurs, blijven voor rekening van De Lijn. Kosten van planaanpassing en planuitvoering aan Nederlandse zijde blijven voor rekening van de Gemeente en de Provincie. Zolang als gevolg van te nemen schadebeperkende maatregelen de Nederlandse Railinfrastructuur niet in gebruik kan worden genomen, zal geen Gebruiksvergoeding verschuldigd zijn. Indien gevraagde aanpassingen aan het Trammaterieel zoals hiervoor bedoeld, tot gevolg zouden hebben dat daardoor aanpassingen aan de Vlaamse Infrastructuur noodzakelijk worden, zullen Partijen in overleg treden teneinde tot een voor Partijen en alle Projecten bevredigende oplossing te komen;

(d) Gevolgen van niet-nakoming en Vertraging tijdens de Realisatiefase te wijten aan de Gemeente en de Provincie: de bestaande busexploitatie wordt door De Lijn gecontinueerd. Indien De Lijn aan de voorwaarden van artikel 5.1 voldoet en de Tramverbinding kan niet in gebruik genomen worden vanwege de onbeschikbaarheid van de Nederlandse Infrastructuur, betalen de Provincie en de Gemeente een onbeschikbaarheidsvergoeding aan De Lijn ter hoogte van de kosten voor de tijdelijke instandhouding van de bestaande busexploitatie die daarvan het gevolg zal zijn. De berekeningswijze van deze kostenvergoeding zal nader uitgewerkt worden in de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;

(e) staan in voor de verkeersleiding van de tramexploitatie in Nederland, mogelijk met uitzondering van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur ingeval ProRail deze daar verzorgt.

6. ONTWIKKELINGSACTIVITEITEN

6.1 De Partijen erkennen dat tussen de Projecten een wederzijdse afhankelijkheid bestaat. Dat is het uitgangspunt voor de samenwerking.

6.2 Gedurende de Ontwikkelfase zullen door of onder leiding van de Bestuurlijke Werkgroep onder meer de volgende ontwikkelingsactiviteiten worden verricht:

1. het uitwerken van de Scope en het vaststellen (geen bezwaar verklaring) van het PVE NL alsmede het PVE BE. De gezamenlijke vaststelling van de PVE's leidt echter niet tot een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de juistheid van de PVE's of de uitvoering ervan. Derhalve brengt gezamenlijke vaststelling geen verantwoordelijkheidsverschuiving met zich mee. Daarmee wordt dus niet afgeweken van de taak- en ver-

antwoordelijkheidsverdeling opgenomen in artikel 5. De Bestuurlijke Werkgroep kan besluiten één of meerdere PVE's niet gezamenlijk vast te stellen. De PVE's zullen integraal deel uit maken van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;

2. het in overeenstemming met de in deze overeenkomst opgenomen uitgangspunten nader in kaart brengen van risico's, meer in het bijzonder de fysieke en juridische interface-risico's en andere afstemmingsrisico's tussen de Projecten en het maken van nadere afspraken rondom de beheersing van geïdentificeerde risico's;

3. het opstellen van een nadere planning en fasering voor de aanbesteding en realisatie en ingebruikneming van de Railinfrastructuur en het Trammaterieel. Deze planning alsmede de wijze en gevolgen van een planningswijziging zullen deel uitmaken van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst. De huidige planning en fasering die als basis voor de nadere uitwerking dient en op basis waarvan Partijen tot verdere synchronisatie willen komen is aangehecht bij artikel 4.4;

4. het opstellen van de in artikel 4.3 van deze overeenkomst genoemde regeling en protocollen (ten behoeve van de kwaliteitsborging en deugdelijke afstemming en coördinatie tussen de Projecten).

7. DOORKIJK NAAR EXPLOITATIEFASE

(a) De Gemeente en de Provincie verbinden zich tot het beschikbaar stellen van de Nederlandse Railinfrastructuur vanaf de Ingebruikname gedurende een periode van 35 jaar aan de Vervoerder tegen ontvangst van de Gebruiksvergoeding. De volgende principes zijn van toepassing betreffende deze Gebruiksvergoeding gebaseerd op gebruik van hoofdspoor.

- De gebruiksvergoeding (op basis van hoofdspoor) omvat een vergoeding voor het onderhoud en een vergoeding voor de verbruikte stroom.
- De onderhoudscomponent (op basis van hoofdspoor) bedraagt 400.000 euro/jaar voor de Binnenstedelijke Nederlandse Infrastructuur + 0 euro/jaar voor de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur volgens prijspeil 2012 (jaarlijks te indexeren).[1]

- De onderhoudscomponent is onderhevig aan de CBS prijsindex grond-, weg- en waterbouw (GWW) deelgebied 4212: Boven- en ondergrondse spoorwegen (2012 = 100)

- De vergoeding van de verbruikte stroom bedraagt de daadwerkelijke gemaakte kosten per jaar voor de verbruikte stroom.

---

[1] In geval van lokaalspoor zal de Gebruiksvergoeding die in redelijkheid wordt overeengekomen tussen Partijen gelden.

- Partijen zullen in de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst de volgende onderwerpen uitwerken betreffende de Gebruiksvergoeding: deze zal worden onderworpen aan boetepunten, prestatiekortingen, prestatietoeslagen en schadevergoeding wegens onbeschikbaarheid, daarnaast zal tevens het betalingsmechanisme worden uitgewerkt, een en ander met inachtneming van artikel 4.1.

Het bedrag van deze vergoeding voor de onderhoudscomponent van de Gebruiksvergoeding is gegrond op de volgende uitgangspunten:

- Frequentie van Vervoersdiensten zoals bepaald in artikel 5.1 hierboven;
- Hoofdspoor;
- Een volledige beschikbaarheid van de Nederlandse Railinfrastructuur (op straffe van schadevergoedingen wegens onbeschikbaarheid);
- Het voldoen van de Nederlandse Railinfrastructuur aan de Topeisen en de eisen vastgesteld in het PVE NL (op straffe van prestatiekortingen);
- Het voldoen van het Trammaterieel aan de Topeisen en het PVE BE (op straffe van prestatietoeslag).

(b) De Lijn zal de Tramverbinding gedurende een periode van 35 jaar exploiteren met het Trammaterieel en zal gedurende deze periode voldoen alle relevante wet- en regelgeving, onverminderd het bepaalde in artikel 8.1.

(c) De Gemeente en Provincie staan gedurende de Exploitatiefase in voor de beschikbaarheid van de Nederlandse Railinfrastructuur, hetgeen betekent dat zij er tijdens die periode voor zorgen dat de Nederlandse Railinfrastructuur blijft voldoen aan de eisen zoals nader vastgesteld in het PVE NL.

8 WIJZIGINGEN EN OVERDRACHT

8.1 Wijziging van deze overeenkomst

Deze overeenkomst kan worden gewijzigd indien Partijen over de inhoud van de wijziging alsmede over de gevolgen van een wijziging overeenstemming hebben bereikt.

In de volgende gevallen rust een zware inspanningsverplichting op Partijen om tot een wijziging te komen:

a. Als een wijziging van de huidige wet- en regelgeving dan wel een wijziging van de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse hoofdrailnet Provider tot gevolg heeft dat de bepalingen van deze overeenkomst niet langer in overeenstemming zijn met alle wet- en regelgeving, moeten Partijen de overeenkomst wijzigen om ze in overeenstemming met de wet- en regelgeving te brengen.

b. Als deze Overeenkomst dwingt tot een handeling die in strijd is met de wet- en regelgeving, met intellectuele eigendomsrechten van een derde dan wel dan wel met de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse hoofdrailnet Provider, en dit gecorrigeerd kan worden door een wijziging van de overeenkomst, moeten Partijen die wijziging tot stand brengen.

c. Partijen mogen aanpassingen in de Scope en de PVE's aan elkaar voorstellen. Zulke voorstellen zullen met welwillendheid worden beoordeeld en behoudens redelijke bezwaren door middel van schriftelijke toestemming worden geaccepteerd voor zover deze aanpassingen: (1) kostenneutraal zijn voor de andere Partij(en), (2) niet leiden tot nadelige gevolgen voor de Opdracht(en), (3) geen aanleiding geven of kunnen geven tot hogere gebruiks- of onderhoudskosten of andere kosten voor de andere Partij(en) en (4) voor het overige in overeenstemming zijn met het bepaalde in deze overeenkomst.

d. Indien de Provincie in haar hoedanigheid van vervoersautoriteit op grond van de Wet personenvervoer 2000 concreet voornemens zou zijn een concessie te verlenen waarvan deel uitmaakt een buitenstedelijke grensoverschrijdende openbare vervoersdienst van Maastricht naar Lanaken en/of Hasselt of voornemens zou zijn een andere tramexploitant voor personenvervoer toe te laten op de Nederlandse Railinfrastructuur. Daarbij geldt echter dat de (Europese) wet- en regelgeving de doorvoering van voorgestelde wijzigingen van de overeenkomst niet in de weg mag staan.

Partijen onderkennen de mogelijkheid dat zich omstandigheden kunnen voordoen anders dan die hiervoor bedoeld in lid 1 die niettemin Partijen er toe nopen ter uitvoering van deze overeenkomst nadere afspraken te maken. Partijen verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van nakoming van deze overeenkomst.

Voor een bindende wijziging van deze overeenkomst geldt het vormvereiste dat de wijziging schriftelijk is geschied en tenminste getekend is door de De Lijn, de Provincie en de Gemeente. Indien ook het Vlaams Gewest dient of wenst mee te tekenen, zal De Lijn de overige Partijen daarvan tijdig op de hoogte stellen met inachtneming van artikel 3.1. van deze overeenkomst. Indien het overleg tot wijziging tot overeenstemming leidt, zal de wijziging van deze overeenkomst worden vastgelegd in een addendum dat bij deze overeenkomst wordt gevoegd.

8.2 Overdracht

Partijen zijn niet bevoegd om zonder de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de ander rechten en/of verplichtingen uit hoofde van deze overeenkomst geheel of gedeeltelijk over te dragen, in te brengen in een samenwerkingsverband of op andere wijze te laten overgaan, te verpanden of anderszins te bezwaren. Indien rechten en/of verplichtingen uit de overeenkomst geheel of gedeeltelijk worden overgedragen zonder voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de ander, kan de overeenkomst met onmiddellijke ingang tussentijds worden beëindigd.

9. OVERMACHT, ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN EN BTW-RISICO

9.1 Onvoorziene omstandigheid

In geval van een onvoorziene omstandigheid welke van dien aard is dat van de andere Partij(en) naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid een ongewijzigde instandhouding van de overeenkomst niet mag worden verwacht, zullen Partijen, alvorens eventueel gebruik te maken van het recht de rechter te verzoeken als bedoeld in artikel 6:258 BW, nader bij elkaar te rade gaan over de wijze waarop de overeenkomst wel op een voor de betrokken Partij aanvaardbare wijze kan worden uitgevoerd. Uitgangspunt daarbij zal zijn dat Partijen er naar zullen streven zo dicht mogelijk bij de doelstellingen van deze overeenkomst te blijven.

9.2 Overmacht

Partijen verstaan onder overmacht de navolgende gevallen: (i) oorlog, burgeroorlog, gewapend conflict of terroristische acties; (ii) uitzonderlijke weersomstandigheden, overstromingen, aardbevingen; (iii) stakingen, blokkades door actiegroepen; en (iv) een zeer uitzonderlijk risico waarop geen enkele relevante invloed kon worden uitgeoefend en dat naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet voorzien kon worden.

Als een geval van overmacht zich voordoet worden voor de duur daarvan de verplichtingen die ten gevolge van dat geval niet of slechts tegen hogere kosten kunnen worden nagekomen, opgeschort. Als een geval van overmacht zich voordoet zal de Partij die zich er op beroept alle redelijke maatregelen nemen om de gevolgen van het geval van overmacht te beperken en zullen Partijen in overleg treden over de mogelijkheid van voortzetting van de overeenkomst, al dan niet in gewijzigde vorm. Als een geval van overmacht twaalf maanden voortduurt en Partijen geen overeenstemming hebben bereikt over de voortzetting van de overeenkomst, heeft elk der Partijen het recht de overeenkomst met onmiddellijke ingang te beëindigen.

9.3 BTW-risico

Partijen nemen kennis van het Nederlandse regeerakkoord d.d. 29 oktober 2012, waarin de afschaffing van het zgn. "btw-compensatiefonds" in het vooruitzicht wordt gesteld. Of die afschaffing er geheel of gedeeltelijk komt, is thans onzeker. Gemeente en Provincie zullen zich inspannen daarover zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verkrijgen en zullen zich er actief

voor inzetten om de maatregel van afschaffing c.q. de gevolgen daarvan ongedaan te maken. Gemeente en Provincie zullen De Lijn en Vlaams Gewest hiervan op de hoogte houden.

Deze overeenkomst wordt nochtans door de Gemeente en de Provincie aangegaan op het voorafgaand aan het Regeerakkoord geldende uitgangspunt van de mogelijkheid van btw-compensatie voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht voor de Gemeente en de Provincie, dan wel dat het wegvallen van deze mogelijkheid en de financieel negatieve gevolgen daarvan voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht naar het oordeel van de Gemeente en de Provincie afdoende op andere wijze door het Rijk worden gecompenseerd.

Na overleg zijn Partijen met betrekking tot deze mogelijke afschaffing de hiernavolgende bijzondere regeling overeengekomen.

Partijen komen overeen dat, indien het risico van geheel of gedeeltelijk verlies van de mogelijkheid tot btw-compensatie door de Gemeente en de Provincie c.q. het niet verkrijgen van daartoe (naar het oordeel van de Gemeente en de Provincie) afdoende compenserende gelden van het Rijk (hierna, het "**btw-risico**") zich voordoet, dan wel daarover redelijkerwijze aangetoond onvoldoende duidelijkheid blijft bestaan, aan de Gemeente en de Provincie, zowel afzonderlijk als gezamenlijk, het recht toekomt om, zolang er nog geen gunning is van een Opdracht, deze overeenkomst te beëindigen en het Project Tram Vlaanderen-Maastricht te staken. Ook aan De Lijn en het Vlaamse Gewest, afzonderlijk en tezamen, komt het recht toe om, indien het btw-risico zich realiseert, en zolang er nog geen gunning is van een Opdracht, deze overeenkomst te beëindigen en het Project Spartacuslijn 1 te staken.

Onverminderd het recht om de Overeenkomst te beëindigen, zullen in het geval dat duidelijk wordt dat het btw-risico zich manifesteert, De Lijn en het Vlaams Gewest daarvan direct door de Gemeente en of de Provincie op de hoogte worden gesteld en zal tussen Partijen eerst overleg plaatsvinden om te bespreken of de Gemeente en de Provincie alsnog mogelijkheden zien om het Project Tram Vlaanderen-Maastricht voort te zetten, al dan niet in aangepaste vorm, met dien verstande dat noch De Lijn, noch het Vlaams Gewest kan worden verplicht om de overeenkomst in aangepaste vorm voort te zetten.
Indien de overeenkomst niet wordt voortgezet en het btw-risico er derhalve toe leidt dat tot beëindiging wordt overgegaan, geldt ten aanzien van de financiële afwikkeling tussen Partijen het volgende:

(i) indien de beëindiging plaatsvindt vóór of op 1 februari 2014 of zoveel later dat De Lijn aanbieders in de aanbesteding van de Vlaamse Infrastructuur de uitnodiging tot indiening van een Best and Final Offer (BAFO) heeft verzonden, zal beëindiging van deze overeenkomst tussen Partijen met gesloten beurzen geschieden. Aldus zal gebruikmaking van dit beëindigingsrecht niet tot enige vorm van schadevergoedingsplicht kunnen leiden.

(ii) indien de beëindiging plaatsvindt na 1 februari 2014 of, indien later na het uitsturen door De Lijn van de uitnodiging tot indiening van de BAFO in de aanbesteding voor de Vlaamse Infrastructuur, geldt het volgende:

(a) In het bestek van De Lijn voor de Opdracht Vlaamse Infrastructuur en de Opdracht Trammaterieel zal de volgende regeling worden opgenomen:

- ingeval de betrokken Opdracht omwille van de realisatie van het btw-risico wordt beëindigd na uitsturen van de uitnodiging tot indiening van de BAFO, maar voorafgaand aan de indiening van de BAFO, zal aan de aanbieders die werden uitgenodigd tot het indienen van een BAFO een door De Lijn vastgestelde uitsluitende forfaitaire schadevergoeding worden betaald van per aanbieder EUR 150.000, met een maximum per Opdracht van EUR 600.000;

- indien de betrokken Opdracht omwille van de realisatie van het btw-risico wordt beëindigd na indiening van de BAFO, zal aan de aanbieders die een BAFO hebben ingediend een door De Lijn vastgestelde uitsluitende forfaitaire schadevergoeding worden betaald van per aanbieder EUR 350.000 met een maximum per Opdracht van EUR 1,4 miljoen.

(b) De Gemeente en de Provincie verbinden zich er hierbij toe voormelde door De Lijn aan de aanbieders verschuldigde vergoedingen op eerste verzoek integraal aan De Lijn te vergoeden en aldus De Lijn hiervoor te vrijwaren. De Lijn, noch het Vlaams Gewest zal gehouden zijn tot enige vergoeding aan de Gemeente en de Provincie. Door uitbetaling van voornoemde bedragen zullen de Provincie en de Gemeente geheel jegens De Lijn, het Vlaams Gewest en de aanbieders gekweten zijn.

10. LOOPTIJD & BEEINDIGING

Bij het opmaken van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst zijn Partijen gebonden aan de uitgangspunten die in deze overeenkomst zijn vastgelegd. In het geval Partijen bij het onderhandelen over de uitwerkingen van deze bindende uitgangspunten niet tot overeenstemming mochten komen over de uitwerking ervan en er een onoverbrugbare situatie dreigt te ontstaan, zal tenminste tweemaal op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep overleg plaatsvinden met het oogmerk het verschil van inzicht te overbruggen. Partijen zijn alsdan gerechtigd een bredere bestuurlijke afvaardiging aan het overleg te laten deelnemen. Indien na deze overleggen de geschilpunten daadwerkelijk onoverbrugbaar zijn gebleken en gebleven en deze niet betrekking hebben op de bindende uitgangspunten van deze overeenkomst, heeft ieder der Partijen het recht de overeenkomst met onmiddellijke ingang door middel van schriftelijke opzegging te beëindigen. Dit laat onverlet dat indien een Partij van mening is en kan aantonen dat door de ander de precontractuele goede trouw geschonden is, dan wel de bindende uitgangspunten geschonden worden, de ander zich tegen deze opzegging kan verzetten.

11. OVERIGE BEPALINGEN

11.1 Onverminderd de gekozen bewoordingen in deze overeenkomst met betrekking tot de toedeling van de verplichtingen aan de Provincie en de Gemeente, geldt dat de Provincie en de Gemeente door De Lijn en het Vlaams Gewest slechts gezamenlijk in en buiten rechte kunnen worden aangesproken. Behoudens in het geval dat de Gemeente of Provincie als bevoegd

gezag wordt aangesproken (bestuursorgaan in de zin van de Awb met wettelijke bevoegdheid tot besluitvorming) zal als uitgangspunt gelden dat de Gemeente en de Provincie ieder voor gelijke delen kunnen worden aangesproken, tenzij de Gemeente en de Provincie ter zake de betreffende aanspraak een andere onderlinge verdeling overeengekomen zijn, in welke geval zij daarvan mededeling zullen doen waarna uitsluitend deze opgegeven verdeling door De Lijn en/of het Vlaams Gewest gevorderd kan worden.

11.2 Behoudens voorzover het om de garantie van het Vlaams Gewest gaat als bedoeld in artikel 5.2 van deze overeenkomst, is uitsluitend De Lijn door de Provincie en/of de Gemeente aanspreekbaar op de verplichtingen die aan Belgische zijde voortvloeien uit deze overeenkomst.

11.3 Deze overeenkomst treedt pas in werking nadat deze is ondertekend door ieder der Partijen.

11.4 De uit deze overeenkomst voor Partijen jegens elkaar voortvloeiende verplichtingen zijn ondeelbaar, tenzij uit de aard of de strekking van de overeenkomst uitdrukkelijk anders blijkt. Indien een of meer bepalingen van de overeenkomst onverbindend zouden blijken te zijn, blijven de overige bepalingen van kracht. In plaats van de niet-verbindende bepalingen geldt alsdan tussen Partijen als overeengekomen hetgeen op wettelijk toelaatbare wijze het dichtst komt bij hetgeen Partijen overeengekomen zouden zijn, indien zij de niet-verbindende bepalingen tijdig als zodanig zouden hebben aangemerkt.

11.5 Geen enkele bepaling in de overeenkomst is bedoeld als een derdenbeding in de zin van artikel 6:253 BW.

11.6 Deze overeenkomst, alsmede alle nadere en/of daaruit voortvloeiende overeenkomsten en/of rechtshandelingen laten de publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden van Partijen onverlet. Dit houdt in dat er geen sprake zal zijn van niet-nakoming indien een Partij zich tot het uiterste heeft ingespannen om aan haar verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst te voldoen, doch het handelen naar deze publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden eist en oplegt dat publiekrechtelijke rechtshandelingen worden verricht die niet in het voordeel zijn van de aard of de strekking van deze overeenkomst of de voortgang van de Projecten. Partijen zullen in dat geval de ongewenste gevolgen van deze handelingen zoveel mogelijk beperken.

11.7 De kosten die ieder der Partijen ingevolge deze overeenkomst en bij de opmaak van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst zal maken, zijn voor eigen rekening tenzij door de Bestuurlijke Werkgroep anders zou worden beslist.

11.8 De in deze overeenkomst gebruikte benamingen van delen en artikelen is uitsluitend voor het gemak van indeling geschied en heeft geen juridische betekenis.

11.9 Met de ondertekening van deze overeenkomst komen alle voorgaande schriftelijk dan wel mondeling gemaakte afspraken terzake de Projecten te vervallen.

11.10 Bij deze overeenkomst behoren de volgende bijlagen

Bijlage 1: kaart met schetsmatige weergave van de Binnenstedelijke en Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur

Bijlage 2: documentenlijst behorende bij artikel 4.2

Bijlage 3: de voorlopige planning en fasering

Enige verwijzing naar deze overeenkomst zal tevens een verwijzing naar de bijlagen inhouden. In geval van strijdigheid tussen het bepaalde in de overeenkomst en de bijlagen, prevaleert het bepaalde in de overeenkomst.

12. TOEPASSELIJK RECHT, FORUMKEUZE EN GESCHILLENREGELING

Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing. Geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst of daaruit voortvloeiende overeenkomsten zullen zoveel mogelijk in der minne worden opgelost en eerst worden voorgelegd aan de Bestuurlijke Werkgroep, alvorens een geschil eventueel wordt voorgelegd aan de bevoegde rechter. Uitsluitend de rechtbank te Maastricht is bevoegd (in eerste aanleg) te oordelen over geschillen aangaande of verbandhoudende met deze overeenkomst. In geval van spoedeisendheid behoeft de voorkeur voor overleg op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep niet in de weg te staan aan het entameren van een kort geding bij de rechtbank te Maastricht door de daartoe meest gerede Partij.

ALDUS IN VIERVOUD OVEREENGEKOMEN EN ONDERTEKEND OP 11 MAART 2014 TE HASSELT

Voor de gemeente Maastricht

Albert Nuss,
wethouder mobiliteit en bereikbaarheid

Voor de De Lijn

Roger Kesteloot,
directeur-generaal

Jos Geuens,
voorzitter raad van bestuur

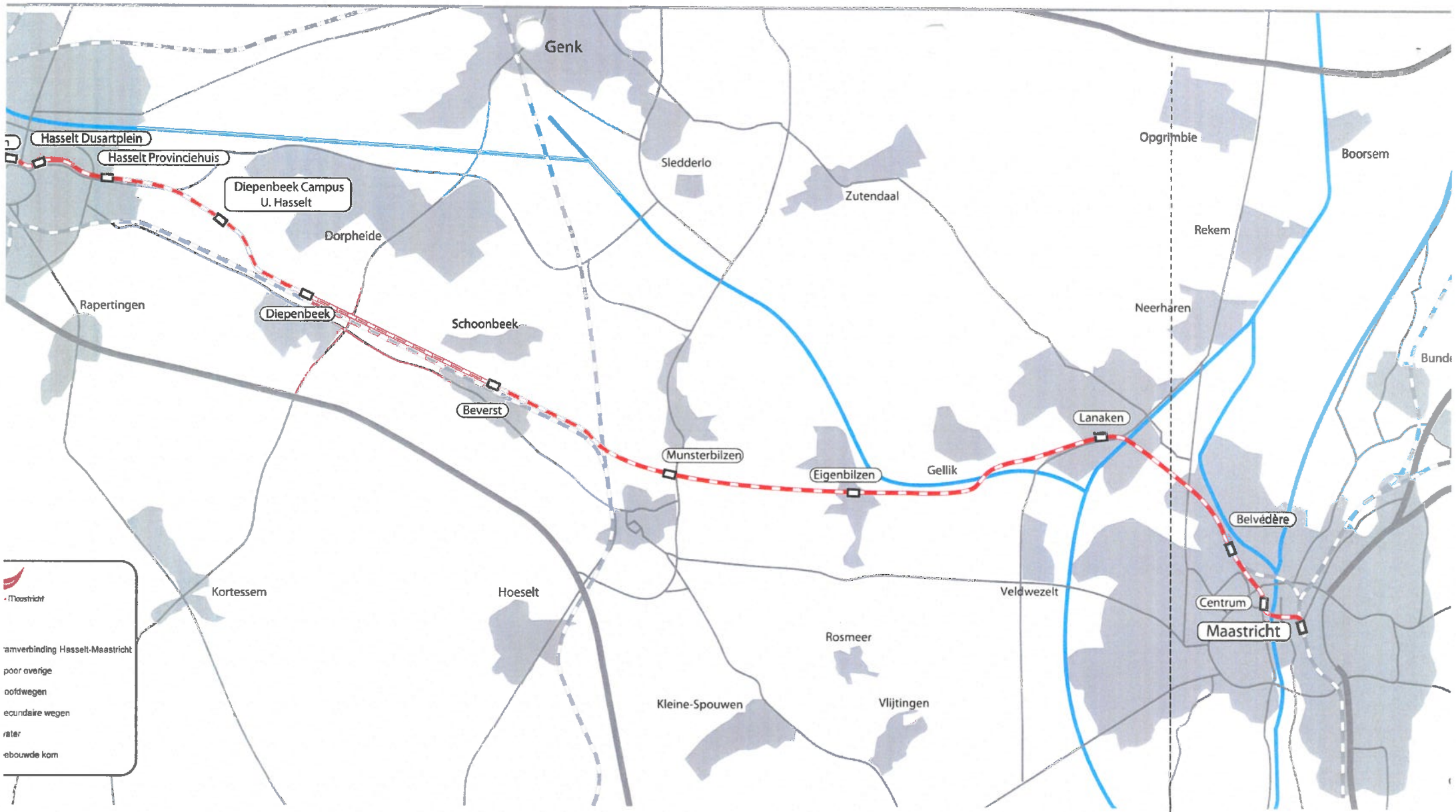
Voor de provincie Limburg

Patrick van der Broeck,
gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur

Voor de Vlaamse Regering

Hilde Crevits,
Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken

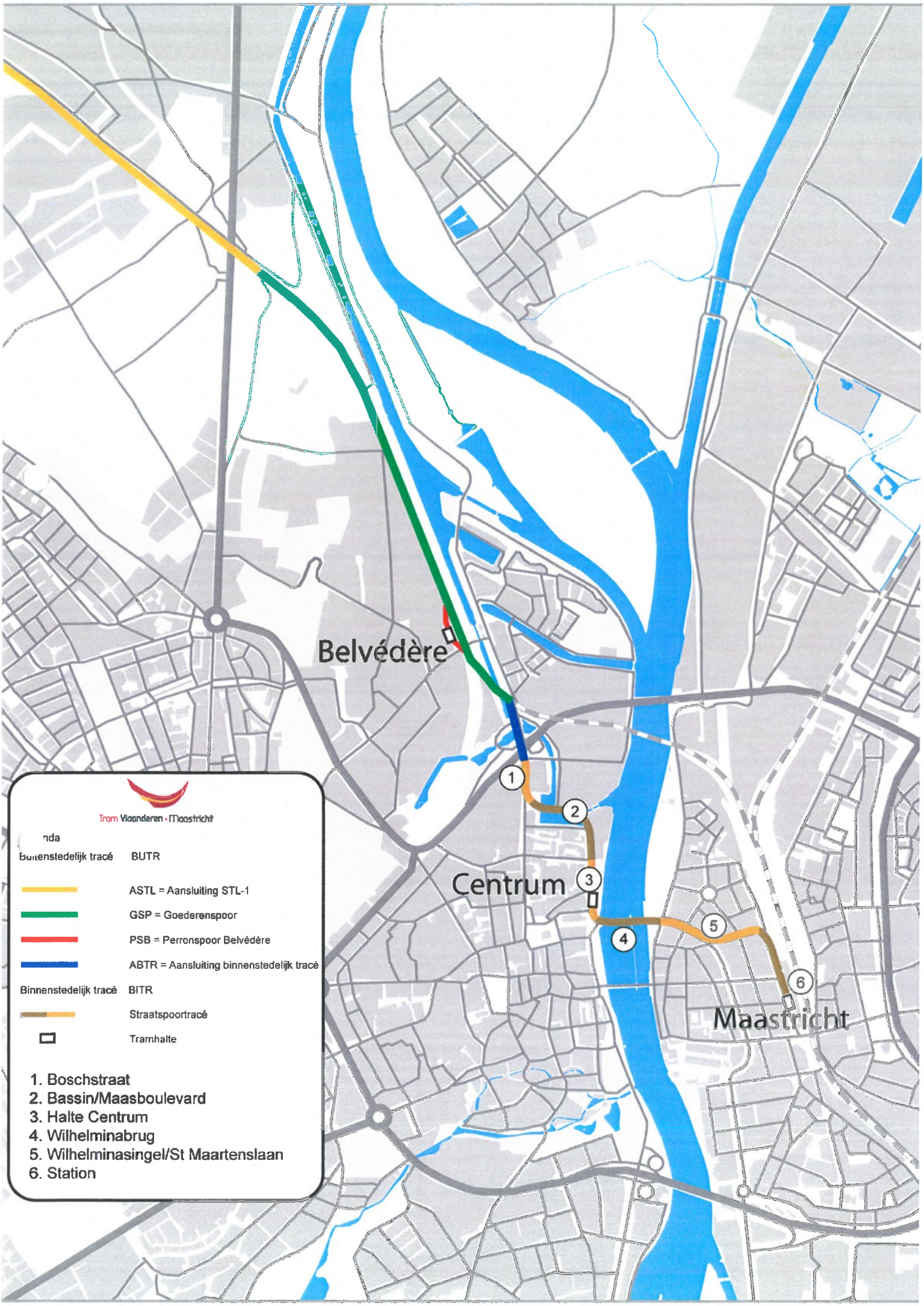
~~Philippe Muyters,~~
~~Vlaams Minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport~~



Spartacus Sneltramlijn 1
(Vlaamse gedeelte van de Tramverbinding Hasselt-Maastricht) = STL1

Tram Vlaanderen - Maastricht
(Nederlands gedeelte van
de tramverbinding Hasselt - maastricht
= TVM

Treinverbinding Hasselt - Maastricht = THM


Belvédère
Centrum
Maastricht
1
2
3
4
5
6
Tram Vlaanderen - Maastricht
nda
Binnenstedelijk tracé BUTR
ASTL = Aansluiting STL-1
GSP = Goederenspoor
PSB = Perronspoor Belvédère
ABTR = Aansluiting binnenstedelijk tracé
Binnenstedelijk tracé BITR
Straatspoortracé
Tramhalte
1. Boschstraat
2. Bassin/Maasboulevard
3. Halte Centrum
4. Wilhelminabrug
5. Wilhelminasingel/St Maartenslaan
6. Station

Aan de Kaderovereenkomst toe te voegen documenten

Sommige documenten zijn (nog) in bewerking, sommige studies dienen nog te worden aangevuld. Voor alle documenten geldt dat hier de meest recente versie van de thans beschikbare documenten is vermeld.

01 Systeembeschrijving TVM

- Versie 0.16 van 21 juni 2012
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn

02 Integraal Programma van Eisen Tramverbinding Hasselt-Maastricht met uitdieping stadstracé (titel wordt herzien (bijvoorbeeld Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht Nederland)

- Versie K (076303128:K – Definitief)
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn
- Status Definitief is de status van het rapport voor Arcadis, niet voor het projectteam. Alvorens het projectteam tot finalisering van versie K overgaat, zal met zowel ProRail als De Lijn worden bezien of en op welke wijze invulling kan worden gegeven aan de aangeleverde reviewopmerkingen op deze versie

03 Arcadis Planstudie Stadstracé TVM

- Verantwoording uitgewerkte basisontwerp, thans versie 076553443:A.5 – Concept van 21 september 2012
- Tekeningen volgens overzicht in bijlage 6 van de Verantwoording uitgewerkte basisontwerp
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn
- Planstudie is nog niet compleet; documenten worden de komende weken gefinaliseerd. Daarbij gaat het om de eveneens in het kader van de Planstudie verrichte onderbouwende studies die geen effect hebben op de voorliggende ontwerpen

04 ProRail Rapport Voorkeursvariant Samengebruik

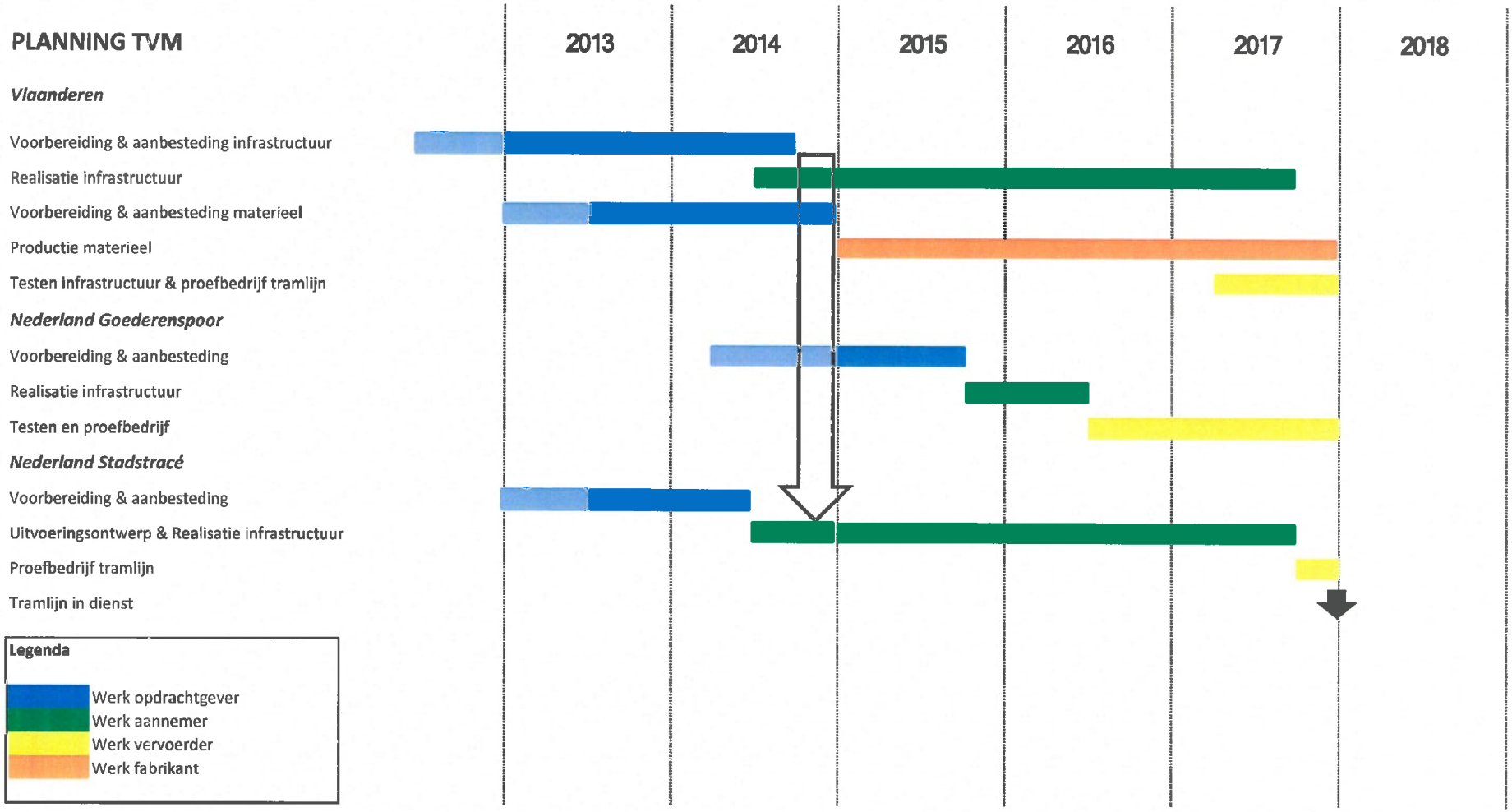
- Rapportage zoals door ProRail op 10 juli 2012 aangeboden
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn
- Er volgt nog een reviewronde op deze studie

05 Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht België

- Trammaterieel: De Lijn nummer 262 DEEL C1 Technische specificatie sneltram V1
- Ontwerphandboek infrastructuur spoor (STL_BSTK_C5_03) / versie 8.0 / 02-07-2012
- Ontwerphandboek Tractie/Bovenleiding (STL_BSTK_C5_04) / versie 7.0 / 05-11-2010
- Ontwerphandboek Signalisatie/Veiligheid (STL_BSTK_C5_05) / versie / 8.0 / 05-11-2010
- Ontwerphandboek Kunstwerken (STL_BSTK_C5_06) / versie 6.0 / 05-11-2010
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn

Noot: vervangen van vigerende documenten door updates kan uitsluitend nadat de Bestuurlijke Werkgroep hierover een besluit heeft genomen. De facto betekent dat, dat updates altijd door projectpartners dienen te worden geaccepteerd alvorens deze de status vigerend document kunnen verkrijgen.

PLANNING TVM



Bijlage 2

ADDENDUM 2 BIJ DE KADEROVEREENKOMST

Tramverbinding Hasselt - Maastricht

PARTIJEN:

1. **DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN**, een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap opgericht bij decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 31 juli 1990 zoals gewijzigd bij decreet van 2 april 2004, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, ingeschreven in de kruispuntbank van ondernemingen onder nummer 0242.069.537, in het kader van deze overeenkomst rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal, en de heer Marc Descheemaecker, voorzitter van de raad van bestuur;

   hierna, "**De Lijn**";

2. Het **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door zijn regering, in de persoon van Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, de heer Ben Weyts;

   hierna, het "**Vlaams Gewest**";

3. De **PROVINCIE NEDERLANDS LIMBURG,** hierbij krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer H. Mackus, gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur, zetelend aan de Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht;

   hierna, de "**Provincie**" of de "**Provincie Limburg**";

4. De **GEMEENTE MAASTRICHT**, hierbij krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer John Aarts, wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht;

   hierna, de "**Gemeente**" of de "**gemeente Maastricht**".

De partijen 1 tot en met 4 worden hierna ook individueel een "**Partij**" en gezamenlijk de "**Partijen**" genoemd.

PREAMBULE:

1. Partijen hebben op 11 maart 2014 te Hasselt de kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht ondertekend (hierna, de "**Oorspronkelijke Kaderovereenkomst**").
2. De Oorspronkelijke Kaderovereenkomst heeft, gelijk Addendum 1 en Addendum 2 (beide zoals hierna gedefinieerd), tot doel enerzijds om tot de benodigde doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking tussen Partijen te komen middels definiëring van de Scope (zoals hierna gedefinieerd) en middels verdeling van taken en verantwoordelijkheden van

CF-6440761.1

de Partijen en anderzijds om te komen tot procesafspraken gericht op onderlinge contractering, benodigd voor realisatie en exploitatie van de Tramverbinding (zoals hierna gedefinieerd), waarvoor in de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst al een aantal bindende uitgangspunten zijn vastgelegd.

3. Partijen hebben op 15 december 2016 het Addendum 1 bij de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst ondertekend (hierna, het "**Addendum 1**").

4. Het Addendum 1 is tot stand gekomen nadat er zich langs Nederlandse zijde in het kader van het Project Nederlandse Infrastructuur (zoals hierna gedefinieerd) majeure problemen hadden gemanifesteerd op technisch, financieel en planningsvlak met effecten voor het eerder vastgestelde bestemmingsplan inzake het Project Nederlandse Infrastructuur (zoals hierna gedefinieerd), hetgeen heeft geleid tot het voorstel van de Provincie en de Gemeente om de Scope (zoals hierna gedefinieerd) in te korten.

5. Het Addendum 1 omvat het akkoord van Partijen over de aanpassing van de Scope (zoals hierna gedefinieerd), m.n. een tracé-inkorting van het Centraal Station in Maastricht tot Mosae Forum en over de voorwaarden en modaliteiten die met de tracé-inkorting gepaard gaan.

6. Partijen hebben na ondertekening van Addendum 1 verder onderhandeld over de uitvoering van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1. Naar aanleiding van die besprekingen, zijn Partijen tot de vaststelling gekomen dat er zich nog wijzigingen aan de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1, opdringen voornamelijk op volgende punten:

   a. [De Provincie en de Gemeente hebben tijdens die periode beslist om de voorbereidingen te starten om de goederenvervoerlijn te kunnen doen onttrekken aan het hoofdspoor en de procedure inzake kwalificatiewijziging van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur (zoals hierna gedefinieerd) van hoofdspoor in lokaal spoor te volgen, zoals reeds was aangekondigd in artikel 4.2, §3 en 4 van de Kaderovereenkomst en in artikel 5.1 van Addendum 1. Daartoe hebben de Provincie en de Gemeente op 27 juli 2017 een brief gericht aan het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu met het verzoek om het proces te starten om de goederenvervoerlijn te onttrekken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. De kwalificatiewijziging van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur (zoals hierna gedefinieerd) geldt als uitgangspunt van Partijen voor dit Addendum 2. Indien de kwalificatiewijziging succesvol wordt gerealiseerd (d.w.z. indien de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur (zoals hierna gedefinieerd) bij koninklijk besluit als lokale spoorweg wordt aangewezen), heeft zij tot gevolg dat de Wetgeving Lokaal Spoor, zoals hierna gedefinieerd, van toepassing wordt op de Nederlandse Infrastructuur (zoals hierna gedefinieerd).]

   b. Partijen werden ook geconfronteerd met Verordening EG 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (hierna, "**PSO-Verordening**"), zoals gewijzigd door Verordening (EU) 2016/2338 van 14 december 2016, die in werking treedt op 24 december 2017 (de "**Gewijzigde PSO-Verordening**"). De PSO-Verordening en de Gewijzigde PSO-Verordening hebben

een impact op de termijn gedurende dewelke De Lijn de Vervoersdiensten, zoals gedefinieerd in de Kaderovereenkomst, kan leveren.

c. De gemeente Maastricht werkt aan een nieuw bestemmingsplan om de Nederlandse Railinfrastructuur (zoals hierna gedefinieerd) te kunnen realiseren.

d. Partijen hebben beslist dat De Lijn zal worden belast met de verkeersleiding op de Nederlandse Railinfrastructuur onder nader overeen te komen voorwaarden.

e. Partijen hebben beslist (mede dankzij een recente wijziging in de Belgische wetgeving) om de Nederlandse Railinfrastructuur en de Vlaamse Railinfrastructuur gezamenlijk aan te besteden volgens het model van de zgn. alliantie, d.w.z. volgens één gunningsprocedure naar Belgisch recht, waarbij De Lijn optreedt als gezamenlijk aanbestedende overheid, waarbij de opdrachtnemer wordt gekozen op basis van één gezamenlijke set gunningscriteria en waarbij (minstens) twee contracten met dezelfde opdrachtnemer tot stand komen, (minstens) één met De Lijn en (minstens) één met de Nederlandse partijen.

7. Partijen zijn overeengekomen om in dit addendum bij de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst (hierna, het "**Addendum 2**"), in overeenstemming met artikel 8.1 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, de contractuele aanpassingen van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1, en de aanvullingen vast te leggen die zich opdringen naar aanleiding van de afspraken die Partijen hebben gemaakt met betrekking tot wat is uiteengezet in a tot e van punt 6 hiervoor.

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1 DEFINITIES

De Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1 en door Addendum 2, wordt hierna de "**Kaderovereenkomst**" genoemd.

De termen aangeduid met hoofdletter in dit Addendum 2 hebben dezelfde betekenis als in de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst gedefinieerd, behoudens voor wat betreft de wijzigingen en de nieuwe definities hierna vermeld:

1.1 "Ingebruikname(datum)": de definitie van Ingebruikname(datum) zoals vermeld in punt 9 van artikel 1.1 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt gewijzigd als volgt:

"*de feitelijke aanvang van de Vervoersdiensten, na de testfase, de datum waarvan, thans voorzien in de loop van 2024, door Partijen definitief zal worden vastgesteld bij het sluiten van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst.*"

1.2 "Vervoerder": de definitie van Vervoerder zoals vermeld in punt 33 van artikel 1.1 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt gewijzigd als volgt:

"*de vervoerder die de Vervoersdiensten levert, zijnde De Lijn, of na de periode van 22,5 jaar vanaf de Datum van Ingebruikname, De Lijn dan wel een andere door Partijen geschikt geachte Vervoerder die de Vervoersdiensten levert.*"

1.3 De definitielijst wordt aangevuld met volgende definities:

"Addendum 1": *"het eerste addendum bij de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst zoals ondertekend op 15 december 2016."*

"Addendum 2": *"het onderhavige tweede addendum bij de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst zoals ondertekend zal worden op 11 december 2017."*

"Besluit Lokaal Spoor": "*Besluit van 23 mei 2014 tot het vaststellen van regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen*."

"Bestemmingsplan": "*heeft de betekenis zoals vermeld in artikel 8 van Addendum 2.*"

"Gewijzigde PSO-Verordening": "*heeft de betekenis zoals vermeld in punt 6, b van de preambule bij Addendum 2."*

"ILT": "*de Nederlandse Inspectie Leefomgeving en Transport.*"

"Planning": *"de indicatieve integrale Planning zoals vermeld in bijlage 1 aangehecht aan dit Addendum 2."*

"Project Infrastructuur": *"het integrale project met betrekking tot de Infrastructuur, dat als één gezamenlijke overheidsopdracht naar Belgisch recht wordt aanbesteed";*

"Project Nederlandse Infrastructuur": "*het onderdeel van het Project Infrastructuur dat betrekking heeft op de Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken op Nederlands grondgebied.*"

"Project Vlaamse Infrastructuur": *"het onderdeel van het Project Infrastructuur dat betrekking heeft op de Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken op Vlaams grondgebied."*

"Project Trammaterieel": *"het project met betrekking tot het verwerven van het Trammaterieel, dat als een afzonderlijke overheidsopdracht naar Belgisch recht wordt aanbesteed";*

"Projecten Infrastructuur en Trammaterieel": *"het Project Infrastructuur en het Project Trammaterieel gezamenlijk bedoeld".*

"PSO-Verordening": "*heeft de betekenis zoals vermeld in punt 6, b van de preambule bij Addendum 2.*"

"Regeling Lokaal Spoor": "*Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, van 18 mei 2015, nr. IENM/BSK2015/74417, houdende vaststelling van regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen.*"

"Regeling Tarieven Wet Lokaal Spoor": "*Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van 28 oktober 2015 nr. IENM/BSK-2015/148101, houdende vaststelling van tarieven voor lokaal spoor.*"

"Scope": "*de Topeisen geldend voor de Projecten dus Infrastructuur, het Trammaterieel en de Vervoersdiensten gezamenlijk, die in artikel 4.2 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst zijn opgenomen en deels zijn gewijzigd in artikel 2 van Addendum 1.*"

"Technische Uitrusting": "*heeft de betekenis als bedoeld in artikel 5.1 van Addendum 2.*"

"Wetgeving Lokaal Spoor": "*de Nederlandse wet van 10 juli 2013, houdende regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen en haar uitvoeringsbesluiten.*"

"Wet Lokaal Spoor": "*de Nederlandse wet van 10 juli 2013, houdende regels over de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen.*"

"Wet Personenvervoer 2000": "*de Nederlandse wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, besloten busvervoer en taxivervoer.*"

2 PROJECTORGANISATIE TIJDENS DE PERIODE TOT INGEBRUIKNAME

2.1 De projectorganisatie tijdens de periode tot Ingebruikname, zoals beschreven in artikel 3.1 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst en zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1, wordt, voor wat betreft de periode tot gunning van de Opdrachten, verder uitgewerkt in bijlage 3 bij dit Addendum 2. Deze bijlage 3 kan worden gewijzigd bij beslissing van de Bestuurlijke Werkgroep, in de mate dat de projectorganisatie tijdens de periode tot gunning van de Opdrachten aanpassing behoeft. De Bestuurlijke Werkgroep kan tevens de projectorganisatie voor de periode vanaf gunning van de Opdrachten tot Ingebruikname verder uitwerken.

2.2 Artikel 3.1, eerste alinea van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt gewijzigd als volgt:

"*Partijen stemmen in de Bestuurlijke Werkgroep hun onderlinge activiteiten binnen het kader van de Ontwikkel- en Realisatiefase van het Project Infrastructuur (met inbegrip van de interfaces tussen het projectgedeelte Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken en het projectgedeelte Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken) op elkaar af, en stemmen het Project Infrastructuur evenzeer af op het Project Trammaterieel.*"

2.3 Artikel 3.1, voorlaatste alinea van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt gewijzigd als volgt:

"*De Bestuurlijke Werkgroep stelt als onderdeel van de projectorganisatie een Projectgroep in welke samenwerkt met als doel de verwezenlijking van het Project Infrastructuur en de adequate afstemming ervan met het Project Trammaterieel. De Projectgroep zal haar werkzaamheden in ieder geval gedurende de periode tot Ingebruikname verrichten, en zal daartoe regelmatig en zo vaak als nodig bijeenkomen om de Bestuurlijke Werkgroep in staat te stellen de aan haar in of op grond van deze overeenkomst toevertrouwde taken naar behoren te vervullen. De Lijn, de Provincie en de Gemeente zorgen ervoor dat zij steeds door hun projectmanagers vertegenwoordigd zijn in de Projectgroep. De samenstelling van de Projectgroep kan voor de overige personele bezetting wisselend zijn naar gelang van de deskundigheid die op een bepaald moment nodig mocht zijn. Partijen zijn ieder voor zich gerechtigd externe adviseurs bij het overleg in de Projectgroep te laten deelnemen. Participatie in de Projectgroep en bijstand door externe adviseurs geschiedt voor eigen rekening tenzij de Bestuurlijke Werkgroep daaromtrent op enig moment anders mocht beslissen*".

3 PLANNING EN BELANGRIJKE TUSSENSTAPPEN

Partijen hebben gezamenlijk de Planning vastgesteld die zij bij de uitvoering van de Kaderovereenkomst in acht zullen nemen. Partijen zullen de Planning bewaken, geactualiseerd houden en waar nodig in detailplanningen uitwerken. In geval zich bij een Partij omstandigheden voordoen waardoor een overschrijding van de Planning en/of de daarin opgenomen belangrijke tussenstappen dreigt, zal de betreffende Partij de overige Partijen daarvan tijdig op de hoogte stellen en deze omstandigheden toelichten. Partijen zullen alsdan in overleg treden.

4 KWALIFICATIEWIJZIGING IN LOKAAL SPOOR

4.1 ONTTREKKING VAN DE GOEDERENVERVOERLIJN AAN HET HOOFDSPOOR EN KWALIFICATIEWIJZIGING VAN DE BUITENSTEDELIJKE NEDERLANDSE INFRASTRUCTUUR VAN HOOFDSPOOR IN LOKAAL SPOOR

4.1.1 De Provincie en de Gemeente hebben beslist om de voorbereidingen te starten om de goederenvervoerlijn te kunnen doen onttrekken aan het hoofdspoor en de procedure inzake kwalificatiewijziging van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur van hoofdspoor in lokaal spoor te volgen. Daartoe hebben de Provincie en de Gemeente op 27 juli 2017 een brief gericht aan het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu met het verzoek om het proces te starten om de goederenvervoerlijn te onttrekken aan de hoofdspoorweginfrastructuur. De Provincie en de Gemeente zullen alle nodige inspanningen leveren om zo snel mogelijk de kwalificatiewijziging, waarvan de realisatie door Partijen als uitgangspunt geldt voor dit Addendum 2, te realiseren.

Indien de kwalificatiewijziging succesvol wordt gerealiseerd (d.w.z. indien de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur bij koninklijk besluit als lokale spoorweg wordt aangewezen in overeenstemming met artikel 2 van de Wet Lokaal Spoor), heeft zij tot gevolg dat de Wetgeving Lokaal Spoor van toepassing wordt op de Nederlandse Infrastructuur.

4.1.2 In uitvoering van artikel 4.2, paragrafen 3 en 4 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst en artikel 5.1 van Addendum 1, worden in dit Addendum 2 de procedure van wijziging van de kwalificatie van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur en de gevolgen van deze kwalificatiewijziging tussen Partijen overeengekomen.

4.2 PROCEDURE INZAKE DE KWALIFICATIEWIJZIGING VAN HOOFDSPOOR IN LOKAAL SPOOR

4.2.1 De Provincie en de Gemeente staan in voor het naleven van alle aspecten van de procedure inzake de onttrekking van de goederenvervoerlijn aan het hoofdspoor en van de procedure van kwalificatiewijziging van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur van hoofdspoor in lokaal spoor. Zij dragen ook alle kosten die verband houden met deze procedures tot op het ogenblik dat de kwalificatiewijziging naar lokaal spoor bij koninklijk besluit (zie artikel 2 van de Wet Lokaal Spoor) een onherroepelijk feit is.

Waar redelijkerwijze nodig, zal De Lijn haar medewerking verlenen aan de onttrekkings- en kwalificatiewijzigingsprocedure.

4.2.2 De te volgen procedure inzake kwalificatiewijziging en de timing ervan worden beschreven in bijlage 6 bij dit Addendum 2.

De Provincie en de Gemeente zullen alle nodige inspanningen leveren om de timing bepaald in bijlage 6 bij dit Addendum 2 na te leven, zodat de kwalificatiewijziging, d.w.z. de aanwijzing van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur bij koninklijk besluit als lokale spoorweg in overeenstemming met artikel 2 van de Wet Lokaal Spoor, uiterlijk op de daartoe voorziene datum in de integrale planning, zoals gehecht aan dit Addendum 2 als bijlage **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**, is gerealiseerd.

4.2.3 Indien definitief komt vast te staan dat de kwalificatiewijziging niet succesvol zal kunnen worden gerealiseerd, zullen Partijen in overleg treden.

4.3 GEVOLGEN VAN DE KWALIFICATIEWIJZIGING VAN HOOFDSPOOR IN LOKAAL SPOOR

4.3.1 Indien de kwalificatiewijziging succesvol wordt gerealiseerd, is de Wetgeving Lokaal Spoor van toepassing op de Nederlandse Infrastructuur.

4.3.2 De rollen die op grond van de Wetgeving Lokaal Spoor moeten worden ingevuld, zullen als volgt worden opgenomen:

- Bevoegd gezag: de provincie Limburg;
- Beheerder: de gemeente Maastricht, na aanwijzing door het bevoegd gezag op grond van artikel 18 van de Wet Lokaal Spoor; daartoe zal de gemeente Maastricht aantonen dat zij beschikt over een veiligheidsbeheerssysteem als bedoeld in artikel 19 van de Wet Lokaal Spoor;
- Vervoerder: De Lijn, na aanwijzing door het bevoegd gezag zoals voorzien in artikel 10 van dit Addendum 2;
- Entiteit belast met de Verkeersleiding: De Lijn;
- De toezichthouder: ILT.

4.3.3 De provincie Limburg heeft als bevoegd gezag op grond van de Wetgeving Lokaal Spoor (onder meer) volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Het afleveren van de vergunning tot indienststelling van de Nederlandse Railinfrastructuur aan de gemeente Maastricht als beheerder in de mate dat de Nederlandse Railinfrastructuur voldoet aan de voorwaarden van de artikelen 5 en 6 lid 1 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het vaststellen van een vierjaarlijkse visie ten aanzien van een kwalitatief goed en doelmatig beheer, uitgewerkt in prestatienormen en prestatie-indicatoren (zie artikel 17 Wet Lokaal Spoor);
- Het belasten van De Lijn met de taken van verkeersleiding op grond van artikel 24, lid 1 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het afleveren van een veiligheidscertificaat aan De Lijn als vervoerder op grond van artikel 27 van de Wet Lokaal Spoor op voorwaarde dat De Lijn beschikt over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 28 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het afleveren van een vergunning voor de indienststelling van het Trammaterieel aan De Lijn op voorwaarde dat het Trammaterieel voldoet aan de voorwaarden vermeld in artikel 32, lid 2 van de Wet Lokaal Spoor.

4.3.4 De gemeente Maastricht heeft als beheerder op grond van de Wetgeving Lokaal Spoor (onder meer) volgende taken en verantwoordelijkheden:

- De aanleg van de Nederlandse Railinfrastructuur in overeenstemming met de artikelen 5 en 6, lid 1 van de Wet Lokaal Spoor, zodat de provincie Limburg als bevoegd gezag aan de gemeente Maastricht een vergunning tot indienststelling van de Nederlandse Railinfrastructuur kan afleveren op grond van artikel 9 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het aanleveren van een informatiedossier aan het bevoegd gezag en aan ILT in het kader van de aanvraag van een vergunning tot indienststelling waarin de technische specificaties van de lokale spoorweginfrastructuur worden beschreven en gedocumenteerd en waaruit blijkt dat de lokale spoorweginfrastructuur voldoet aan de artikelen 5 en 6, lid 1 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het beschikken over een veiligheidsbeheersysteem, zoals bedoeld in artikel 19 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het vaststellen van een beheerplan op grond van artikel 21, lid 1 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het opmaken van een jaarverslag;
- Het sluiten van een toegangsovereenkomst met De Lijn als vervoerder op grond van artikel 30 van de Wet Lokaal Spoor;
- In het algemeen, voldoen aan de verplichtingen van de artikelen 19 tot 23 van de Wet Lokaal Spoor.

4.3.5 De Lijn heeft als vervoerder op grond van de Wetgeving Lokaal Spoor (onder meer) volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Het verrichten van de Vervoersdiensten, volgens de voorwaarden en modaliteiten bepaald in artikel 5.1 van de Kaderovereenkomst, en zoals nader uit te werken in de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
- Het sluiten van een toegangsovereenkomst met de gemeente Maastricht als beheerder op grond van artikel 30 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het aanvragen van een vergunning voor de indienststelling van het Trammaterieel op grond van artikel 32 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het aanleveren van een informatiedossier aan de beheerder en aan ILT waarin de technische specificaties van het Trammaterieel worden beschreven en gedocumenteerd en waaruit blijkt dat het Trammaterieel voldoet aan de vereisten van artikel 32, lid 2 Wet Lokaal Spoor;
- Het aanvragen van een veiligheidscertificaat op grond van artikel 27 van de Wet Lokaal Spoor;
- Het tot stand brengen van een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 28 van de Wet Lokaal Spoor.

4.3.6 De taken en verantwoordelijkheden van de entiteit belast met de verkeersleiding worden onder meer beschreven in artikel 4 van de Regeling Lokaal Spoor.

De Gemeente en de Provincie verbinden zich ertoe om De Lijn in haar rol van entiteit belast met de verkeersleiding zowel in de aanloop naar de Exploitatiefase als tijdens de

Exploitatiefase, en met inbegrip van de contacten met ILT, actief te ondersteunen en actief te faciliteren. Daartoe zullen zij onder meer een volledige inventarisatie opmaken van de taken die tot de bevoegdheid van de entiteit belast met de verkeersleiding behoren en een aantal praktische issues op korte termijn uitklaren, o.a. in verband met de rol van de zgn. coördinator, het gebruik van camerabeelden, de gevraagde *service level agreements*, de kostenregeling en het opstellen van een draaiboek voor de dispatching.

In de overeenkomst tussen de Provincie en de Gemeente enerzijds en de opdrachtnemer voor het Project Nederlandse Infrastructuur anderzijds, zal in een instructierecht worden voorzien op grond waarvan De Lijn, als entiteit belast met de verkeersleiding, op deze opdrachtnemer beroep kan doen voor het noodherstel op Nederlands grondgebied.

Artikel 5.1 laatste lid van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt gewijzigd als volgt: "*De Lijn staat in voor de verkeersleiding van de tramexploitatie in Vlaanderen en in Nederland en dit - voor wat betreft de verkeersleiding in Nederland - tegen een redelijke en billijke vergoeding voor De Lijn die nader overeengekomen zal worden.*"

Artikel 5.3, laatste lid van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt geschrapt.

4.3.7 ILT

Partijen erkennen dat de toezichthouder op grond van de Wetgeving Lokaal Spoor, ILT, een belangrijke rol vervult die een grote impact kan hebben op het welslagen van de Projecten Infrastructuur en Trammaterieel. Zo dient ILT:

- een schriftelijke verklaring af te leveren waarin is beschreven in hoeverre de Nederlandse Railinfrastructuur voldoet aan de artikelen 5 en 6, lid 1 van de Wet Lokaal Spoor;
- een schriftelijke verklaring af te leveren waaruit blijkt in hoeverre de beheerder in staat is om bij de start van zijn werkzaamheden te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 19 van de Wet Lokaal Spoor;
- een schriftelijke verklaring af te leveren waarin is beschreven in hoeverre het Trammaterieel voldoet aan de vereisten van artikel 32, lid 2 van de Wet Lokaal Spoor;
- een schriftelijke verklaring af te leveren waarin is beschreven in hoeverre De Lijn als vervoerder in staat is om bij het voorgenomen gebruik van de Nederlandse Railinfrastructuur te beschikken over een veiligheidsbeheersysteem dat voldoet aan artikel 28 van de Wet Lokaal Spoor.

4.3.8 Partijen komen overeen om met de onzekerheden gekoppeld aan de rol van ILT op volgende wijze om te gaan en om de risico's en verantwoordelijkheden tussen Partijen op onderstaande manier af te bakenen.

- Er wordt geen afbreuk gedaan aan de risico-verdeling m.b.t. de niet-toelating van het Trammaterieel op de Nederlandse Railinfrastructuur, zoals overeengekomen in artikel 5.1 en in artikel 5.3 (c) van de Kaderovereenkomst.
- In uitvoering van artikel 4.3, voorlaatste paragraaf van de Kaderovereenkomst ("*Partijen zullen zich inspannen om ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) te betrekken bij deze afstemmingsoefening*") hebben Partijen in bijlage 5 bij dit Addendum 2 de procedure

beschreven die zij stipt zullen naleven om ILT op geregelde tijdstippen te betrekken bij het proces van de openbare aanbesteding van het Trammaterieel om het risico te beperken dat ILT naar aanleiding van de aanvraag van De Lijn tot indienststelling van het Trammaterieel een negatieve schriftelijke verklaring zou afleggen. Partijen komen overeen dat de principes van bijlage 5 bij dit Addendum 2 in een verder uitgewerkte versie als bijlage zal worden gevoegd bij de documentatie inzake de aanbesteding van het Trammaterieel, zodat ook de opdrachtnemers op de hoogte zijn van de rol van ILT. De Gemeente en de Provincie zullen bijlage 5 bij dit Addendum 2 verder uitwerken, zodat dit uitgewerkte document kan worden gevoegd bij de documentatie inzake de aanbesteding van het Trammaterieel.

- Algemeen uitgangspunt hierbij is dat de Gemeente en de Provincie de regie zullen voeren inzake het betrekken van ILT bij alle processen waarin ILT haar toezichtsrol zal uitoefenen. De Lijn heeft hierin een ondersteunende en faciliterende rol.
- De verantwoordelijkheden van elk van de Partijen bij het tot stand brengen en het op elkaar afstemmen van het veiligheidsbeheersysteem van de vervoerder en de beheerder worden beschreven in bijlage 2 bij dit Addendum 2.

Partijen verbinden zich ertoe om niet terug te komen op de in het verleden afgeleverde verklaringen van geen bezwaar m.b.t. het Trammaterieel (die dateert van 10 juli 2014) en m.b.t. de Vlaamse Railinfrastructuur (die dateert van 30 oktober 2013) in de mate dat er geen nieuwe omstandigheden zijn sinds de afgeleverde verklaringen van geen bezwaar die aanpassingen aan de verklaringen van geen bezwaar kunnen verantwoorden. Dit houdt in dat het bestek waarop de respectievelijke verklaringen van geen bezwaar werden afgeleverd enkel zal worden bijgestuurd op vlak van de rol van ILT en op vlak van nieuwe regelgeving (inclusief rechtspraak) en recente normen. De functionele en technische eisen van het respectievelijke bestek zullen behouden blijven, behoudens andersluidende beslissing van de Projectgroep.

4.3.9 Inzake de vergoedingen en kosten die gepaard gaan met de toepassing van de Wetgeving Lokaal Spoor komen Partijen het volgende overeen:

- de vergoeding verschuldigd voor de behandeling van de aanvraag tot verlening van een schriftelijke verklaring van ILT, bedoeld in artikel 42, 9° van de Wet Lokaal Spoor en in artikel 2 van de Regeling Tarieven Wet Lokaal Spoor, is ten laste van de Gemeente en de Provincie;
- de kosten bedoeld in artikel 12.1 van het Besluit Lokaal Spoor en in artikel 3 van de Regeling Tarieven Wet Lokaal Spoor zijn ten laste van de Gemeente en de Provincie;
- de kosten bedoeld in artikel 12.2 van het Besluit Lokaal Spoor en in artikel 3 van de Regeling Tarieven Wet Lokaal Spoor zijn ten laste van de Gemeente en de Provincie.

In de mate dat de Lijn kosten en uitgaven dient te dragen, die het gevolg zijn van de toepassing van de Wetgeving Lokaal Spoor op het Nederlandse grondgebied en die ertoe leiden dat het saldo van de kosten en baten voor De Lijn bij toepassing van de Wetgeving Lokaal Spoor substantieel hoger is dan het saldo van de kosten en baten die De Lijn diende te dragen in geval de Wetgeving Lokaal Spoor niet van toepassing was geweest op het

Nederlandse grondgebied, zullen Partijen in overleg treden, zodat De Lijn een redelijke vergoeding ontvangt van de Provincie en de Gemeente.

4.3.10 Tussen De Lijn als vervoerder en de gemeente Maastricht als beheerder zal een toegangsovereenkomst worden gesloten in overeenstemming met artikel 30 van de Wet Lokaal Spoor.

De bepalingen van de toegangsovereenkomst dienen in overeenstemming te zijn met de bepalingen van de Kaderovereenkomst, van Addendum 1 en van Addendum 2 en met de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst.

4.3.11 Artikel 5.1, paragraaf 8 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt vervangen door volgende paragraaf:

"*De Lijn zal instaan voor alle formaliteiten en verplichtingen die verbonden zijn aan de toelating van haar personeel in Nederland en in het bijzonder op de Nederlandse Railinfrastructuur. De Gemeente en de Provincie ondersteunen De Lijn bij het in kaart brengen van deze formaliteiten en verplichtingen.*"

4.4 INGEBRUIKNAME

In artikel 4.2, paragraaf 5, 9° van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt 1 januari 2018 vermeld als geplande datum voor Ingebruikname. Deze datum is niet langer realistisch. Partijen komen overeen om dit artikel aan te passen als volgt:

"*Ingebruikname staat gepland voor 2024.*"

5 SCOPE

5.1 Partijen komen overeen dat het sein- en wisselstelsel en de beveiligingssystemen (hierna, de "**Technische Uitrusting**") van de Nederlandse Railinfrastructuur en de Vlaamse Railinfrastructuur op elkaar worden afgestemd. Meer bepaald verbinden de Gemeente en de Provincie zich ertoe de Technische Uitrusting van de Nederlandse Railinfrastructuur af te stemmen op de Technische Uitrusting van de Vlaamse Railinfrastructuur, voor zover dit geen afbreuk doet aan de vereisten waaraan de Technische Uitrusting op de Nederlandse Railinfrastructuur naar Nederlands recht moet voldoen. Daartoe zal De Lijn de Gemeente en de Provincie stipt en tijdig op de hoogte stellen van de vereisten waaraan de Technische Uitrusting van de Nederlandse Railinfrastructuur moet voldoen, en zullen de Gemeente en de Provincie De Lijn stipt en tijdig op de hoogte stellen van de vereisten waaraan de Technische Uitrusting van de Nederlandse Railinfrastructuur naar Nederlands recht moet voldoen.

Onverminderd de afstemmingsverbintenis voorzien in de voorgaande paragraaf, blijft De Lijn verantwoordelijk voor de conformiteit van de Technische Uitrusting (op de Vlaamse Railinfrastructuur) naar Belgisch recht en blijven de Gemeente en de Provincie verantwoordelijk voor de conformiteit van de Technische Uitrusting (van de Nederlandse Railinfrastructuur) naar Nederlands recht.

5.2 In de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst die Partijen zullen sluiten, worden naast de afspraken bepaald in artikel 4.1 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst ook onder meer afspraken opgenomen met betrekking tot volgende items:

- de gezamenlijke gunning van het Project Infrastructuur en de coördinatie van de gunningsprocedures voor de Infrastructuur en het Trammaterieel onderling met naleving van de principes vermeld in artikel 6 van dit Addendum 2;
- afspraken inzake de ingebruikname van de Railinfrastructuur en het Trammaterieel;
- afspraken rond grensoverschrijdende wijzigingen aan de Scope/PVE's en verdeelsleutel voor de vergoeding van de kosten;
- afspraken rond grensoverschrijdende bijzondere omstandigheden met een impact op de timing of op de Scope/PVE's;
- eventuele cross default clausules m.b.t. vroegtijdige beëindiging van de Opdrachten, d.w.z. clausules die de gevolgen regelen van de gebeurlijke vroegtijdige beëindiging van de ene Opdracht op de andere Opdracht;
- geschillenregeling bij grensoverschrijdende geschillen (en definiëring grensoverschrijdende geschillen);
- toepasselijk recht bij grensoverschrijdende geschillen.

5.3 Het onderhoud van de Nederlandse Railinfrastructuur en van de Vlaamse Railinfrastructuur zal deel uitmaken van de gezamenlijke aanbesteding van het Project Infrastructuur, zoals hierna beschreven in artikel 6.

6 GEZAMENLIJKE AANBESTEDING VAN HET PROJECT INFRASTRUCTUUR EN AANBESTEDING VAN HET PROJECT TRAMMATERIEEL

Dit artikel 6 geldt als integrale vervanging van artikel 4.4 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, met uitzondering van de passage in artikel 4.4. die aangeeft dat gedurende de aanbesteding artikel 4.3 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst in acht moet worden genomen.

6.1 ALGEMENE PRINCIPES INZAKE DE GEZAMENLIJKE AANBESTEDING VAN HET PROJECT INFRASTRUCTUUR

6.1.1 De integrale realisatie van het Project Infrastructuur wordt door De Lijn, de Gemeente en de Provincie – in het algemeen belang – als een gezamenlijke overheidsopdracht op de markt gebracht overeenkomstig de Belgische overheidsopdrachtenreglementering.

6.1.2 De Lijn fungeert als gezamenlijk aanbestedende overheid overeenkomstig de Belgische overheidsopdrachtenreglementering en organiseert aldus de integrale aanbestedingsprocedure voor het Project Infrastructuur, d.w.z. vanaf de aankondiging van de opdracht tot en met de formele gunning ervan. In het kader van de aanbestedingsprocedure zal elk van de Partijen bij zijn interne besluitvorming voldoen aan de eisen die het Belgisch, respectievelijk het Nederlands recht daaraan stelt.

6.1.3 De integrale opdracht m.b.t. het Project Infrastructuur wordt toegewezen aan de inschrijver die, voor de realisatie van die integrale opdracht en overeenkomstig de unieke set van gunningscriteria die worden vastgesteld in het bestek (en meer in het bijzonder de biedingsleidraad als onderdeel A ervan), de economisch meest voordelige offerte heeft ingediend.

6.1.4 De integrale opdracht m.b.t. het Project Infrastructuur wordt gerealiseerd met De Lijn als contractuele opdrachtgever voor de Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken (op Vlaams grondgebied) en met de Provincie en/of de Gemeente als contractuele opdrachtgevers voor de Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken (op Nederlands grondgebied).

6.1.5 Het bestek en de aanbestedingsstukken voor de integrale opdracht m.b.t. het Project Infrastructuur zullen door De Lijn, de Provincie en de Gemeente in gezamenlijk overleg worden opgesteld en, elk voor hun respectieve gedeelte (d.w.z. de Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken op Vlaams grondgebied, respectievelijk de Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken op Nederlands grondgebied), door het daartoe bevoegde orgaan van De Lijn, respectievelijk de Provincie en de Gemeente worden goedgekeurd.

6.1.6 De biedingsleidraad voor het Project Infrastructuur zal vereisen dat de offertes uit twee van elkaar te onderscheiden delen bestaan. Eén deel van de offerte dient betrekking te hebben op (de bouw en het onderhoud van) de Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken op Vlaams grondgebied, een tweede deel van de offerte dient betrekking te hebben op (de bouw en het onderhoud van) het de Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken op Nederlands grondgebied.

6.1.7 De inschrijvers dienen in hun offerte elk werk (en bijhorende kost) toe te wijzen aan hetzij de Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken op Vlaams grondgebied, hetzij de Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken op Nederlands grondgebied, en in voorkomend geval verhoudingsgewijs.

6.2 ONDERHANDELINGEN EN TOEWIJZING VAN HET PROJECT INFRASTRUCTUUR

6.2.1 De Lijn, die optreedt als gezamenlijk aanbestedende overheid, organiseert de aanbestedingsprocedure voor het zoeken van de private partner(s) voor de realisatie van het Project Infrastructuur en leidt de onderhandelingen die de Lijn, de Gemeente en de Provincie evenwel gezamenlijk zullen voeren op een nader overeen te komen praktische wijze, rekening houdend met elkaars belangen en het belang om een effectieve en efficiënte aanbestedingsprocedure vorm te geven.

6.2.2 De Lijn doet, nadat zij hiervoor tevens de vereiste voorafgaande schriftelijke goedkeuring heeft verkregen namens elk van de andere leden van de Bestuurlijke Werkgroep, de formele gunning aan de private partner die voor de integrale opdracht met betrekking tot de Infrastructuur de economisch meest voordelige offerte heeft ingediend op basis van de in het bestek (en meer in het bijzonder de biedingsleidraad als onderdeel A ervan) voor de Infrastructuur opgenomen gunningscriteria. De biedingsleidraad zal nadere toelichting verschaffen omtrent het precieze verloop van de gezamenlijke aanbestedingsprocedure.

6.2.3 Elk van de leden van de Bestuurlijke Werkgroep maakt zich sterk dat hun respectieve vertegenwoordigers binnen de Bestuurlijke Werkgroep afdoende gemandateerd zijn om voormelde beslissingen respectievelijk namens elk van hen te kunnen nemen op het ogenblik van de betrokken vergadering van de Bestuurlijke Werkgroep (binnen het kader van de geldende regelgeving rond de delegatie van bevoegdheden van elke Partij).

6.2.4 In geval een tijdens de aanbestedingsprocedure genomen beslissing aanleiding zou geven tot betwisting in rechte zal het verweer in gezamenlijk overleg en in gezamenlijkheid worden gevoerd. Elke Partij zal hierbij instaan voor zijn eigen kosten.

6.3 ALGEMENE PRINCIPES INZAKE DE AANBESTEDING VAN HET TRAMMATERIEEL

6.3.1 De Lijn zal het Project Trammaterieel aanbesteden. Voorafgaand aan de aanbestedingsfase, zal de Bestuurlijke Werkgroep goedkeuring worden gevraagd voor de (her)opstart. Gedurende de aanbesteding zal artikel 4.3 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst in acht genomen worden.

6.3.2 Voorafgaand aan de gunning van het Project Trammaterieel zal de Bestuurlijke Werkgroep goedkeuring worden gevraagd voor het definitief gunnen van het aanbestede contract dat ziet op de realisatie van het Trammaterieel. Partijen zullen in de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst een en ander op goede wijze afstemmen zodat de gestanddoeningstermijnen in de respectieve aanbestedingen niet als gevolg van het goedkeuringsproces kunnen komen te vervallen. Uitgangspunt zal zijn dat gunning van het Project Infrastructuur, respectievelijk het Project Trammaterieel slechts zal kunnen geschieden nadat met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat ook de andere Opdrachten kunnen worden gegund binnen de vooraf door Partijen zelf vastgestelde kaders zoals in ieder geval financiële, planologische, en grondverwervingskaders. Om deze reden is uitgangspunt dat Partijen zoveel mogelijk de gunningmomenten in hun aanbestedingsprocedures op het gelijke tijdstip plannen. In hun aanbestedingsdocumentatie zullen zij dit beginsel mededelen en verwerken. De huidige planning en fasering op basis waarvan Partijen tot verdere synchronisatie willen komen is aangehecht als bijlage 1.

6.3.3 Voor de noodzaak van het integreren van verplichtingen van opdrachtnemers terzake de testfase in de Opdrachten wordt terugverwezen naar artikel 4.1 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst.

6.4 WIJZIGINGEN AAN DE KADEROVEREENKOMST EN AAN ADDENDUM 1

6.4.1 Artikel 5.1, lid 5 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt als volgt gewijzigd: "*In het kader van de gezamenlijke aanbestedingsprocedure van de Infrastructuur, laat De Lijn de Vlaamse Infrastructuur voor eigen rekening ontwerpen, realiseren en vervolgens onderhouden (inclusief wegslepen/depannage en noodherstel) gedurende de Exploitatiefase, een en ander conform de eisen opgenomen in de Kaderovereenkomst of voortvloeiend uit de Kaderovereenkomst.*"

6.4.2 Artikel 5.3 (a) van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt als volgt gewijzigd: "*In het kader van de gezamenlijke aanbestedingsprocedure van de Infrastructuur zullen de provincie Limburg en de gemeente Maastricht de Nederlandse Railinfrastructuur voor eigen rekening (laten) ontwerpen, realiseren, alsmede onderhouden (inclusief wegslepen/depannage en noodherstel) gedurende de looptijd van de Exploitatiefase, een en ander conform de eisen opgenomen in de Kadereenkomst of voortvloeiend uit de Kaderovereenkomst.*"

6.4.3 Artikel 3.2 van Addendum 1 wordt gewijzigd als volgt: "*Voormelde compensatie van € 6 mio wordt aan de Vlaamse partijen betaald in twee gelijke delen van elk € 3 mio waarvan het eerste deel wordt betaald bij ondertekening van het addendum en het tweede deel wordt betaald bij de gunning van de gezamenlijke aanbesteding van de Infrastructuur.*"

7 SYSTEMS ENGINEERING

De nieuwe systems engineering methodiek wordt beschreven in bijlage 4 bij dit Addendum 2. Deze bijlage 4 wijzigt artikel 4.3 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst niet, maar vormt een verduidelijking in het ILT- proces.

8 DE VASTSTELLING VAN EEN NIEUW BESTEMMINGSPLAN VOOR HET PROJECT NEDERLANDSE INFRASTRUCTUUR DOOR DE GEMEENTE MAASTRICHT

8.1 De gemeente Maastricht zal alle redelijke inspanningen leveren om zo snel mogelijk een nieuw bestemmingsplan voor het Project Nederlandse Infrastructuur (het "**Bestemmingsplan**") te laten vaststellen dat onherroepelijk is, d.w.z. dat het Bestemmingsplan kan worden uitgevoerd en dat het niet meer kan worden ongedaan gemaakt door de aanwending van rechtsmiddelen.

De Lijn heeft het recht om te wachten met de oproep tot kandidaatstelling met betrekking tot de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van het Trammaterieel minstens tot op het ogenblik waarop het Bestemmingsplan onherroepelijk is.

De Lijn, de Gemeente en de Provincie hebben elk het recht om te wachten met de oproep tot kandidaatstelling met betrekking tot de gezamenlijke aanbestedingsprocedure voor de realisatie van het Project Infrastructuur minstens tot op het ogenblik waarop het Bestemmingsplan onherroepelijk is.

De Lijn zal de lopende aanbestedingsprocedure voor de aankoop van het Trammaterieel en de geschorste aanbestedingsprocedure voor de realisatie van de Vlaamse Railinfrastructuur stopzetten voorafgaand aan de bekendmaking van de oproep tot kandidaatstelling met betrekking tot de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van het Trammaterieel en voor de realisatie van de Vlaamse Railinfrastructuur.

8.2 In het kader van het Bestemmingsplan is het onder controle houden van "geluid en trillingen" een belangrijk aandachtspunt. De Lijn zal Trammaterieel bestellen, dat de hinder ten gevolge van geluid en trillingen zo veel mogelijk onder controle houdt. Partijen zullen daarbij niet terugkomen op de in het verleden afgeleverde verklaringen van geen bezwaar m.b.t. het Trammaterieel (die dateert van 10 juli 2014) en m.b.t. de Vlaamse Railinfrastructuur (die dateert van 30 oktober 2013), behoudens onder de voorwaarden bepaald in artikel 4.3.8, laatste lid hiervoor.

8.3 De Provincie en de Gemeente dragen er zorg voor dat het ontwerp van de Nederlandse Railinfrastructuur rekening zal houden met de uitgangspunten van het Trammaterieel, geplaatst in de specifieke lokale situaties, zoals gehanteerd in het Bestemmingsplan, zodanig dat wordt voldaan aan de voorwaardelijke verplichtingen ten aanzien van geluid en trillingen en laagfrequent geluid zoals deze zijn of zullen worden opgenomen in de planregels van het Bestemmingsplan.

8.4 Partijen zullen ieder vanuit hun verantwoordelijkheid (De Lijn voor het Trammaterieel en de Provincie en Gemeente voor de Nederlandse Railinfrastructuur) alle benodigde gegevens aanleveren ten behoeve van het opstellen van de in de planregels van het Bestemmingsplan genoemde schriftelijke opleveringsrapportages. De schriftelijke opleveringsrapportages worden opgesteld door de Gemeente.

8.5 Tijdens de verschillende fasen van de Projecten Infrastructuur en Trammaterieel zullen Partijen de voor hen beschikbare informatie m.b.t. geluid en trillingen met elkaar uitwisselen en samenwerken, o.a. om simulaties te doen, probleemanalyses uit te voeren en bijkomende maatregelen voor te bereiden vanuit het "best for project" principe. Deze samenwerking zal, na Ingebruikname, in de Exploitatiefase, worden doorgezet.

9 IMPACT VAN DE PSO-VERORDENING EN DE GEWIJZIGDE PSO-VERORDENING

9.1 Zoals in de preambule uiteengezet, werden Partijen geconfronteerd met de impact van de PSO-Verordening en de gewijzigde PSO-Verordening op de Projecten Infrastructuur en Trammaterieel.

Omwille van de PSO-Verordening en de Gewijzigde PSO-Verordening kan De Lijn de Vervoersdiensten slechts leveren voor een periode van 15 jaar, verlengd met 7,5 jaar, d.w.z. in totaal 22,5 jaar, mits de Nederlandse Railinfrastructuur beschikbaar is gedurende die periode, terwijl de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst momenteel voorziet dat De Lijn de Vervoersdiensten voor een periode van 35 jaar levert.

De verlenging van de initiële termijn van 15 jaar met 7,5 jaar kan onder meer worden gerechtvaardigd nu De Lijn het Trammaterieel voor de exploitatie van de Tramverbinding specifiek voor de exploitatie van de Tramverbinding moet aanschaffen en zij dit Trammaterieel afschrijft voor een periode van 30 jaar.

9.2 Voor wat betreft de resterende periode van 12,5 jaar staat het Vlaams Gewest garant voor de Vervoersdiensten en de exploitatie van de Tramverbinding, conform de Kaderovereenkomst door een door Partijen geschikt geachte vervoerder, zoals is voorzien in artikel 5.2 van de Kaderovereenkomst, mits de Nederlandse Railinfrastructuur gedurende de resterende periode van 12,5 jaar beschikbaar is.

9.3 De beperking van de termijn gedurende dewelke De Lijn de Vervoersdiensten kan leveren, geeft aanleiding tot een aantal wijzigingen van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst, zoals gewijzigd door Addendum 1, met name:

- Artikel 5.1, eerste paragraaf van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt vervangen als volgt:

  "*De Vervoersdiensten worden over een periode van 35 jaar na Ingebruikname verleend door de Vervoerder zodra en zolang de Nederlandse Railinfrastructuur beschikbaar is. De Lijn zal de taak van Vervoerder op zich nemen voor een periode van 22,5 jaar. Gedurende deze periode van 22,5 jaar geschiedt (i) de exploitatie voor rekening en risico van De Lijn en (ii) de prijsstelling (tariefbepaling) door De Lijn, rekening houdende met de openbaar vervoerstarieven in de regio Maastricht.*"

- Artikel 5.1, tweede paragraaf, eerste zinsnede van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt vervangen als volgt:

  "*De Lijn levert de Vervoersdiensten met behulp van het Trammaterieel gedurende een periode van 22,5 jaar na Ingebruikname met de volgende exploitatie-uren:*"

- Artikel 5.1, paragraaf 5 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt vervangen door volgende paragraaf:

  "*De Lijn laat de Vlaamse Infrastructuur voor eigen rekening ontwerpen, realiseren en vervolgens onderhouden (inclusief wegslepen/depannage en noodherstel) gedurende een periode van 22,5 jaar na de Ingebruikname, een en ander conform de eisen opgenomen in deze overeenkomst of voortvloeiend uit deze overeenkomst.*"

- Artikel 7 (b) van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt gewijzigd als volgt:

  "*De Lijn zal de Tramverbinding gedurende een periode van 22,5 jaar exploiteren met het Trammaterieel en zal gedurende deze periode voldoen aan alle relevante wet- en regelgeving, onverminderd het bepaalde in artikel 8.1 en het bepaalde in Addendum 2.*"

9.4 Indien De Lijn na 22,5 jaar niet meer zou worden aangeduid als vervoerder op de Tramverbinding, wordt tussen De Lijn, het Vlaamse Gewest en de nieuwe vervoerder op de Tramverbinding een vergoedingsregeling overeengekomen, die rekening houdt met de door De Lijn geïnvesteerde middelen in de Vlaamse Railinfrastructuur en in het Trammaterieel.

10 AANDUIDING VAN DE LIJN ALS VERVOERDER

10.1 De Lijn zal als vervoerder op het Tracé op grond van artikel 5, lid 2, onderdeel b van de PSO-Verordening als intern operator in België een openbare dienstcontract uitvoeren dat ook betrekking heeft op "uitgaande lijnen of andere kleinere elementen van die activiteit die het grondgebied van naburige bevoegde plaatselijke overheden binnenkomen".

10.2 (Het bevoegd gezag van) de provincie Limburg zal De Lijn aanduiden als vervoerder op de Nederlandse Railinfrastructuur op grond van de Wetgeving Lokaal Spoor, zoals bepaald in artikel 4.3.3 van dit Addendum 2. De provincie Limburg garandeert deze aanstelling van De Lijn als vervoerder zonder toepassing van een openbare aanbestedingsprocedure. De provincie Limburg zal daartoe aan De Lijn alvast op korte termijn een ontheffing van de concessieplicht in de zin van artikel 29 van de Wet Personenvervoer 2000 verlenen.

11 PRINCIPES BETREFFENDE DE GEBRUIKSVERGOEDING

11.1 Het bedrag van de Gebruiksvergoeding zoals uiteengezet in artikel 7 (a) van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst zal worden heronderhandeld tussen Partijen, rekening houdend met de eerder in de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst overeengekomen principes en rekening houdend met de nieuwe rechten en plichten van Partijen die in Addendum 1 en in dit Addendum 2 worden uiteengezet, o.a. inzake de toepassing van de Wetgeving Lokaal Spoor en inzake de inkorting van het tracé op Nederlands grondgebied.

12 OVERIGE WIJZIGINGEN VAN DE KADEROVEREENKOMST

12.1 Artikel 8.1, punt a van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt als volgt gewijzigd:

"Als een wijziging van de huidige wet- en regelgeving dan wel, zolang de omzetting in hoofdspoor conform artikel 3 van Addendum 2 niet in werking is getreden, een wijziging van de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse hoofdrailnet Provider tot gevolg heeft dat de bepalingen van deze overeenkomst niet langer in overeenstemming zijn met alle wet- en regelgeving, moeten Partijen de overeenkomst wijzigen om ze in overeenstemming met de wet- en regelgeving te brengen."

12.2 Artikel 8.1, punt b van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt als volgt gewijzigd:

"Als deze Overeenkomst dwingt tot een handeling die in strijd is met de wet- en regelgeving, met intellectuele eigendomsrechten van een derde dan wel, zolang de omzetting in hoofdspoor conform artikel 3 van Addendum 2 niet in werking is getreden, met de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse hoofdrailnet Provider, en dit gecorrigeerd kan worden door een wijziging van de overeenkomst, moeten Partijen die wijziging tot stand brengen."

12.3 Aan de tekst van artikel 8.2 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt het navolgende toegevoegd:

Het Vlaams Gewest, De Lijn en de Provincie geven de Gemeente reeds nu vooralsdan toestemming om de rechten en/of verplichtingen van de Gemeente (die betrekking hebben op de rol van de Gemeente als opdrachtgever in het kader van de gezamenlijke aanbesteding van de Infrastructuur en in het kader van de realisatie van de Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken op Nederlands grondgebied) uit deze overeenkomst en daaruit voortvloeiende overeenkomsten geheel of gedeeltelijk over te dragen aan de Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV, een vennootschap waarvan 99% van de aandelen rechtstreeks door de Gemeente wordt aangehouden, onder de voorwaarde dat er (i) in het aandeelhouderschap van Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV geen veranderingen optreden, (ii) de Gemeente te allen tijde rechtstreeks en hoofdelijk met Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV aanspreekbaar blijft op de verplichting om uitvoering te (doen) geven aan betreffende aan Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV overgedragen verplichtingen alsook op de wijze van gebruikmaking aan de aan Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV overgedragen rechten en (iii) de gemeentelijke vertegenwoordigers in de projectorganisatie en Bestuurlijke Werkgroep tevens gemandateerd zijn om namens de Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij BV te spreken.

13 OVERDRACHT VAN DE RECHTEN EN VERPLICHTINGEN UIT HOOFDE VAN DE KADEROVEREENKOMST

13.1 De Lijn zal in het voorkomende geval haar medewerking verlenen om een overdracht van haar rechten en verplichtingen op grond van de Kaderovereenkomst, Addendum 1 en Addendum 2 aan een potentiële nieuwe vervoerder mogelijk te maken na het verstrijken van de initiële exploitatieduur van 22,5 jaar.

14 NEDERLANDSE BTW - COMPENSATIEFONDS

Artikel 9.3 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt geschrapt. In het licht van die schrapping wordt ook de laatste zin van artikel 4.4, paragraaf 2 van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst geschrapt.

15 BIJLAGEN BIJ DE KADEROVEREENKOMST

15.1 Bijlage 3 bij de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst wordt vervangen door bijlage 1 bij dit Addendum 2.

16 SLOTBEPALINGEN

16.1 Dit Addendum 2 vormt een aanpassing en aanvulling van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1, en maakt er een integraal onderdeel van uit vanaf datum van ondertekening.

16.2 Bij gebeurlijke tegenstrijdigheid met de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst hebben de bepalingen en aanpassingen zoals vastgelegd in dit Addendum 2 voorrang op de (initiële) bepalingen van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst.

16.3 Dit Addendum 2 is onderworpen aan Nederlands recht.

16.4 Geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit Addendum 2 zullen zoveel mogelijk in der minne worden opgelost en eerst worden voorgelegd aan de Bestuurlijke Werkgroep, alvorens een geschil eventueel wordt voorgelegd aan de bevoegde rechter.

Uitsluitend de rechtbank te Maastricht is bevoegd (in eerste aanleg) te oordelen over geschillen aangaande of verband houdende met dit Addendum 2. In geval van spoedeisendheid behoeft de voorkeur voor overleg op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep niet in de weg te staan aan het inleiden van een kort geding bij de rechtbank te Maastricht door de daartoe meest gerede Partij.

Aldus in viervoud opgemaakt en ondertekend op 01-02-2018 [*datum*] te _____ [*plaats*], waarbij elke Partij erkent één origineel exemplaar te hebben ontvangen.

Voor het Vlaams Gewest,

Voor de Provincie Limburg,

Voor de gemeente Maastricht,

Voor De Lijn,

BIJLAGEN BIJ ADDENDUM 2

1. Belangrijke tussenstappen
2. Samenhang Wet Lokaal Spoor (WLS) Documenten
3. Projectorganisatie tijdens de periode tot gunning van de Opdrachten
4. Werkwijze Systems Engineering – afleiden en aantonen van eisen
5. Beschrijving van procedure naar ILT toe, o.a. i.v.m. de constructie van de tramvoertuigen
6. Procedure en timing kwalificatiewijziging Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur

Bijlage 1: Belangrijke tussenstappen (conform TMH5.2|004 versie 1.0)

Vakgebied	Activiteit	Plandatum Gereed [1]
Bestuurlijk	Addendum 2 ondertekend	06-12-2017
	Exploitatie overeenkomst gereed	07-05-2018
	Realisatie overeenkomst gereed	07-05-2018
	Gezamenlijke gunningsmoment voor infra en rollend materieel	13-11-2020
	Principebesluit omtrent hergebruik / integratie goederenspoor	11-12-2017
Statuswijziging	Onttrekking goederenlijn gereed	12-12-2019
	Aanwijzing lokaal spoor gereed (Dit betreft het koninklijk besluit waarmee spoor wordt aangewezen als lokaal spoor en waarmee dus de wet lokaal spoor officieel van toepassing is).	12-12-2019
Wet Lokaal Spoor	Kaders van bevoegd gezag gereed	28-02-2018
	Deelsafety cases gereed (5 stuks)	12-09-2023
	Top level safety case gereed	01-03-2024
	Wet lokaal spoor geïmplementeerd (= vergunning ingebruikname) (Dit betreft de formele vergunning die bevoegd gezag gaat verlenen)	10-09-2024
Contracting	Aanbestedingsdocumenten gereed (incl. coördinatieovereenkomst)	07-03-2019
	Selectie gereed (dit betreft het rapport klaar om de raad een besluit omtrent de selectie te laten nemen)	24-01-2019
	Gunning gereed (dit betreft het rapport klaar om de raad een besluit omtrent de gunning te laten nemen)	03-03-2020
Techniek	Referentieontwerp NL gereed (Dit betreft het stuk klaar om bij de aanbesteding te voegen – maakt deel uit van de aanbestedingsdoc'en)	01-07-2018
	Ontwerp ON gereed	n.t.b.
	Uitvoering ON gereed	14-12-2023
	Testbedrijf gereed	05-04-2024
	Proefbedrijf gereed	28-06-2024
Omgeving	Bestemmingsplan onherroepelijk	24-09-2018
	Verwerving gereed NL	25-05-2020
	Verwerving gereed VL	06-10-2020
	Vergunning(en) gereed nodig om de uitvoering aan te vatten	13-11-2020
	Start exploitatie	11-09-2024

CF-6440761-1

1 Een aanpassing van de data voor deze belangrijke tussenstappen kan slechts geïmplementeerd worden na goedkeuring van een nieuwe versie van de integrale planning (TMH5.2|004) in de Bestuurlijke Werkgroep. De datums uit de nieuwe planning vervangen op dat moment bovengenoemde plandatums.

Bijlage 2: Samenhang Wet Lokaal Spoor (WLS) Documenten

Om aantoonbaar tot een veilig werkend tramsysteem te komen worden onder regie van de werkgroep WLS een aantal documenten gegenereerd. In de werkgroep WLS nemen afgevaardigden van bevoegd gezag, beheerder, projectteam VL en NL deel. Met de inspectie leefomgeving en transport (ILT) wordt vanuit de werkgroep WLS periodiek afgestemd. Voorzitter van de werkgroep WLS is projectteam NL. De samenhang tussen de documenten die vanuit de werkgroep WLS worden gegenereerd, de verantwoordelijke partij voor het opstellen van deze documenten en de relatie met de integrale planning is vastgelegd in bijgevoegd schema TMH1.3|095_Samenhang WLS Documenten_V2.0.

Het schema bevat de volgende hoofdgroepen:

VOORBEREIDING:
In de voorbereiding worden de in het schema genoemde documenten vanuit de eerdere projectfase geactualiseerd op basis van de huidige scope.

VISIEVORMING:
Bevoegd gezag bepaalt in deze fase de veiligheidsvisie en de beheervisie.

OVEREENKOMSTEN:
Tussen betrokken partijen dienen voorafgaand aan de exploitatie en het beheer en onderhoud diverse overeenkomsten gesloten te worden.

KADERSTELLING:
Het bevoegd gezag geeft in de kaders limitatief op hoofdlijnen de eisen aan die aangetoond dienen te worden om de in de Wet Lokaal Spoor vereiste vergunningen / certificaten te verkrijgen en daarmee invulling te geven aan haar visie.

UITVOERING:
Op basis van de kaders vind de uitwerking plaats, hetgeen geconcretiseerd wordt in de vorm van een 5-tal deel safety cases. Een veilig werkend tramsysteem wordt aangetoond door middel van de Top Level Safety Case, opgebouwd uit onderliggende deel safety cases. De safety cases dienen te worden getoetst door een Independent safety assessor (ISA)

ILT:
De safety cases (de afzonderlijke deel safety cases en concluderend de top level safety case) worden ter beoordeling door het bevoegd gezag voorgelegd aan ILT.

VERGUNNINGVERLENING:
Bevoegd gezag beoordeelt eveneens de safety cases en besluit na ontvangst van de ILT verklaring of tot afgifte van de vergunningen/ aanwijzingen in het kader van de Wet Lokaal Spoor kan worden overgegaan.
De rol van de Safety Board, zoals omschreven in het Safety Managementplan (TMH1.3|050), wordt nader uitgewerkt in de realisatie-, en exploitatieovereenkomst.

CF-6440761.1

Bijlage 3: Projectorganisatie tijdens de periode tot gunning van de Opdrachten

Projectgroep Vlaanderen - Nederland

De Projectgroep bestaat uit een kernteam met daaronder werkgroepen voor het uitwerken van specifieke integrale onderwerpen (zoals wet lokaal spoor, onderlinge overeenkomsten, gezamenlijk aanbesteden, planning & risicomanagement, gezamenlijke communicatie). De onderwerpen binnen de werkgroepen worden afgestemd op basis van de actualiteit. Het kernteam van de Projectgroep vervult de rol van coördinator / regisseur.

De taken van het kernteam van de Projectgroep bestaan uit:

- Het opzoeken en faciliteren van en invulling geven aan de samenwerking tussen het projectteam Vlaanderen en het projectteam Nederland binnen alle vakgebieden;
- Het coördineren/afstemmen van gezamenlijke producten van het projectteam Vlaanderen en het projectteam Nederland;
- Het voorbereiden van de agenda van de Bestuurlijke Werkgroep en daarbij het ter besluitvorming voorleggen van (grensoverschrijdende) agendapunten en escalaties aan de Bestuurlijke Werkgroep, voorzien van inhoudelijk advies.

Het kernteam van de Projectgroep bestaat uit een vertegenwoordiger van het projectteam Vlaanderen (m.n. de projectmanager van De Lijn) en twee vertegenwoordigers van het projectteam Nederland (m.n. de projectmanagers van de Provincie en de Gemeente), met één Single Point Of Contact langs elke zijde van de grens (dus één voor Vlaanderen en één voor Nederland).

Afhankelijk van de voortgang van het Project en de actualiteit worden derden/betrokkenen uitgenodigd om het overleg van het kernteam van de Projectgroep bij te wonen teneinde het kernteam te informeren en/of te adviseren.
Het overleg van het kernteam van de Projectgroep vindt 2-wekelijks plaats met in ieder geval de volgende agenda:

- Samenwerking tussen projectteam Vlaanderen en projectteam Nederland;
- Voortgang per vakgebied en werkgroep, afstemmen raakvlakken Vlaanderen en Nederland;
- Stand van zaken actiepunten (adequate en tijdige opvolging);
- Documenten tbv de Bestuurlijke Werkgroep
- Grensoverschrijdende escalaties.

Voorzitters van het kernteam van de Projectgroep is de projectmanager van De Lijn en de PIP Nederland.

CF-6440761 1

Bijlage 4: Werkwijze Systems Engineering – afleiden en aantonen van eisen

1. **Vaststellen eisenset**: Vanuit diverse documenten (bv. wetgeving, systeem risico inventarisatie, projectplan, stakeholder gesprekken) worden eisen afgeleid. Een eis wordt opgenomen in de eisendatabase in Relatics indien expliciete aantoning geëist wordt door een stakeholder (b.v. bevoegd gezag, ILT) of vanuit het oogpunt van risicomanagement (indien de eis niet expliciet opgenomen wordt, is het risico te groot dat het geëiste niet conform eis wordt uitgevoerd).

2. **Alloceren eisen:** Een eis wordt in de database gekoppeld aan:

- Een type object (een brug), of;
- Een specifiek object (de bassinbrug), of;
- Een proces (exploitatie, beheer & onderhoud).

3. **Object-/processpecificatie**: Van elk object of proces wordt een object-/processpecificatie gegenereerd. In de specificatie staat vermeld welke eisen er aan een object/proces gesteld zijn. De object-/processpecificatie wordt gevalideerd bij de betreffende stakeholders om zeker te zijn dat met deze eisenset de bedoeling van de stakeholder juist geborgd wordt.

4. **Verificatie-/keuringsplan**: Per eis in een object-/processpecificatie wordt bepaald in welke fase deze geverifieerd/gekeurd dient te worden. Een eis wordt in één of meerdere fases aangetoond. Het aantonen van een eis in een fase dient te gebeuren door het uitvoeren van een verificatie (in de ontwerpfase) of een keuring (in de realisatie-/productie-/test-/proeffase). De methode die toegepast wordt voor de verificatie of keuring dient een valide methode te zijn voor betreffende eis op dat moment (berekening, tekening, meting, audit, e.d.). Per fase wordt per aan te tonen object/proces een verificatieplan (ontwerpfase) of keuringsplan (realisatie-/productie-/test-/proeffase) vastgesteld, waarin vastgelegd wordt op welke wijze een bepaalde eis aangetoond gaat worden. Het verificatie-/keuringsplan wordt gevalideerd bij betreffende stakeholder.

5. **Verificatie-/keuringsrapport**: De verificatie/keuring wordt uitgevoerd en wordt aantoonbaar vastgelegd in een document. Dit document wordt gekoppeld aan betreffende verificatie of keuring en opgeslagen in de database. Het document toont aan dat aan de eis is voldaan in betreffende fase. Per fase ontstaat op deze manier een verificatie-/keuringsrapport per aan te tonen object/proces. Het verificatie-/keuringsrapport wordt gevalideerd bij betreffende stakeholder.

Demarcatie fasering: Het project is verantwoordelijk voor het aantonen van de eisen tot en met het proefbedrijf. De eisen die aangetoond dienen te worden in de exploitatie en beheer & onderhoudsfase worden overgedragen naar respectievelijk De Lijn (vervoerder) en Gemeente Maastricht (beheerder).

Systems engineering in aanbestedingsdocumenten: De projectteams VL en NL bepalen ieder in hun aanbestedingsproces op welke wijze bovenstaande proces in de aanbesteding wordt geborgd.

CF-64407611

Bijlage 5: Proces implementatie Wet Lokaal Spoor

Vaststellen kaders: Het bevoegd gezag stelt kaders vast met betrekking tot:

- Aanwijzing verkeersleiding;
- Aanwijzing beheerder;
- Veiligheidsbeheerssysteem vervoerder;
- Veiligheidsbeheerssysteem beheerder;
- Indienststelling spoorvoertuigen;
- Indienststelling spoorweginfrastructuur;

In bovenstaande kaders stelt het bevoegd gezag dat aantoonbaar voldaan dient te worden aan de wetgeving omtrent lokaal spoor in Nederland én dat de maatregelen uit de systeem risico inventarisatie aantoonbaar uitgevoerd dienen te worden én dat de maatregelen voor raakvlakken tussen Vlaanderen en Nederland aantoonbaar uitgevoerd dienen te worden.

Werkwijze systems engineering: Bovengenoemde kaderdocumenten gelden als brondocumenten voor het proces van systems engineering zoals beschreven in Bijlage 4 bij Addendum 2.

1. Vaststellen eisenset: Vanuit de kaderdocumenten worden eisen afgeleid en vastgesteld in de Werkgroep WLS.

2. Alloceren eisen: De eisen worden gekoppeld aan het spoorvoertuig, de spoorweginfrastructuur of aan het exploitatie of beheer & onderhoudsproces.

3. Object-/processpecificatie: Van elk object (spoorvoertuig) of proces (exploitatie, beheer & onderhoud) wordt een object-/processpecificatie gegenereerd. De object-/processpecificatie wordt gevalideerd door het bevoegd gezag en besproken met ILT.

4. Verificatie-/keuringsplan: Per eis in een object-/processpecificatie wordt bepaald in welke fase(s) deze geverifieerd/gekeurd dient te worden. Het verificatie-/keuringsplan wordt per fase gevalideerd bij het bevoegd gezag en besproken met ILT.

5. Verificatie-/keuringsrapport: De verificatie/keuring wordt uitgevoerd en wordt aantoonbaar vastgelegd in een document. Per fase ontstaat op deze manier een verificatie-/keuringsrapport per aan te tonen object/proces. Het verificatie-/keuringsrapport wordt per fase gevalideerd door het bevoegd gezag en besproken met ILT.

De resultaten van bovengenoemde stappen vormen input voor de informatiedossiers voor spoorvoertuigen en spoorweginfrastructuur.

Inspectie Leefomgeving & Transport (ILT)

De werkgroep Wet Lokaal Spoor bespreekt gedurende het gehele traject periodiek (minimaal halfjaarlijks) de ontwikkelingen en voortgang met ILT.

CF-6440761 1

Bijlage 6: Procedure en timing kwalificatiewijziging Buitenstedelijke Nederlandse infrastructuur

	Onderdeel	Datum
Onttrekking	Opstellen Plan van Aanpak Onttrekking en Aanwijzing Lokaal Spoor	Okt 2017
	Onttrekking van goederenspoor aan hoofdspoorweginfrastructuur geëffectueerd	
Aanwijzing Lokaal Spoor		
	Aanwijzing tracé TMH tot lokaal spoor geëffectueerd	

Bovenstaande tabel wordt ingevuld na vaststelling van het Plan van Aanpak, dat in overleg met Prorail en het ministerie van Infrastructuur en Milieu in oktober / begin november wordt vastgesteld (inclusief bijbehorende timing).

CF-6440761.1

Bijlage 3

Gemeente Maastricht

Raadsvergadering: 20 oktober 2015
Agendapunt: 7
Besluit:. .Motie verworpen.
Voor raadsvoorstel: SPM (7), D66 (5), SP (5), GrL (4) en VVD (3).
Tegen. .CDA (5), PvdA (5), PVM (3), MV (1) en LPM (1). Voorstel is aangenomen.
Toezegging: .

VOLGNUMMER	DATUM	ORGANISATIEONDERDEEL
110-2015	29 september 2015	Programma Belvédère Maastricht
CORRESPONDENTIENUMMER	BIJLAGEN	
2015. 32266	5	
ONDERWERP RAADSVOORSTEL		STELLER
Tram Vlaanderen-Maastricht		Bartholomée/350 4601 guid.bartholomee@maastricht.nl

AAN DE LEDEN VAN PROVINCIALE STATEN EN GEMEENTERAAD

1. Samenvatting

Inleiding-voorwoord

Bijgaand treft u aan de rapportage over het dossier tram Vlaanderen-Maastricht.
De rapportage is samengesteld uit drie delen:
Deel 1 betreft een rapportage over de review op het integrale dossier, deel 2 betreft een rapportage over de variantenstudie leidend tot een voorstel tot scope-aanpassing met een tijdelijke eindhalte ter plaatse van Mosae Forum en deel 3 betreft een rapportage over de quick scan Spoorbrugvariant.

Wij beseffen dat met deze rapportage veel informatie op u afkomt. Wij hebben ons ingespannen om dit complexe dossier zo compleet mogelijk en op een toegankelijke wijze aan u voor te leggen opdat u tot een zorgvuldige afweging en besluitvorming kunt komen.
Aanvullend hebben wij voor u een tweetal inloopmomenten georganiseerd om u zo maximaal mogelijk te faciliteren.

Deel 1 Rapportage review
Rapportage deel 1 bevat de resultaten van de algehele review van het tramdossier waarover u op 25 februari 2015 bent geïnformeerd.
De opdracht tot deze review werd gegeven naar aanleiding van signalen over problemen op technisch, financieel en planningsvlak met mogelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.
De conclusie van de review is dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht met het tracé vanaf de landsgrens tot aan het Station niet binnen de gestelde kaders kan worden uitgevoerd. Het tracé is niet te realiseren binnen het beschikbare budget, er is nog geen zicht op de wijze waarop de technische problemen bij de Wilhelminabrug kunnen worden opgelost en de planning is niet haalbaar.
Het bestemmingsplan is inmiddels via een zogenaamde 'bestuurlijke lus' gerepareerd.
Deze review resultaten - zoals deze eerder ter kennis van u zijn gebracht - worden u thans ter vaststelling aangeboden. Bij deze vaststelling onderschrijft u deze conclusie.

Deel 2 Rapportage variantenstudie met voorstel tot scopewijziging tijdelijke eindhalte Mosae Forum
Rapportage deel twee gaat over de resultaten van de variantenstudie. Deze variantenstudie vloeit voort uit de contractuele afspraken met de partners vastgelegd in de Kaderovereenkomst. Volgens deze afspraken moet er in redelijkheid worden gezocht naar alternatieven als de scope niet binnen de kaders kan worden gerealiseerd.
Binnen de afspraken hebben wij via de variantenstudie gezocht naar oplossingen om het doel van de Kaderovereenkomst, zijnde een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, toch te realiseren.

In eerste instantie zijn een tweetal locaties als tijdelijke eindhalte onderzocht, zijnde de locaties Boschstraat en Mosae Forum. Bij brief van 12 juni 2015 respectievelijk 30 juni 2015 hebben wij u ervan in kennis gesteld dat wij de voorkeur hebben uitgesproken voor de locatie Mosae Forum omdat deze op een aantal punten positiever scoort dan de halte Boschstraat. Wij hebben in deze brieven aangegeven dat wij nog voldoende mogelijkheden zagen om de begroting voor de locatie Mosae Forum van dat moment groot € 70,1 mio binnen de beschikbare financiële kaders te brengen. Vervolgens hebben wij de halte Mosae Forum gedetailleerder uitgewerkt vanuit de techniek, conditioneringsvraagstukken en andere relevante aspecten en op basis daarvan de begroting geactualiseerd.

Onze conclusie op basis van de uitgevoerde variantenstudie is dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht binnen de gestelde kaders kan worden uitgevoerd en wel met een inkorting van het tracé vanaf de landsgrens tot en met een tijdelijke eindhalte op de locatie Mosae Forum.

De begroting voor deze variant sluit met het bedrag van € 65,8 mio binnen de financiële kaders. Het tracé tot aan Mosae Forum is te realiseren binnen het (gewijzigde) bestemmingsplan en technische vraagstukken zijn oplosbaar. Deze inkorting heeft nauwelijks effect op de vervoerswaarde; de overstap van tram op bus is bij de locatie Mosae Forum optimaal. Kortom, met de realisatie van het project Tram Vlaanderen-Maastricht met een tijdelijke eindhalte ter plekke van Mosae Forum wordt een nagenoeg gelijkwaardig alternatief geboden en de oorspronkelijke doelstellingen van het project blijven overeind. De tussen partijen gesloten Kaderovereenkomst kan daarmee worden uitgevoerd. Dat betekent dat een belangrijk nieuw vervoerssysteem voor de grensregio kan worden gerealiseerd. Een volgende kwaliteitsimpuls vindt plaats voor het openbaar vervoer met positieve effecten op economie, onderwijs, toerisme en recreatie. Met de introductie van de tramverbinding wordt een belangrijke voorwaarde gecreëerd voor Euregionale bereikbaarheid met kansen voor uitwisseling van kennis, flexibilisering van de arbeidsmarkt en ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé.

Rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie inclusief ons voorstel tot scope-aanpassing van het project wordt u eveneens ter vaststelling aangeboden. Bij de vaststelling onderschrijft u onze conclusie inclusief het voorstel tot scope-aanpassing gericht op het uitvoeren van het project Tram Vlaanderen-Maastricht met een tijdelijke eindhalte ter plaatse van Mosae Forum.

Deel 3 Rapportage quick scan Spoorbrug (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies)
Onderdeel van het proces was de vraag naar de validiteit van de argumenten die destijds ertoe hebben geleid om van een mogelijke andere variant, zijnde de Spoorbrugvariant, af te zien.
Deze vraag hebben wij - zoals dat is toegezegd in de vergadering van de gemeenteraad van Maastricht d.d. 17 maart 2015 - beantwoord via een quick scan.
De quick scan hebben wij laten uitvoeren door een extern deskundig bureau (Attica Advies) dat niet eerder betrokken is geweest bij het opstellen of beoordelen van de gehanteerde argumenten. Uit de quick scan die voorligt, blijkt dat de destijds gehanteerde argumenten om van de variant Spoorbrug af te zien nog steeds valide zijn.
Zo wordt bevestigd dat de Spoorwegwet niet voorziet in de mogelijkheid om trams toe te laten op hoofdspoor en dat statuswijziging van hoofdspoor naar lokaal spoor vanaf de Spoorbrug tot en met het emplacement uiterst moeilijk is. Bevestigd wordt dat trams op het spooremplacement alleen toelaatbaar zijn via een eigen spoor ter voorkoming van vermenging met het overig treinverkeer en dat voor een eigen spoor fysiek op het emplacement te weinig ruimte is.

Er is geen robuuste dienstregeling mogelijk voor de tram vanwege de eisen rondom de hoge stand van de Spoorbrug in relatie tot de scheepvaart. Er zijn tal van technische problemen in relatie tot de beveiliging, in relatie tot het materieel en de spoorweginfra op het emplacement en er zijn problemen met betrekking tot voor trams benodigde spanningsvoltage. Aanvullend kan worden gesteld dat de Spoorbrugvariant niet binnen het financiële kader is te realiseren.
Deze optelsom van onmogelijkheden en problemen maken dat de Spoorbrugvariant niet realistisch is.
De resultaten van deze quick scan zijn in de vorm van rapportage deel 3 (bijlage 3a en 3b) bijgevoegd en worden ter kennis van u gebracht. Daarmee is de toezegging zoals deze is gedaan op 17 maart 2015 uitgevoerd.

Zicht op het station
Met het voorstel dat nu voorligt, wordt ons inziens voldaan aan de tussen partijen gesloten Kaderovereenkomst. Dat neemt niet weg dat de oorspronkelijke ambitie om nog een keer bij het Station te geraken overeind blijft. In de komende tijd zal moeten blijken in hoeverre deze ambitie - voor zover deze door alle partijen onderschreven blijft - is te realiseren bijvoorbeeld in combinatie met kansen die zich aandienen zoals de plannen rondom de vierlaagsduwbakvaart op de Maas. Op dit moment kan geen zekerheid worden gegeven over de eventuele doortrekking van het tracé naar het Station.

Hoe nu verder - het belang van de tramverbinding
Zoals wij hebben aangegeven, toont de variantenstudie aan dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht vanaf de landsgrens tot aan Mosae Forum binnen de kaders gerealiseerd kan worden. Ook is aangegeven dat de doelstellingen van het project overeind blijven.
Met het project zijn grote belangen gediend.
Zo staat de tramverbinding Vlaanderen-Maastricht niet op zichzelf, maar deze maakt deel uit van een in fases te realiseren tramnetwerk in Belgisch-Limburg. Het is de bedoeling om naast de verbinding tussen Hasselt en Maastricht ook verbindingen tussen Hasselt-Genk-Maasmechelen respectievelijk Hasselt en Neerpelt/Lommel te realiseren. Daarmee wordt de tram de drager van het regionale openbaar vervoernetwerk in Belgisch-Limburg met een grensoverschrijdende verbinding.
Met andere woorden de bereikbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer in de corridor Hasselt-Maastricht neemt fors toe. Er zijn positieve effecten op de gebieden economie, onderwijs en toerisme/recreatie. Concreet gaat het daarbij onder meer om de bereikbaarheid van Maastricht Health Campus en Chemelot Campus vanuit een grotere regio.
De rol en functie van de tramverbinding Hasselt-Maastricht blijkt ook uit de Railagenda van de Provincie Limburg. Daarin staat dat men groot belang hecht aan goede grensoverschrijdende spoorverbindingen met omliggende steden en gebieden.
Naast deze meer Euregionale aspecten draagt de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht ook bij aan een aantal meer stedelijke ambities en doelen die voordelen opleveren voor beide zijden van de grens, zoals:
- een verbetering van de Euregionale bereikbaarheid is goed voor de stedelijke economie van Maastricht;
- een verbeterde bereikbaarheid per openbaar vervoer met Vlaanderen draagt bij aan het functioneren van de Euregionale arbeidsmarkt;
- een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht biedt een duurzaam vervoerssysteem (schoon en veilig) dat nog eens wordt versterkt door koppeling met Park&Ride-voorzieningen (met name Lanaken);

- een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht zorgt voor een verbinding tussen twee universiteitssteden en draagt bij aan de kennisuitwisseling tussen beide universiteiten;
- de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht draagt door haar lijnvoering door Maastricht-Noordwest bij aan de ruimtelijke herontwikkeling van deze stedelijke zone (Belvédère binnen en buiten de singels).

Kortom, wij zien grote voordelen van het project Tram Vlaanderen-Maastricht zoals deze ook al eerder zijn aangegeven en die aan de basis liggen van het project.
Dat betekent dat wij graag tot realisatie overgaan van het project Tram Vlaanderen-Maastricht met als tijdelijke eindhalte Mosae Forum.

Hoe verder - tegen de achtergrond van de Kaderovereenkomst
Aanvullend willen wij u het volgende ter overweging meegeven.
Bij de vraagstelling hoe nu verder om te gaan met voorliggende rapportages zal de vastgestelde Kaderovereenkomst tussen partijen eveneens betrokken moeten worden.
In de Kaderovereenkomst is voorzien in de mogelijkheid dat een van de partners terecht zou komen in de situatie waarin wij ons nu bevinden; namelijk het niet kunnen uitvoeren van de scope binnen de kaders. In de Kaderovereenkomst zijn afspraken vastgelegd hoe daarmee om te gaan. Zowel procesmatig als inhoudelijk.
De Kaderovereenkomst biedt partijen namelijk de mogelijkheid om van de afspraken af te wijken en partijen hebben zich verbonden om constructief daarover te overleggen en al het mogelijke te doen ter verzekering van de nakoming van de overeenkomst.
Ingevolge de Kaderovereenkomst zijn partijen gehouden tot een inspanningsverplichting om de overeenkomst uit te voeren en mogen zij aanpassingen in de scope en de programma's van eisen aan elkaar voorstellen.

Zulke voorstellen zullen - aldus de Kaderovereenkomst -
- met welwillendheid worden beoordeeld en
- behoudens redelijke bezwaren worden geaccepteerd voor zover deze aanpassingen:
  1. kostenneutraal zijn voor de andere partij(en),
  2. niet leiden tot nadelige gevolgen voor de opdracht(en),
  3. geen aanleiding geven of kunnen geven tot hogere gebruiks- of onderhoudskosten of andere kosten voor de andere partij(en) en
  4. voor het overige in overeenstemming zijn met het bepaalde in deze overeenkomst.

Voor een bindende wijziging van deze overeenkomst geldt (aldus de Kaderovereenkomst) het vormvereiste dat de wijziging schriftelijk is geschied en ten minste is getekend door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht. Indien ook het Vlaams Gewest dient of wenst mee te tekenen, zal de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn de overige partijen daarvan tijdig op de hoogte stellen. Indien het overleg tot wijziging tot overeenstemming leidt, zal de wijziging worden vastgelegd in een addendum dat bij deze overeenkomst wordt gevoegd.

Tot zover de afspraken uit de Kaderovereenkomst. Deze afspraken zijn gelegd naast de conclusies van het review rapport en het rapport variantenstudie die nu voorliggen.

Uit de review blijkt dat het oorspronkelijk tracé tot aan het Station niet binnen de kaders gegund kan worden. Via de variantenstudie met een tijdelijke eindhalte Mosae Forum hebben wij ons ingespannen om met een scope-aanpassing te komen die - voor zover wij kunnen beoordelen - de toets aan de vier gestelde criteria doorstaat, die binnen de kaders gerealiseerd kan worden, die de doelstellingen van het project overeind houdt én waartegen naar ons oordeel dan ook geen redelijke bezwaren zijn in te brengen. Met andere woorden het voorstel tot scope-aanpassing zou tegen de achtergrond van de Kaderovereenkomst welwillend beoordeeld moeten worden. Daarmee wordt gehandeld overeenkomstig de afspraken van de overeenkomst en zou de overeenkomst uitgevoerd worden.

Hoe verder - tegen de achtergrond van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rollen
Regelmatig wordt de vraag gesteld in hoeverre wij vrij zijn in onze overwegingen en besluitvorming. Voorop staat dat elke partij vanuit zijn publiekrechtelijke positie in principe vrij is zijn eigen afweging te maken rondom de voorgestelde scope-aanpassing en daarover te beslissen.

Privaatrechtelijk gezien ligt dat een stuk genuanceerder. Er ligt vanuit de contractuele afspraken uit de Kaderovereenkomst een inperking van deze bestuurlijk-politieke vrijheid.
Deze inperking - die wij onszelf overigens hebben opgelegd door het aangaan van de Kaderovereenkomst - raakt de kernwaarden van ons bestel: consistentie van beleid en nakoming van afspraken zijn thema's die de overheid maken tot een betrouwbare partner, zeker daar waar een langjarige samenwerking aan de orde is en grote belangen spelen op het vlak van (voor)investeringen. En daar waar de gemaakte afspraken niet geheel passend zijn (in dit geval als gevolg van de review), is maximale flexibiliteit van de partners en het vermogen tot wendbaarheid gevraagd om alsnog tot uitvoering van deze afspraken te komen (in dit geval via de scope-aanpassing) temeer de Kaderovereenkomst dit expliciet aangeeft.
Samengevat mag vanuit publiekrechtelijke positie in alle vrijheid worden besloten, vanuit privaatrechtelijke afspraken liggen daar beperkingen bij niet nakoming waarvan kernwaarden worden aangetast en schadeplichtigheid niet is uit te sluiten.

Hoe verder - tegen de achtergrond van economische en duurzaamheidsmotieven
In het kader van de besluitvorming behoren economische en duurzaamheidsaspecten bij de afwegingen betrokken te worden.
Het project Tram Vlaanderen-Maastricht is qua impact meer dan een verbinding tussen twee steden. Het economisch belang van dit project lijkt het het belang van goed openbaar vervoer minimaal te evenaren, zo niet te overstijgen.
Er zijn immers tal van investeringen gepland aan Belgische zijde langs het tracé, in de diverse steden en dorpen; ook aan Nederlandse zijde - waar het project dwars door de gebiedsontwikkeling Belvédère loopt en als motor dient voor vervolginvesteringen - zijn de belangen groot.
Het totaal aan investeringen beloopt honderden miljoenen euro's. Vanuit werkgelegenheidsoptiek is hier sprake van een majeure ontwikkeling.

Los van dit directe economische belang langs het tracé leert de ervaring dat tramverbindingen als economische motor fungeren voor een gehele regio; er ontstaat nieuwe dynamiek met nieuwe kansen voor de regio Hasselt-Maastricht.

Wij verwachten dat het project ook een volgende bijdrage zal leveren aan onze duurzaamheidsambities.

Tramprojecten zijn in de regel aanbodgestuurde projecten; reiscomfort, veiligheid en betrouwbaarheid hebben een positief effect op reizigersaantallen; er ontstaat een duurzame vorm van vervoer.

Vervolgproces
Het besluit naar aanleiding van voorliggende nota zal conform de Kaderovereenkomst worden voorgelegd aan de samenwerkende partijen; dat zijn de Provincie Limburg, de gemeente Maastricht, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en het Vlaams Gewest.
De samenwerkende partijen zijn in de positie daarover een standpunt in te nemen en deze standpunten zullen over en weer worden uitgewisseld.

Minister Weyts van Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is in december 2014 geïnformeerd over de review resultaten en over de variantenstudie die ter hand werd genomen. De minister is eveneens geïnformeerd over de voorkeursvariant Mosae Forum.
Tijdens de variantenstudie is intensief contact geweest met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn; er is eveneens met de Vlaamse minister gesproken.

Indien alle partijen de voorgestelde scope-aanpassing accepteren, vindt er een vervolg plaats waarvoor een plan van aanpak wordt opgesteld waarbij het project in een regulier projectmatig vervolgproces wordt gezet. Uiteraard wordt u betrokken bij het vervolgproces.
Zoals aangegeven heeft elke partij in het dossier thans zijn eigen afweging te maken en is daarop nu niet vooruit te lopen.

Indien een of meerdere partijen op basis van redelijke bezwaren van realisatie van het project afzien, zal het project worden stopgezet, de contracten zullen worden ontbonden en de consequenties daarvan zullen in beeld worden gebracht. Deze worden aan u voorgelegd.
Vanuit Nederlandse zijde is door de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht inmiddels een bedrag van ruim € 9,5 mio als voorbereidingskosten uitgegeven aan het project. Bij niet doorgaan van het tramproject zal het gemeentelijk aandeel hierin worden verhoogd met de kosten van omlegging van de Openbaar Vervoersas via de Bassinbrug naar Mosae Forum welke werkzaamheden nu integraal onderdeel uitmaken van het tramproject.

Aandachtpunten voor het vervolgproces
De laatste maanden is onder hoge druk gewerkt aan voorliggende nota met rapportages.
Deze nota is een volgende stap in een complex dossier. Tramdossiers zijn in zijn algemeenheid complex vanuit de aard en inhoud, complex vanwege specifieke technische vraagstukken, een veelheid aan belangen en een groot aantal betrokken partijen. In het geval van het project Tram Vlaanderen-Maastricht komt daar nog bij de samenwerking met meerdere opdrachtgevende partijen, het Rijksgrensoverschrijdende karakter en omvangrijke wet- en regelgeving binnen Nederland en tussen Nederland en België.
Specifiek thema is de toepassing van de nieuwe Wet lokaal spoor en in het verlengde daarvan de voorgenomen noodzakelijk statuswijziging van hoofdspoor naar lokaal spoor zoals in de variantenstudie voorgesteld. Deze nieuwe wet moet nog in werking treden en betrokken Rijks-, Provinciale en lokale partijen zoekende naar wederzijdse rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Deze zoektocht maakt het tramproces tot een weerbarstig proces in de internationale context.

Dat betekent dat in het vervolgtraject nog een aantal hobbels is te nemen op het operationele vlak. Uitgaande van een positieve grondhouding van partijen hebben wij er voldoende vertrouwen in dat dit gaat lukken.

Tot slot en resumé
De oorspronkelijke scope van het tramproject is niet binnen de kaders te realiseren.
De argumenten tegen de Spoorbrugvariant zijn nog steeds valide.
Met een scope-aanpassing van het tramproject tot aan de tijdelijke eindhalte Mosae Forum wordt een alternatief geboden waarmee de doelstellingen van het project en daarmee ook de meerwaarde van het project voor stad en regio overeind blijven. Het project met scope-aanpassing kan binnen de (financiële) kaders worden gerealiseerd. En de afspraken met de partners in de Kaderovereenkomst worden daarmee uitgevoerd.

Daarmee dient zich een kans aan voor de regio die met beide handen gegrepen moet worden.
In de toekomst zal gekeken worden waar zich kansen voordoen om de oorspronkelijke ambitie om tot bij het Station te geraken, dichterbij gebracht kan worden.

2. Beslispunten

1. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 1 zijnde de review van de Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht, in casu vast te stellen dat er geen redelijke bezwaren voorliggen tegen de voorgestelde scope-aanpassing van het project met een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum die binnen het bestaande budget gerealiseerd kan worden;
3. De voorgestelde scope-aanpassing conform de Kaderovereenkomst voor te leggen aan de partners in het project Tram Vlaanderen-Maastricht;
4. De standpunten van de partners terug te koppelen met daarbij een plan van aanpak voor het vervolgproces;
5. Kennis te nemen van de rapportage deel 3 zijnde de quick scan op de Spoorbrugvariant (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

3. Aanleiding

Aanleiding van voorliggende nota is dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht niet binnen de kaders tot aan het Station gerealiseerd kan worden.
Daarover bent u in kennis gesteld via de review.
Ingevolge de Kaderovereenkomst ligt er een inspanningsverplichting om te onderzoeken hoe het project dan wel uitgevoerd kan worden. Deze inspanningsverplichting is opgepakt in de vorm van de variantenstudie.
De resultaten van deze studie liggen voor en daarover is besluitvorming nodig. De variantenstudie wijst uit dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht met scope-aanpassing gerealiseerd kan worden binnen de kaders waarbij de doelstellingen van het project overeind blijven en de afspraken met de projectpartners kunnen worden uitgevoerd.
Daarmee kan het project worden gerealiseerd.

Tot slot ligt er de vraag naar validiteit van de argumenten die ertoe geleid hebben om van de variant Spoorbrug af te zien. Daartoe is rapportage deel 3 opgesteld.

4. Relatie met bestaand beleid

De voorliggende nota heeft een relatie met diverse beleidsvelden op het vlak van onder andere economie, mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, grensoverschrijdende samenwerking, et cetera.

5. Gewenst beleid en mogelijke opties

Met betrekking tot de rapportage deel 1
- Tot vaststelling over te gaan van de review resultaten en daarmee de conclusie te onderschrijven dat realisatie binnen de kaders niet mogelijk is;
- Daarbij wordt ervan uitgegaan dat deze kaders - zoals eerder door u aangegeven - niet worden gewijzigd ergo dat het oorspronkelijk beschikbaar gestelde budget niet wordt verhoogd om daarmee de realisatie tot aan het Station vanuit financieel opzicht wel mogelijk te maken (dat betekent overigens nog niet dat daarmee de technische problemen om de Maas te kruisen opgelost zijn).

Met betrekking tot de rapportage deel 2
- Tot vaststelling over te gaan van de variantenstudie en de voorgestelde scope-aanpassing te onderschrijven;
- Het go-moment c.q. het vervolg is mede afhankelijk van de besluitvorming van de partners in het project ergo er moet sprake zijn van unanimiteit. Bij gebrek aan unanimiteit stopt het project en worden de gevolgen daarvan voorgelegd.
- Ingeval naar de mening van uw leden van Provinciale Staten en gemeenteraad daartoe redelijke argumenten bestaan die pleiten tegen de voorgestelde scope-aanpassing, dan betekent dit dat de variantenstudie niet wordt vastgesteld.

Met betrekking tot rapportage deel 3
- Kennis te nemen van de quick scan variant Spoorbrug (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

6. Duurzaamheid en gezondheid

Vervoer per tram is een (volgende) vorm van duurzaam openbaar vervoer.

7. Personeel

In de begroting voor het project zijn de geraamde kosten van personele inzet tot en met 2020 meegenomen.

8. Informatie en automatisering

Niet van toepassing.

9. (Duurzame) aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. IBOR beheersparagraaf

Niet van toepassing.

11. Financiën

Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op:
- Kosten en dekking investeringskosten;
- Kosten en dekking jaarlijkse kosten.

Kosten en dekking investeringskosten
Eerder is - in het kader van de keuze voor de variant Mosae Forum - per brief van 12 en 30 juni 2015 aan Provinciale Staten en gemeenteraad aangegeven dat er een begroting voorligt (prijspeil 2014) van € 70,1 mio waarbij is aangegeven dat de colleges nog mogelijkheden zien om de begroting naar beneden te krijgen. Het bedrag van € 70,1 mio werd in de brief aangemerkt als het worst case scenario. Er lag een dekking voor van € 69,9 mio ook prijspeil 2014. Er is in die begroting aan de hand van een planuitwerking met de status van schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en Referentie Ontwerp gewerkt met bandbreedtes van + en - 17%.

Zoals in de samenvatting is aangegeven is - nadat de voorkeur was uitgesproken voor de variant Mosae Forum - deze variant verder uitgewerkt van het ontwerpplan met de status van Voorlopig Ontwerp naar status van opgewaardeerd Voorlopig Ontwerp waarbij gedetailleerd is ingezoomd op de techniek, op conditioneringsvraagstukken en op overige begrotingsposten.
In de aanloop naar het opgewaardeerd Voorlopig Ontwerp zijn (aanvullende) onderzoeken uitgevoerd en verder verfijnd naar bodem, archeologie, kabels en leidingen en dergelijke en op basis daarvan zijn de calculaties aangescherpt.
Daarbij kon de begroting aan de hand van realistische aannames naar beneden bijgesteld worden. De investeringsraming sluit momenteel op een bedrag van € 65,8 mio (prijspeil 2015). Deze begroting is uiteraard voor u beschikbaar en wij vragen begrip voor vertrouwelijkheid.

In de actuele raming is een marge aangehouden van gemiddeld 10% en daarmee is bij de begroting van € 65,8 mio rekening gehouden.
Dit percentage is gelet op de fase waarin het plan verkeert gebruikelijk. De begroting kan als realistisch en robuust worden aangemerkt. Binnen deze raming is voorts een risicopost opgenomen, alsmede uiteraard een post voor onvoorziene kosten.

De dekking bedraagt € 70,5 mio (prijspeil 2015) met inbegrip van de index.
In de gemeentelijke dekking van de overeengekomen index wordt voorzien door aanpassing van de omslagrente binnen de gemeente. Eveneens wordt daarbij betrokken het optimaliseren van de betalingsritmes van de bijdragen aan de tram.

In deze dekking is voorzien middels bijdragen van Rijk, Provincie en gemeente.
Onderdeel van de variantenstudie was het onderzoek naar het beschikbaar houden van de Rijksgelden. Het spreekt vanzelf dat door het Rijk getoetst moest worden in hoeverre aan de subsidievoorwaarden wordt voldaan bij een scope-aanpassing.
Daarover is met het Rijk de laatste maanden intensief contact geweest. De voorgestelde scope-aanpassing is getoetst aan deze subsidievoorwaarden en de conclusie is dat de oorspronkelijke doelstellingen van het project - die ten grondslag liggen aan de subsidietoekenning - overeind blijven. Daarmee onderkent ook het Rijk de meerwaarde van het project ondanks de inkorting van het tracé tot aan de Wilhelminabrug.
De bevestiging daarvan door het Rijk zal naar verwachting een dezer weken formeel worden ontvangen.

Mocht bij afronding van het project blijken dat de realisatiekosten lager uitvallen dan het beschikbare budget, dan worden partijen gecompenseerd naar rato van hun inbreng. De afspraken hieromtrent zullen bij het wijzigen van de overeenkomsten worden vastgelegd.

Het totaal aan dekkingsmiddelen zijnde € 70,5 mio (prijspeil 2015) biedt voldoende comfort in relatie tot de raming ad € 65,8 mio (prijspeil 2015).

In tabelvorm ziet dit er als volgt uit:

bijdragen partners inclusief indexering (prijspeil 2015) in miljoenen euro's	
gemeente Maastricht	19,8
Provincie Limburg	13,7
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	37,0
totaal	70,5

Kosten en dekking jaarlijkse kosten
Er is sprake van de navolgende jaarlijkse kosten die ten laste komen van de Nederlandse partijen:
- Kosten organisatie bevoegd gezag lokaal spoor;
- Kosten beheerorganisatie;
- Kosten beheer en onderhoud traminfrastructuur.

De kosten voor de organisatie bevoegd gezag lokaal spoor vloeien voort uit de 'Wet lokaal spoor'. Volgens deze wet is de Provincie Limburg het bevoegd gezag ter zake. Geraamd is dat hiervoor kosten zijn van circa 1 fte (personeelskosten), alsmede een werkbudget van circa € 85.000 per jaar (prijspeil 2015).

structurele kosten Provincie i.v.m. bevoegd gezag Wet lokaal spoor (prijspeil 2015)

personeelskosten 1 fte (eerste inschatting maximaal schaal 12)	€ 115.000
jaarlijks werkbudget	€ 85.000
totaal	€ 200.000

Deze kosten die voortvloeien uit de wettelijke provinciale taak (waarschijnlijk vanaf 2019) zijn nu nog niet voorzien in de provinciale begroting. Bij een positief besluit zal in het vervolgproces hiertoe een dekkingsvoorstel worden gedaan. In de integrale afweging van het Limop zal vanaf 2019 met deze ontwikkeling worden rekening gehouden.

De kosten voor de beheerorganisatie zijn geraamd op 1 fte. De gemeente Maastricht - zijnde de beoogde beheerorganisatie - stelt deze functie beschikbaar binnen de bestaande formatie door middel van herschikking. Dit conform raadsbesluit ter zake van Tram Vlaanderen-Maastricht d.d. 18 december 2012.

De kosten voor beheer en onderhoud (inclusief vervanging) van de traminfrastructuur op Nederlands grondgebied zijn geactualiseerd op basis van het aangepaste stadstracé met tijdelijke eindhalte Mosae Forum. De kosten zijn geraamd op circa € 600.000 per jaar (prijspeil 2015) doch hierbij is nog sprake van een forse onzekerheidsmarge. Daarvoor wordt dan ook nog een percentage van + of - 30% aangehouden. Gelet hierop blijven we vooralsnog als uitgangspunt hanteren een jaarlijkse dotatie ten behoeve van beheer en onderhoud van € 800.000 (prijspeil 2012). Zulks in lijn met de eerdere besluitvorming ter zake (onder andere raadsbesluit d.d. 18 december 2012). Deze middelen dienen jaarlijks te worden gestort in een onderhoudsvoorziening. De uitwerking hiervan (risicodrager, stortingsmomenten en dergelijke) zal worden opgenomen bij het aanpassen van de overeenkomsten.
Deze kosten worden gedekt door een gebruiksvergoeding die de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn betaalt zijnde € 400.000 per jaar (prijspeil 2012), welke is gerelateerd aan een bepaalde beschikbaarheid van het traminfrastructuur. Daarnaast draagt de Provincie Limburg € 400.000 per jaar (prijspeil 2012) bij aan deze voorziening. Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd. Betaling geschiedt met ingang van start exploitatie (2020/2021) en loopt tot einde exploitatie, zijnde 35 jaar later. De provinciale bijdrage ad € 400.000 (prijspeil 2012) zal vanaf 2020 worden verwerkt in het Limop. Over de periode 2016 tot en met 2019 zal in het Limop geen rekening worden gehouden met de reservering van € 400.000 voor beheer en onderhoud.

Voor de volledigheid vermelden we dat de exploitatie van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht geheel voor rekening en risico van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn geschiedt, zoals vastgelegd in de Kaderovereenkomst tussen de Nederlandse en Belgische partijen.

12. Voorstel

1. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 1 zijnde de review van de Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie Tram

Raadsvoorstel

Vlaanderen-Maastricht, in casu vast te stellen dat er geen redelijke bezwaren voorliggen tegen de voorgestelde scope-aanpassing van het project met een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum die binnen het bestaande budget gerealiseerd kan worden;
3. De voorgestelde scope-aanpassing conform de Kaderovereenkomst voor te leggen aan de partners in het project Tram Vlaanderen-Maastricht;
4. De standpunten van de partners terug te koppelen met daarbij een plan van aanpak voor het vervolgproces;
5. Kennis te nemen van de rapportage deel 3 zijnde de quick scan op de Spoorbrugvariant (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

13. Vervolg / Planning

De voorliggende variantenstudie is ter kennis gebracht aan de projectpartners. De projectpartners zijn uitgenodigd om deze in overweging te nemen en daarover te besluiten.
De projectpartners worden over en weer op de hoogte gesteld van de besluitvorming. Op basis daarvan wordt het vervolgproces geformuleerd en ingegaan.
Het streven is erop gericht dat de besluitvorming van de partners voor de jaarwisseling heeft plaatsgevonden.
In hoofdstuk 10 van de variantenstudie is de planning voor de middellange termijn opgenomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

De secretaris, De commissaris van de koning.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De secretaris, De burgemeester,

Raadsvoorstel

BIJLAGE
I

VOLGNUMMER
110-2015

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 29 september 2015, organisatieonderdeel Programma Belvédère Maastricht , no. 2015-32266;

BESLUIT:

1. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 1 zijnde de review van de Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht, in casu vast te stellen dat er geen redelijke bezwaren voorliggen tegen de voorgestelde scope-aanpassing van het project met een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum die binnen het gestelde budget gerealiseerd kan worden;
3. De voorgestelde scope-aanpassing conform de Kaderovereenkomst voor te leggen aan de partners in het project Tram Vlaanderen-Maastricht;
4. De standpunten van de partners terug te koppelen met daarbij een plan van aanpak voor het vervolgproces;
5. Kennis te nemen van de rapportage deel 3 zijnde de quick scan op de Spoorbrugvariant (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 20 oktober 2015

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit

2.5.5 STOPZETTING EN SCHORSING VAN DE PLAATSINGSPROCEDURE

De Aanbestedende Entiteit behoudt zich het recht voor om op ieder ogenblik te besluiten de plaatsingsprocedure voor de Opdracht te schorsen of stop te zetten.

De Aanbestedende Entiteit noch de Nederlandse Partners aanvaarden aansprakelijkheid indien de plaatsingsprocedure zou worden geschorst of stopgezet. Onverminderd hetgeen in paragraaf 2.5.4 met betrekking tot de biedvergoeding is bepaald, geeft de schorsing of de stopzetting van de plaatsingsprocedure de Inschrijvers geen enkel recht op enige vergoeding of andere aanspraak.

De Aanbestedende Entiteit kan zowel afzien van het gunnen of het sluiten van de Opdracht als de plaatsingsprocedure herbeginnen.

Bijlage 5

Aan de Kaderovereenkomst toe te voegen documenten

Sommige documenten zijn (nog) in bewerking, sommige studies dienen nog te worden aangevuld. Voor alle documenten geldt dat hier de meest recente versie van de thans beschikbare documenten is vermeld.

01 Systeembeschrijving TVM
- Versie 0.16 van 21 juni 2012
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn

02 Integraal Programma van Eisen Tramverbinding Hasselt-Maastricht met uitdieping stadstracé (titel wordt herzien (bijvoorbeeld Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht Nederland)
- Versie K (076303128:K – Definitief)
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn
- Status Definitief is de status van het rapport voor Arcadis, niet voor het projectteam. Alvorens het projectteam tot finalisering van versie K overgaat, zal met zowel ProRail als De Lijn worden bezien of en op welke wijze invulling kan worden gegeven aan de aangeleverde reviewopmerkingen op deze versie

03 Arcadis Planstudie Stadstracé TVM
- Verantwoording uitgewerkte basisontwerp, thans versie 076553443:A.5 – Concept van 21 september 2012
- Tekeningen volgens overzicht in bijlage 6 van de Verantwoording uitgewerkte basisontwerp
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn
- Planstudie is nog niet compleet; documenten worden de komende weken gefinaliseerd. Daarbij gaat het om de eveneens in het kader van de Planstudie verrichte onderbouwende studies die geen effect hebben op de voorliggende ontwerpen

04 ProRail Rapport Voorkeursvariant Samengebruik
- Rapportage zoals door ProRail op 10 juli 2012 aangeboden
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn
- Er volgt nog een reviewronde op deze studie

05 Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht België
- Trammaterieel: De Lijn nummer 262 DEEL C1 Technische specificatie sneltram V1
- Ontwerphandboek infrastructuur spoor (STL_BSTK_C5_03) / versie 8.0 / 02-07-2012
- Ontwerphandboek Tractie/Bovenleiding (STL_BSTK_C5_04) / versie 7.0 / 05-11-2010
- Ontwerphandboek Signalisatie/Veiligheid (STL_BSTK_C5_05) / versie / 8.0 / 05-11-2010
- Ontwerphandboek Kunstwerken (STL_BSTK_C5_06) / versie 6.0 / 05-11-2010
- Vervangen door updates zodra deze beschikbaar zijn

Noot: vervangen van vigerende documenten door updates kan uitsluitend nadat de Bestuurlijke Werkgroep hierover een besluit heeft genomen. De facto betekent dat, dat updates altijd door projectpartners dienen te worden geaccepteerd alvorens deze de status vigerend document kunnen verkrijgen.

Bijlage 6

Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

Motstraat 20 – 2800 MECHELEN

Tel. +32 15 44 07 11 – Fax +32 15 44 09 98

Realisatie van Sneltramlijn 1 van het Spartacusplan

BESTEK

Deel C - Overeenkomst

5 Annex ontwerphandboeken

3 Infrastructuur spoor

Document nr.	Versie	Datum
STL1_BSTK_C5_03_Infrastructuur spoor	**RVB**	**06/02/2013**

THV Varinia

Grontmij Belgium nv I Grontmij Nederland bv

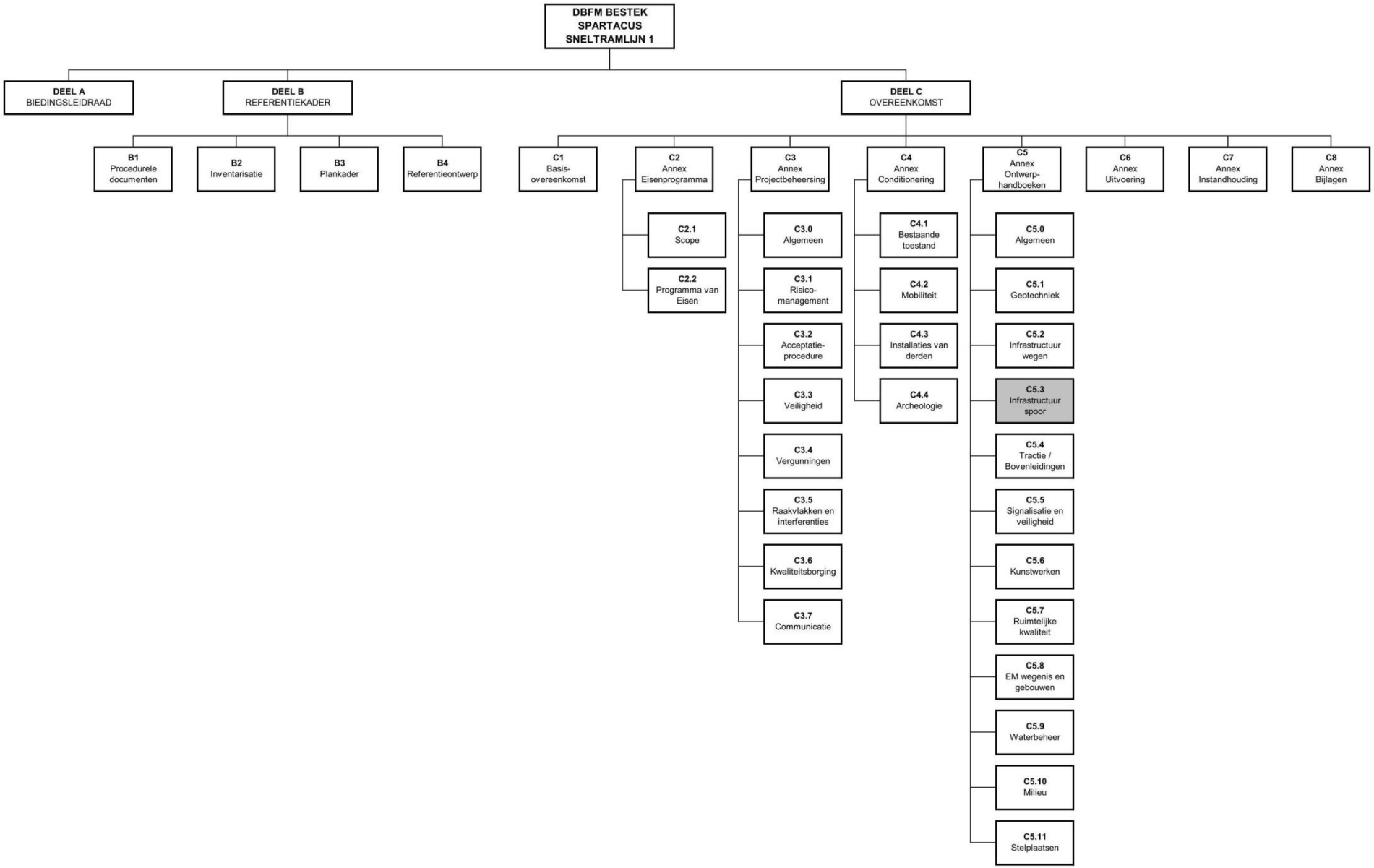
DB International GmbH I Witteveen+Bos bv

Herkenrodesingel 101

3500 HASSELT

T +32 11 26 08 70

Projectgroep	PG0637
Dossier nr.	80110C


DBFM BESTEK
SPARTACUS
SNELTRAMLIJN 1
DEEL A
BIEDINGSLEIDRAAD
DEEL B
REFERENTIEKADER
DEEL C
OVEREENKOMST
B1
Procedurele documenten
B2
Inventarisatie
B3
Plankader
B4
Referentieontwerp
C1
Basis-overeenkomst
C2
Annex Eisenprogramma
C3
Annex Projectbeheersing
C4
Annex Conditionering
C5
Annex Ontwerp-handboeken
C6
Annex Uitvoering
C7
Annex Instandhouding
C8
Annex Bijlagen
C2.1
Scope
C2.2
Programma van Eisen
C3.0
Algemeen
C3.1
Risico-management
C3.2
Acceptatie-procedure
C3.3
Veiligheid
C3.4
Vergunningen
C3.5
Raakvlakken en interferenties
C3.6
Kwaliteitsborging
C3.7
Communicatie
C4.1
Bestaande toestand
C4.2
Mobiliteit
C4.3
Installaties van derden
C4.4
Archeologie
C5.0
Algemeen
C5.1
Geotechniek
C5.2
Infrastructuur wegen
C5.3
Infrastructuur spoor
C5.4
Tractie / Bovenleidingen
C5.5
Signalisatie en veiligheid
C5.6
Kunstwerken
C5.7
Ruimtelijke kwaliteit
C5.8
EM wegenis en gebouwen
C5.9
Waterbeheer
C5.10
Milieu
C5.11
Stelplaatsen

Inhoudsopgave

1 BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN 4

1.1 BEGRIPPEN EN DEFINITIES 4

1.2 SYMBOLEN EN AFKORTINGEN 5

2 NORMEN, BRONNEN EN RICHTLIJNEN 6

3 PROJECTOVERZICHT 7

3.1 ALGEMEEN OVERZICHT 7

3.2 ONTWERPGEDEELTES 7

4 EXPLOITATIE 9

5 ONTWERPRICHTLIJNEN 10

5.1 UITGANGSPUNTEN 10

5.1.1 Ontwerpsnelheid 10

5.1.2 Maatgevend voertuig 10

5.1.3 Profiel van Vrije Ruimte 11

5.2 DWARSPROFIEL 16

5.2.1 Standaard dwarsprofiel 1: dubbelspoor in de stad, bovenleidingpaal in het midden 19

5.2.2 Standaard dwarsprofiel 2: dubbelspoor, zijdelingse bovenleidingpaal 20

5.2.3 Standaard dwarsprofiel 3: dubbelspoor op kunstwerken 21

5.2.4 Standaard dwarsprofiel 4: dubbelspoor in tunnels 22

5.2.5 Standaard dwarsprofiel 5: dubbelspoor op vrije baan 23

5.2.6 Standaard dwarsprofiel 6: enkelspoor op vrije baan, naast fietspad of rijbaan 24

5.2.7 Standaard dwarsprofiel 7: haltes, middenperron en zijperron 25

5.3 HORIZONTAAL ALIGNEMENT 26

5.4 VERTICAAL ALIGNEMENT 30

6 CONSTRUCTIEF ONTWERP SPOORBAAN 32

6.1 SPOORBOUW 32

6.2 SPOORBEËINDIGINGSCONSTRUCTIES 35

1 Begrippen en Afkortingen

1.1 Begrippen en definities

begrip	definitie
alignement	Een in drie dimensies gedefinieerde denkbeeldige lijn, volgens welke het spoor is of wordt ontworpen.
as spoor	Denkbeeldige lijn in de lengterichting van het spoor, gelegen midden tussen beide spoorstaven en op de lijn die raakt aan de bovenkant van beide sporen.
bovenkant spoorstaaf	Het peil van een horizontale lijn in het vlak dwars op het spoor, die raakt aan de bovenkant van de laagst gelegen spoorstaaf.
hart spoor	Verticale lijn door as spoor.
horizontaal alignement	De projectie van as spoor op een horizontale vlak.
kunstwerk	Constructie in een verkeers-, vaar- of spoorweg, zoals bv. een brug, tunnel, viaduct of aquaduct.
normwaarden	Waarden die door de ontwerper vrij kunnen worden gebruikt voor het ontwerp van het alignement. Deze waarden garanderen een goed rijcomfort en beperken de onderhoudskosten van het spoor tot een redelijk niveau.
overgangsboog	Een tracé-element, waarvan de kromming (1/R) lineair verloopt.
overgangshelling	De helling in lengterichting van de buitenspoorstaaf ten opzichte van de binnenspoorstaaf in een overgangsboog, waardoor een lineair verloop van de verkanting bereikt wordt.
ruk	Variatie van het verkantingstekort als functie van de tijd.
scheluwte	De mate van verandering van de verkanting als functie van de lengte.
snelheid Vmax	De hoogste snelheid waarvoor een baanvak of spoorgedeelte in exploitatie geschikt is.
theoretische verkanting	De verkanting waarbij de resultante van het gewicht van het voertuig en de horizontale centrifugaalkracht, loodrecht staat op de lijn rakend aan beide spoorstaafkoppen.
uitzonderingswaarden	Waarden die incidenteel door de ontwerper kunnen worden gebruikt voor het ontwerp van het alignement. Deze waarden genereren een matig tot slecht, maar nog acceptabel rijcomfort en verhogen de onderhoudskosten van het spoor.
verkanting	Hoogteverschil in dwarsrichting tussen de spoorstaven van één spoor. Verkanting wordt gerealiseerd door de spoorstaaf aan de buitenzijde van de boog hoger te leggen.

begrip	definitie
verkantingsoverschot	Verkantingsoverschot ontstaat als een trein langzamer door een boog rijdt dan de snelheid waarbij de theoretische verkanting aanwezig is.
verkantingstekort	Verkantingstekort ontstaat als een trein sneller door de boog rijdt dan de snelheid waarbij de theoretische verkanting aanwezig is.
verticaal alignement	De projectie van de bovenkant spoor (BS) op een verticaal vlak door as spoor.

1.2 Symbolen en afkortingen

Symbool	Omschrijving	Eenheid
a_q	niet gecompenseerde dwarsversnelling in het vlak van het spoor	m/s^2
BS	bovenkant spoor	--
D	verkanting	mm
D_{th}	theoretische verkanting	mm
dD/dt	kantelsnelheid	mm/s
dD/dL	scheluwte	mm/m
E	verkantingsoverschot	mm
I	verkantingstekort	mm
dI/dt	ruk	mm/s
L	lengte van een tracé-element	m
PVR	Profiel van Vrije Ruimte	
R_h	horizontale boogstraal	m
R_v	verticale boogstraal	m
t	tijd	s
V_{max}	maximum snelheid	km/h
ΔI	verschil in verkantingstekort	mm
ΔD	verschil in verkanting	mm

2 Normen, Bronnen en Richtlijnen

Voor het maken van het spoorontwerp worden binnen dit project richtlijnen van verschillende landen gehanteerd. De volgende redenen zijn hiervoor de belangrijkste:

1. Richtlijnen voor het ontwerp van Light Rail-verbindingen bestaan niet in België, maar wel in Duitsland en Nederland.

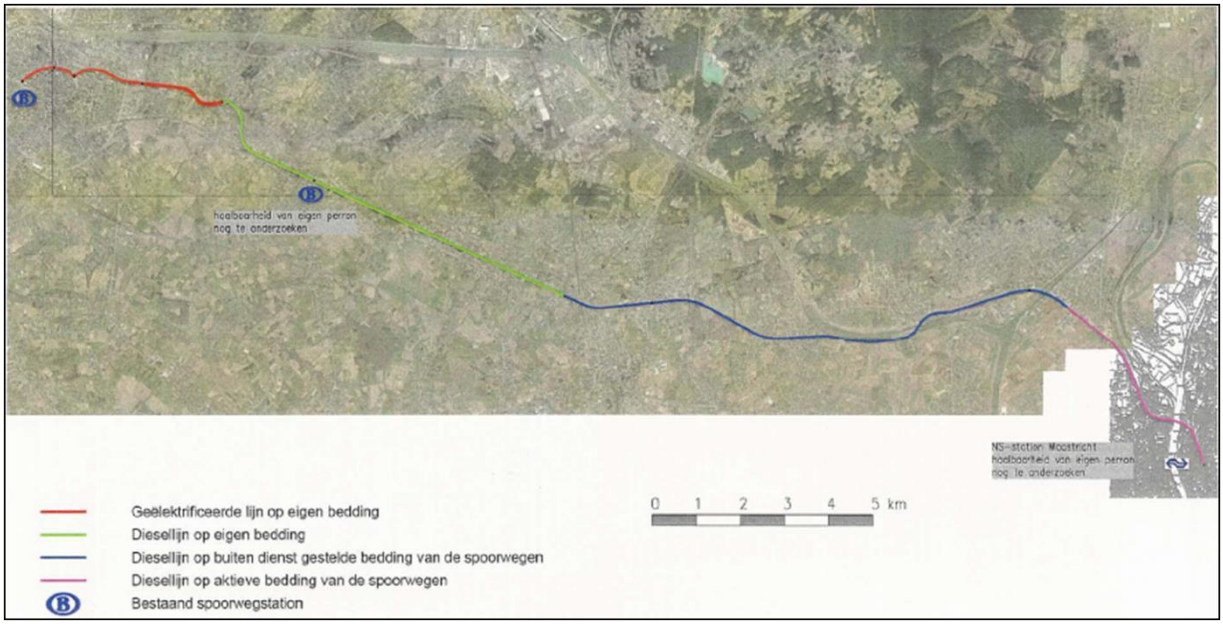
Voor het spoorontwerp van het Spartacus-plan worden de volgende richtlijnen toegepast:

	Titel	Duitse code	Belgische code
[1]	BOStrab		
[2]	BOStrab-Trassierungsrichtlinien		
[3]	Spoortoepassingen – Ontwerpparameters van het spoortracé – Spoorbreedte 1435 mm en groter – Deel 1: Doorlopend spoor, 1e uitgave, januari 2003		NBN ENV 13803-01
[4]	Ontwerprichtlijnen voor het Regionet Limburg, november 2005		
[5]	DB AG Richtlinie Linienführung	800.0110	
[6]	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (2003)		
[7]	Handboek Spoortechniek (C. Esveld)		
[8]	Marktstudie sneltrammaterieel (De Lijn)		
[9]			
[10]	BOStrab-Lichtraum-Richtlinien Dez. 1996		
[11]	Berufsgenossenschaftliche Informationen für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit BG-Information BGI 5040	BGI 5040	
[12]	Toegankelijk publiek domein (Vlaamse overheid)		
[13]	DB AG Richtlinie Personenbahnhöfe planen	813	
[14]	ASVV 1996		
[15]	UIC Code 505-1, Railway transport stock, Rolling stock construction gauge, May 2006		

3 Projectoverzicht

3.1 Algemeen overzicht

Sneltramlijn 1: Hasselt - Maastricht



Figuur 1 - Overzicht lijnvoering Lijn 1

Bovenstaande figuur is gebaseerd op de gegevens van het Project-MER. De tracédelen als diesellijn worden eveneens geëlektrificeerde lijn.

3.2 Ontwerpgedeeltes

Station Hasselt – Campus UH km 0,0 tot km 5,1

Het ontwerpgedeelte van station Hasselt tot voorbij de nieuw aan te leggen halte op de Campus UH valt samen met het tracé voor sneltramlijn 2.

Station Hasselt – Grote Breemstraat km 0,0 tot km 0,3
Lengte 300 m dubbelspoor op eigen bedding
Halte H1 Hasselt Station
Ontwerpsnelheid 50 km/u.

Grote Breemstraat – Kanaalkom km 0,3 tot km 1,2
Lengte 900 m dubbelspoor op eigen bedding
Halte H2 Hasselt Kanaalkom
Ontwerpsnelheid 50 km/u.

Kanaalkom – Dusartplein km 1,2 tot km 1,6
Lengte 400 m dubbelspoor richting Lanaken op eigen bedding / richting Hasselt station op rijbaan
Halte H3 Hasselt Dusart
Ontwerpsnelheid 50 km/u.

Dusartplein – Campus UH km 1,6 tot km 5,1
Lengte 3.500 m dubbelspoor op eigen bedding

Halte H4 Hasselt Provinciehuis en Halte H5 Diepenbeek Campus
Ontwerpsnelheid 70 km/u rekening houdend met uitbreiding naar 100 km/u.

Campus UH – Beverst km 5,1 tot km 14,3

Het ontwerpgedeelte Campus UH – Beverst loopt grotendeels parallel met lijn 34 van Infrabel.

Campus UH – Diepenbeek km 5,1 tot km 8,2
Lengte 3.100 m, dubbelspoor op eigen bedding
Halte H6 Diepenbeek Station
Ontwerpsnelheid 100 km/u.

Diepenbeek – Beverst km 8,2 tot km 14,3
Lengte 6.100 m enkelspoor op eigen bedding
Halte H7 Beverst
Ontwerpsnelheid 100 km/u.Beverst – Grens (NL) km 14,3 tot km 26,9Het ontwerpgedeelte Beverst – Lanaken loopt grotendeels op de bedding van lijn 20 van Infrabel.

Beverst – Lanaken km 14,3 tot km 23,0
Lengte 8.700 m enkelspoor op eigen bedding
Beverst – Lanaken km 23,0 tot km 25,9
Lengte 2.900 m dubbelspoor op eigen bedding
Halte H8 Munsterbilzen, Halte H9 Eigenbilzen, Halte H10 Lanaken
Ontwerpsnelheid 100 km/u.

Lanaken – Grens km 25,9 tot km 26,9
Lengte 1.000 m enkelspoor op eigen bedding
Ontwerpsnelheid 100 km/u.

4 Exploitatie

Het exploitatieschema is opgenomen in deel B – Referentiekader – 2 Inventarisatie – 7 Exploitatiemodel.

5 Ontwerprichtlijnen

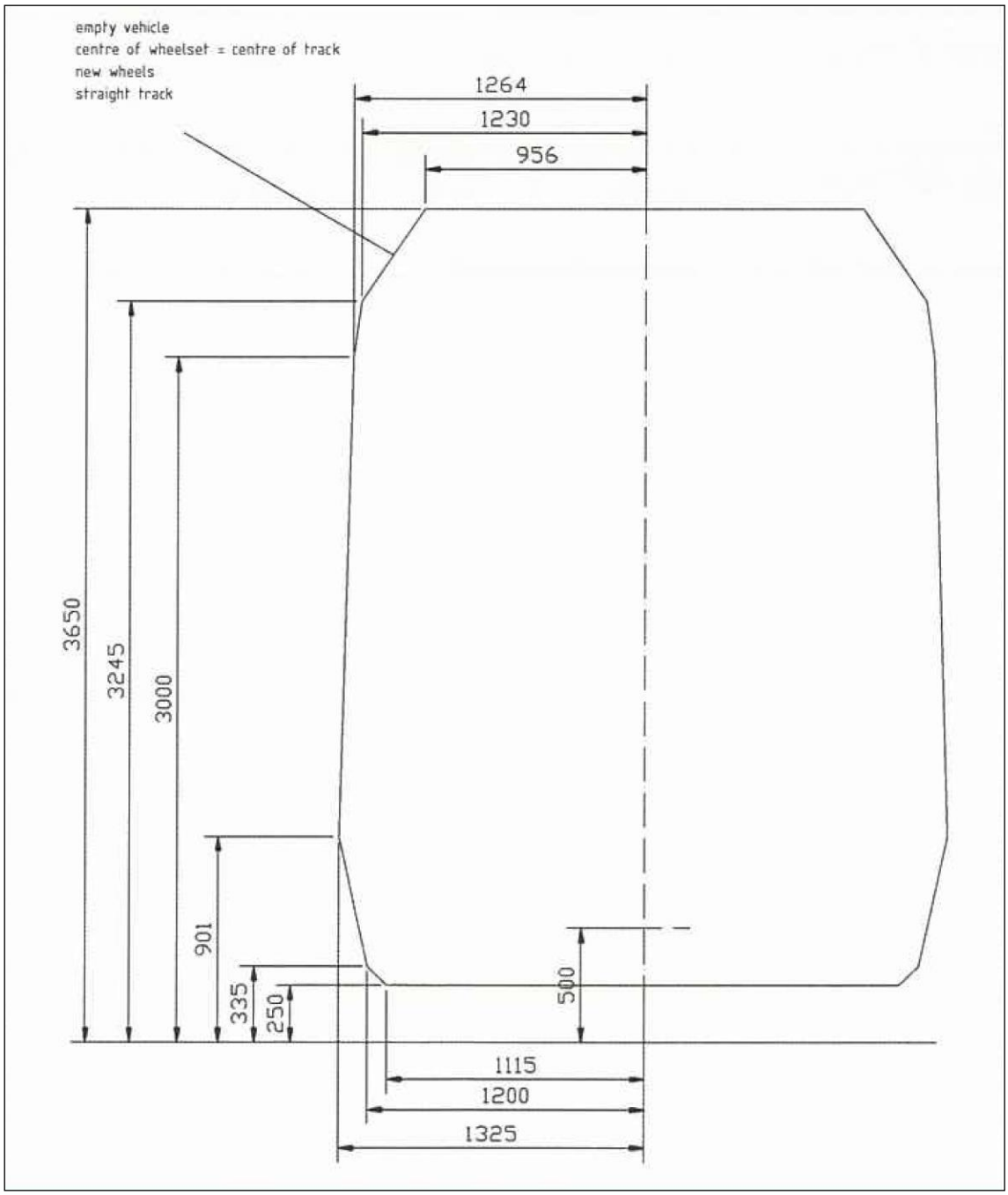
5.1 Uitgangspunten

5.1.1 Ontwerpsnelheid

De ontwerpsnelheid voor het spoortracé is afhankelijk van de plaatselijke ruimtelijke situatie. De streefwaarde voor het tramregime in stadscentra is 50 km/u, de streefwaarde voor sneltramregime is 100 km/u. De maximaal toegelaten snelheid is 100 km/u.

5.1.2 Maatgevend voertuig

Het referentieontwerp is gebaseerd op een referentievoertuig. De voertuigcontour van het referentievoertuig is als volgt.



Figuur 2 - Voertuigcontour referentievoertuig [8]

5.1.3 Profiel van Vrije Ruimte

Het Profiel van Vrije Ruimte (PVR) is de vrij te houden ruimte boven en naast een spoor waarbinnen zich geen vaste of tijdelijke voorwerpen mogen bevinden, die het railvervoer hinderen en/of in gevaar kunnen brengen.

Het vastgelegd PVR maakt het mogelijk, verschillende gebruikelijke light-rail-voertuigen op het Spartacus-net te laten verkeren. Het PVR is ingepast in het UIC-PVR, omdat de light-rail-voertuigen op sporen van Infrabel of ProRail zullen kunnen rijden (Figuur 3 en 4). De onderste delen van het voertuig zullen beantwoorden aan UIC 505-1.

De breedte van het PVR bedraagt 3100 mm ter hoogte van het voertuig en 2200 mm ter hoogte van de pantograaf.

Alleen bij haltes is een indringing in het PVR toegestaan. Deze is afhankelijk van de voertuiggeometrie en mag uitgaande van een halve voertuigbreedte van 1,325 m ter hoogte van perrons horizontaal 15 cm en verticaal 35 cm ten opzichte van de bovenkant spoor (BS) bedragen.

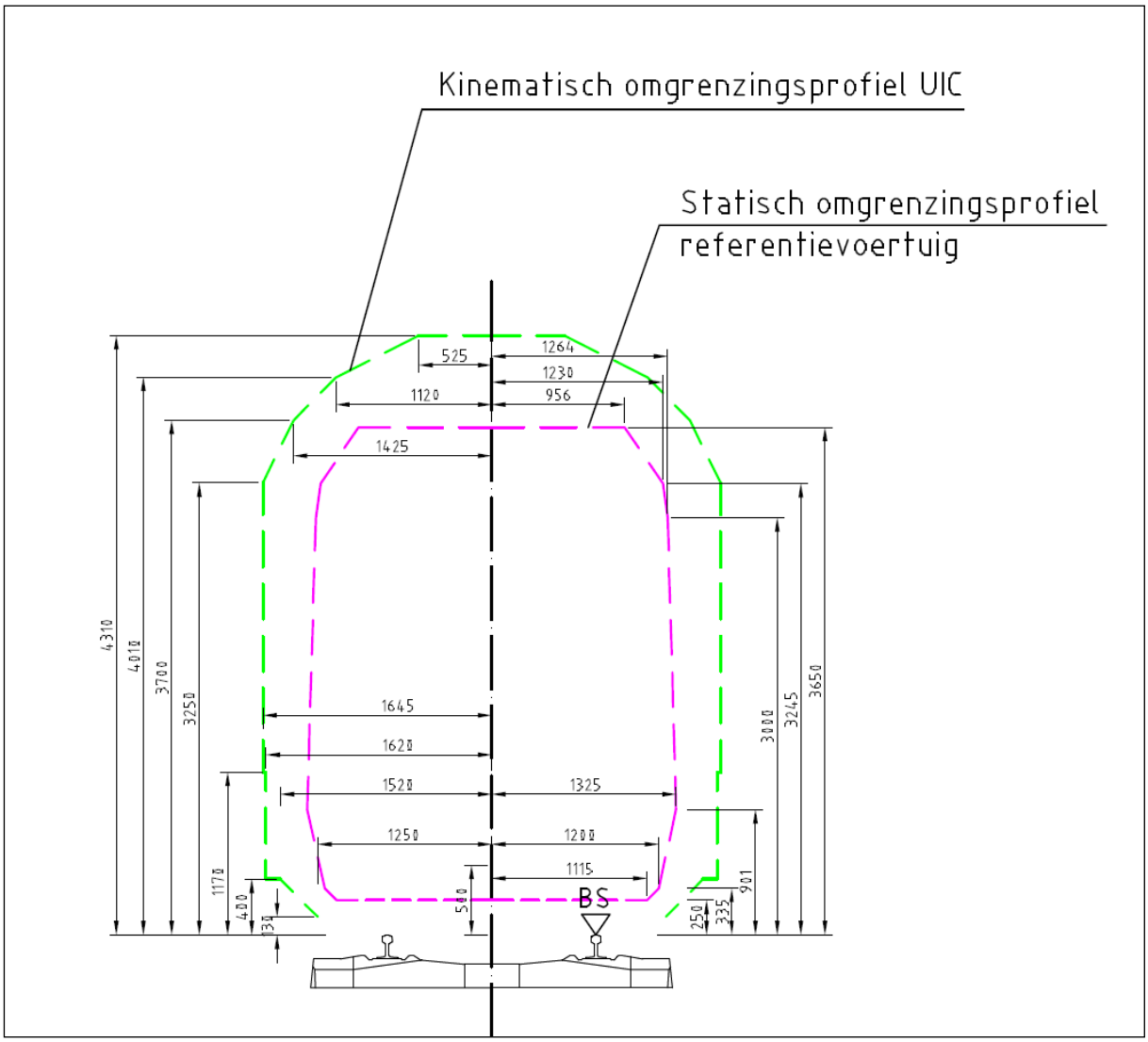
Voor de sneltram zonder bovenleiding geldt voor spoor zonder verkanting een PVR-hoogte van 4000 mm. Indien bovenleiding wordt toegepast geldt een nominale PVR-hoogte van 5500 mm bij spoor in rechtstand. Deze hoogte kan geoptimaliseerd worden afhankelijk van de situatie en mogelijkheden van bevestiging van de bovenleiding tussen maximaal 6200 mm en minimaal 4500 mm.

Indien er een verkanting wordt toegepast, dient hiermee rekening gehouden te worden bij de bepaling van de vrije hoogte.

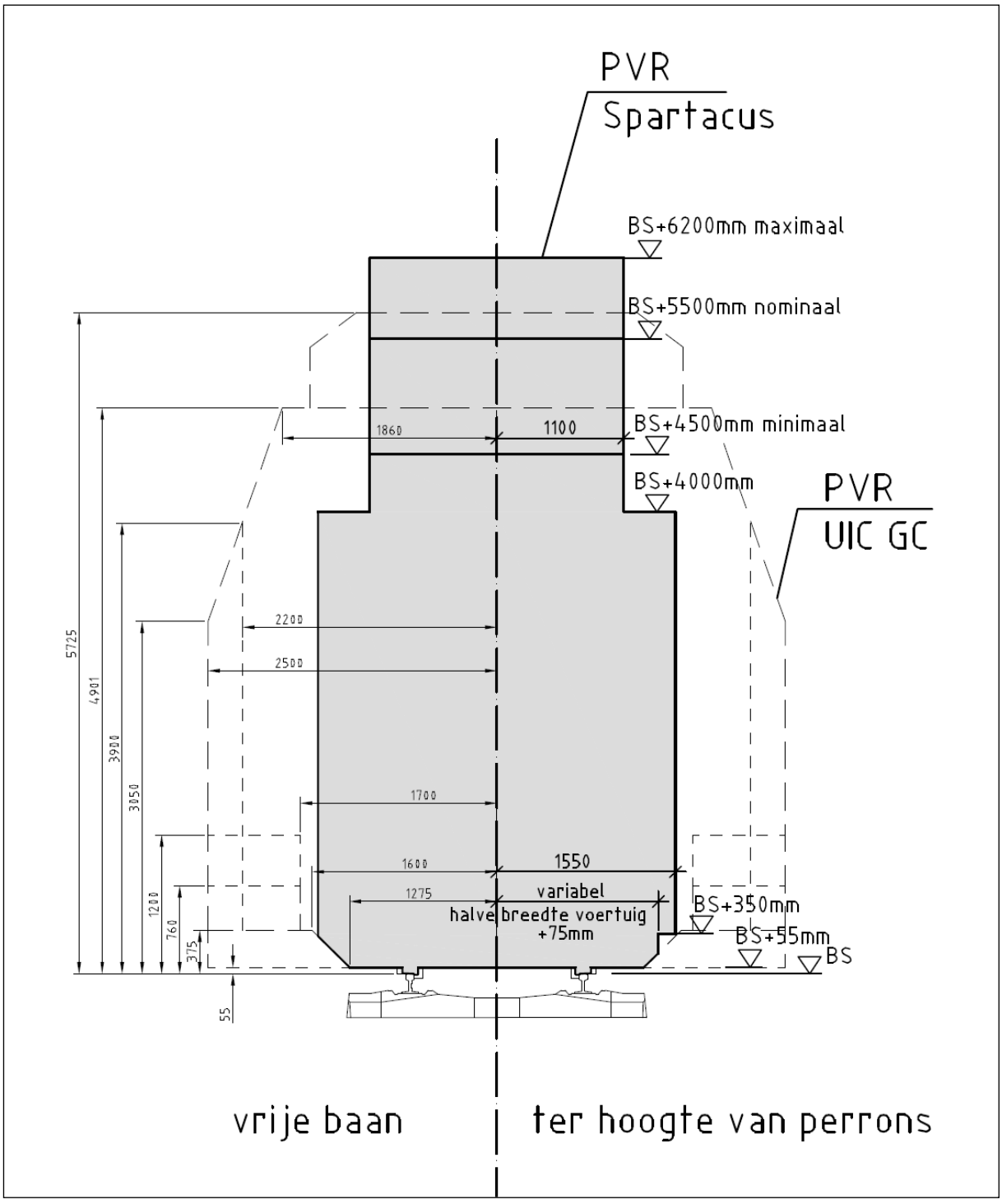
Bij dubbelspoor is de hart op hart afstand op 3100 mm vastgelegd zonder bovenleidingpalen. Indien bovenleiding met masten in het midden wordt toegepast bedraagt de hart op hart afstand 3600 mm.

Voor de vaststelling van het PVR worden niet toevallige beïnvloedingsfactoren opgeteld (statische omhullende, veerwegen, elasticiteiten van spoor, sleet enz.) en toevallige beïnvloedingsfactoren (verschuiving door spoorspeling, montagetoleranties, enz.) met hun waarschijnlijkheden meegerekend. [10]

In geval van dubbelspoor moet niet met alle invloeden voor de vaststelling van het PVR op beide sporen rekening worden gehouden (bijvoorbeeld windinvloed, verschuiving van sporen). Tussen twee sporen moet dus het hele PVR worden voorzien, maar de statische omhullenden van de voertuigen kunnen dichter bij elkaar worden gebracht omdat dynamische invloeden wegvallen. [10] Dat betekent dat in geval van krappe bochten en wissels het naderen van de statische omhullenden aan het begin van de bocht kan worden toegelaten. Er wordt vastgelegd, dat de twee statische omhullenden, welke in rechtstand een onderlinge afstand van 45 cm hebben, elkaar tot op 35 cm afstand kunnen naderen voor ballastloos spoor en tot 40 cm voor spoor op ballastbed."



Figuur 3 - Omgrenzingsprofiel referentievoertuig en UIC-omgrenzingsprofiel [8], [15]



Figuur 4 - Profiel van vrije ruimte (PVR)

In bochten wordt de spoorafstand verbreed conform volgende tabel:

Boogstraal (m)	Uitslag binnenzijde PVR (mm) ten opzichte van hart spoor	Uitslag buitenzijde PVR (mm) ten opzichte van hart spoor	spoorafstand (mm)
25	1864	1991	3855
30	1808	1922	3730
35	1768	1873	3641
40	1738	1835	3573
45	1714	1806	3520
50	1696	1783	3479
60	1668	1747	3415
70	1648	1722	3370
80	1633	1703	3336
90	1622	1688	3310
100	1612	1677	3289
110	1605	1667	3272
120	1598	1659	3257
130	1593	1652	3245
140	1588	1646	3234
150	1585	1641	3226
200	1585	1623	3208
300	1584	1594	3178
400	1577	1585	3162
500	1573	1579	3152
1.000	1564	1569	3133
1.500	1562	1565	3127
∞	1550	1550	3100

Tabel 1 - Verbredingstabel bij R ≤ 1.500 m [4]

Indien er verkanting wordt toegepast, dient hiermee rekening gehouden te worden bij de bepaling van de vrije ruimte. Het PVR wordt in geval van verkanting rond het middenpunt van de bovenkant rail van de binnenste spoorstaaf gedraaid. Dus wordt de vrij te houden ruimte naast het spoor verbreed.

5.2 Dwarsprofiel

De voor de opbouw van dwarsprofielen bepalende gegevens zijn hieronder opgesomd.

De spoorwijdte is de kleinste afstand tussen de binnenkanten van de linker en rechter spoorstaaf van een spoor, gemeten van 0 t/m 14mm onder de kop van de spoorstaven.

Spoorwijdte:	1435 mm	

De afstand tussen beide spoorstaven van een spoor, gemeten van hart spoorstaaf tot hart spoorstaaf is de spoorbreedte.

Spoorbreedte:	1500 mm	
Maximale voertuigbreedte	2,65 m	[1]
Gekozen voertuigbreedte	2,65 m	[8]

De spoorafstand is gedefinieerd als de horizontale afstand tussen twee sporen, van hart spoor tot hart spoor.

Minimale spoorafstand (rechtstand, geen bovenleidingpalen):	3,10 m	[4], [8]
Minimaal spoorafstand (rechtstand, midden bovenleidingpalen):	3,60 m	[4], [8]

De spoorafstand is bovendien afhankelijk van de toegepaste verkanting en de boogstraal (Tabel 1).

Minimum afstand tramkast – puntobjecten (bovenleiding-/seinpaal) in veiligheidsruimte	45 cm	[2], [11]
Minimale doorgangsbreedte bij vaste objecten (naast PVR)	70 cm	[2], [11]
Minimum afstand tramkast – trottoir (v ≤ 50 km/u)	30 cm	[6]
Minimum afstand tramkast – voertuig (v ≤ 50 km/u)	50 cm	[6]

Als er in geval van hogere snelheid geen afsluiting tussen spoor en voetpad/fietspad/weg is voorzien, moet de afstand tussen PVR en voetpad/fietspad/weg 1,50 m bedragen. Deze ruimte moet middels beplanting of middels een gracht als barrière kunnen fungeren (Figuur 10).

Voor snelheden groter dan 50 km/u op aangrenzende rijbanen moet er een vangrail (of iets dergelijks) tussen rijbaan en spoor worden voorzien om te voorkomen dat voertuigen binnen het PVR van de tram raken.

Veiligheidsruimte

Minimale breedte veiligheidsruimte:	70 cm	[2]
Minimale breedte evacuatiepad in veiligheidsruimte	50 cm	[11]
Minimale hoogte veiligheidsruimte:	2,00 m	[2]

Langs elk spoor moet een veiligheidsruimte buiten het PVR worden voorzien. Deze moet toegankelijk zijn vanuit het spoor en vanuit het voertuig. De veiligheidsruimte moet ook als vluchtstrook kunnen fungeren.

Normaal worden op dubbelspoor deze veiligheidsruimtes aan de buitenkanten van het spoor voorzien. Op enkelspoor zal de veiligheidsruimte langs iedere zijde worden voorzien zodat er geen verwisseling in geval van gevaar kan gebeuren.

Beperkingen op de breedte van de veiligheidsruimte zijn toegestaan t.h.v. puntobjecten, de minimale afstand tussen voertuig en obstakel (sein-/bovenleidingpaal) is 45 cm (Figuur 6). [2], [11]

Aangrenzende openbare verkeersruimtes (rijbanen/wegen) kunnen ook fungeren als veiligheidsruimte indien deze ongehinderd toegankelijk zijn (Figuur 5).

De minimale begaanbare breedte van het evacuatiepad in de veiligheidsruimte moet 50cm bedragen [11].

Het vluchtpad op vrije baan met ballastbed ligt doorgaans naast het ballastbed op niveau van het vlak van de onderbouw (bovenkant aardebaan) (Figuur 9 en 10).

Op bruggen wordt het evacueren van een stilstaand tramvoertuig vergemakkelijkt door ophoging van het vluchtpad naar niveau bovenkant spoor (BS) (Figuur 7).

In lange tunnels wordt wegens de grotere potentiële gevaren (brand, duisternis, beperkte toegankelijkheid) het vluchtpad verhoogd naar 35cm boven de bovenkant spoor (BS) (Figuur 8).

Haltes

Noot: de vastlegging van de perronrand in hoogte ten opzichte van het spoor en in zijafstand ten opzichte van het spoor, en de toleranties hier op, heeft tot doel de toegankelijkheid voor minder mobielen in de beste omstandigheden te garanderen. Aan de leverancier van de voertuigen worden ook eisen opgelegd (zie bestek voertuigen). Door het opleggen van eisen aan de infrastructuurzijde en aan de voertuigzijde is het hoogteverschil tussen perron (infrastructuur) en uitschuifbare voorziening (voertuig) maximum 2 cm; is de opening tussen perron (infrastructuur) en uitschuifbare voorziening (voertuig) maximum 2 cm.

De perrons zullen op een hoogte van 350mm, boven het loopvlak van de rails, aangelegd worden. [4]

De minimale afstand tussen voertuig en perron is 75mm (tolerantie: -0, +10mm), zodat de perronrand maximaal 1,40m van de as van het spoor aangelegd wordt. De tussenafstand van 75mm wordt door uitschuifbare voorzieningen aan het voertuig overbrugd. De juiste afstand van perronrand tot het voertuig wordt door de opdrachtnemer vastgelegd op basis van de contouren van het vastgelegde voertuig. Voor het vastleggen van deze afstand stemt de opdrachtnemer af met de opdrachtnemer van het voertuig.

De perronbreedte is minimum 2,50m voor een perron in zijligging en 4,00m voor een middenperron. [4], [6], [12]

Maximale Perronhoogte:	0,35 m	[8], [4]
Minimale perronlengte:	80 m	[4], [8]
Minimale perronbreedte (middenperron):	4,00 m	[4]
Minimale perronbreedte (zijperron):	2,50 m	[12]
Minimale breedte obstakelvrije zone	1,50 m	[6]
Veiligheidsstrook/-ruimte:	1,00 m (vanaf de perronrand)	
Waarschuwingsstrook:	0,60 m, op 0,40 m van de perronrand,	[12]

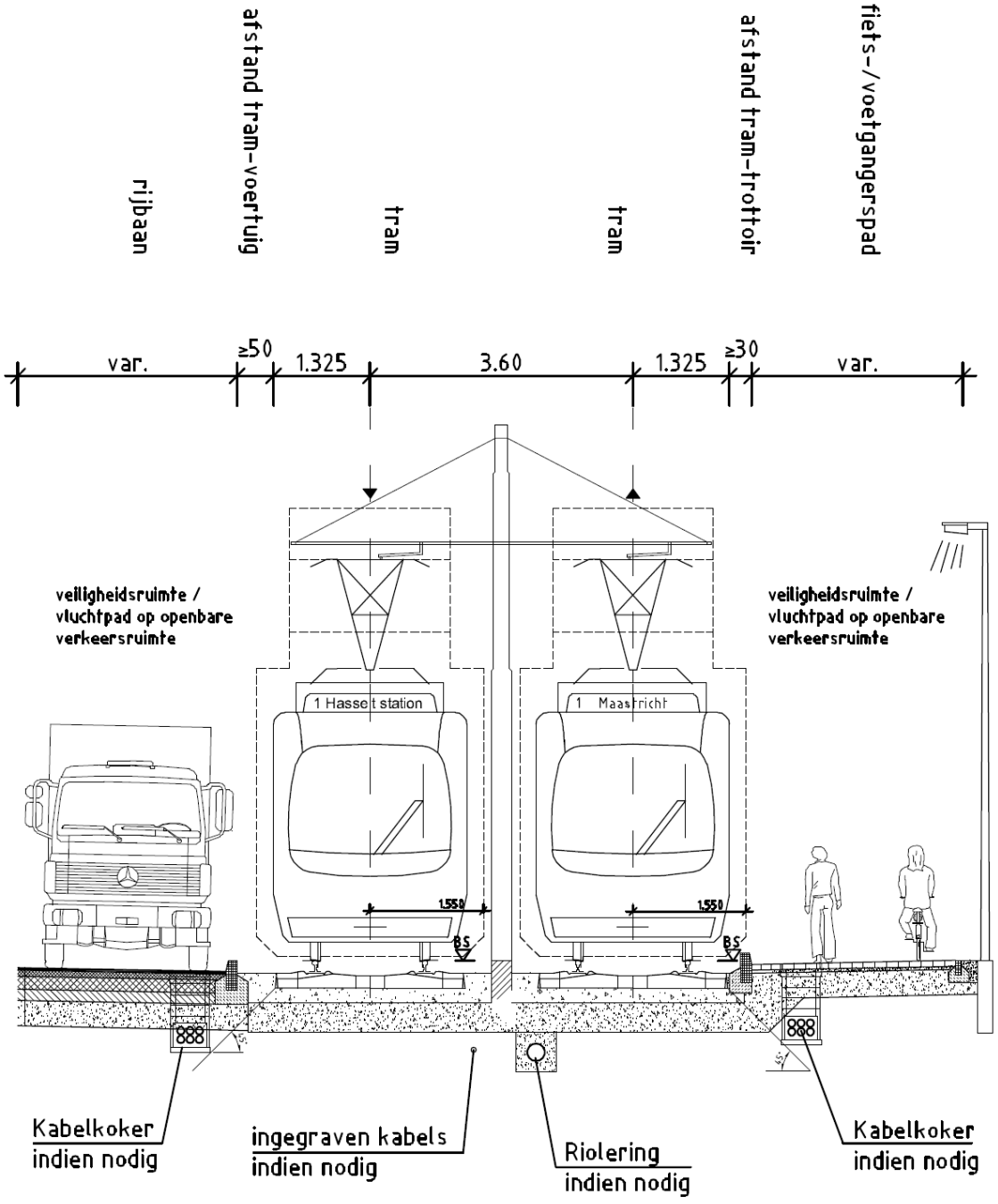
De perronbreedte bestaat uit een 1,50 m brede obstakelvrije zone, waarbinnen de 40 cm naast de perronboord liggende 60 cm brede waarschuwingsstrook [12][1] is geïntegreerd. Daarachter ligt een zone voor automaten, vitrine, schuilhuisje, zitbanken enz. (Figuur 11).

[1] In afwijking van de richtlijn “Toegankelijkheid publiek domein” wordt de minimum circulatieruimte van 1,50 m gerekend vanaf de perronrand en niet vanaf de veiligheidsruimte (1,00 m breed).

Elke perron moet worden voorzien van een obstakelvrije toegang. Het maximale hellingspercentage van een toegangshellingbaan bedraagt 7%. [4]

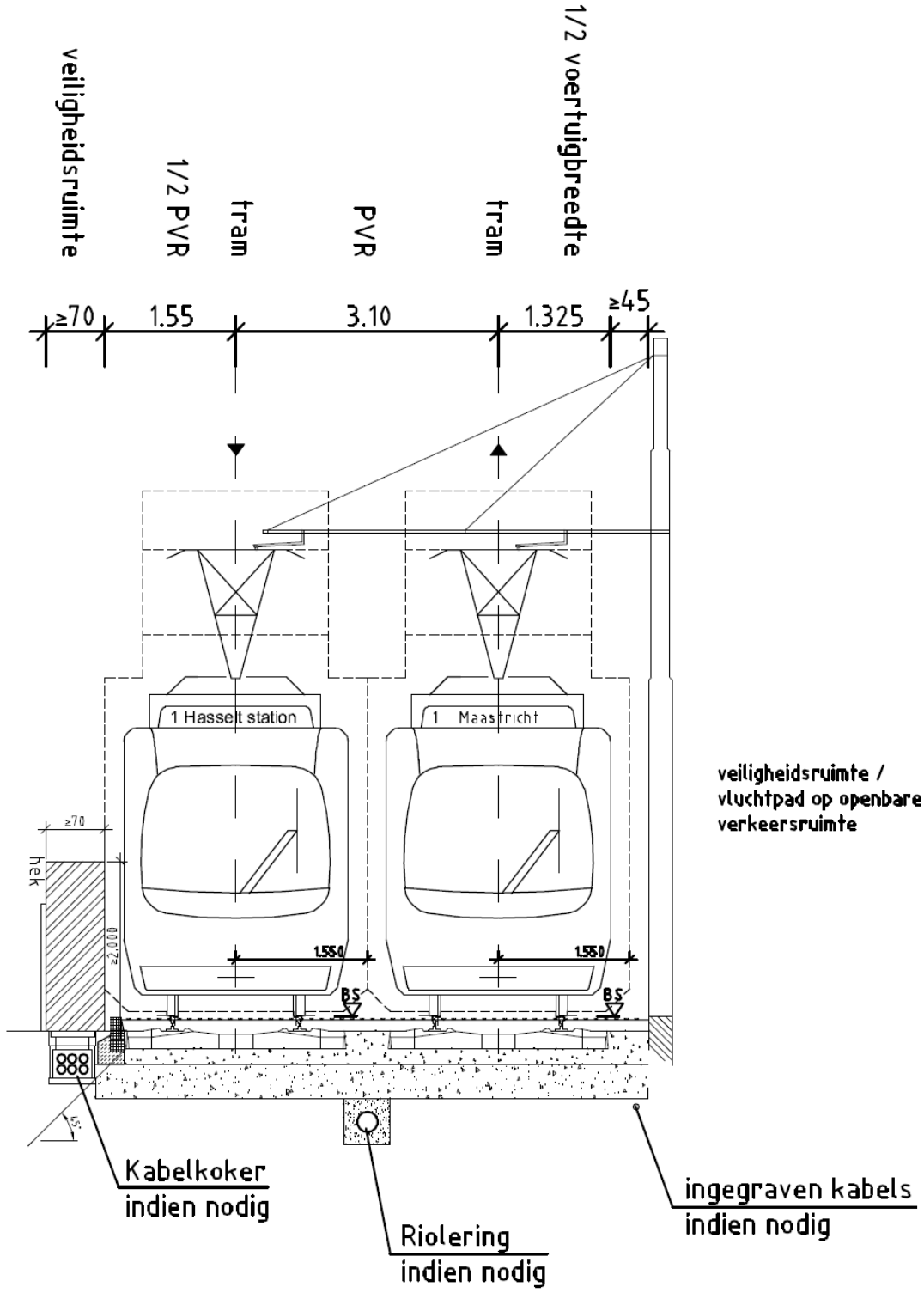
Indien nodig kan de hellingbaan in het perron worden geïntegreerd zonder de obstakelvrije zone in te nemen.

5.2.1 Standaard dwarsprofiel 1: dubbelspoor in de stad, bovenleidingpaal in het midden



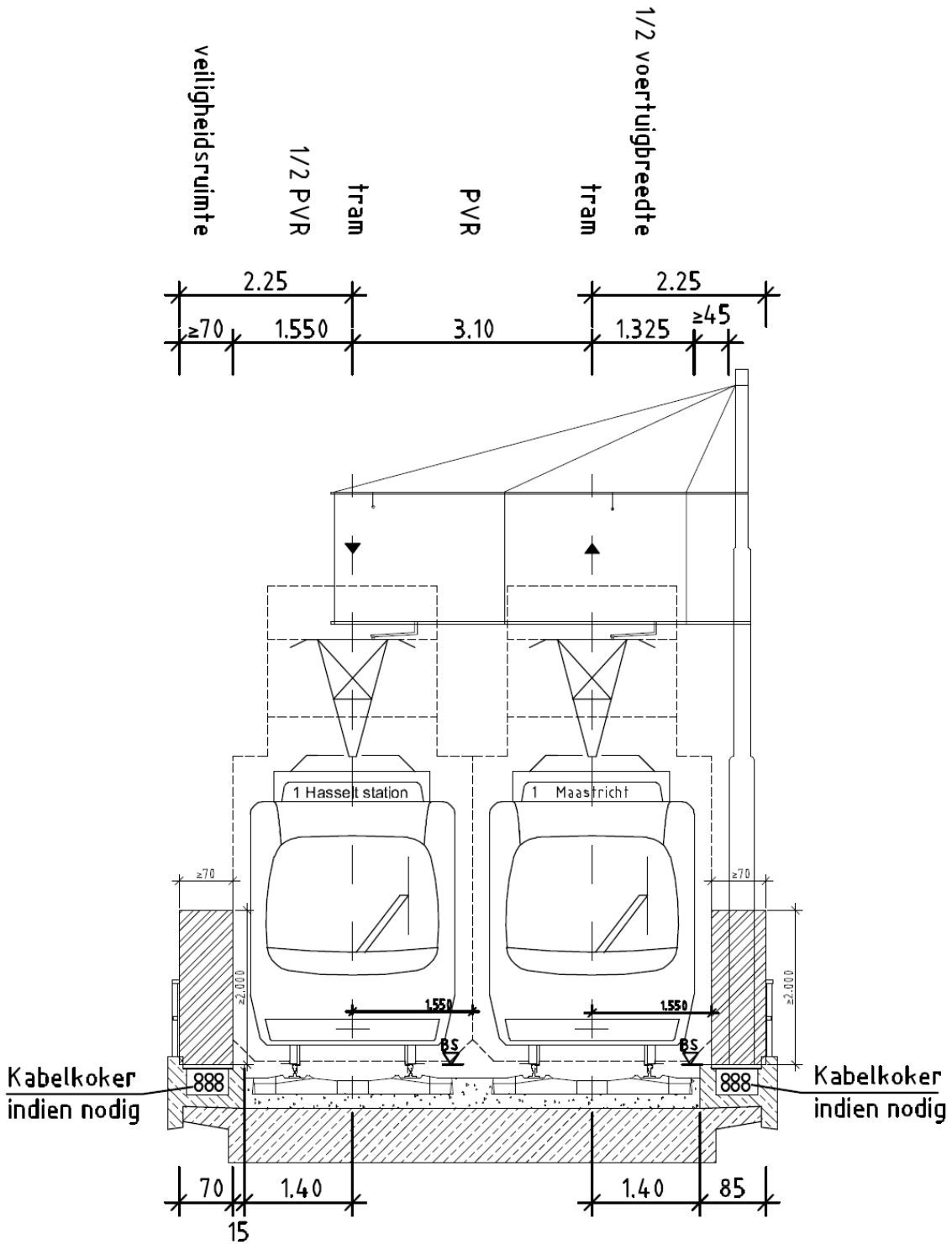
Figuur 5 - Standaard dwarsprofiel 1, dubbelspoor in de stad, bovenleidingspaal in het midden

5.2.2 Standaard dwarsprofiel 2: dubbelspoor, zijdelingse bovenleidingpaal



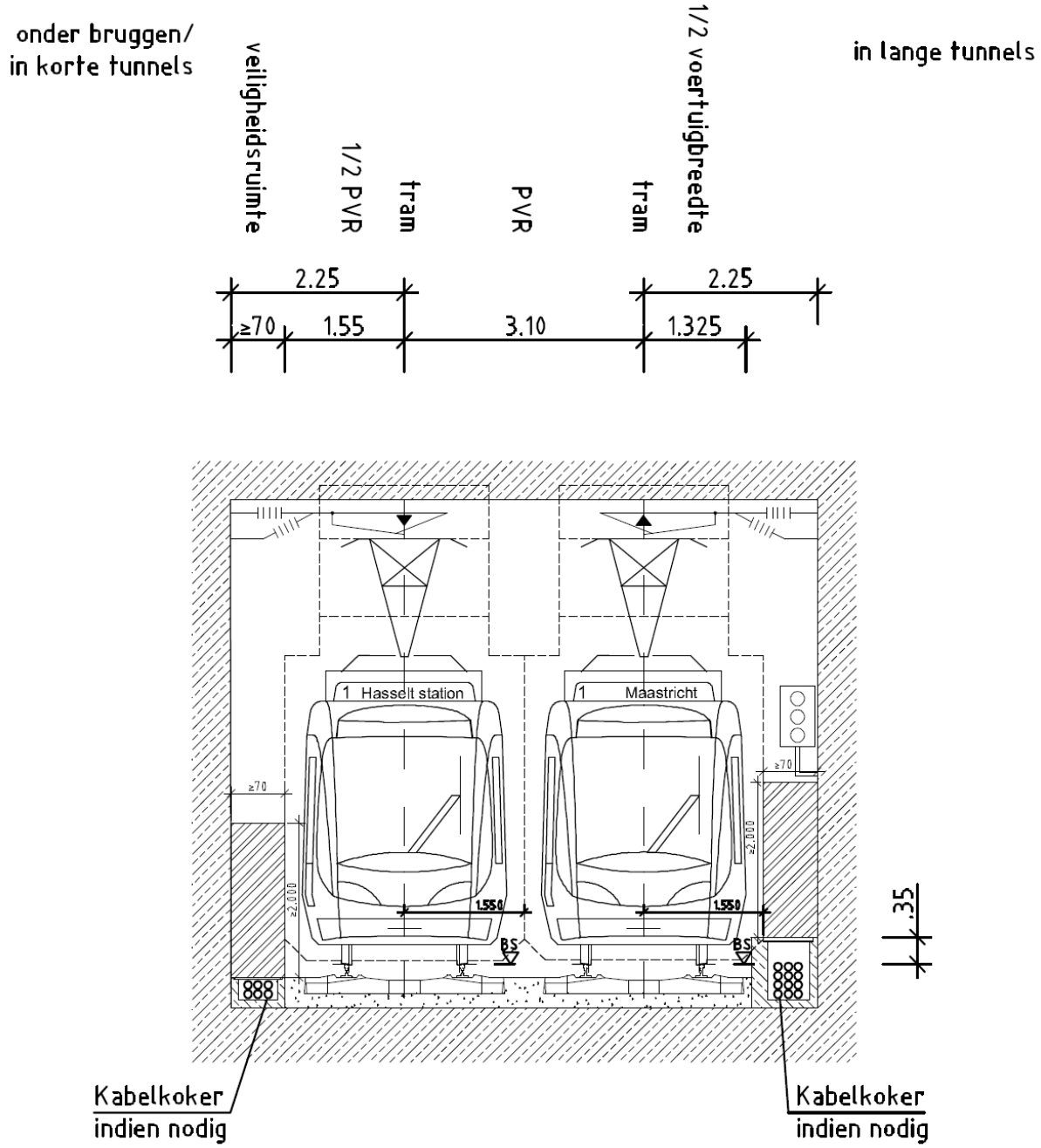
Figuur 6 - Standaard dwarsprofiel 2, dubbelspoor met zijdelingse bovenleidingspaal

5.2.3 Standaard dwarsprofiel 3: dubbelspoor op kunstwerken



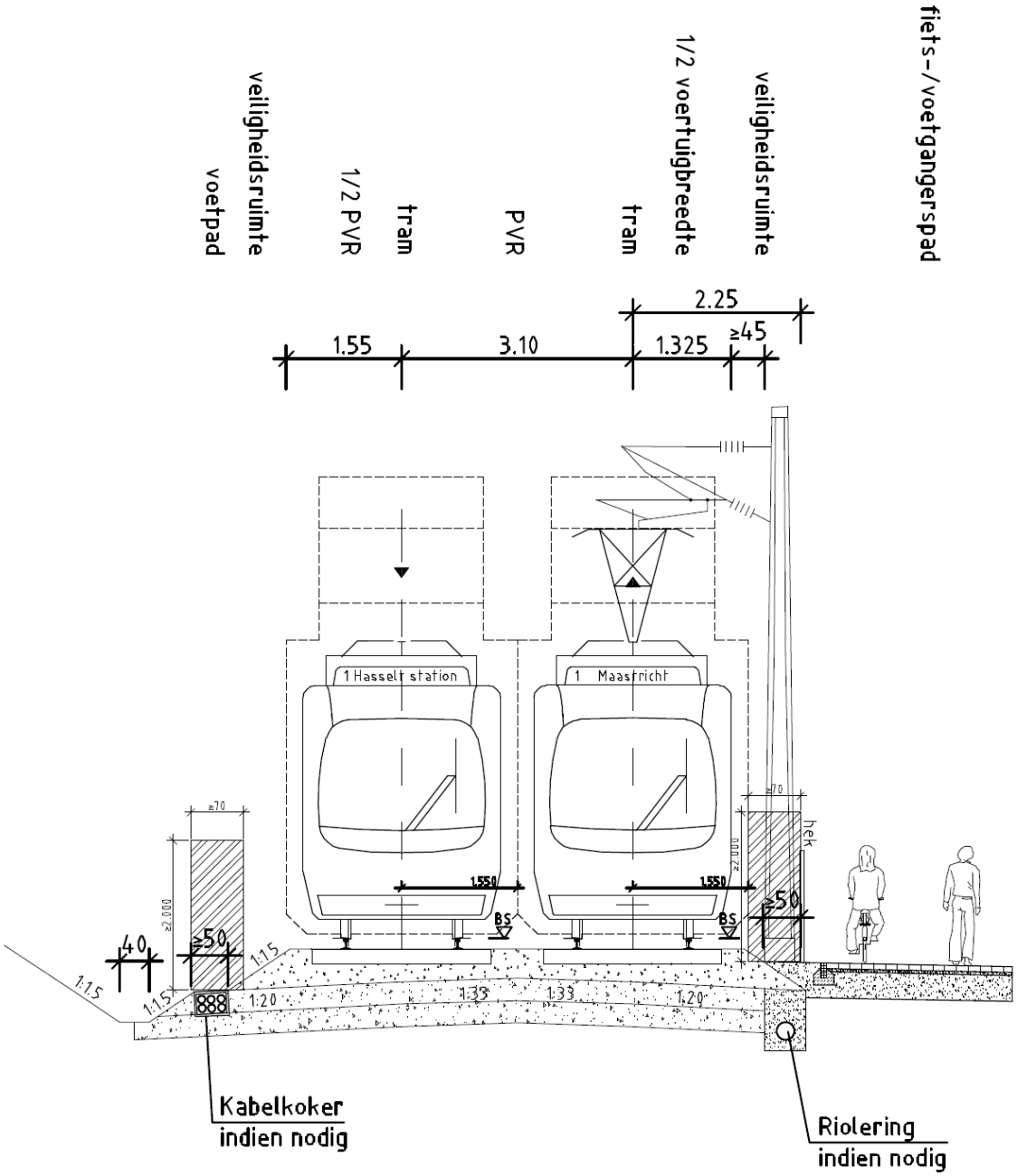
Figuur 7 - Standaard dwarsprofiel 3, dubbelspoor op kunstwerken

5.2.4 Standaard dwarsprofiel 4: dubbelspoor in tunnels



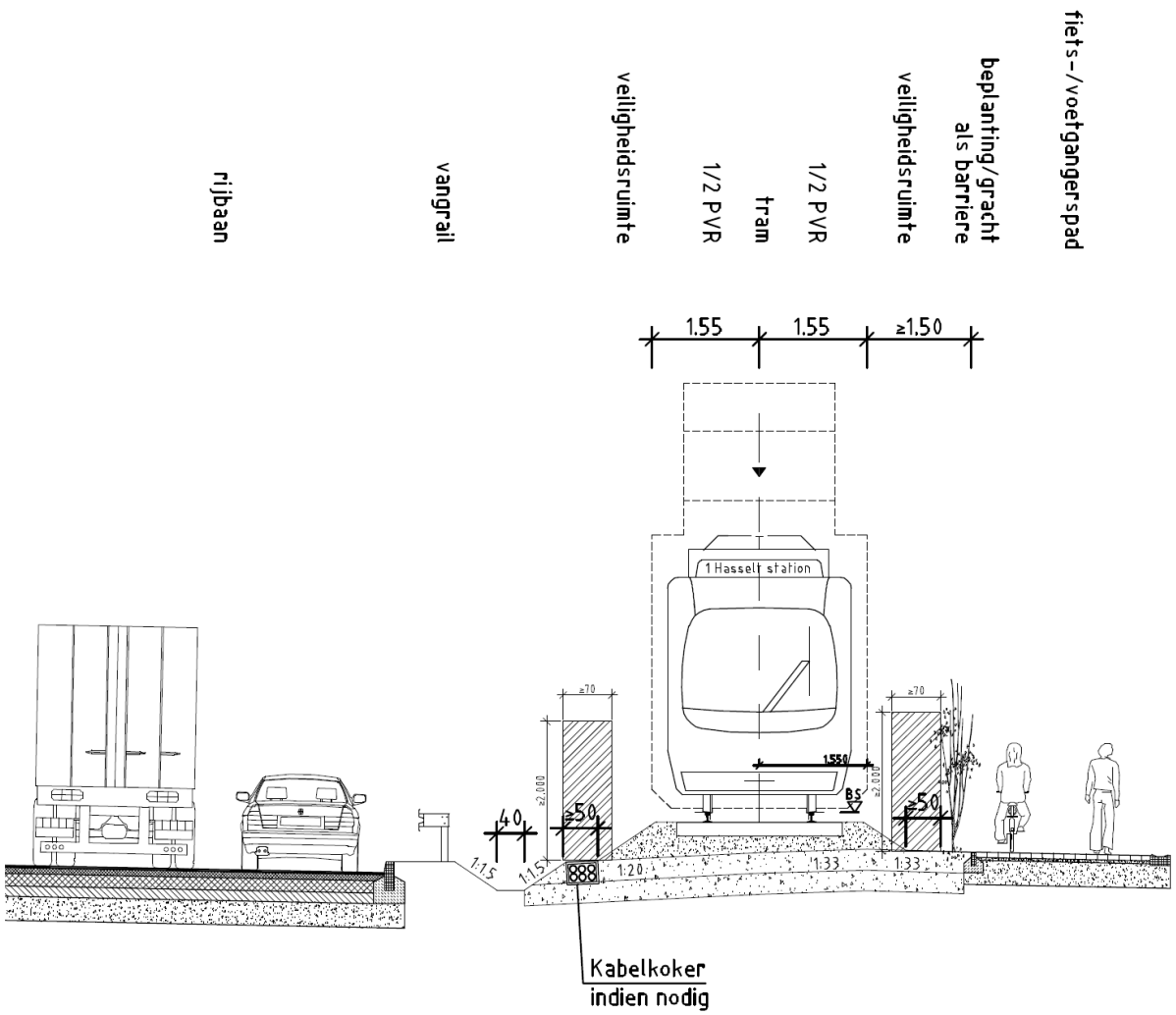
Figuur 8 - Standaard dwarsprofiel 4, dubbelspoor in tunnels

5.2.5 Standaard dwarsprofiel 5: dubbelspoor op vrije baan



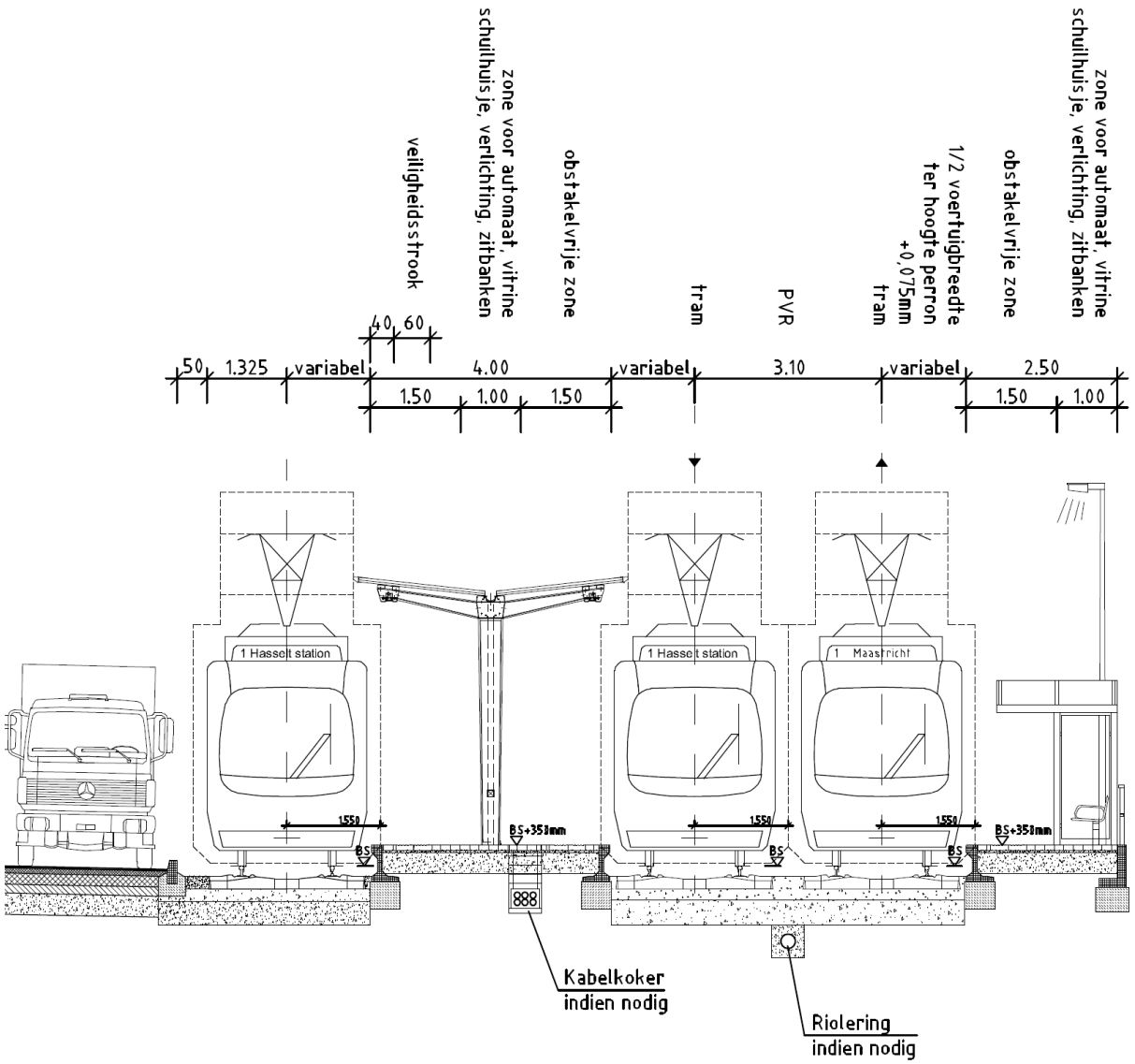
Figuur 9 - Standaard dwarsprofiel 5, dubbelspoor op vrije baan

5.2.6 Standaard dwarsprofiel 6: enkelspoor op vrije baan, naast fietspad of rijbaan



Figuur 10 - Standaard dwarsprofiel 6, enkelspoor op vrije baan, naast fietspad of rijbaan

5.2.7 Standaard dwarsprofiel 7: haltes, middenperron en zijperron



Figuur 11 - Standaard dwarsprofiel 7, haltes, middenperron en zijperron

5.3 Horizontaal alignement

Het horizontaal alignement is de projectie van as-spoor op een horizontaal vlak.

De kilometrering begint met km 0,000 in station Hasselt en loopt door tot aan de grens met Nederland.

Boogstraal R

Streefwaarde Minimum boogstraal	240 m	[2]
Minimum boogstraal:	60 m	[4], [8]
Uitzonderingswaarde:	30 m	[4], [8] [2], [2] [3]
Minimum boogstraal bij perrons:	500 m	[4], [13]

Verkanting D

Verkanting is het hoogteverschil in dwarsrichting tussen de spoorstaven van één spoor, gerealiseerd door de spoorstaaf aan de buitenzijde van de boog hoger te leggen.

Maximale verkanting:	150 mm	[4], [2][4]
Maximale verkanting op overwegen:	90 mm	[3], [5]
Maximale verkanting ter hoogte van perrons:	100 mm	[4], [5]

Theoretische verkanting is de verkanting waarbij de resultante van het gewicht van het voertuig en de horizontale centrifugaalkracht, loodrecht staat op de lijn rakend aan beide spoorstaafkoppen. De theoretische verkanting wordt berekend met:

$$D_{th} = \frac{11{,}8 \times V^2}{R}$$ V(km/u), R(m), D(mm)

Verkantingstekort I

Verkantingstekort ontstaat als een trein sneller door een boog rijdt dan de snelheid waarvoor de theoretische verkanting gelijk aan die in de boog aanwezige verkanting is. Reizigers ervaren een naar de buitenkant van de boog gerichte versnelling.

Maximaal tekort aan verkanting:	110 mm	[4], [2] [5], [5] [6]

[2] Voertuigen die voor het Spartacus project worden aangekocht moeten wel een boogstraal van 25m kunnen berijden, dit in verband met de tram-busbaan.

[3] BOStrab laat minimaal 25 m toe

[4] BOStrab laat maximaal 165 mm toe.

[5] BOStrab: tussen 100 mm (regelwaarde) en 150 mm (uitzonderingswaarde)

[6] DB AG: tussen 70 mm (regelwaarde) en 130 mm (uitzonderingswaarde).

De verkanting wordt afhankelijk van de bepaalde snelheid in iedere boog bepaald.

Formule voor het berekenen van de minimale verkanting:

$$D_{\min} = D_{th} - I_{\max} = \frac{11{,}8 \times V^2}{R} - 110$$ V(km/u), R(m), D(mm), I(mm)

De toe te passen verkanting wordt afgerond op 5mm. Dit mag echter niet leiden tot overschrijding van grenswaarden (minimale verkanting en verkantingstekort).

	R (m)																
D (mm)	25	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500
10	15	22	31	43	53	61	68	75	81	86	92	97	101	106	110	114	118
20	16	23	32	45	55	64	71	78	84	90	96	101	106	110	115	119	124
30	17	24	34	49	60	69	77	84	91	97	103	109	114	119	124	129	133
40	18	25	36	50	62	71	80	87	94	101	107	113	118	124	129	133	138
50	18	26	37	52	64	74	82	90	97	104	110	116	122	128	133	138	143
60	19	27	38	54	66	76	85	93	100	107	114	120	126	131	137	142	147
70	20	28	39	55	68	78	87	96	103	110	117	124	130	135	141	146	151
80	20	28	40	57	70	80	90	98	106	113	120	127	133	139	145	150	155
90	21	29	41	58	71	82	92	101	109	116	124	130	137	143	148	154	159
100	21	30	42	60	73	84	94	103	112	119	127	133	140	146	152	158	163
110	22	31	43	61	75	86	97	106	114	122	130	137	143	150	156	162	167
120	22	31	44	62	76	88	99	108	117	125	132	140	146	153	159	165	171
130	23	32	45	64	78	90	101	110	119	128	135	143	150	156	163	169	175
140	23	33	46	65	80	92	103	113	122	130	138	146	153	159	166	172	178
150	23	33	47	66	81	94	105	115	124	133	141	148	156	163	169	176	182

Tabel 2 - Theoretische maximumsnelheid V (km/u) bij een gegeven straal R en verkanting D rekening houdend met maximaal verkantingstekort (indicatief) [4]

	R (m)																
V (km/u)	25	50	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1000	1100	1200	1300	1400	1500
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30	x	102	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40	x	x	79	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50	x	x	x	38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
60	x	x	x	102	32	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
70	x	x	x	x	83	35	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
80	x	x	x	x	142	79	41	16	27	9	0	0	0	0	0	0	0
90	x	x	x	x	x	129	81	49	59	38	21	8	0	0	0	0	0
100	x	x	x	x	x	x	126	87	94	68	49	33	20	9	0	0	0

Tabel 3 - Theoretische vereiste verkanting D (mm) bij een gegeven snelheid V en straal R rekening houdend met maximaal verkantingstekort (indicatief) [4]

	V(km/u)									
D (mm)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
20	9	36	82	145	227	327	445	581	735	908
30	8	34	76	135	211	303	413	539	683	843
40	8	31	71	126	197	283	385	503	637	787
50	7	30	66	118	184	266	361	472	597	738
60	7	28	62	111	174	250	340	444	562	694
70	7	26	59	105	164	236	321	420	531	656
80	6	25	56	99	155	224	304	397	503	621
90	6	24	53	94	148	212	289	378	478	590
100	6	22	51	90	140	202	275	360	455	562
110	5	21	48	86	134	193	263	343	434	536
120	5	21	46	82	128	185	251	328	416	513
130	5	20	44	79	123	177	241	315	398	492
140	5	19	42	76	118	170	231	302	382	472
150	5	18	41	73	113	163	222	290	368	454

Tabel 4 - Theoretische minimumstraal R (m) bij een gegeven minimale verkanting D en snelheid V rekening houdend met maximaal verkantingstekort (indicatief) [4]

In het normale geval zal een rest horizontale versnelling overblijven.

Verkantingstekort / horizontale versnelling (regelwaarde)

a_q = 0,1...0,2 m/s² [2]

De versnelling a_q (m/s²) is de niet gecompenseerde dwarsversnelling in het vlak van het spoor en komt overeen met het verkantingstekort (mm) gedeeld door 153.

I_{regel} = 15…30 mm

$$D_{regel} = D_{th} - I_{regel} = \frac{11{,}8 \times V^2}{R} - (15...30)$$ V(km/u), R(m), D(mm), I(mm)

Verkantingsoverschot E

Verkantingsoverschot ontstaat als een trein langzamer door een boog rijdt dan de snelheid waarbij de theoretische verkanting aanwezig is. Voor reizigers helt de trein gevoelsmatig teveel naar de binnenkant van de boog. Het verkantingsoverschot wordt berekend met:

$$E = D - D_{th}$$ (E > 0) E(mm), D(mm)

Maximaal overschot aan verkanting: 70 mm

Rechtstand

Minimale lengte rechtstand $L_g \geq 0{,}1 * V_e$ [2], L(m), V(km/u)

$L_g \geq 6$ m [2]

Overgangsbogen

De horizontale overgangsboog is een kromme van het type clothoïde, waardoor de kromming 1/R lineair verloopt. Overgangsbogen dienen te worden toegepast tussen rechtstand en boog (één overgangsboog), tussen gelijkgerichte bogen (één overgangsboog) en tussen tegengesteld gerichte bogen (twee overgangsbogen).

Minimum lengte overgangsbogen $$L_{ob} \geq \frac{V_{ontwerp} \times \Delta a_q}{2{,}4}$$ [2], L(m), V(km/u), a(m/s²)

Minimum lengte overgangsbogen $L_{ob} \geq 6m$

De versnelling a_q is de niet gecompenseerde dwarsversnelling in het vlak van het spoor en komt overeen met het verkantingstekort gedeeld door 153.

Indien in een S-boog, tussen de twee overgangsbogen een rechtstand minstens 6 m (zie boven) niet kan worden bereikt, dienen de overgangsbogen te worden verlengd tot dat deze in één punt raken.

Volgens ervaring mbt. maximale hoekverdraaiing van koppelingen (dubbele tractie) moeten kleine S-bogen (R < 50m) worden verbonden met overgangsbogen of een rechtstand (met tussenbogen):

Overgang R=25m – R=-25m: 2 overgangsbogen á $L_{ob} \geq 10m$ of $L_b \geq 6m$ (R=50m) + $L_r \geq 8m$ + $L_b \geq 6m$ (R=-50m)

Overgang R=30m – R=-30m: 2 overgangsbogen á $L_{ob} \geq 6m$ of $L_r \geq 12m$

Overgang R $\geq$ 50m – R $\leq$ -50m: overgangsbogen niet noodzakelijk.

Bovendien zijn overgangsbogen niet noodzakelijk indien er geen verkantingsverschillen zijn die een overgangshelling noodzakelijk maken en aan onderstaande eisen m.b.t. de verandering in het verkantingstekort (I) wordt voldaan:

Situatie zonder overgangsbogen $\Delta I \leq 40mm$

Overgangsbogen kunnen ook vervallen bij bogen aan de achterkant van wissels.

Overgangshelling

De lengte van overgangsbogen moet voldoen aan onderstaande criteria mbt. de beperking van scheluwte en kantelsnelheid.

Overgangshelling (V ≤ 80 km/u)	$i = 1:600 = 1{,}66(\frac{mm}{m})$	[4]
Overgangshelling (V > 80 km/u)	$i = 1:8 \times V$	[4], V(km/u)
Lengte overgangshelling	$L \geq 0{,}6 \times \Delta D$	[4], L(m), D(mm)
Maximale lengte:	200 m	[4]

Als er een overgangshelling nodig is heeft de overgangsboog dezelfde lengte.

In geval van S-bogen worden de overgangshellingen, welke in verschillende benen van het spoor liggen over de gehele lengte van beide bogen aangebracht.

5.4 Verticaal alignement

Het verticaal alignement is de projectie van de bovenkant spoor (BS) op een verticaal vlak door as spoor. Voor hellingen gelden de volgende eisen.

Hellingspercentages

Maximum hellingspercentage vrije baan:	5 %	[4], [8]

Maximum hellingspercentage perronspoor:	2,5 %	[14][7]

Verticale bogen

In het verticale alignement dienen rechtstanden onderling verbonden te worden met top- en dalbogen, bestaande uit cirkelbogen.

Maximale straal:	25.000 m	[3], [5]
Minimale straal:	2.000 m	[3], [4], [5]

Afhankelijk van de topografie en bestaande infrastructuur kan binnen de bebouwde kom het toepassen van een straal noodzakelijk zijn die kleiner dan de boven vermelde minimale straal is. Voertuigen die voor het Spartacus project worden aangekocht moeten wel een verticale boogstraal van 500 m kunnen berijden.

Minimale straal uitzonderingswaarde:	500 m	[8]

De normwaarde voor verticale bogen wordt berekend met:

$$R_v \geq 0{,}77 \times V^2{}_{\max} \qquad [3], [4]$$

De uitzonderingswaarde voor verticale bogen (R>2000m) wordt berekend met:

$$R_v \geq 0{,}35 \times V^2{}_{\max} \qquad [3], [4]$$

Minimale lengte:	20 m	[3], [4], [5]

Als er verticale bogen met overgangshellingen samenvallen, moeten de verticale bogen met de normwaarde worden berekend.

[7] BOStrab laat maximaal 4% toe.

6 Constructief ontwerp spoorbaan

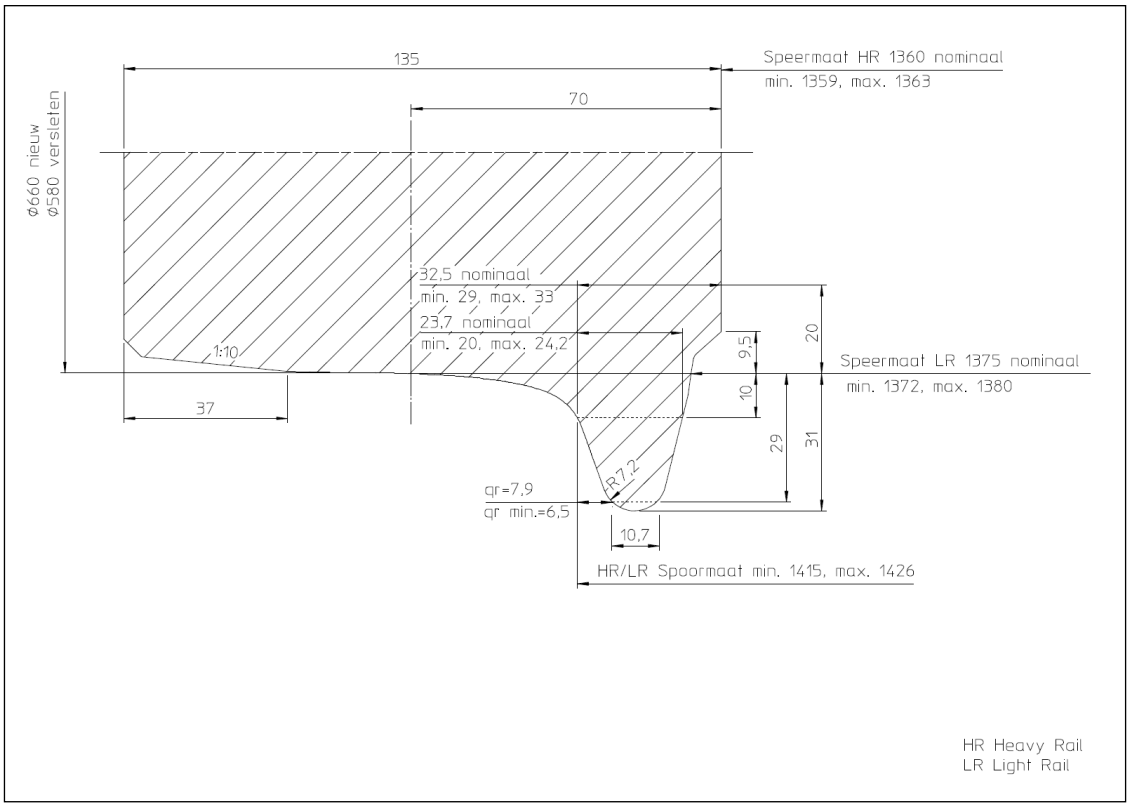
6.1 Spoorbouw

De spoorwijdte is 1435 mm (-0, +2), gemeten tot 14mm onder de kop van de spoorstaven.

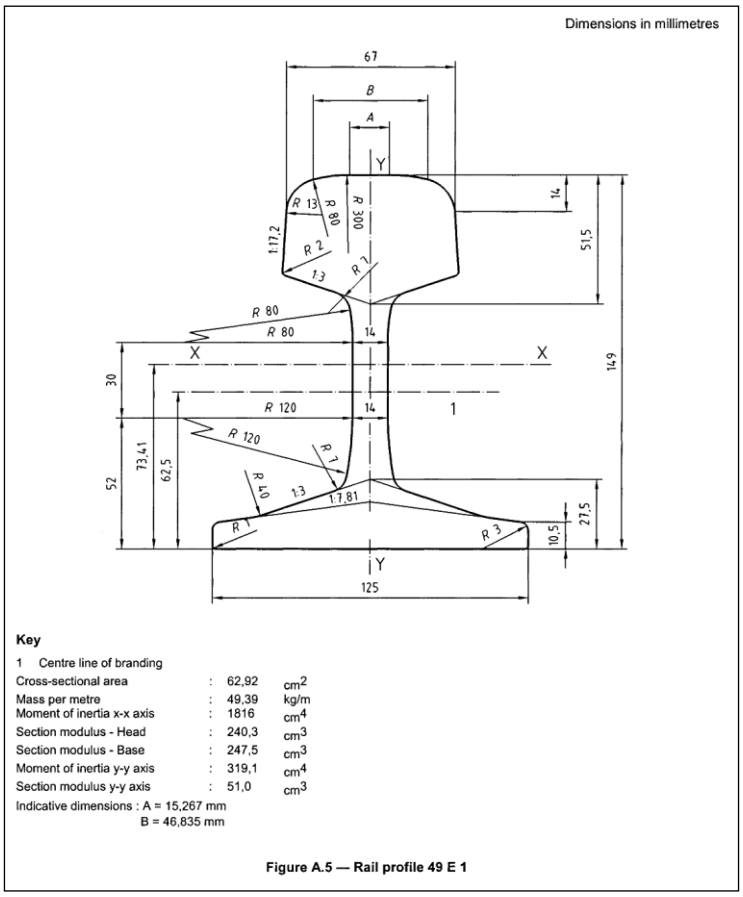
De spoorstaafhelling is 1:20.

Voor het tramvoertuig werd een wielprofiel gekozen (Figuur 12), dat rijden op tramsporen (light rail) en treinsporen (heavy rail) toelaat.

De kop van het tramspoor moet overeenstemmen met het kopprofiel van een S49-spoorstaaf (Figuur 13) of een Ri59N-spoorstaaf (Figuur 14).



Figuur 12 - Gekozen wielprofiel



Key

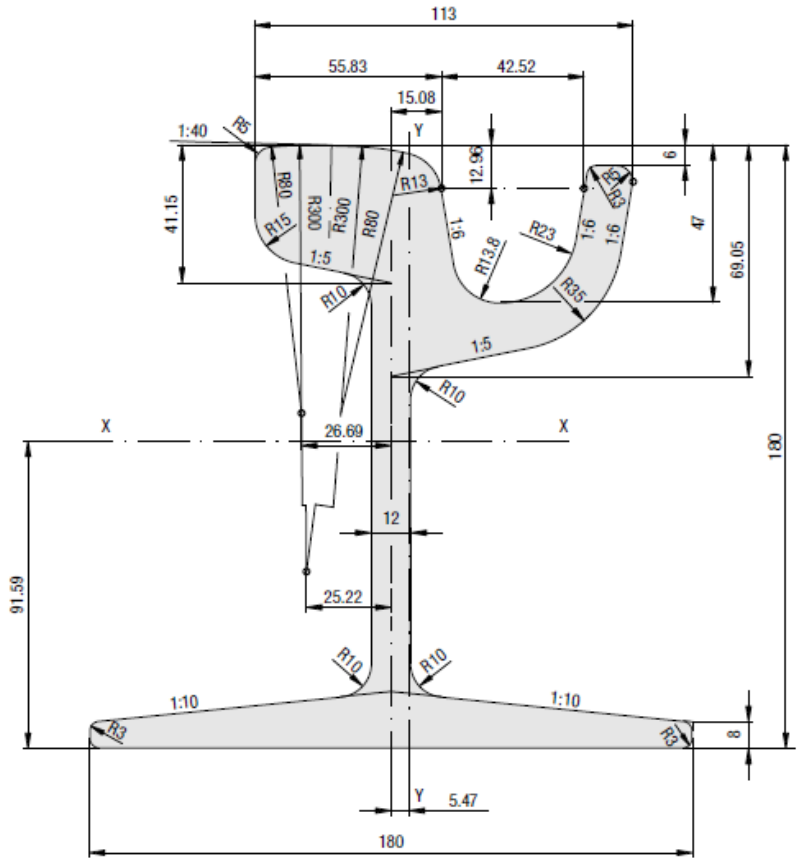
1 Centre line of branding

Cross-sectional area	:	62,92	cm^2
Mass per metre	:	49,39	kg/m
Moment of inertia x-x axis	:	1816	cm^4
Section modulus - Head	:	240,3	cm^3
Section modulus - Base	:	247,5	cm^3
Moment of inertia y-y axis	:	319,1	cm^4
Section modulus y-y axis	:	51,0	cm^3

Indicative dimensions : A = 15,267 mm
B = 46,835 mm

Figure A.5 — Rail profile 49 E 1

Figuur 13 - Spoorstaaf S49



G = 58,14 kg/m I_x = 3210,6 cm^4 W_x = 350,5 cm^3

Figuur 14 - Spoorstaaf Ri59N

<u>Bovenbouw</u>

Voegloos spoor in ballast: Dit spoor is opgebouwd uit een ballastbed, dwarsliggers en spoorstaven. De spoorstaven worden in de baan voegloos aan elkaar gelast.

Tram op eigen bedding:

Spoorconstructie:	voegloos spoor in ballast
Spoorstaven:	kopprofiel van S49-spoorstaaf of Ri59N-spoorstaaf
Dwarsliggers:	betonnen voorgespannen dwarsliggers[8]
Minimale ballastdikte onder dwarsligger:	20 cm

Op kunstwerken wordt bij voorkeur doorgaand ballastbed toegepast.

Minimale ballastdikte op kunstwerken:	20 cm
Ballastmateriaal:	steenslag

[8] Onder spoortoestellen worden houten dwarsliggers toegestaan

6.2 Spoorbeëindigingsconstructies

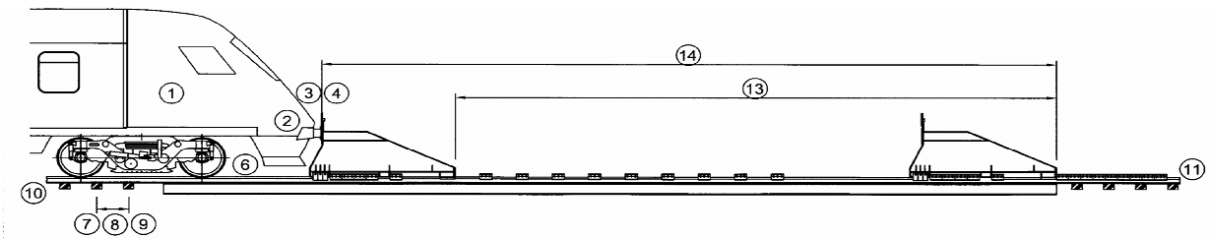
Er wordt gebruik gemaakt van twee soorten spoorbeëindigingsconstructies:

- vaste spoorbeëindigingen;
- energieabsorberende spoorbeëindigingen.

De keuze van het soort spoorbeëindiging en de configuratie is afhankelijk van de risico's welke optreden bij een aanrijding en de functie van het kopspoor.

Functie van het kopspoor	**Maximaal optredende remvertraging**	**Maximum aanrijdsnelheid**	**Soort spoorbeëindiging**
Kopspoor met als functie perronspoor (met reizigers)	3 m/s²	10 km/h	Energieabsorberende spoorbeëindiging
Kopspoor met als functie keerspoor (zonder reizigers, opgenomen in de dienstregeling)	5 m/s²	10 km/h	Energieabsorberende spoorbeëindiging
Kopspoor met als functie opstelspoor	n.v.t.	5 km/h	Vaste of energieabsorberende spoorbeëindiging

De configuratie van de constructies dient te worden bepaald op basis van nuttige perronlengte of spoorlengte.



De volgende parameters zijn maatgevend voor de dimensionering van spoorbeëindigingsconstructies:

1. Type voertuig
2. Treinmassa
3./4. Type buffer (hoogte en afstand)
7. Spoorwijdte
8. type dwarsligger en afstand, recht spoor of spoor in bogen, bochtstraal
9. hellingen
10. type rail, hoogte, helling, bovenbouwsysteem
11. kopspoor ja/nee
13. maximaal mogelijke remweg
14. maximaal mogelijke lengte van de buffer

Bijlage 7

TMH0.1|427_V1.0

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

Gedeputeerde Staten van Limburg
T.a.v. dhr. H.J.H. Mackus
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Bestuurskern
Dir.Openbaar Vervoer en Spoor
Beleid en Omgeving

Contactpersoon

Ons kenmerk
IENW/BSK-2020/218503

Datum 19 november 2020
Betreft Reactie voortgang project Tram Maastricht-Hasselt

Geachte heer Mackus,

Op 25 augustus jl. ontving ik uw brief over de voortgang van het project Tram Maastricht-Hasselt. In uw brief verwijst u naar de brief van Vlaams minister Peeters van 20 augustus jl. over de Vlaamse financiering van het tramproject. Zij verzekert betrokken Nederlandse partijen dat er vanuit Vlaamse zijde blijvend zal worden geïnvesteerd in het project. Daarmee is aan de tweede belangrijke voorwaarde voldaan om expliciete duidelijkheid te verkrijgen over financiering vanuit de Vlaamse overheid.

In de brief van 16 juli jl. (IENW-BSK/2020/197374) bent u gewezen op het feit dat de realisatietermijn op 31 december 2020 verstrijkt. Naast de voorwaarde van een onherroepelijk bestemmingsplan, goedgekeurd door de Raad van State, wordt voldaan aan de voorwaarden om in gesprek te gaan over eventuele aanpassing van de realisatietermijn. Hiertoe heeft op 28 oktober jl. bestuurlijk overleg plaatsgevonden over de mogelijkheden en voorwaarden voor verlenging van de realisatietermijn.

Middels deze derde verlengingsbrief geef ik u aan dat ik bereid ben de realisatietermijn binnen de huidige AROV-overeenkomst te verlengen tot 31 december 2026. Gezien de problemen met de voortgang sinds aanvang van het tramproject stel ik voor deze verlenging een aantal voorwaarden waar aan voldaan dient te worden:

- Verlenging tot 31 december 2026 binnen de AROV-overeenkomst is de laatst mogelijke verlenging. Hierna zal verlenging niet nog eens aan de orde komen.
- Indien de realisatietermijn desondanks niet wordt gehaald, zal terugvordering of verrekening van IenW-middelen t.b.v. het tramproject volgen met als grondslag de AROV-overeenkomst en de Wet BDU verkeer en vervoer.
- Conform huidige AROV-overeenkomst zullen voortgangsrapportages aan IenW worden verstrekt.
- Verantwoordelijkheid voor de voortgang van het tramproject ligt bij de provincie Limburg.

- Financiële verantwoordelijkheid voor uitvoering van het tramproject ligt bij de provincie Limburg en de gemeente Maastricht. Binnen het projectbudget moeten de middelen vanuit IenW hiertoe toereikend zijn, een aanvullende bijdrage vanuit IenW is niet aan de orde.

Verlenging van de realisatietermijn onder de genoemde voorwaarden zal verder worden geformaliseerd in een afspraak op het BO MIRT Zuid (d.d. 25 november 2020).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer

ECORYS

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng



BESTUURLIJKE RAPPORTAGE

TRAM MAASTRICHT-HASSELT

Vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten

Inhoudsopgave

0. Samenvatting 4

1. Inleiding 9

2. Waarom een tram Maastricht-Hasselt? 11

2.1. De regionale economie in de Eurregio Maas-Rijn
2.2. Bedienen van een vervoersvraag
2.3. Een goed alternatief voor de auto ontbreekt
2.4. Het ontbreken van een directe Eurregionale railverbinding
2.5. Lage kwaliteit van het OV
2.6. Conclusie

3. Het project tram Maastricht-Hasselt 19

3.1. Huidige netwerk
3.2. Tramverbinding Maastricht-Hasselt
3.3. Ontwerp eindhalten

4. De tram past in een breder beleidskader 23

5. Effecten verkeer en vervoer 27

5.1. Reistijden
5.2. Aantal tramreizigers
5.3. Aantal busreizigers

5.4. Topdruktedagen
5.5. Verkeersveiligheid
5.6. Effecten verkeersafwikkeling

6. Regionaal-economische effecten 33
6.1. Bereikbaarheid binnenstad
6.2. Verbetering van de bereikbaarheid versterkt de regionale economie
6.3. Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid
6.4. Effecten op toerisme, recreatie en voorzieningen

7. Toets doelbereik MER 39
7.1. Doel 1: Grensoverschrijdende bereikbaarheid
7.2. Doel 2: Vervolmaken euregionale verbindingen
7.3. Doel 3: Aantrekkelijk alternatief voor auto en bus
7.4. Doel 4: Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen

8. Conclusie 45

Bronvermelding 49

Opgesteld door Goudappel Coffeng & Ecorys
Titel rapport Bestuurlijke rapportage*:* Tram Maastricht-Hasselt
Vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten
Datum publicatie 1 september 2017
Kenmerk MTT174/gvb/1212.06

0 Samenvatting

Waarom een tram Maastricht-Hasselt?

Met de tram Maastricht-Hasselt willen Rijk, provincie Limburg, gemeente Maastricht, Vlaamse Overheid en De Lijn samen een kwaliteitssprong voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de regio realiseren. De tramverbinding brengt de beide hoofdsteden van Belgisch en Nederlands Limburg, Hasselt en Maastricht, binnen circa 36 minuten reistijd van elkaar. De reis wordt bovendien comfortabel en aantrekkelijk. Met deze investering willen de verantwoordelijke overheden de regionaal-economische structuur van Limburg versterken en de economische samenwerking in de Euregio Maas-Rijn stimuleren. In dit rapport zijn de vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten van het project onderzocht. Ook is een toets uitgevoerd op het doelbereik van het project.

De Euregio Maas-Rijn vormt in potentie een stedelijke regio met 3,9 miljoen inwoners. Echter doordat de steden Maastricht, Luik, Hasselt, Heerlen en Aachen relatief klein zijn en perifeer liggen in hun land dreigt verlies aan economische vitaliteit doordat de werkgelegenheid naar grotere en meer centraal gelegen steden trekt. In de internationale concurrentiestrijd is daarom een goede grensoverschrijdende samenwerking tussen deze stedelijke gebieden nodig. Dit kan alleen als er goede grensoverschrijdende verbindingen zijn. De kwaliteit van de verbinding tussen Maastricht en Hasselt blijft duidelijk achter bij de kwaliteit van de andere verbindingen tussen de steden in de Euregio, met name voor het openbaar vervoer. Een rechtstreekse railverbinding ontbreekt en de reistijd per OV is tot 2,8x langer dan de reistijd per auto. Hierdoor is het OV geen goed alternatief. Toch is er sprake van een aanzienlijke vervoervraag tussen Belgisch Limburg en Maastricht van bijna 20.000 verplaatsingen per dag. Deze vervoervraag neemt nog steeds toe door een groeiende pendel in het woon-werkverkeer en door studenten. Deze (groeiende) vervoersbehoefte wordt thans evenwel niet optimaal gefaciliteerd en kansen voor economische groei blijven daardoor onbenut.

Wat houdt het project tram Maastricht-Hasselt in?

Het project tram Maastricht-Hasselt voorziet in de aanleg van een ruim 30 km lange tramverbinding tussen het station van Hasselt en het centrum van Maastricht. Het eindpunt in Maastricht is voorzien aan de westoever van de Maas, waarvoor nog drie alternatieve locaties in beeld zijn: Mosae Forum, Boschstraat Pathé en Markt. Als gevolg van de tramverbinding wordt de reistijd per openbaar vervoer tussen het station van Hasselt en de eindhalte in Maastricht teruggebracht van circa 72 minuten naar circa 36 minuten. Bij realisatie van de tramverbinding gaat De Lijn bovendien in Belgisch Limburg buslijnen vanuit omliggende kernen (bijv. Genk, Zutendaal, Dorpheide, Kortessem, Kleine-Spouwen) met korte overstaptijden verknopen met de tram. Hierdoor wordt de reistijd vanuit deze kernen zowel naar Maastricht als naar Hasselt verkort.

Een breed gedragen project

De tramverbinding Maastricht – Hasselt past in het mobiliteitsbeleid van het Rijk, de provincie Limburg, de gemeente Maastricht en de Vlaamse overheid. Dit beleid is erop gericht het grensoverschrijdend openbaar vervoer te verbeteren. Het project wordt ook ondersteund door regionaal en nationaal economisch beleid dat erop is gericht de grensoverschrijdende samenwerking te bevorderen om daarmee het economisch perspectief van de Euregio te vergroten.

Onderzoek van effecten en doelbereik

In dit onderzoek is het effect van de tram Maastricht – Hasselt afgezet tegen de autonome situatie en voor drie alternatieven: tracé eindhalte Mosae Forum, tracé eindhalte

Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Markt. Gekeken is naar vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten en naar het doelbereik van de projectdoelstellingen zoals opgenomen in de MER. De resultaten zijn samengevat in de overzichtstabel in tabel 0.1 op de volgende pagina.

Vervoerkundige effecten

De reistijd neemt in alle gevallen sterk af tussen Maastricht en Hasselt. De rijtijd tussen station Hasselt en de eindhalte in Maastricht wordt 36 minuten, waarvan de rijtijd tussen het centrum van Hasselt en Maastricht (33 minuten) onderdeel uitmaakt. De reistijden (incl. wachttijd en eventueel looptijd) tussen 3 belangrijke locaties in Maastricht (Randwijck, Station en binnenstad) en het station van Hasselt nemen gemiddeld af van 80 minuten naar 53 minuten voor tracés eindhalte Boschstraat Pathé en eindhalte Markt en 50 minuten voor tracé eindhalte Mosae Forum. De halte Mosae Forum scoort gemiddeld gunstiger, omdat voor de reizigers vanuit Hasselt richting de binnenstad de halte Boschstraat Pathé een grotere looptijd kent. De halte Markt is juist voor overstappende reizigers vanuit Hasselt richting Randwijck minder gunstig. Het aantal reizigers bij tracé eindhalte Mosae Forum ligt met 10.800 op een gemiddelde werkdag hoger dan de 10.500 voor tracé eindhalte Boschstraat Pathé respectievelijk de 10.300 voor tracé eindhalte Markt. Deze vervoerwaarde ligt lager bij tracé eindhalte Markt doordat deze halte niet aansluit op de OV-as en daarmee de overstap op aansluitend busverkeer belemmerd wordt. Dit is ook terug te zien in het effect op het aantal busreizigers in de bussen in Maastricht. Bij tracé eindhalte Markt is de toename van het aantal busreizigers het minst sterk: van 23.000 naar 24.500. Voor tracé eindhalte Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Mosae Forum is dat 25.600 respectievelijk 25.900. Gemiddeld genomen neemt de v/f-waarde, de verhouding tussen OV-reistijd en autoreistijd, op een aantal belangrijke reisrelaties sterk af van 2,1 naar 1,5. Alleen voor het tracé eindhalte Markt ligt deze iets hoger op 1,6 omdat de ligging hiervan minder gunstig is voor reizigers naar Randwijck. Het OV-aandeel in alle verplaatsingen van en naar Maastricht neemt toe van 6,4% naar 6,5% bij tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt en naar 6,6% bij tracé eindhalte Mosae Forum. Op topdruktedagen is het tracé eindhalte Boschstraat Pathé minder gunstig dan de tracés eindhalteMarkt en eindhalte Mosae Forum vanwege de grotere afstand tot de binnenstad.

Bovenstaande effecten zijn gebaseerd op een objectieve vervoersprognose voor 2030. Ervaring leert dat dit soort railprojecten een structurerende werking kent en dat daardoor op de langere termijn naar verwachting het aantal reizigers zal groeien. Zo werken verdere verbeteringen in het OV-netwerk in België en Nederland ook door in het gebruik van de tramverbinding. De verbeterde bereikbaarheid van de plaatsen die door de tram worden aangedaan kan er toe leiden dat woningbouwopgaven op langere termijn meer rond deze locaties ontwikkeld kunnen worden. Maar ook in de bestaande woningen zullen in de loop der tijd andere typen bewoners komen die de betreffende woning kiezen mede vanwege de aanwezigheid van de tram. Veelal kan het daarbij dus gaan om minder autoafhankelijke inwoners die dus ook meer geneigd zijn de tram te gebruiken. Dit structurerende effect van de tram doet zich bij busverbindingen niet voor, waardoor de tram op langere termijn een hogere vervoerwaarde creëert.

Verkeerskundige effecten

Ten aanzien van de verkeersveiligheid scoren tracé eindhalte Markt en tracé eindhalte Mosae Forum gunstiger dan tracé eindhalte Boschstraat Pathé. Dit heeft er vooral mee te maken dat bij dit laatste de verkeerssituatie minder overzichtelijk is en verkeer uit meerdere richtingen komt. De tram heeft naar verwachting geen negatieve invloed op de verkeersafwikkeling. Daarbij is er geen onderscheid naar de verschillende alternatieven.

Regionaal-economische effecten

Voor een bezoek op dagelijkse basis is een reistijd van ongeveer 45 minuten acceptabel voor reizigers. Het aantal mensen binnen 45 minuten bereik neemt door de tram Maastricht-Hasselt toe van circa 560.000 in de autonome situatie naar 622.000 bij tracé eindhalte Markt,

Criterium	Autonoom	Mosae Forum	Boschstraat Pathé	Markt
Vervoer				
Reistijd station Hasselt - eindhalte Maastricht	72	36	36	36
Reistijd Maastricht-Hasselt (gemiddelde over 3 reisrelaties)	80	50	53	53
Aantal tramreizigers	0	10.800	10.500	10.300
Aantal busreizigers (NL bussen)	23.000	25.900	25.600	24.500
VF-waarde internationale relaties (gemiddelde over 4 reisrelaties)	2,1	1,5	1,5	1,6
OV aandeel modal split (% OV reizigers)	6,4%	6,6%	6,5%	6,5%
Topdagen (nabijheid binnenstad)	0	++	+	++
Verkeer				
Verkeersveiligheid (aandachtspunten in de ontwerpen)	0	-	--	-
Verkeersafwikkeling	0	0	0	0
Ruimtelijk-economisch				
Bereikbaarheid binnenstad Maastricht (aantal inwoners binnen 45 minuten bereik)	560.000	636.000	615.000	622.000
Concurrentiepositie bedrijven (reistijdwinst zakelijk verkeer (mln euro per jaar))	0	0,5	0,5	0,5
Extra werkgelegenheid (aantal voltijdsbanen (Maastricht / Limburg totaal))	0	20 / 40	20 / 40	15 / 35
Extra bestedingen recreatie en toerisme (miljoen euro per jaar)	0	0,7	0,4	0,3
Woningmarkt (stijging vastgoedprijzen)	0	<1%	<1%	<1%
Toets doelbereik				
1. Grensoverschrijdende bereikbaarheid				
1.1 Ontsluiting voorzieningen grensregio	0	++	++	+
1.2 Grensoverschrijdende samenwerking	0	++	++	+
2. Vervolmaken euregionale verbindingen				
2.1 Ontbrekende railverbinding	-	+++	+++	+++
2.2 Euregionale netwerk	-	+++	++	++
3. Aantrekkelijk alternatief voor auto en bus				
3.1 OV-alternatief voor keuzereizigers	-	++	++	+
3.2 OV-aandeel in de modal split	0	++	+	+
4. Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen				
4.1 Structurerende werking	0	+	+	+
4.2 Impuls aan gebiedsontwikkeling	0	+	+	+
4.3 Versterking vestigingsklimaat	0	+	+	+
4.4 Stimulans regionale economie	0	+	+	+

Tabel 0.1. Overzichtstabel afweging alternatieven eindhalte.

615.000 bij tracé eindhalte Boschstraat Pathé en 636.000 bij tracé eindhalte Mosae Forum. De reistijdwinst voor het zakelijk verkeer wordt ingeschat op circa 0,5 miljoen euro per jaar, waarbij er afgerond geen verschil is tussen de drie mogelijke eindhalten. Door de verbeterde reistijd gaat de arbeidsmarkt beter functioneren wat naar verwachting 40 extra banen oplevert, waarvan 20 in Maastricht voor de tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé. Voor tracé eindhalte Markt zijn dit naar verwachting 35 extra banen, waarvan 15 in Maastricht. De extra bestedingen die voor recreatie en toerisme mogen worden verwacht liggen voor tracé eindhalte Mosae Forum wat hoger dan voor de andere tracés: €0,7 miljoen per jaar versus €0,4 miljoen (Boschstraat Pathé) of €0,3 miljoen (Markt). Dit komt vooral doordat tracé eindhalte Mosae Forum de nabijheid van de binnenstad combineert met de overstap op busverkeer waardoor de bereikbaarheid verder verbetert.

Toets doelbereik

Het project geeft invulling aan de doelstellingen zoals opgenomen in de MER. Deze doelstellingen zijn:

- Verbeteren grensoverschrijdende bereikbaarheid
- Vervolmaken euregionale verbindingen
- Een aantrekkelijk alternatief bieden voor auto- en bus
- Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen

Ten aanzien van het verbeteren van de grensoverschrijdende bereikbaarheid scoren de tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé gunstiger dan tracé eindhalte Markt doordat de rechtstreekse overstap op de bussen op de OV-as de bedrijven, instellingen en voorzieningen in Randwijck beter bereikbaar maakt. Alle alternatieven zorgen voor de vervolmaking van de euregionale verbindingen en een aantrekkelijk alternatief voor auto- en busgebruik, waarbij tracé eindhalte Mosae Forum vanwege kortere reistijden gunstiger scoort dan de andere twee tracés. Tenslotte zorgt het project voor een impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen, die niet onderscheidend is voor de 3 alternatieven.

Het project bereikt zijn doelstellingen. Dit gebeurt het sterkst met het tracé eindhalte Mosae Forum

Geconstateerd kan worden dat het project verschillende positieve vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten heeft en dat het project voldoet aan de doelstellingen zoals voor het project opgesteld. Van de 3 alternatieven is tracé eindhalte Mosae Forum om verschillende redenen de beste keuze:

- dit tracé trekt voor de tram als geheel de meeste reizigers, omdat
  - » de halte Mosae Forum een goede centrale ontsluiting van de binnenstad biedt, inclusief het oostelijk van de Maas gelegen deel daarvan (Wijck). Dit is extra relevant op topdruktedagen;
  - » de halte Mosae Forum een directe verknoping op de OV-as biedt, wat leidt tot kortere reistijden en voor studenten en werkenden met één overstap een goede verbinding biedt met Randwijck. Op doordeweekse dagen is dit het hoofdmotief van de reizigers in de tram;
- de verkeersveiligheid kan op deze locatie goed worden gegarandeerd vanwege het ontbreken van autoverkeer;
- de toets op doelbereik is iets positiever dan de twee andere alternatieven.

De overige tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt hebben geen voordelen ten opzichte van tracé eindhalte Mosae Forum. De belangrijkste bezwaren van tracé eindhalte Boschstraat Pathé zijn:

- de halte Boschstraat Pathé ligt op grotere loopafstand van de binnenstad;
- dit tracé scoort naar verwachting minder goed op verkeersveiligheid in verband met de verschillende verkeerssoorten en de minder overzichtelijke situatie voor de verkeersdeelnemers.

Belangrijkste bezwaren van tracé eindhalte Markt zijn:

- de halte Markt biedt geen aansluiting op aansluitende bussen en daarmee voor reizigers naar andere bestemmingen dan de binnenstad (zoals Randwijck) minder scoort;
- tracé eindhalte Markt genereert om die reden ook de minste vervoerwaarde;
- de halten voor tram en bus zijn gescheiden op twee verschillende locaties, waardoor reizigers minder keuzemogelijkheden hebben en er geen synergie van voorzieningen is, bijvoorbeeld dynamische reisinformatiepanelen.


Brand
1140
PILSENER
REDERIJ
STIPHOUT
TEL 043-35
BELVEDERE/VALLEI
www.REDERIJ STIPHOUT.NL
BELVÉDÈREVALLEI

1 Inleiding

Een kwaliteitssprong in het grensoverschrijdend openbaar vervoer

Met de tram Maastricht-Hasselt willen Rijk, provincie Limburg, gemeente Maastricht, Vlaamse Overheid en De Lijn samen een kwaliteitssprong voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de regio realiseren. De tramverbinding brengt de beide hoofdsteden van Belgisch en Nederlands Limburg, Hasselt en Maastricht, binnen circa 36 minuten reistijd van elkaar. De reis wordt bovendien comfortabel en aantrekkelijk. Met deze investering willen de verantwoordelijke overheden de economische structuur van Limburg versterken en de economische samenwerking in de Euregio Maas-Rijn stimuleren.

Bestuurlijk akkoord tram Maastricht-Hasselt

Op 11 maart 2014 hebben de betrokken partijen een bestuurlijk akkoord gesloten over de te realiseren tramverbinding tussen Hasselt, de universiteit in Diepenbeek, en Maastricht als onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om het grensoverschrijdend vervoer te verbeteren in Limburg. Daarbij is uitgegaan van een eindhalte bij het centraal station van Maastricht. Op 15 december 2016 hebben dezelfde partijen een addendum getekend en de scope van het project gewijzigd. In het addendum wordt uitgegaan van een eindhalte aan de westzijde van de Maas in Maastricht.

Juridische inbedding van het project

Om dit project te realiseren wordt een nieuw bestemmingsplan voorbereid en wordt een aanvulling op de eerder opgestelde Milieu Effect Rapportage (MER) gemaakt. In de aanvulling op de MER studie worden drie alternatieven voor de ligging van de eindhalte onderzocht en vergeleken: tracé eindhalte Mosae Forum, tracé eindhalte Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Markt.

Onderzoek naar vervoerkundige, verkeerskundige en economische effecten

Deze rapportage is opgesteld ten behoeve van de aanvulling op de MER studie en het opstellen van het bestemmingsplan. In deze rapportage zijn de vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten van het project onderzocht. De drie alternatieven zijn op hun effecten beoordeeld en afgewogen. De resultaten van het onderzoek zijn in deze rapportage opgenomen. In de bijgevoegde bijlagen is een nadere technische verantwoording opgenomen van de vervoerkundige berekeningen.

Toets doelbereik MER

In dit rapport is ook de bijdrage van de tram Maastricht-Hasselt aan doelbereik zoals voor het project bepaald. De vier doelstellingen voor het project tram Hasselt-Maastricht zijn:

1. Verbeteren grensoverschrijdende bereikbaarheid
2. Vervolmaken euregionale verbindingen
3. Een aantrekkelijk alternatief bieden voor auto- en bus
4. Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen



2 Waarom een tram Maastricht-Hasselt?

Veelal vinden verkeersprojecten hun doel in het oplossen van acute verkeersproblemen. Voor de tram Maastricht-Hasselt ligt dit genuanceerder. De bestuurlijke ambitie om een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer tussen Hasselt en Maastricht te willen, komt voort uit de wens om de regionaal-economische structuur van Limburg te versterken en de economische samenwerking in de Euregio Maas-Rijn te stimuleren. In dit hoofdstuk beschrijven we de aanleiding voor het project tram Maastricht-Hasselt.

2.1. De regionale economie in de Euregio Maas-Rijn

Euregio Maas-Rijn als Europese Metropoolregio

Zuid Limburg vormt samen met Aachen, Luik en Hasselt een middelgrote Europese kernregio met 3,9 miljoen inwoners, de Euregio Maas-Rijn. Maar de individuele steden binnen de Euregio (zoals Hasselt, Maastricht, Aken, Luik en Heerlen) zijn op zichzelf relatief klein en liggen perifeer in Duitsland, België en Nederland. Wil de Euregio aantrekkelijk blijven in de internationale concurrentieslag tussen stedelijke regio's, dan zal zij zich tot een grensoverschrijdende Europese metropoolregio moeten ontwikkelen. Hierin is de tram Maastricht-Hasselt niet uniek. Voor meerdere (grensoverschrijdende) OV-projecten geldt dat er geen sprake is van een acuut verkeersprobleem, maar dat het versterken van de ruimtelijk-economische structuur de basis vormt voor het project, wat vervolgens leidt tot het aantrekken van reizigers.

Groei van grensoverschrijdende samenwerking is nodig

Voor hun toekomstige economische groei zijn de steden daarom voor een belangrijk deel afhankelijk van meer grensoverschrijdende samenwerking. Hiervoor is het noodzakelijk dat de stedelijke regio's binnen de Euregio Maas-Rijn (sneller) samen optrekken en naar elkaar toegroeien op economisch, cultureel en sociaal gebied. De Euregio Maas-Rijn heeft met haar 100.000 studenten, vijf universiteiten en talrijke hogescholen, onderzoekscentra en internationale bedrijven een aanzienlijke economische 'massa'. De optelsom maakt de regio echter nog niet tot een centrum van kennis en innovatie. De afzonderlijke gemeenten zijn nog hoofdzakelijk gericht op het eigen achterland. Dit blijkt onder meer uit de geringe grensoverschrijdende pendel naar Duitsland en België, resp. 1,7% en 0,5% van de beroepsbevolking van Maastricht.[1] Meer samenwerking vereist dat de arbeids-, onderwijs-, cultuur- en recreatieve voorzieningen binnen de Euregio beter met elkaar verbonden zijn. Zeker met de verwachte bevolkingskrimp in Limburg kan het voorzieningsniveau alleen op peil blijven door voldoende bereikbaarheid van voorzieningen in de regio te garanderen.

Transnationale Universiteit Maastricht (tUL)

De universiteiten van Maastricht en Hasselt werken al samen in de zogenoemde transnationale Universiteit Limburg (tUL). De transnationale Universiteit Limburg krijgt dankzij de tram Maastricht-Hasselt een verbeterde OV-verbinding tussen beide universiteiten. Binnen de tUL worden gezamenlijke bachelor- en masteropleidingen aangeboden. Naast de tUL is ook de Open Universiteit actief in zowel België als Nederland, met onder andere studiecentra in Hasselt, Heerlen en Leuven.

Voor internationale samenwerking zijn goede verbindingen nodig

Eén van de knelpunten voor de Euregionale samenwerking vormen de gebrekkige verbindingen, en in het bijzonder die tussen Maastricht en Hasselt. Forenzen, studenten

en bezoekers uit Vlaanderen staan dagelijks in de file om de stad Maastricht te bereiken. Het alternatief in de vorm van openbaar vervoer is van onvoldoende kwaliteit. Inzet is om de komende jaren de grensoverschrijdende weg- en spoorverbindingen op orde te krijgen en op een aantal (met name economische en culturele) dossiers tot nauwere samenwerking te komen.

Tussen Hasselt en Maastricht is openbaar vervoer geen alternatief

Tussen Hasselt/Genk en Maastricht wordt alleen een busverbinding aangeboden, maar deze vormt geen serieus alternatief voor de auto vanwege de lange reistijd. Bezien vanuit de huidige infrastructuur is de Euregio Maas-Rijn meer een doorgangsgebied tussen agglomeraties, dan dat het zelf een agglomeratie vormt met een sterke onderlinge verwevenheid. Uitgaande van de ambities van een internationaal concurrerende economie en een internationale gemeenschap zijn goede verbindingen (per openbaar vervoer) over de landsgrenzen heen, noodzakelijk.[3]

2.2. Bedienen van een vervoersvraag

Dagelijks bijna 20.000 verplaatsingen tussen Belgisch Limburg en Maastricht

Tussen Belgisch Limburg en Maastricht en specifiek op de corridor Maastricht-Hasselt is sprake van een aanzienlijke vervoersvraag. Uit de verkeersanalyses van Goudappel Coffeng op basis van het Gemeentelijk model van Maastricht blijkt dat er in 2030 dagelijks bijna 20.000 grensoverschrijdende verplaatsingen zullen zijn tussen Maastricht en de regio Belgisch Limburg. Van deze grensoverschrijdende verplaatsingen tussen Maastricht en de regio Belgisch Limburg vindt circa 43% plaats binnen de ‘tram-corridor’ Hasselt-Diepenbeek-Bilzen-Lanaken-Maastricht. De reizigers op deze corridor zijn onder te verdelen in studenten, forenzen, winkelend en recreatief publiek en overig (waaronder zakelijk).

Studenten: wederzijdse pendel

Er zijn steeds meer studenten die in België wonen en aan de universiteit van Maastricht studeren. In totaal gaat het in 2013 om ongeveer 1.000 studenten.[4] Bijna de helft van deze studenten woont in Belgische Limburg en zou in de toekomst gebruik kunnen maken van de tram Maastricht-Hasselt. Andersom neemt ook het aantal Nederlandse studenten aan de universiteit en hogeschool van Hasselt toe. In 2012 verdubbelde het aantal studenten in Hasselt dat afkomstig is uit Nederland tot enkele honderden.[5] Nederlandse numerus fixus opleidingen, het lagere collegegeld en de langstudeer-boetes in Nederland maken België steeds populairder.

Forenzen: positief pendelsaldo

Maastricht & Mergelland had in het jaar 2010 een positief pendelsaldo van circa 2.570 arbeidsplaatsen, bestaande uit een inkomend pendelsaldo van 29.180 en een uitgaand pendelsaldo van 26.620 arbeidsplaatsen. Er komen dus meer werknemers van buiten Maastricht in de stad werken, dan dat inwoners van Maastricht buiten de stad werken. Dit positief pendelsaldo komt door het positieve pendelsaldo met België en de Limburgse regio’s. Met de overige Nederlandse provincies heeft Maastricht juist een negatief pendelsaldo.[6]

Winkelend en recreatief publiek

Maastricht heeft een grote aantrekkingskracht op bezoekers met een winkelmotief uit de wijde omgeving. Het zijn niet alleen bezoekers uit Nederland die graag winkelen, maar ook bezoekers uit Duitsland en België. De Maastrichtse economie profiteert sterk van de bestedingen die de buitenlandse bezoekers in de (binnen)stad doen. De totale omzet van de Maastrichtse detailhandel en horeca wordt

geschat tussen de 1,0 en 1,2 miljard in 2015.[7] Het aandeel van Belgische bezoekers ligt in het weekend op ongeveer 20%.Uit een evaluatie van het evenement ‘Magisch Maastricht’ [8] blijkt dat in 2014 14% van de bezoekers uit België kwam. Van alle bezoekers kwam ongeveer 30% van de bezoekers per openbaar vervoer. Naar verwachting komen bezoekers uit België nu beperkt met het OV, en zal dat veranderen bij realisatie van de tram.

Een goede bereikbaarheid vanuit België is daarmee essentieel voor de Maastrichtse economie.

2.3. Een goed alternatief voor de auto ontbreekt

Bereikbaarheid voor autoverkeer niet optimaal

Wat betreft de autobereikbaarheid van Maastricht vanuit Belgisch Limburg is de huidige situatie niet optimaal. Een directe autosnelweg, zoals die wel naar Luik, Aachen en Heerlen ligt, ontbreekt in de richting van Hasselt. Daardoor maakt het verkeer van onderliggende wegen gebruik. Dit leidt tot relatief zware belasting van de regionale grensoverschrijdende wegen tussen Belgisch Limburg en Maastricht, zoals de Via Regia, de Brusselseweg en de Bosscherweg.

Daarbij komt dat de Maas een natuurlijke barrière tussen woonwijken, historisch centrum en bedrijventerreinen vormt. Hierdoor zijn meerdere bestemmingslocaties (Wijck, stationsgebied, Geusselt, Randwijck) alleen bereikbaar via de Noorderbrug en de Kennedybrug. In het Ruimtelijk Mobiliteitsprogramma Maastricht Noord wordt een nieuwe westelijke aanlanding voor de Noorderbrug gerealiseerd. Deze wijziging in de weginfrastructuur zorgt voor een betere aansluiting van de hoofdwegen uit Belgisch Limburg op de Noorderbrug en daardoor voor een betere verbinding tussen Belgisch Limburg en de A2.

Hinder voor de omgeving, met name op topdruktedagen

De regionale wegen liggen veelal in een bebouwde omgeving. Met name op topdruktedagen is er veel druk op de bestaande wegen en zoekverkeer naar parkeerplaatsen in de binnenstad. Op deze topdruktedagen (specifieke feestdagen en evenementen) loopt de parkeerdruk op tot boven de 100%, wat betekent dat in de binnenstad alle parkeerplaatsen bezet zijn en er daarnaast nog een groot aantal auto’s op zoek is naar een parkeerplaats. Dit leidt tot overlast in de omliggende woonwijken net buiten het centrum, ook doordat bezoekers hun auto daar parkeren.[9]



2.4. Het ontbreken van een directe Euregionale railverbinding

In het Euregionaal vervoersnetwerk ontbreekt een directe railverbinding tussen Maastricht en Hasselt (zie figuur 2.1). Het ontbreken van deze schakel tussen twee belangrijke economische centra in de Euregio Maas-Rijn laat mogelijkheden tot economische samenwerking onbenut.

Railverbindingen Maastricht

Maastricht heeft drie treinstations; Maastricht, Maastricht Randwijck en sinds eind 2013 Maastricht-Noord. Maastricht is in alle richtingen per rail ontsloten. Hasselt is weliswaar via Luik per trein bereikbaar, maar dit vergt een reistijd van 93 minuten. Van een concurrerende Euregionale railverbinding is geen sprake.

Verbindingen Maas-Rijn euregio

Binnen het openbaar vervoer netwerk in de Euregio Maas-Rijn zijn er treinverbindingen tussen voornamelijk de steden Maastricht, Luik, Aken en Hasselt. Busdiensten completeren het geheel zoals aangegeven in figuur 2.1. De ontbrekende railverbinding tussen Hasselt en Maastricht zorgt voor een diffuus netwerk voor de vervoersrelaties vanaf Hasselt en via Hasselt ook naar Antwerpen en Brussel. Het ontbreken van de schakel Maastricht-Hasselt heeft dus zijn doorwerking op de relaties naar andere Belgische steden.



Figuur 2.1. OV netwerk in euregio Maas-Rhein
Bron: AVV Aachener Verkehrsverbund (2016) Euregioticket grenzenlos – grenzenloos – sans frontières!

2.5. Lage kwaliteit van het OV

Gegeven de eerder beschreven verkeersdruk tussen Belgisch Limburg en Maastricht en de problemen op de weg, met name op topdruktedagen, is een goed OV-alternatief belangrijk. Echter, de huidige OV-alternatieven zijn op reistijd niet concurrerend in vergelijking met de auto, mede door het ontbreken van een railverbinding. Dit maakt het lastig keuzereizigers voor het OV aan te trekken.

Lange OV-reistijd

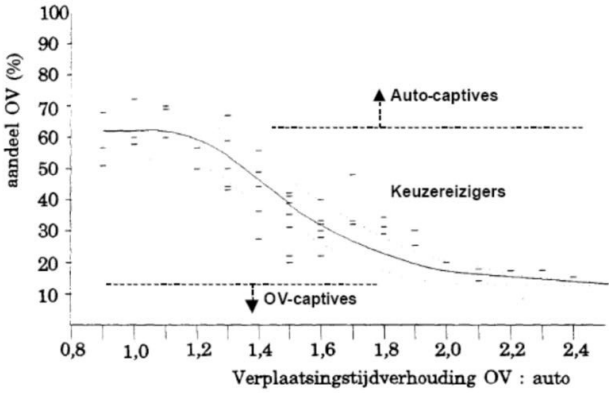
Het feit dat er geen directe railverbinding tussen Maastricht en Hasselt bestaat, vertaalt zich in een lange reistijd per openbaar vervoer. Op dit moment is de OV-verbinding per bus naar Hasselt niet optimaal. De bus kent een lange onaantrekkelijke reistijd van 72 minuten en de trein is met 93 minuten nog langzamer. De drie bestaande lijnen kennen verschillende routes en vertrektijden en zijn daarom voor incidentele gebruikers niet helder. In de tabel 2.1 is de reistijd tussen Hasselt en Maastricht afgezet tegen de reistijd tussen Maastricht en andere steden in de omgeving. Uit de tabel blijkt dat de reistijd met het openbaar vervoer naar Hasselt veel hoger is dan de reistijd naar andere steden op vergelijkbare afstand. Ook is te zien dat de reistijd met het openbaar vervoer naar Hasselt niet concurreert met de auto.

Met het OV tot 2,8x langer onderweg dan met de auto

De verplaatsingstijdfactor (V/F-factor) is de verhouding tussen de reistijd van het openbaar vervoer en de reistijd van de auto tussen twee locaties. Voor de relatie centrum Maastricht – centrum Hasselt is deze verhouding 2,8 voor de trein en 2,2 voor de bus. In de literatuur wordt voor een regionale OV-verbinding over deze afstand als streefwaarde veelal 1,4 aangehouden. Figuur 2.2 laat de relatie zien tussen de V/F- factor, het aandeel OV en de te bereiken reizigers. Hiervan uitgaande voorspelt de huidige verplaatsingstijdfactor dat er slechts een laag aandeel OV zal bestaan op de relatie Maastricht-Hasselt.

Verbinding	Reistijd auto	Reistijd OV	VF-factor	Frequentie	OV-type
Maastricht – Hasselt	33	93 min	2,8	1 x per uur	Stoptrein via Liège
Maastricht – Hasselt	33	72 min	2,2	1 x per uur	Bus
Maastricht – Sittard	25	15 / 19 min	0,6	4 x per uur	Intercity en stoptrein
Maastricht – Heerlen	20	21 / 29 min	1,1	4 x per uur	Sneltrein en stoptrein
Maastricht – Aachen hbf	31	62 min	2	4 x per uur	Bus
Maastricht – Liège-Guillemins	26	31 min	1,2	1 x per uur	Stoptrein

Tabel 2.1. Huidige Euregionale OV-verbindingen (2017) van Maastricht naar omliggende steden.
Bron: www.ns.nl en routenet.



Figuur 2.2. Relatie tussen verplaatsingstijdfactor en aandeel OV.
Bron: Bovy en Goeverden (1994), De rol van kwaliteit in het personenvervoersysteem gemeten aan de verplaatsingstijdfactor.

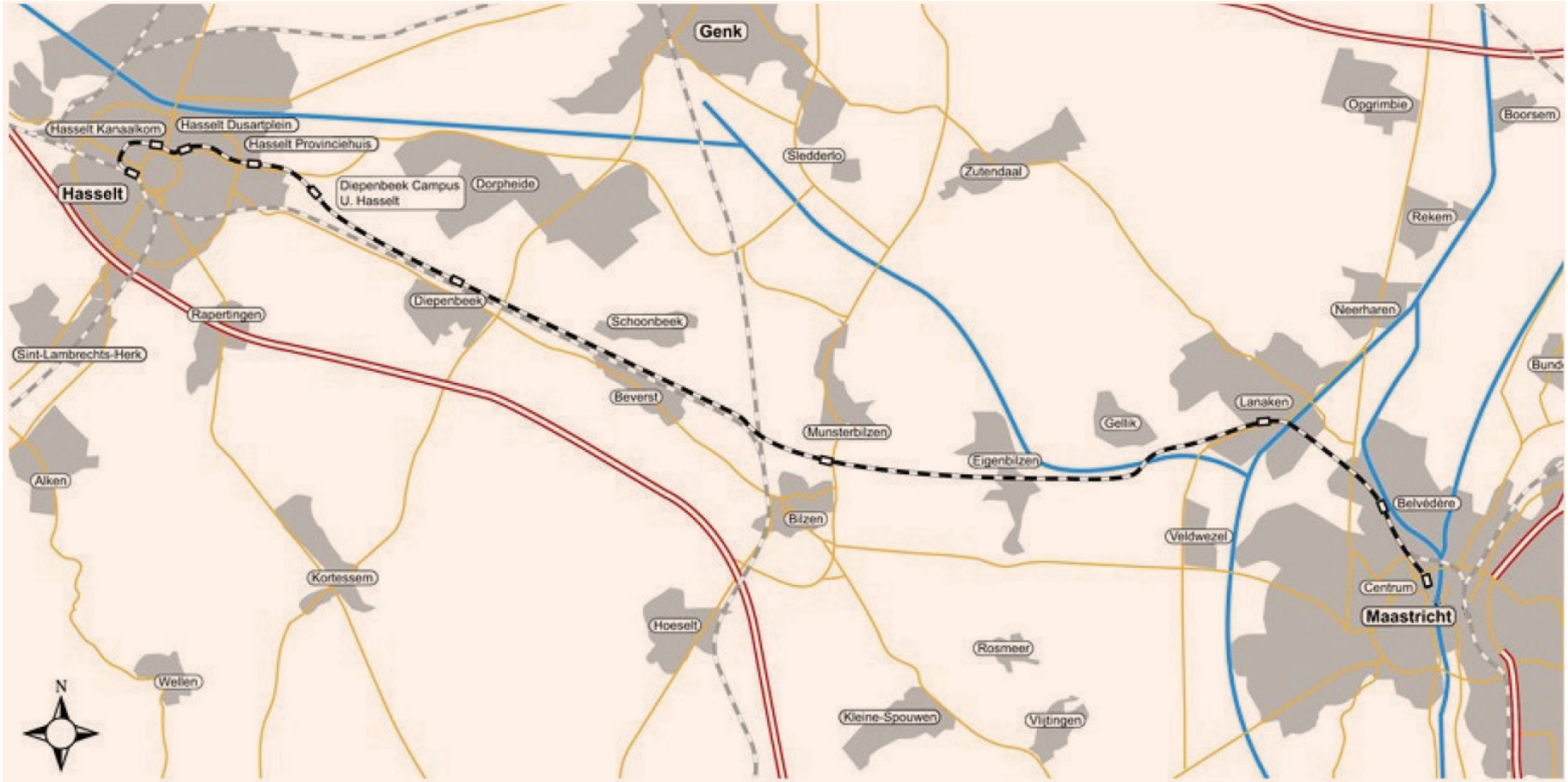

20A
5720
TEGELCENTER
DE LIJN
IVECO
1-HCE-065

Huidige gebruikers van de bus zijn hoofdzakelijk 'captives'

Volgens de Belgische exploitant De Lijn[9] zitten op de buslijnen tussen Maastricht en Belgisch Limburg heel wat dagelijkse reizigers: pendelaars, scholieren en studenten en dit in beide richtingen. Maar de buslijnen worden ook frequent gebruikt door dagjesmensen die gaan shoppen, die musea, tentoonstellingen en andere evenementen bezoeken. En dan zijn er nog de vele toeristen die op daguitstap gaan in de Euregio Maas-Rijn. Gezien de lange OV-reistijd mag verwacht worden dat er dus voornamelijk reizigers van de bus gebruik maken die geen alternatief hebben, de zogenoemde 'captives'. De reistijd is naar alle waarschijnlijkheid te lang om keuzereizigers aan te trekken.

2.6. Conclusie

De Euregio Maas-Rijn vormt in potentie een stedelijke regio met 3,9 miljoen inwoners. Maar Maastricht, Luik, Hasselt, Heerlen en Aachen zijn relatief klein en liggen perifeer in hun land. Hierdoor dreigt verlies aan economische vitaliteit doordat de werkgelegenheid trekt naar grotere en meer centraal gelegen steden. In de internationale concurrentiestrijd is daarom een goede grensoverschrijdende samenwerking tussen deze stedelijke gebieden nodig. Dit kan alleen als er goede grensoverschrijdende verbindingen zijn. De kwaliteit van de verbinding tussen Maastricht en Hasselt blijft duidelijk achter bij de kwaliteit van de andere verbindingen tussen de steden in de Euregio, met name voor het openbaar vervoer. Een rechtstreekse railverbinding ontbreekt en de reistijd per OV is tot 2,8x langer dan de reistijd per auto. Hierdoor is het OV geen geloofwaardig alternatief. Toch is er sprake van een aanzienlijke vervoervraag tussen Belgisch Limburg en Maastricht van ca 20.000 verplaatsingen per dag en deze vervoervraag groeit door een groeiende pendel in het woon-werkverkeer en voor studenten. Deze (groeiende) vervoersbehoefte wordt niet optimaal gefaciliteerd en kansen voor economische groei blijven onbenut.



Figuur 3.1. Tracé tram Maastricht-Hasselt.
Bron: Informatiebrochure Tram Vlaanderen-Maastricht (2011)

3 Het project tram Maastricht-Hasselt

Het project tram Maastricht-Hasselt voorziet in de aanleg van een ruim 30 km lange tramverbinding tussen het station van Hasselt en het centrum van Maastricht. Het eindpunt in Maastricht is voorzien aan de westoever van de Maas, waarvoor nog drie alternatieve locaties in beeld zijn: Mosae Forum, Boschstraat Pathé en Markt. De Lijn is bovendien voornemens om in Belgisch Limburg buslijnen vanuit omliggende kernen met korte overstaptijden te verknopen met de tram. Hierdoor wordt de reistijd vanuit deze kernen zowel naar Maastricht als naar Hasselt verkort.

3.1. Huidige netwerk

Momenteel zijn er 4 buslijnen die vanuit Belgisch Limburg Maastricht bedienen, te weten lijn 20a, 45, 62 en 63. Samen vervoeren deze lijnen circa 14.500 reizigers per dag. Binnen Maastricht zijn alle stad- en streeklijnen gebundeld op de zogenoemde OV-as, die loopt vanaf Randwijck, via het station en de binnenstad naar Maastricht West. Op deze as wordt een hoge busfrequentie geboden. Belangrijke halten van de OV-as in het centrum zijn het station Maastricht, de halte Mosa Forum en de Boschstraat. In totaal maken per dag circa 37.500 reizigers van de OV-as gebruik.

3.2. Tramverbinding Maastricht-Hasselt

Tracé

De tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht loopt vanaf het station van Hasselt naar de binnenstad van Maastricht. Via de binnenstad van Hasselt loopt het traject naar het universiteitscomplex van de Universiteit Hasselt in Diepenbeek. Parallel aan de spoorlijn Hasselt – Luik gaat het tracé naar Bilzen waar het loopt over de goederenspoorlijn naar Lanaken en Maastricht. Op Nederlands grondgebied loopt het tracé vanaf de kruising van de goederenspoorlijn met de Boscherweg over een nieuw traject via de Boschstraat naar de binnenstad van Maastricht (zie figuur 3.1).

Ligging halten

In totaal zijn momenteel 12 halten voorzien. Op Belgisch grondgebied vier in Hasselt, twee in Diepenbeek, drie in Bilzen en een in Lanaken, waar in de plannen van de gemeente Lanaken ook een P&R- faciliteit is voorzien. Op Nederlands grondgebied zijn vooralsnog twee halten voorzien. Ten eerste in Belvédère, ter hoogte van de voormalige timmerfabriek (halte Sphinxkwartier). Ten tweede een eindhalte in de Boschstraat, op de Markt of aan de Maasboulevard.

- Tracé eindhalte Mosae Forum: aan de oostzijde van de tunneltoegang in de Maasboulevard
- Tracé eindhalte Boschstraat Pathé, ten noorden van het Maagdendries. In combinatie met dit eindpunt bestaat er geen halte Sphinxkwartier, omdat deze twee halten dan te dicht bij elkaar komen te liggen.
- Tracé eindhalte Markt: in het noordwestelijke deel van de Markt, voorbij de kop van de Boschstraat.

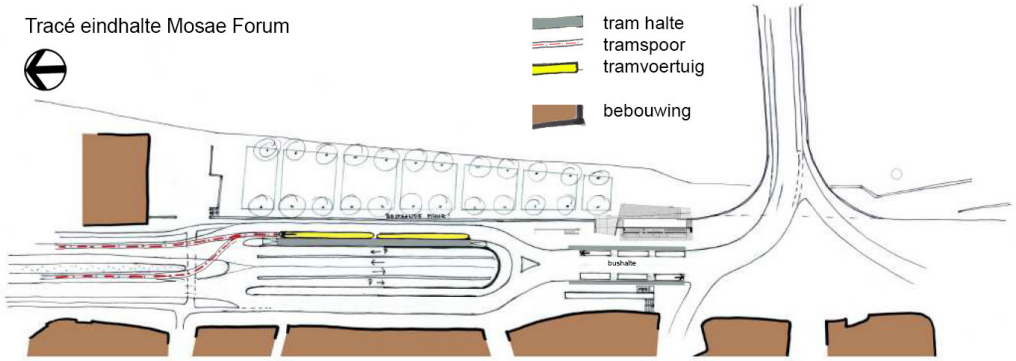
Frequentie en snelheid

De tram gaat op werkdagen en op zaterdag 2x per uur per richting rijden gedurende de hele dag. Op zondag is een uurdienst voorzien. Binnen de stad rijdt de tram tussen de 10 en 35 km/h. Buiten de stad is de maximale snelheid 100 km/h.

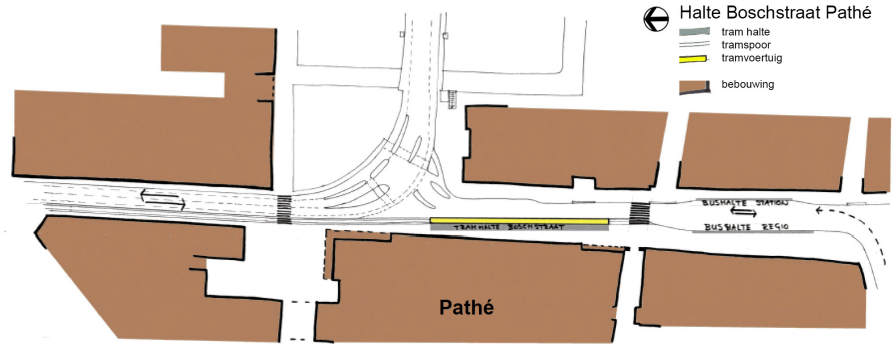
Aanpassing busdiensten

Met de komst van de tram gaat De Lijn de bestaande buslijnen die Maastricht vanuit Belgisch Limburg bedienen, inkorten. De aanpassingen zijn conform het Spartacusplan van De Lijn als volgt:

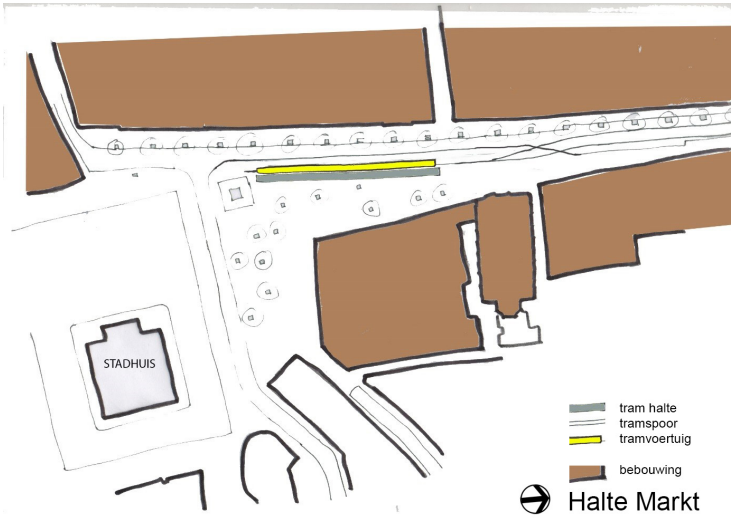
- lijn 63 Eisden (B) - Lanaken - Maastricht: wordt ingekort tot Eisden (B) - Lanaken
- lijn 45 Hasselt – Lanaken - Maastricht: wordt ingekort tot Hasselt - Lanaken
- lijn 20a Hasselt - Veldwezelt - Maastricht: wordt ingekort tot Hasselt – Veldwezelt



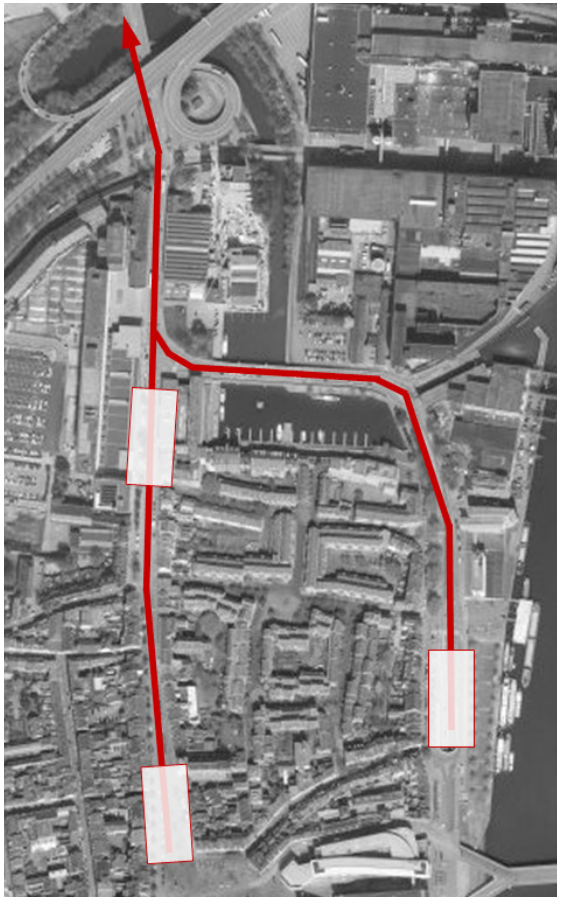
Figuur 3.3. Schetsontwerp van de mogelijke halte Mosae Forum



Figuur 3.4. Schetsontwerp van de mogelijke halte Boschstraat Pathé



Figuur 3.5. Schetsontwerp van de mogelijke halte Markt



Figuur 3.2. Mogelijke locaties voor de eindhalte in de binnenstad van Maastricht.

3.3. Ontwerp halten

De haltevoorziening bestaat uit een 30 cm hoog perron van circa 80 meter lengte. Hieraan kan een gekoppeld tramstel halteren. Op het perron is ruimte nodig voor wachtvoorzieningen met reizigersinformatie. Verder moet worden uitgegaan van een chauffeursvoorziening en stallingsruimte voor fietsers. In figuur 3.2 is de ligging van de drie mogelijke locaties voor eindhalten in de binnenstad weergegeven.

Tracé eindhalte Mosae Forum

Bij dit tracé is de eindhalte Mosae Forum ingepast aan de oostzijde van de bestaande tunnelmond (zie figuur 3.3). Overstap op de nabijgelegen bushalten is ook op deze locatie goed mogelijk omdat de bushalten direct ten zuiden van het tramperron liggen. Inpassing van fietsvoorzieningen is mogelijk aan de Maaszijde.

Tracé eindhalte Boschstraat Pathé

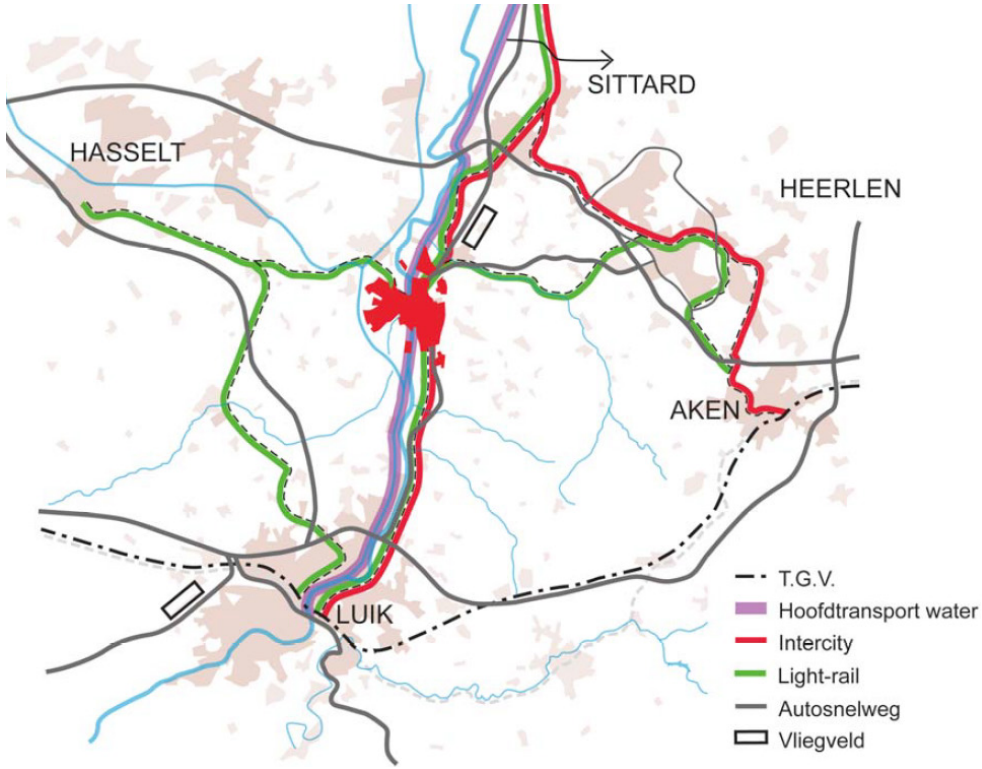
Bij dit tracé is de eindhalte Boschstraat Pathé ingepast nabij Pathé, tussen Achter de Barakken en de Bassinbrug (zie figuur 3.4). Overstap op de bus is mogelijk: de bushalten liggen meer zuidelijk in de Boschstraat richting de Markt. Voordeel van deze locatie is dat hier op alle bussen die van de OV-as gebruik maken kan worden overgestapt. Fietsstallingen zijn direct bij de halte moeilijker inpasbaar; in de omgeving is hiervoor wel ruimte.

Tracé eindhalte Markt

Bij dit tracé is de eindhalte Markt ruimtelijk aan de westelijke kop van de Boschstraat ter hoogte van Minckeleers ingepast (zie figuur 3.5). Deze halte ligt niet aan de OV-as en wordt daarom ook niet door alle bussen aangedaan. Wel is een overstap op een enkele buslijn mogelijk, zowel richting centrum (Vrijthof) als richting station. Fietsstallingen kunnen indien nog nodig in de directe omgeving worden gerealiseerd.



Figuur 4.1. Zuidoost Nederland tussen Randstad, Ruhr-Rijn en Vlaamse Ruit
Bron: Gemeente Maastricht (2012) Structuurvisie 2030.



Figuur 4.2. Versterken Euregionale positionering met goede verbindingen.
Bron: Gemeente Maastricht (2012) Structuurvisie 2030.

4 De tram past in een breder beleidskader

Het project tram Maastricht-Hasselt staat niet op zichzelf maar past in een breder beleidskader voor zowel mobiliteitsbeleid als economisch beleid. Juist door deze integrale inspanning op verschillende overheidslagen aan beide zijden van de grens krijgt het project meerwaarde. In dit hoofdstuk geven we hiervan een overzicht.

Rijksniveau: 'de top-technologische regio'

Het Rijk wil in haar regionaal-economisch beleid bestaande regionale clusters van economische topsectoren versterken (Pieken in de Delta 2004, vernieuwing van beleid, 2010). Een van die regionale clusters is de Brainportregio Zuid Oost Nederland. Binnen de driehoek Eindhoven, Aken, Leuven ligt een concentratie van kennisinstellingen en bedrijven met een hoogwaardige maakindustrie, de top-technologische kennisregio. Inzet is om de samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennisinstellingen te versterken. Verbeteren van het grensoverschrijdend openbaar vervoer is hiervoor van groot belang.

Rijksniveau: overstappen naar 2040, het Toekomstbeeld OV

Zuidoost Nederland ligt centraal tussen drie belangrijke Europese kernregio's: de Randstad, Rhein-Ruhr en de Vlaamse Ruit (zie figuur 4.1). Deze regio's liggen in potentie binnen reisafstand, maar vooral de kwaliteit van de grensoverschrijdende railverbindingen naar België en Duitsland blijft sterk achter. Hierdoor blijven economische potenties door het beter verbinden van arbeidsmarkt en consumentenmarkten onderbenut. Door het verbeteren van de railverbindingen kan de economische complementariteit van de regio's beter worden benut en samenwerking van bedrijven, kennisinstellingen en organisaties in Brabant en Limburg worden versterkt. Deze potentie is erkend in het Toekomstbeeld OV, "overstappen naar 2040", waarin het Rijk, samen met de regionale partijen en de vervoerders een visie op de toekomstige ontwikkeling van het ov heeft geformuleerd.[10] Het verbeteren van de grensoverschrijdende railverbindingen op verschillende schaalniveaus is hier een belangrijk onderdeel van.

Provincie: Regionale economie in Zuid Limburg versterken

Het versterken van het regionaal-economisch perspectief van Zuidoost Nederland in het algemeen en Zuid Limburg in het bijzonder is een belangrijk element in het beleid van de provincie Limburg. Het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (2014) heeft de internationale bereikbaarheid per OV en het versterken van de grensoverschrijdende OV-verbindingen daarom als speerpunt. Zuid Limburg ligt in Nederland perifeer, maar juist centraal in een van de grootste economische concentratiegebieden van Europa.[11] Doel is om Limburg hier economisch sterker van te laten profiteren. Vanuit regionaal-economisch perspectief is het versterken van het grensoverschrijdend openbaar vervoer daarom een speerpunt van het provinciaal mobiliteitsbeleid.

De Limburg Lijnen en de Railagenda Limburg

In december 2012 is door Provinciale Staten het plan 'De Limburg Lijnen' aangenomen. De infrastructurele onderdelen van dit plan worden opgepakt in de Railagenda van het provinciebestuur van Limburg. Onderdeel van het plan vormt de zogenoemde 'drielanden-

trein' tussen Luik, Maastricht, Heerlen en Aachen. Ook de tramverbinding Maastricht-Hasselt, de regionale spoorverbinding Weert – Overpelt – Antwerpen en het verbeteren van de interregionale spoorverbinding Eindhoven – Venlo – Düsseldorf vormen grensoverschrijdende onderdelen van dit plan.

'Infrastructuur is geen doel op zich, maar een middel om mensen, landen en economieën met elkaar te verbinden. Om de economie te versterken en de agglomeratievoordelen te benutten die vanuit de unieke ligging van Limburg voor het oprapen liggen is bereikbaarheid cruciaal. De Railagenda richt zich dus niet alleen op Nederland, maar zeker ook op het aangrenzende buitenland. Een grensoverschrijdende perspectief is ook nadrukkelijk één van de uitgangspunten van het coalitieakkoord 2015-2019. De (inter)nationale Railagenda kent meerdere projecten. Over de voortgang wordt halfjaarlijks gerapporteerd aan Provinciale Staten. (*Bron: www.limburg.nl)*

Gemeente Maastricht: robuuste structuren

De tramverbinding Maastricht-Hasselt is opgenomen in de Structuurvisie 2030 voor de stad (zie figuur 4.2). Ook voor de gemeente Maastricht is het verbeteren van de openbaar-vervoerverbindingen van en naar de stad, met name in het grensoverschrijdend verkeer, een belangrijk speerpunt.

De gemeente Maastricht werkt in haar mobiliteitsbeleid aan een robuuste hoofdstructuur in de stad. Voor de auto wordt deze gevormd door de gerealiseerde A2 Passage Maastricht, de bestaande Kennedybrug en de in uitvoering zijnde verlegging van de Noorderbrug. Beide bruggen hebben ook voor het fietsverkeer een belangrijke functie. Binnen de stad neemt de OV-as een centrale positie in het stedelijk OV-netwerk in. Op deze centrale as van Randwijck via het station naar Maastricht West zijn alle busverbindingen in de stad geconcentreerd. De Wilhelminabrug is daarom voor het OV de belangrijkste oeververbinding. Fietsers en voetgangers maken ook van de Wilhelminabrug gebruik, maar voor voetgangers is de Servaasbrug de belangrijkste verbinding. De brug bij Ceramique heeft voor de voetgangers en fietsers tussen de beide centrumdelen een ondersteunende functie.
Naast het realiseren van de robuuste hoofdstructuur binnen de stad zelf richt het mobiliteitsbeleid van de gemeente Maastricht zich ook sterk op gedragsverandering richting meer duurzame vormen van mobiliteit en opvang van grotere bezoekersstromen op zogenoemde topdruktedagen.[12]

Economische visie 'Made in Maastricht' (2012)

De Economische visie "Made in Maastricht" (2012) geeft aan hoe de stad vanuit een eigen visie en verantwoordelijkheid met partners werkt aan een economisch vitale en toekomstbestendige stad. De huidige bedrijven en instellingen vormen een stevig fundament in de economische structuur. Die structuur wil de stad optimaal faciliteren en ondersteunen. In deze visie ligt de focus op de volgende prioriteiten:

- Maastricht als universiteitsstad en internationale kennisstad. Dit betekent het optimaal faciliteren van de Maastricht Health Campus in Randwyck. Gemikt wordt op een groei van 40 nieuwe bedrijven, een groei van de werkgelegenheid met 1.100 banen (directe werkgelegenheid) en een groei van het aantal (wetenschappelijke) congressen. Belangrijk is ook het mogelijk maken van de groei van de Universiteit Maastricht naar 25.000 studenten.
- Maastricht ziet de creatieve industrie als een topsector die zich nog beter kan ontplooien en daarom een economische sector is met veel perspectief. Gestreefd wordt naar een groei met 1500 banen in 2020. Gerichte ondernemersondersteuning en diverse faciliteiten voor starters maken een culturele carrière in meerdere opzichten mogelijk. Belvédère kan hiervoor een uitstekend

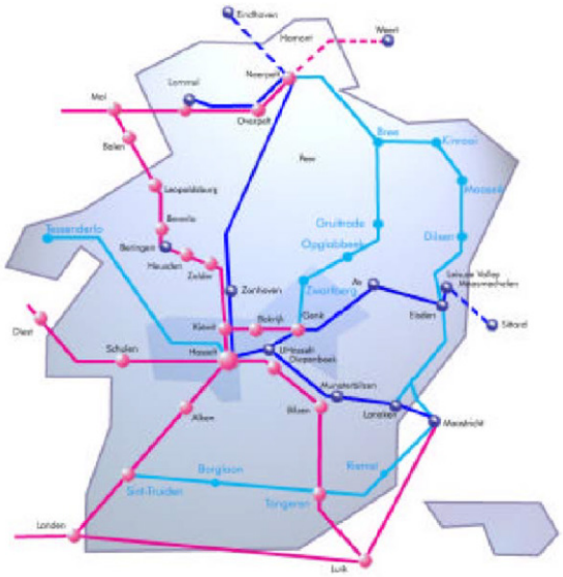
klimaat bieden.
Voor deze prioriteiten geldt dat het uitgangspunt is dat Maastricht een internationale rol in de Euregio en Brainportregio heeft, die gefaciliteerd wordt door goede verbindingen nationaal, binnen de Euregio en binnen het Europese OV, evenals goede verbindingen met (de) internationale luchthavens in de nabijheid.

Ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht Noord (2010)

De tramlijn maakte deel uit van het zogenoemde 'optimalisatiepakket' in het convenant Bereikbaarheidsimpuls Limburg (2010), artikel 2: ruimtelijk mobiliteitspakket Maastricht Noord. Hiermee besloten Rijk, provincie en stad Maastricht af te zien van een derde stadsbrug ter hoogte van de A79 in ruil voor een pakket van optimalisatiemaatregelen zoals de aanpassing en omlegging van de aanlanding Noorderbrug, verbetering fietsmaatregelen (met mogelijk ruimte voor een nieuwe fietsverbinding), P+R, mobiliteitsmanagement en dus het verbeteren van het openbaar vervoer in de vorm van de tram Maastricht-Hasselt.

Beleidskader Vlaanderen: het Spartacusplan

In Vlaanderen is het project tram Maastricht-Hasselt vanuit het Spartacusplan tot stand gekomen. Het Spartacusplan (zie figuur 4.3) voorziet in een uitgekiend netwerk van aan elkaar verknoopte verbindingen van tram en bus in Belgisch Limburg. Ook het doortrekken van de regionale trein vanuit Antwerpen naar Weert en op termijn een verbinding vanuit Genk naar Sittard vormen onderdeel van dit plan.



Figuur 4.3. Spartacusplan Belgisch Limburg
Bron: De Lijn, https://www.delijn.be/nl/mobiliteitsvisie2020/spartacus/knooppunten.html

De tram Maastricht-Hasselt is gekoppeld aan een herstructurering van het busnetwerk in Belgisch Limburg, zodanig dat twee keer per uur een optimale aansluiting op de tram wordt geboden. Reizigers kunnen zo vanuit alle omliggende kernen in Belgisch Limburg snel naar Hasselt en Maastricht reizen. De dienstregeling van de tram sluit ook aan op de aangepaste treintijden in Hasselt. Op deze wijze vormt de tram een 'backbone' van het openbaar vervoer in Belgisch Limburg.

Conclusie: een breed gedragen project

De tramverbinding Maastricht-Hasselt past in het mobiliteitsbeleid van het Rijk, de provincie Limburg, de gemeente Maastricht en het gewest Vlaanderen. Dit beleid is erop gericht het grensoverschrijdend openbaar vervoer te verbeteren. Het wordt ondersteund door regionaal en nationaal economisch beleid dat erop is gericht de grensoverschrijdende samenwerking te bevorderen om daarmee het economisch perspectief van de Euregio te vergroten.

De tram Maastricht-Hasselt is gekoppeld aan een herstructurering van het busnetwerk in Belgisch Limburg, zodanig dat twee keer per uur een optimale aansluiting op de tram wordt geboden. Reizigers kunnen zo vanuit alle omliggende kernen in Belgisch Limburg snel naar Hasselt en Maastricht reizen. De dienstregeling van de tram sluit ook aan op de aangepaste treintijden in Hasselt. Op deze wijze vormt de tram een 'backbone' van het openbaar vervoer in Belgisch Limburg.


ESPRIT

5 Effecten verkeer en vervoer

Als gevolg van de tramverbinding wordt de reistijd per openbaar vervoer tussen het station van Hasselt en de eindhalte in Maastricht teruggebracht van circa 72 minuten naar circa 36 minuten. Het aantal reizigers dat in de tram kan worden verwacht is berekend evenals de effecten op het gebruik van de bussen. De situatie voor topdruktedagen is apart beoordeeld. Verder is gekeken naar de inpassing van de halten en de effecten op verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling.

5.1. Reistijden

In tabel 5.1 zijn de reistijden van en naar het eindstation in Hasselt weergegeven voor de referentiesituatie en de verschillende eindhalten in Maastricht en voor drie belangrijke punten in Maastricht: de binnenstad, het station en Randwijck (zie tabel 5.1). Deze reistijden zijn inclusief de 36 minuten reistijd in de tram en inclusief wachttijd en eventuele looptijd. In alle gevallen neemt de reistijd als gevolg van het tramproject sterk af. Tracé eindhalte Markt kent de kortste reistijd naar de binnenstad van Maastricht, maar is relatief ongunstig voor reizigers van en naar het station en Randwijck. Tracé eindhalte Boschstraat Pathé is juist voor de reizigers naar de binnenstad minder gunstig, maar door de goede overstap op busverkeer voor reizigers naar station Maastricht en Randwijck gunstiger. Tracé eindhalte Mosae Forum is het meest gunstig, omdat deze een goede rechtstreekse bereikbaarheid van de binnenstad combineert met een goede overstap op de bussen naar het station en Randwijck. In tabel 5.2 op de volgende pagina wordt de vergelijking gemaakt tussen de reistijd met de huidige OV-verbindingen en de situatie waarin de tram Maastricht-Hasselt rijdt. Door de tram Maastricht-Hasselt verbetert de reistijd per OV aanzienlijk, ook is Antwerpen iets sneller te bereiken via Hasselt.

	Binnenstad Maastricht	Station Maastricht	Maastricht Randwijck	Gemiddelde
Referentie (zonder tram)	72	75	94	80
Tracé eindhalte Mosae Forum	39	47	63	50
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	44	49	65	53
Tracé eindhalte Markt	39	52	68	53

Tabel 5.1. Reistijden van station Hasselt naar verschillende eindhalten in Maastricht, incl. wachttijd en eventuele looptijd. De laatste kolom geeft de gemiddelde reistijd over deze drie reisrelaties weer.

Frequentie en betrouwbaarheid

Naast snelheid is de frequentie van de verbinding een belangrijk kwaliteitsaspect. In de tabel 5.3 wordt de frequentie op de bovenstaande verbindingen gegeven. De tram Maastricht-Hasselt verhoogt de frequentie van de OV-verbinding naar Hasselt tot 2x per uur. Ook hebben reizigers meer opties om onder andere richting Brussel en Antwerpen te reizen, via zowel Luik als Hasselt. Met deze extra keuzemogelijkheden verhoogt de tram Maastricht-Hasselt het gemak voor de reiziger.

Doordat de tram nagenoeg volledig vrijliggend op eigen spoor rijdt zal de betrouwbaarheid van de dienstuitvoering groot zijn. Dit is belangrijk in verband met de aansluitende vervoerdiensten.

Comfort en beleving

In termen van comfort en beleving is er vaak gesteld dat de tram een zogenaamde 'trambonus' heeft ten opzichte van de bus. Onderzoek[13] wijst uit dat er sprake is van deze voorkeurspreferentie voor de tram is, mits er in de stad bekendheid met een tram is. De sfeer in het voertuig, de verschillende voertuigeigenschappen en het verschil in weergave van de reistijdinformatie maakt de tram aantrekkelijker dan een bus. Dit effect is opgenomen in de vervoerwaardeberekeningen. Het is (nog) onduidelijk in hoeverre de tram dezelfde mate van comfort levert als de trein (in de ogen van de klant). Echter, verwacht mag worden dat een light-rail tram qua comfort dicht bij die van een trein komt.

Van/naar	Hasselt	Luik	Brussel	Antwerpen
Afstand	30 km	35 km	125 km	111 km
Maastricht (huidig)	93 min. (trein) 72 min. (bus)	31 min.	100 min. (via Luik)	137 min. (via Luik en Brussel)
Maastricht met tram Maastricht - Hasselt	36 min.	31 min.	100 min. (via Luik) 122 min. (via Hasselt)	132 min. (via Hasselt)

Tabel 5.2. Vergelijking reistijd, huidige situatie (2017) en situatie met tram Maastricht-Hasselt.

Van/naar	Hasselt	Luik	Brussel	Antwerpen
Afstand	30 km	35 km	125 km	111 km
Maastricht (huidig)	1 x per uur stoptrein 1 x per uur bus	1x per uur	1x per uur, via Luik	1x per uur, via Luik en Brussel
Maastricht (met tram Maastricht-Hasselt)	2x per uur	1 x per uur	1x per uur, via Luik 2x per uur via Hasselt	2x per uur via Hasselt

Tabel 5.3. Vergelijking frequentie, huidige situatie (2017) en situatie met tram Maastricht-Hasselt.

5.2. Aantal tramreizigers

Er is een berekening gemaakt van het aantal te verwachten tramreizigers. De basis hiervoor vormt het multimodale verkeersmodel van de gemeente Maastricht met zichtjaar 2030. De basisberekening is aangevuld met elementen die in het model niet of onvoldoende kunnen worden meegenomen. Het gaat hierbij om ontwikkelingen in de reiskosten, invoering van het Spartacusplan, de trambonus, grensweerstand, gratis bus naar Maastricht Randwijck en halte Sphinxkwartier. De werkwijze is in de vervoerkundige bijlage nader toegelicht. Met het multimodale verkeersmodel van de gemeente Maastricht zijn de effecten van de nieuwe situatie met de tram Maastricht-Hasselt doorgerekend en afgezet tegen de autonome situatie. Er zijn drie situaties doorgerekend voor elk van de alternatieven..

De tramverbinding zal op een gemiddelde werkdag in 2030 naar verwachting afhankelijk van het eindpunt tussen de 10.300 en 10.800 reizigers vervoeren (zie tabel 5.4). Een groot deel hiervan (bijna 60%) blijft in België. Iets meer dan 40% is grensoverschrijdend verkeer met herkomst of bestemming in Maastricht. Ongeveer 1% van de reizigers blijft binnen Nederland. In de modelberekening is uitgegaan van een gemiddelde werkdag.

De resultaten zijn verschillend voor de drie alternatieven, maar de verschillen zijn niet groot. Bij tracé eindhalte Mosae Forum zitten er de meeste reizigers in de tram; 10.800 reizigers per dag. Deze halte biedt een goede centrale ontsluiting van de binnenstad, inclusief het oostelijk van de Maas gelegen deel daarvan (Wijck). Bij tracé eindhalte Boschstraat Pathé zijn dit er circa 300 reizigers per dag minder en tracé eindhalte Markt realiseert 10.300 reizigers per dag. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat halte Markt geen aansluitende busverbindingen biedt.

Op de eindhalte zelf worden tussen de 3.440 en 4.400 reizigers verwacht (zie tabel 5.5). In het drukste uur betekent dit op de eindhalte van de tram tussen de 290 (halte Markt) en 370 (halte Boschstraat Pathé) in- en uitstappers. Dit aantal is het hoogste bij tracé Boschstraat Pathé, omdat de tussenhalte Sphinxkwartier dan niet bestaat, waardoor de reizigers zich niet over twee haltes verdelen. De keuze van het eindpunt heeft geen invloed op het aantal tramreizigers binnen België.

	Totaal
Tracé eindhalte Mosae Forum	10.800
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	10.500
Tracé eindhalte Markt	10.300

Tabel 5.4. Prognose aantal reizigers per werkdag tram Hasselt-Maastricht (2030).

	Etmaal	Drukste uur
Tracé eindhalte Mosae Forum	4.270	360
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	4.400	370
Tracé eindhalte Markt	3.440	290

Tabel 5.5. Aantal gebruikers van de halte Maastricht Binnenstad, afhankelijk van de locatie van het eindpunt, etmaal en het drukste uur (werkdag, 2030).

5.3. Aantal busreizigers

De komst van de tram heeft ook gevolgen voor het aantal gebruikers van de buslijnen (zie tabel 5.6). Op dit moment maken 14.500 reizigers gebruik van de bussen van de Lijn die Maastricht aandoen (lijn 20a, 45, 62 en 63) en 23.000 reizigers maken gebruik van de Nederlandse bussen in de binnenstad van Maastricht. Met de komst van de tram daalt het aantal reizigers in de Belgische bussen doordat deze nu van de tram gebruik maken. Aan de andere kant stijgt het aantal gebruikers van de Nederlandse bussen als gevolg van de overstappende reizigers. Wanneer we de drie alternatieven voor de eindhalte onderling vergelijken, valt op dat het aantal gebruikers van Nederlandse bussen bij het eindpunt Markt flink lager is. Dit komt doordat het voor een deel van de overstappende reizigers niet meer interessant is over te stappen op een bus. Deze reizigers lopen rechtstreeks van eindpunt Markt naar het station van Maastricht (1.2 km, ongeveer 15 min. lopen).

5.4. Concurrentiepositie met de auto

V/F-waarde (reistijdverhouding)

De V/F-waarde van de huidige vervoerrelatie Maastricht-Hasselt bedraagt 2,2. Deze waarde neemt als gevolg van de tram tussen Maastricht en Hasselt af tot 1,2. Daarmee is de verbinding concurrerend voor keuzereizigers omdat dit duidelijk lager ligt van 1,4 wat nodig is voor een concurrerende reistijd per OV (zie paragraaf 2.5). In de tabel 5.7 zijn de VF-waarden gegeven voor de relaties naar Hasselt. Hierbij is niet alleen gekeken naar de verplaatsingstijdfactor op de relatie Maastricht-Hasselt, maar ook op een aantal andere relaties. Alle relaties in de bovenstaande tabel zijn concurrerend. Hierbij moet wel worden aangetekend dat reizigers vanuit Sittard, Roermond en Heerlen 2x moeten overstappen. Omdat de frequentie van de bussen op de OV-as hoog is, is de wachttijd beperkt. Wel vormt de overstap zelf een barrière.

Modal split

Voor alle relaties van, naar en binnen Maastricht is de modal split bepaald met het gemeentelijk verkeersmodel in de referentiesituatie voor 2030 en in de drie alternatieven. Het OV heeft in de referentiesituatie een aandeel van 6,4%. Met de komst van de tram Maastricht-Hasselt neemt het aandeel van het OV in de modal split toe van 6,4% naar 6,5% bij tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt en naar 6,6% bij tracé eindhalte Mosae Forum. Dit gaat ten koste van het gebruik van de auto en fiets. Het effect is beperkt omdat dit cijfer het gemiddelde resultaat geeft voor al het Maastricht gerelateerde verkeer. Daarnaast houden de hier beraamde effecten op de modal split geen rekening met

	Tramreizigers	Belgische bussen	Nederlandse bussen	Totaal aantal reizigers
Referentie	-	14.500	23.000	37.500
Tracé eindhalte Mosae Forum	10.800	11.900	25.900	48.700
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	10.500	11.700	25.600	47.900
Tracé eindhalte Markt	10.300	11.600	24.500	46.500

Tabel 5.6. Aantal tram- en busreizigers per werkdag (2030)

Van Hasselt naar	Zonder tram	Met tram (Mosae forum)	Met tram (Boschstraat Pathé)	Met tram (Markt)
Maastricht	2,2	1,2	1,2	1,2
Sittard	2,0	1,6	1,6	1,7
Roermond	1,8	1,5	1,5	1,6
Heerlen	2,2	1,6	1,7	1,7
Gemiddeld	2,1	1,5	1,5	1,6

Tabel 5.7. VF-factoren op internationale relaties van/naar Hasselt

actief stimuleringsbeleid gericht op het OV. Zo is de door de gemeente Lanaken voorziene P+R nabij halte Lanaken geen onderdeel van deze berekening. Deze P+R zal goed zijn voor 150 parkeerplaatsen. De tram sluit aan bij de wens van de gemeente Maastricht om een meer autoluwe binnenstad te creëren. Ook bedrijven krijgen meer mogelijkheden om het OV-gebruik van hun werknemers te bevorderen.[14]

5.5. Topdruktedagen

Het aantal te verwachten reizigers is in het verkeersmodel bepaald voor een gemiddelde werkdag. Op deze dagen heeft een belangrijk deel van de reizigers in het openbaar vervoer in, van en naar Maastricht het motief woon – onderwijs (31%) en woon – werk (26%) (zie tabel 5.8). Een belangrijk deel van deze reizigers zal overstappen op de bus richting Randwijck. Het aandeel van de reizigers met het motief woon – winkel ligt op deze dagen duidelijk lager (17%). De tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Mosae Forum liggen gunstig voor forensen en studenten.

Motief	
Werk	26%
Onderwijs	31%
Winkel	17%
Zakelijk	4%
Overig (sociaal)	22%

Tabel 5.8. Motiefverdeling in het openbaar vervoer in, van en naar Maastricht (trein, bus, tram).
Bron: gemeentelijk verkeersmodel Maastricht

Op zaterdagen, topdruktedagen en evenementen zal de motief verdeling anders zijn en zal het aantal reizigers met motief woon-winkel hoger liggen. Het bezoek aan de binnenstad van Maastricht zal met name op deze dagen aantrekkelijker worden doordat de kwaliteit van de verbinding ten opzichte van een bezoek met de auto relatief sterker verbetert. De autoreistijd wordt op deze dagen verlengd door congestie en zoektijd voor het parkeren danwel parkeren op afstand en looptijd. Op die dagen is het gebruik van de tram daarom voor keuzereizigers, al of niet gecombineerd met P+R extra aantrekkelijk. Deze verbetering is van belang omdat de inschatting is dat op deze dagen circa 25% van de omzet van de binnenstad wordt gemaakt. Op die dagen biedt tracé eindhalte Markt of tracé eindhalte Mosae Forum meerwaarde ten opzichte van tracé eindhalte Boschstraat Pathé omdat deze eindhalten dichter bij de binnenstad liggen.

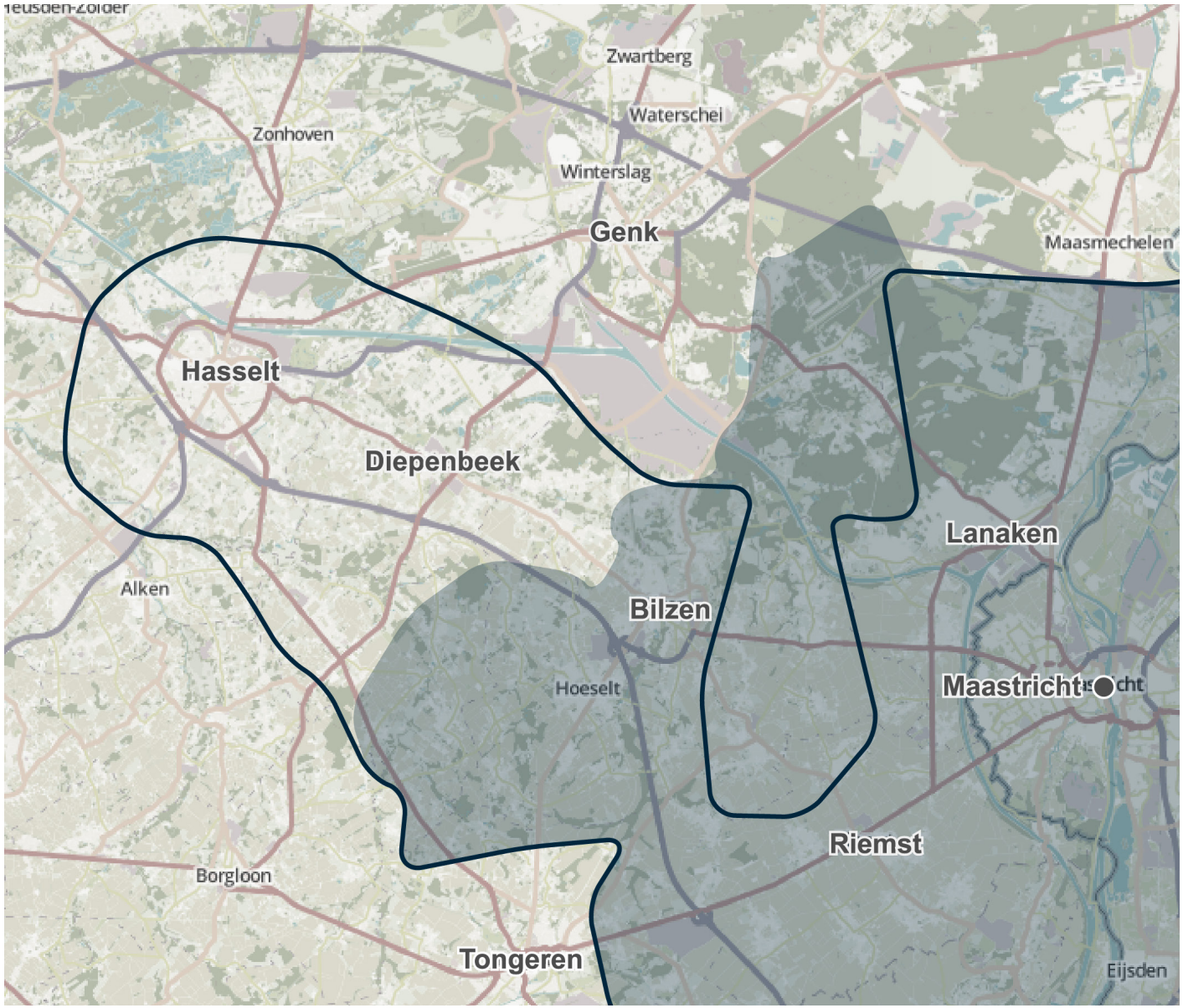
5.6. Verkeersveiligheid

Door de realisatie van het binnenstedelijk tramtracé worden bestaande kruispunten en wegvakken opnieuw ingericht en afgestemd op de nieuwste denkbeelden vanuit Duurzaam Veilig (positief effect op de verkeersveiligheid). De tram rijdt echter gemengd met het overige verkeer, wat resulteert in een veranderende kans op ongevallen voor alle verkeersdeelnemers, inclusief langzaam verkeer. Een extra modaliteit in het verkeerssysteem vraagt namelijk deels eigen ruimte en is met specifieke regels omgeven (negatief effect op de verkeersveiligheid). Per saldo is het effect op verkeersveiligheid naar verwachting licht negatief.

Wanneer de drie mogelijke alternatieven worden vergeleken, scoren tracé eindhalte Markt en tracé eindhalte Mosae Forum het meest gunstig. Hier is de aanwezigheid van andersoortig verkeer relatief beperkt en biedt het geheel een overzichtelijke en begrijpbare situatie. Tracé eindhalte Boschstraat Pathé is het minst gunstig. Intensief busverkeer gecombineerd met auto's, fietsers en voetgangers zorgt voor een relatief complexe verkeerssituatie met minder overzicht. Snel overstekende voetgangers die een stilstaande tram willen halen vormen een risico. Ook bij tracé eindhalte Mosae Forum kruisen voetgangers de routering van het busverkeer, maar de situatie is overzichtelijker en makkelijker te begrijpen, ook omdat autoverkeer ontbreekt. Bij tracé eindhalte Markt speelt een rol dat de aanwezigheid van trams op deze locatie, die vooral voor verblijven is ingericht, minder verwacht wordt.

5.7. Effecten verkeersafwikkeling

Er is geen onderscheid tussen de drie alternatieven ten aanzien van de afwikkeling van het autoverkeer. De impact van de alternatieven op de intensiteit (aantal auto's) is nihil. De frequentie van de tram is dusdanig beperkt dat er geen effect is te verwachten op de verkeersafwikkeling als gevolg van de prioriteit voor de tram in de regelingen.



Figuur 6.1. Gebied bereikbaar met het openbaar vervoer binnen 45 minuten, vlak = autonome situatie, lijn = plansituatie.

6 Regionaal-economische effecten

Naast de vervoer- en verkeerskundige effecten zijn ook de effecten van de tram Maastricht-Hasselt op de regionale economie onderzocht. De effecten worden door de verbeterde bereikbaarheid veroorzaakt. Ze bestaan uit effecten op de arbeidsmarkt en werkgelegenheid, effecten op toerisme en recreatie en woningmarkteffecten.

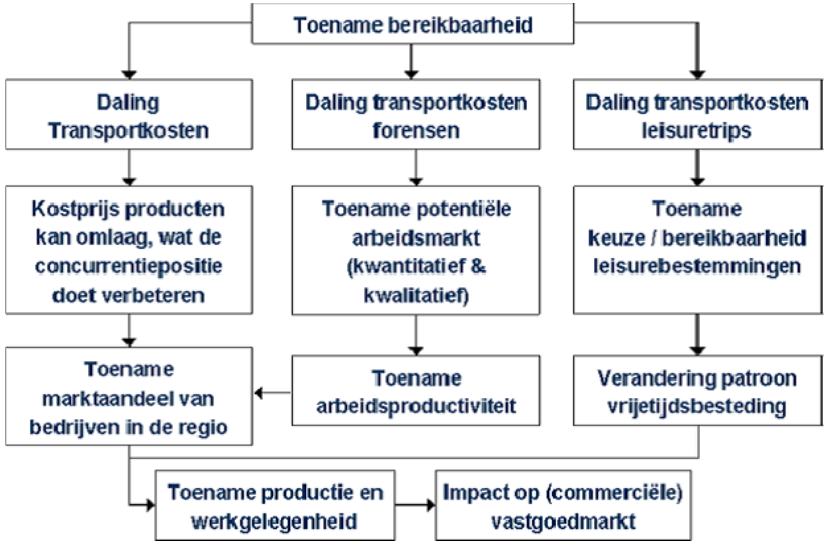
6.1. Bereikbaarheid binnenstad

Als gevolg van de komst van de tram neemt het aantal inwoners dat te bereiken is binnen een bepaalde reistijd vanuit de binnenstad van Maastricht toe. In de huidige situatie kunnen gemiddeld genomen 560.000 mensen de binnenstad (inclusief Wijck) binnen 45 minuten per openbaar vervoer bereiken. Als gevolg van de tram groeit dit aantal afhankelijk van de positie van de eindhalte naar 615.000 a 636.000 inwoners. Dit is een toename van het bereik per openbaar vervoer van 10 a 14%. Deze groei wordt vooral bereikt doordat Hasselt en omgeving binnen 45 minuten van Maastricht komt te liggen (zie figuur 6.1).
Tussen de drie alternatieven is er een licht onderscheid in de bereikbaarheid. Tracé eindhalte Boschstraat Pathé scoort het minst gunstig, doordat de looptijd naar de binnenstad relatief lang is. Tracé eindhalte Mosae Forum ligt, ook voor het stadsdeel Wijck, meer centraal. Wat ook belangrijk is voor de reizigers is dat hier alle openbaar-vervoervoorzieningen voor de binnenstad gebundeld zijn. Dit vergroot de herkenbaarheid voor de reizigers. Bij tracé eindhalte Markt moet een deel van de reizigers naar de Markt en een ander deel naar de bussen bij Mosae Forum.

6.2. Verbetering van de bereikbaarheid versterkt de regionale economie

Een verbeterde bereikbaarheid kan op verschillende manieren de economische ontwikkeling stimuleren. In figuur 6.2 is globaal aangegeven hoe een bereikbaarheidsverbetering doorwerkt in de economie.

Voor bedrijven in de euregio leidt een verbeterde bereikbaarheid tot lagere transportkosten (in dit geval met name voor zakelijke verplaatsingen) en daarmee lagere productiekosten en een versterking van de concurrentiepositie. Uiteindelijk kan dit resulteren in een toename van productie en werkgelegenheid in de regio.



Figuur 6.2. Doorwerking bereikbaarheidsverbeteringen in de economie.
Bron: F.R. Bruinsma & P. Rietveld (1992), De structurerende werking van infrastructuur.

Uitgaande van een vast tijds- (en kostenbudget dat forensen aan hun woon-werkreistijd willen besteden, betekent een verbeterde bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudiger een baan die bij hem past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.
Als gevolg van de bereikbaarheidsverbetering nemen ook de kosten voor sociaal recreatieve ('niet-werk gerelateerde') verplaatsingen af, waardoor een consument een groter aantal recreatiemogelijkheden krijgt dan voorheen. Voor een regio kan dit resulteren in hogere bestedingen en daarmee extra economische groei.
In het vervolg van dit hoofdstuk wordt op basis van voorgaand figuur ingegaan op de regionaal-economische effecten van de tram Maastricht-Hasselt voor de drie verschillende alternatieve tracés: tracé eindhalte Mosae Forum, tracé eindhalte Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Markt.

6.3. Effecten op arbeidsmarkt en werkgelegenheid

Effecten op concurrentiepositie van bedrijven

De drie alternatieven zorgen voor een kortere reisduur met het OV op het traject Maastricht-Hasselt. Voor bedrijven waarvan werknemers zakelijk gebruikmaken van dit traject, of die hierdoor van een verbeterde doorstroming elders profiteren, resulteert deze verbeterde bereikbaarheid in lagere productiekosten. Dit kostenvoordeel is met name opgebouwd uit de financiële voordelen van kortere reistijden ('tijd is geld'), een hoger comfort en een hogere reisbetrouwbaarheid (betere inschatting van aankomst- en vertrektijden). De economische effecten van dit kostenvoordeel kunnen worden benaderd door de 'value of time' te hanteren. Deze zijn bepaald op basis van de reistijdwinsten voor het zakelijk motief en de maatschappelijke waarde van kortere reistijden voor het zakelijk OV-verkeer.[15] Dit is het bedrag dat een reiziger met een bepaald reismotief (zakelijk in dit geval) over heeft voor een minuut kortere reistijd. Tabel 6.1 laat de maatschappelijke waarde voor bedrijven in de regio zien voor de afgenomen reistijd voor de zakelijke reizigers op basis van deze 'value of time'. Het gaat hierbij om een jaarlijkse waarde van de effecten voor bedrijven in de hele regio langs de nieuwe verbinding. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen de effecten die neerslaan in Nederland en de effecten die neerslaan in Belgisch Limburg.

Tracé eindhalte	Economische waarde
Mosae Forum	€ 0,5
Boschstraat Pathé	€ 0,5
Markt	€ 0,5

Tabel 6.1. Waardering effecten van reistijdwinsten van het zakelijk verkeer per jaar (cijfers voor 2030, bedragen in mln EUR).

Beter functioneren arbeidsmarkt

De verbeterde bereikbaarheid werkt door in het 'zoekgebied' van zowel werkgever als werknemer. Uit onderzoek[16] is bekend dat forensen dagelijks gemiddeld maximaal 45 minuten aan een enkele woonwerkverplaatsing willen besteden. De werklocatie is min of meer 'willekeurig' gekozen binnen een gebied van 45

minuten reistijd ten opzichte van de woonlocatie (“het maakt niet uit of je bijvoorbeeld op 10 of op 30 minuten van de werklocatie woont”). Bij meer dan 45 minuten neemt de kans sterk af dat iemand een baan accepteert zonder te verhuizen; een langere enkele woon-werkreistijd is voor veel forenzen niet aantrekkelijk.

Uitgaande van een dergelijk vast tijds- (en kosten)budget, betekent een betere bereikbaarheid dat het zoekgebied van een potentiële werkgever groter wordt. Het wordt voor (potentiële) werknemers immers mogelijk in hetzelfde tijdsbestek een groter gebied te bereizen. Vraag en aanbod op de arbeidsmarkt sluiten daardoor beter op elkaar aan (een werknemer vindt eenvoudig een baan die bij hem past, en vice versa), wat vervolgens kan resulteren in een hogere arbeidsproductiviteit.

Door het project tram Maastricht-Hasselt neemt de reistijd per openbaar vervoer af. Hierdoor neemt het aantal mensen dat binnen 45 minuten van Maastricht komt te wonen toe. Een groot deel van deze inwoners is onderdeel van de beroepsbevolking en kan dus potentieel in de regio werken en hiermee de concurrentiepositie van de regio verbeteren. De tram Maastricht-Hasselt heeft dus het effect dat de regio meer als één samenhangende arbeidsmarktregio kan gaan functioneren. Het aantal extra potentiele bereikbare werknemers te bereiken in België en Nederland vanuit Maastrichts perspectief door komst van de tramverbinding is weergegeven in tabel 6.2. Van deze extra inwoners die wonen in Belgisch Limburg is er op basis van Vlaamse statistieken vanuit gegaan dat 66% behoort tot de beroepsbevolking.

Om deze cijfers in perspectief te plaatsen is hieronder in tabel 6.3. de beroepsbevolking in de kernen aanliggend aan de tramlijn weergegeven.

Variant	< 45 min. vanaf Maastricht Centrum	< 45 min. vanaf Maastricht Randwijck
Tracé eindhalte Mosae Forum	50.160	29.700
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	36.300	19.140
Tracé eindhalte Markt	40.920	21.780

Tabel 6.2. Aantal extra bereikbare potentiele werknemers voor Maastricht centrum en Randwyck (2030).

Beroepsbevolking (20 - 65 jaar)	2016
Maastricht	81.136
Lanaken	16.177
Bilzen	19.916
Hasselt	47.868
Hasselt Diepenbeek	12.035
Totaal	177.132

Tabel 6.3. Potentiele beroepsbevolking in gemeenten langs de TMH (2016).

Werkgelegenheidseffecten

Op basis van de effecten op de productiekosten voor bedrijven en de effecten op het aantal bereikbare werknemers zijn de werkgelegenheidseffecten van de drievarianten bepaald op basis van het verbeteren van de concurrentiepositie. De regionale effecten zijn weergegeven in tabel 6.4. Voor de tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé worden circa 40 extra voltijdsbanen verwacht in de regio en voor tracé eindhalte Markt circa 35 voltijdbanen.
Voor enkel Maastricht kan een inschatting gemaakt worden van het neerslaan van deze effecten op basis van de bevolkingsdichtheid van de regio. Hieruit blijkt dat iets minder dan de helft van de effecten zal neerslaan in Maastricht (zie tabel 6.5). Wanneer er vanuit wordt gegaan dat iedereen gelijk profiteert van de tramlijn als benadering voor de werkgelegenheid voor Maastricht komt dit neer op circa 20 voltijdbanen voor de tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé. Voor tracé eindhalte Markt zijn dit circa 15 voltijdbanen. In totaal zijn er in Maastricht in 2016 ruim 71 duizend banen.[17]
De tramlijn maakt hiermee dus slechts een marginaal, maar positief verschil in het totaal aantal banen.

Variant	Werkgelegenheid
Tracé eindhalte Mosae Forum	+ 40
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	+ 40
Tracé eindhalte Markt	+ 35

Tabel 6.4. Potentiele extra werkgelegenheid (voltijdbanen) in de regio Hasselt-Maastricht door verbeterde concurrentiepositie op basis van reistijdwinsten in 2030 (afgerond op vijftallen).

Variant	Werkgelegenheid
Tracé eindhalte Mosae Forum	+ 20
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	+ 20
Tracé eindhalte Markt	+ 15

Tabel 6.5. Potentiele extra werkgelegenheid (voltijdbanen) in Maastricht door verbeterde concurrentiepositie op basis van reistijdwinsten in 2030 (afgerond op vijftallen).

6.4. Effecten op toerisme, recreatie en voorzieningen

De verbeterde bereikbaarheid draagt ook bij aan de afname van de reistijd voor sociaal-recreatieve verplaatsingen. Hierdoor krijgt een consument een groter aantal recreatiemogelijkheden dan voorheen. Dit resulteert in hogere bestedingen en daarmee extra economische groei.

Effecten op recreatie en toerisme

Vrijwel iedereen in Nederland oefent een vorm van dagrecreatie uit.[18] Recreanten hebben, net als forenzen bij woon-werkverkeer, ook een tijdsbudget (de reistijd van en naar de recreatieplek), hoewel minder eenduidig dan bij forenzen. Voor dagrecreatie is een recreant uit Limburg bereid om gemiddeld 22 km (enkele reis) te reizen, voor speciale evenementen is dit iets meer. Vlamingen zijn bereid iets meer te reizen, zo'n 30 km (enkele reis).[19] Twee derde van alle uithuizige vrijetijdsactiviteiten neemt, inclusief reistijd, een duur van maximaal drie uur in beslag.[18] Bij dagrecreatie speelt nabijheid dus een grote rol. Dit is ook te zien bij het

evenement “Magisch Maastricht” waarbij bijna 30% van de bezoekers vanuit Limburg komt en hiervan 35% van binnen Maastricht.

De tram Maastricht – Hasselt leidt tot een algehele verbetering van de bereikbaarheid van Maastricht, maar zoals in paragraaf 6.1 beschreven zijn de effecten het grootst voor toeristen en recreanten vanuit Belgische Limburg. In figuur 6.1 werd al aangegeven dat er extra inwoners vanuit met name Belgisch Limburg binnen 45 minuten van het centrum van Maastricht komen te liggen. Aangenomen kan hiermee worden dat dit een positief effect heeft op het aantal dagrecreanten dat naar Maastricht komt en hier ook geld uitgeeft aan cultuur, winkelen en horeca. Uit de vervoersberekeningen is een toename van het aantal trips naar voren gekomen ten opzichte van de referentiesituatie in alle alternatieven. Deze verandering van het aantal trips kunnen leiden tot additionele bestedingen. Deze bestedingen kunnen zowel de vorm hebben van een versnapering voor onderweg of in de binnenstad als winkel- of horecabestemming afhankelijk van het reismotief. In tabel 6.6 is de verdeling van de reismotieven weergegeven.

Motief	% per reismotief
Onderwijs	31%
Overig (sociaal-recreatief)	22%
Werk	26%
Winkel	17%
Zakelijk	4%
Totaal	100%

Tabel 6.6. Verdeling reismotieven voor tram Maastricht-Hasselt.

Wanneer het aantal extra ritten voor de verschillende reismotieven wordt vermenigvuldigd met het gemiddelde bestedingsbedrag voor dit motief, volgen de additionele bestedingen voor recreatie en toerisme, weergegeven in tabel 6.7.

Variant	
Tracé eindhalte Mosae Forum	0,7
Tracé eindhalte Boschstraat Pathé	0,4
Tracé eindhalte Markt	0,3

Tabel 6.7. Verwachte additionele jaarlijkse bestedingen aan recreatie en toerisme op basis van bestedingen per reismotief (in 2030, in miljoenen euro’s).

In totaal werd er in Maastricht in 2014 zo’n 153 miljoen euro uitgegeven aan dagrecreatie en zo’n 140 miljoen aan verblijfsrecreatie.[20] De tramlijn heeft hiermee slechts een zeer beperkt positief effect op het totaal aan uitgaven in Maastricht aan recreatie en toerisme.

6.5. Woningmarkteffecten

Woningmarkteffecten kunnen optreden als een bereikbaarheidsimpuls ervoor zorgt dat het betreffende gebied daarmee aantrekkelijker wordt om te wonen, doordat bijvoorbeeld de afstand tot werken en voorzieningen afneemt. Op dit moment is de gemiddelde WOZ-waarde voor woningen in Maastricht 180.000 euro.[21]

Gegeven de reikwijdte van het vervoersmodel en de gepresenteerde bevindingen over reistijdwinsten en economische impact verwachten we dat er nauwelijks sprake zal zijn van een stijging of daling van de woningwaarde. Berekeningen op dit gebied laten zien dat er een gemiddelde stijging van de woningprijs van minder dan 1 procent te verwachten valt.



7 Toets doelbereik MER

Naast de vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten is het project Tram Maastricht-Hasselt ook getoetst op de vraag of met het project aan de doelstellingen zoals in het MER geformuleerd, tegemoet wordt gekomen. Het gaat dan om het project als geheel en om de afweging tussen de drie alternatieven.

7.1. Doel 1: Grensoverschrijdende bereikbaarheid

Om te toetsen of de tram Maastricht-Hasselt aan bovenstaande doelstelling voldoet, is het project beoordeeld aan de hand van de volgende vragen:

- Verbetert de tram Maastricht-Hasselt de ontsluiting van voorzieningen in de grensregio?
- Draagt de tram Maastricht-Hasselt bij aan grensoverschrijdende samenwerking?

Criterium 1.1: Verbeterde ontsluiting voorzieningen in grensregio

De Tram Maastricht-Hasselt zal diverse halten aandoen. Met deze halten wordt een aantal publiekstrekkende voorzieningen ontsloten. In de onderstaande tabel worden de halten aangegeven met de voorzieningen binnen ongeveer 500 meter van de halten in Maastricht en Hasselt. Op het tussenliggende gebied doet de tram de woonkernen aan van Diepenbeek, Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen. Zoals tabel 7.1 op de volgende pagina aangeeft, volgen de vier halten in Hasselt de route langs de meest populaire bezoekersbestemmingen, als ook langs de twee belangrijkste onderwijs-clusters van Hasselt. Binnen Maastricht wordt in alle gevallen de nieuw te ontwikkelen locatie Belvédère ontsloten en de binnenstad.

Afweging alternatieven

Tracé eindhalte Mosae Forum en tracé eindhalte Boschstraat Pathé bieden aansluiting op de OV-as. Via een directe overstap op de bussen op de OV-as verbetert daarmee ook de bereikbaarheid van Randwijck met voorzieningen als de UM (medische faculteit), het Academisch Ziekenhuis Maastricht, de Health Campus en kantorengebied Randwijck. Voor het tracé eindhalte Markt is de aansluiting op de bussen over OV-as niet geboden. Dit alternatief scoort daarom minder hoog op dit criterium.

Criterium 1.2: Bijdrage aan grensoverschrijdende samenwerking

Het is evident dat grensoverschrijdende samenwerking is gebaat bij grensoverschrijdende multimodale bereikbaarheid. In die zin zal de inzet van de tram Maastricht-Hasselt bijdragen aan een verbeterde samenwerking. Het voorbeeld van de grensoverschrijdende railverbinding tussen Enschede en Gronau laat zien dat een dergelijke verbinding een belangrijke aanjager kan zijn voor grensoverschrijdende samenwerking.

Afweging alternatieven

Gelet op de belangrijke clustering van bedrijven en instellingen in Randwijck is het verkorten van de reistijd tussen Hasselt en Randwijck van belang. Op dit criterium scoren tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé gunstiger vanwege de kortere reistijd naar Randwijck.

Kern	Haltes	Nabije Voorzieningen		
		Reismogelijkheden	Recreatief	Onderwijs / Arbeid
Hasselt	Hasselt Station	Treinverbinding naar Leuven, Antwerpen, Brussel etc. / Busstation Hasselt	Modemuseum Hasselt, Binnenstad Hasselt	Diverse kantoren
	Kanaalkom		Bovenregionaal winkelcentrum Hasselt	
	Kolonel Dusartplein	Overstap op diverse buslijnen	Diverse musea en publiekstrekkers (Begijnhof, Nationaal Jenevermuseum, Het Stadsmus)	Onderwijscluster Hasselt / Hogeschool Hasselt met circa 7.000 studenten
	Provinciehuis		Japanse Tuin, Plopsa Indoor, Ethias Arena (Grenslandhallen), Kinepolis	Bedrijven terrein Hasselt-Hercken
	Campus Universiteit Hasselt	In toekomst overstap snel tram naar Genk		Universiteit Hasselt (3.390 studenten en ca. 1000 personeel) en onderzoekscentrum
Lanaken		P+R Lanaken (150 parkeerplaatsen). Overstap op diverse buslijnen onder meer naar Maasmechelen en Maaseik.	Kajak Maasland Handboogschieten	Europark Lanaken (bedrijventerrein)
Maastricht	Belvédère		Frontenpark, Theater, Bioscoop en poppodium, Horeca/Bassin	Eiffel gebouw, Timmerfabriek, voormalige Nutsbedrijven (in ontwikkeling) / Bedrijventerrein Bosscherveld
	Maastricht Centrum	Overstap op diverse buslijnen richting Maastricht West, Randwijck (niet bij halte Markt)	Binnenstad Maastricht met diverse publiekstrekker (Markt, Stadhuis, Vrijthof, Sint Servaasbrug, Natuur Historisch Museum Maastricht, Sint Jan kerk)	Stadskantoor. Lopend of via OV-as bereikbaar: Conservatorium, Toneelacademie, Academie voor Bouwkunst, Diverse faculteiten Universiteit Maastricht (bijna 16.000 studenten waarvan 47% uit het buitenland). Diverse kantoren via OV-as bereikbaar: Kantorengebied Randwijck, Maastricht Health Campus met medische faculteiten en aZm (overstap op OV-as niet van toepassing op halte Markt)

Tabel 7.1. Voorzieningen in de nabijheid van halten van de TMH.

Case: Gronau-Enschede

Een goed voorbeeld van een OV-verbinding die de grensoverschrijdende samenwerking sterk heeft bevorderd, is de in 2001 gereactiveerde spoorlijn Gronau-Enschede. Vanuit Gronau rijden de treinen door naar Münster en Dortmund. Vervoerder ZVM (Zweckverband für den Schienenverkehr im Münsterland) heeft recent becijferd dat ze de afgelopen jaren een groei hadden van 130% tot meer dan 2.000 reizigers per dag. Ook hier speelt de uitwisseling van studenten een grote rol. Euregio Gronau geeft aan dat er veel Duitse studenten die in Enschede studeren dagelijks heen en weer gaan. Het aantal studenten, dat over de grens woont, neemt al een aantal jaar licht toe, zowel bij de Technische Universiteit Twente als aan de hogeschool Saxion in Enschede. In totaal gaat het om ongeveer 2400 studenten met een Duitse nationaliteit (deze studenten reizen overigens niet allemaal dagelijks met de trein). In het weekend wordt de verbinding gebruikt door Duitse consumenten die winkelen in Enschede. Andersom wippen ook Nederlanders graag even de grens over.

7.2. Doel 2: Vervolmaken euregionale verbindingen

De doelstelling heeft twee elementen:

- Geeft de tram invulling aan de ontbrekende railverbinding tussen Hasselt en Maastricht?
- In hoeverre verbetert de kwaliteit van het euregionale netwerk i.c. de reistijden?

Criterium 2.1: Ontbrekende en essentiële railverbinding wordt gerealiseerd

Met de realisatie van de tram Maastricht-Hasselt wordt een ontbrekende railverbinding toegevoegd aan het euregionaal openbaar vervoernetwerk.

- In Hasselt kan overgestapt worden op treinverbindingen naar Antwerpen en Brussel en op andere buslijnen van het toekomstige Spartacusnet, waarmee veel bestemmingen in Belgisch – Limburg met één overstap bereikt worden.
- Dit geldt ook vice versa: vanuit veel plekken in Belgisch Limburg kan met één overstap de binnenstad van Maastricht bereikt worden.

Op deze wijze ontstaat een rechtstreekse railverbinding vanuit Maastricht met alle kernen in de Euregio, met uitzondering van Aachen. Met Aachen is er een frequente snelle busverbinding via het Heuvelland.

Criterium 2.2: Kwaliteitsslag euregionale netwerk (reistijd)

De tram Maastricht-Hasselt vult met elk van de drie alternatieven de ontbrekende grensoverschrijdende railverbinding in tussen Hasselt en Maastricht binnen het euregionale vervoersnetwerk. Daarnaast biedt de tram Maastricht-Hasselt in alle drie alternatieven een kwalitatief hoogwaardig reisalternatief. De tram Maastricht-Hasselt komt qua reistijd overeen met een stoptreinverbinding en verkort de OV-reistijd aanzienlijk. Geconcludeerd kan worden dat het project duidelijk positief scoort op dit doel.

Afweging alternatieven

Er is tussen de alternatieven geen onderscheid ten aanzien van de frequentie, betrouwbaarheid, comfort en beleving. Wel is de reistijd per OV bij tracé eindhalte Mosae Forum gemiddeld iets korter. Op dit doel scoort tracé eindhalte Mosae forum dus iets beter dan de andere twee alternatieven.

7.3. Doel 3: Aantrekkelijk alternatief voor auto en bus

Dit doel is geoperationaliseerd in:

- Is de tram een te overwegen alternatief voor keuzereigers?
- Leidt de tram tot een hoger aandeel van OV in de modal-split?

Criterium 3.1: Kan de OV- reistijd beter concurreren met de autoreistijd (VF-waarde)?

De V/F-waarde van de huidige vervoerrelatie Maastricht-Hasselt bedraagt 2,2. Deze waarde neemt als gevolg van de tram tussen Maastricht en Hasselt af tot 1,2. Daarmee is de verbinding concurrerend voor keuzereizigers omdat dit duidelijk lager ligt van 1,4, wat nodig is voor een concurrerende reistijd per OV.

Afweging alternatieven

Tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé scoren positief (V/F waarde gemiddeld 1,5), omdat reizigers uit andere steden die via Maastricht naar Hasselt reizen op die halten kunnen overstappen op de OV-as. Tracé eindhalte Markt scoort minder positief (V/F waarde gemiddeld 1,6) omdat deze halte niet aansluit op de OV-as.

Criterium 3.2: Hoger aandeel van openbaar vervoer in de modal split

De analyse met het gemeentelijk verkeersmodel heeft laten zien dat er een lichte verschuiving optreedt in de modal split. Het OV-aandeel in alle verplaatsingen van en naar Maastricht neemt toe van 6,4% naar 6,5% bij tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt en naar 6,6% bij tracé eindhalte Mosae Forum.

Afweging alternatieven
Tracé eindhalte Mosae Forum scoort iets meer positief dan de tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt.

7.4. Doel 4: Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen

Deze doelstelling is uitgewerkt aan de hand van de volgende criteria:

- Wat is de 'structurerende werking' van de traminfrastructuur?
- Leidt de tramverbinding tot nieuwe gebiedsontwikkelingen en / of versterkt deze bestaande ontwikkelingen?
- Wat is de betekenis van de nieuwe infrastructuur op het vestigingsklimaat?
- Wat is de bijdrage van de nieuwe infrastructuur aan het functioneren van de regionale economie (arbeidsmarkt, toeristische bestedingen en vastgoed/ woonmarkt)?

Criterium 4.1: Structurerende werking

Uit diverse internationale voorbeelden zoals Frankrijk, Duitsland maar ook Spanje, Verenigde Staten, Groot-Brittannië en Portugal blijkt dat een tramverbinding een positief effect heeft op de regionale economie. Er is een duidelijk (wederzijds) verband tussen ruimtelijke ontwikkelingen en het vervoersysteem. In de wetenschappelijke literatuur spreekt men ook wel over Land Use Transport Interaction (LUTI). De ruimtelijke structurerende werking van infrastructuur is groter in geval van railinfrastructuur dan in geval van buslijnen, mede vanwege het robuuste karakter ervan. Indien een (light) rail lijn goed ligt, ontstaat er rond de halten 'vanzelf' (door marktkrachten) verstedelijking. In Nederland is dit effect goed te zien op de RandstadRail lijn E tussen Rotterdam en Den Haag. Aanvankelijk maakten van de Hofpleinspoorlijn in 2005 slechts 7.200 reizigers gebruik.[23] In de prognoses werd uitgegaan van 30.000 – 33.000 gebruikers in 2023 bij ombouw tot RandstadRail. Door de structurerende werking was het gebruik in 2014 al hoger 37.000 reizigers per dag.

Afweging alternatieven
Er is geen substantieel verschil tussen de alternatieven op dit punt.

Criterium 4.2: Impuls aan gebiedsontwikkelingen (Belvédère)

Vanwege het structurerende karakter kan een tramlijn functioneren als katalysator van ruimtelijke / stedelijke ontwikkelingen. De belangrijkste gebiedsontwikkeling die in Maastricht voorzien is, is de ontwikkeling van stadsdeel Belvédère. Gebiedsontwikkeling Belvédère bestaat uit de ontwikkeling van de omgeving Bassin (cultuur cluster, stedelijk wonen) en daarnaast de deelgebieden Bosscherveld (grootschalige detailhandel) en het Frontenpark (recreatie en parkgebied). De komst van de tram (inclusief tramhalte) heeft een positief effect op de bereikbaarheid en geeft daarmee een positieve impuls aan de ontwikkeling van het gebied.

Afweging alternatieven
Er is geen substantieel verschil tussen de alternatieven op dit punt.

Criterium 4.3: Versterking vestigingsklimaat

De tram Maastricht-Hasselt draagt naar verwachting licht positiefbij aan het versterken van het vestigingsklimaat. Gegeven de reikwijdte van het vervoersmodel en de gepresenteerde bevindingen over reistijdwinsten en economische impact is er verwachten een gemiddelde stijging van de woningprijs van minder dan 1% te verwachten.

Afweging alternatieven
Er is geen substantieel verschil tussen de eindhalten op dit punt.

Criterium 4.4: Stimulans voor regionale economie?

Gebruikers van de tram profiteren van een betere bereikbaarheid. Minder reistijd voor zakelijke reizigers leidt tot positieve effecten op concurrentiepositie van bedrijven, wat leidt tot € 0,5 mln besparing per jaar in alle

drie de alternatievene. Er komen 35.000 tot 50.000 potentiële werknemers meer binnen 45 minuten reistijdbereik. Hierdoor kunnen meer potentiële werknemers bereikt worden door Maastrichtse bedrijven en de match op de arbeidsmarkt verbeteren wat tot een hogere arbeidsproductiviteit leidt. Dit leidt tot meer ontplooiingskansen voor mensen en circa 20 extra arbeidsplaatsen in Maastricht bij tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé en circa 15 extra arbeidsplaatsen in Maastricht bij tracé eindhalte Markt. Door de betere multimodale bereikbaarheid wordt Maastricht interessanter voor recreatieve verplaatsingen. Verwacht wordt dat er extra overnachtingen en dagbezoekers zijn. Gezamenlijk genereren deze bezoekers jaarlijks € 0,7 mln., € 0,4 mln. of € 0,3 mln. aan extra recreatieve bestedingen voor respectievelijk tracé eindhalte Mosae Forum, tracé eindhalte Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Markt.

Afweging alternatieven
Tracé eindhalte Mosae Forum scoort iets meer positief dan tracé eindhalte Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Markt scoort iets minder positief. Doordat de verschillen klein zijn is het eindoordeel op dit criterium voor alle alternatieven licht positief.


Mosae Forum

8 Conclusie

In dit onderzoek is het effect van de tram Maastricht – Hasselt afgezet tegen de autonome situatie voor drie alternatieve eindhalten. Gekeken is naar de effecten op verkeer en vervoer, regionaal-economische effecten en het doelbereik op projectdoelstellingen. De resultaten zijn samengevat in bijgaande overzichtstabel. (zie tabel 8.1)

8.1. Vervoerkundige effecten

De reistijd neemt in alle gevallen sterk af tussen Maastricht en Hasselt. De rijtijd tussen station Hasselt en de eindhalte in Maastricht wordt 36 minuten, waarvan de rijtijd tussen het centrum van Hasselt en Maastricht (33 minuten) onderdeel uitmaakt. De reistijden (incl. wachttijd en eventueel looptijd) tussen 3 belangrijke locaties in Maastricht (Randwijck, Station en binnenstad) en het station van Hasselt nemen gemiddeld af van 80 minuten naar 53 minuten voor tracés eindhalte Boschstraat Pathé en eindhalte Markt en 50 minuten voor tracé eindhalte Mosae Forum. De halte Mosae Forum scoort gemiddeld gunstiger, omdat voor de reizigers vanuit Hasselt richting de binnenstad de halte Boschstraat Pathé een grotere looptijd kent. De halte Markt is juist voor overstappende reizigers vanuit Hasselt richting Randwijck minder gunstig. Het aantal reizigers bij tracé eindhalte Mosae Forum ligt met 10.800 op een gemiddelde werkdag hoger dan de 10.500 voor tracé eindhalte Boschstraat Pathé respectievelijk de 10.300 voor tracé eindhalte Markt. Deze vervoerwaarde ligt lager bij tracé eindhalte Markt doordat deze halte niet aansluit op de OV-as en daarmee de overstap op aansluitend busverkeer belemmerd wordt.

Dit is ook terug te zien in het effect op het aantal busreizigers in de bussen in Maastricht. Bij halte Markt is de toename van het aantal busreizigers het minst sterk: van 23.000 naar 24.500. Voor tracé eindhalte Boschstraat Pathé en tracé eindhalte Mosae Forum is dat 25.600 respectievelijk 25.900. Gemiddeld genomen neemt de v/f-waarde, de verhouding tussen OV-reistijd en autoreistijd, op een aantal belangrijke reisrelaties sterk af van 2,1 naar 1,5. Alleen voor het tracé eindhalte Markt ligt deze iets hoger op 1,6 omdat de ligging hiervan minder gunstig is voor reizigers naar Randwijck. Het OV-aandeel in alle verplaatsingen van en naar Maastricht neemt toe van 6,4% naar 6,5% bij tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt en naar 6,6% bij tracé eindhalte Mosae Forum. Op topdruktedagen is het tracé eindhalte Boschstraat Pathé minder gunstig dan de tracés eindhalte Markt en eindhalte Mosae Forum vanwege de grotere afstand tot de binnenstad.

Bovenstaande effecten zijn gebaseerd op een objectieve vervoersprognose voor 2030. Ervaring leert dat dit soort railprojecten een structurerende werking kent en dat daardoor op de langere termijn naar verwachting het aantal reizigers zal groeien. Zo werken verdere verbeteringen in het OV-netwerk in België en Nederland ook door in het gebruik van de tramverbinding. De verbeterde bereikbaarheid van de plaatsen die door de tram worden aangedaan kan er toe leiden dat woningbouwopgaven op langere termijn meer rond deze locaties ontwikkeld kunnen worden. Maar ook in de bestaande woningen zullen in de loop der tijd andere typen bewoners komen die de betreffende woning kiezen mede vanwege de aanwezigheid van de tram. Veelal kan het daarbij dus gaan om minder autoafhankelijke inwoners die dus ook meer geneigd zijn de tram te gebruiken. Dit structurerende effect van de tram doet zich bij busverbindingen niet voor, waardoor de tram op langere termijn een hogere vervoerwaarde creëert.

8.2. Verkeerskundige effecten

Ten aanzien van de verkeersveiligheid scoren tracé eindhalte Markt en tracé eindhalte Mosae Forum gunstiger dan tracé eindhalte Boschstraat Pathé. Dit heeft er vooral mee te maken dat bij dit laatste de verkeerssituatie minder overzichtelijk is en verkeer uit meerdere richtingen komt. De tram heeft naar verwachting geen negatieve invloed op de verkeersafwikkeling. Daarbij is er geen onderscheid naar de verschillende alternatieven.

Criterium	Autonoom	Mosae Forum	Boschstraat Pathé	Markt
Vervoer				
Reistijd station Hasselt - eindhalte Maastricht	72	36	36	36
Reistijd Maastricht-Hasselt (gemiddelde over 3 reisrelaties)	80	50	53	53
Aantal tramreizigers	0	10.800	10.500	10.300
Aantal busreizigers (NL bussen)	23.000	25.900	25.600	24.500
VF-waarde internationale relaties (gemiddelde over 4 reisrelaties)	2,1	1,5	1,5	1,6
OV aandeel modal split (% OV reizigers)	6,4%	6,6%	6,5%	6,5%
Topdagen (nabijheid binnenstad)	0	++	+	++
Verkeer				
Verkeersveiligheid (aandachtspunten in de ontwerpen)	0	-	--	-
Verkeersafwikkeling	0	0	0	0
Ruimtelijk-economisch				
Bereikbaarheid binnenstad Maastricht (aantal inwoners binnen 45 minuten bereik)	560.000	636.000	615.000	622.000
Concurrentiepositie bedrijven (reistijdwinst zakelijk verkeer (mln euro per jaar))	0	0,5	0,5	0,5
Extra werkgelegenheid (aantal voltijdsbanen (Maastricht / Limburg totaal))	0	20 / 40	20 / 40	15 / 35
Extra bestedingen recreatie en toerisme (miljoen euro per jaar)	0	0,7	0,4	0,3
Woningmarkt (stijging vastgoedprijzen)	0	<1%	<1%	<1%
Toets doelbereik				
1. Grensoverschrijdende bereikbaarheid				
1.1 Ontsluiting voorzieningen grensregio	0	++	++	+
1.2 Grensoverschrijdende samenwerking	0	++	++	+
2. Vervolmaken euregionale verbindingen				
2.1 Ontbrekende railverbinding	-	+++	+++	+++
2.2 Euregionale netwerk	-	+++	++	++
3. Aantrekkelijk alternatief voor auto en bus				
3.1 OV-alternatief voor keuzereizigers	-	++	++	+
3.2 OV-aandeel in de modal split	0	++	+	+
4. Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen				
4.1 Structurerende werking	0	+	+	+
4.2 Impuls aan gebiedsontwikkeling	0	+	+	+
4.3 Versterking vestigingsklimaat	0	+	+	+
4.4 Stimulans regionale economie	0	+	+	+

Tabel 8.1. Overzichtstabel afweging alternatieven eindhalte.

8.3. Regionaal-economische effecten

Voor een bezoek op dagelijkse basis is een reistijd van ongeveer 45 minuten acceptabel voor reizigers. Het aantal mensen binnen 45 minuten bereik neemt door de tram Maastricht-Hasselt toe van circa 560.000 in de autonome situatie naar 622.000 bij tracé eindhalte Markt, 615.000 bij tracé eindhalte Boschstraat Pathé en 636.000 bij tracé eindhalte Mosae Forum. De reistijdwinst voor het zakelijk verkeer wordt ingeschat op circa 0,5 miljoen euro per jaar, waarbij er afgerond geen verschil is tussen de drie mogelijke eindhalten. Door de verbeterde reistijd gaat de arbeidsmarkt beter functioneren wat naar verwachting 40 extra banen oplevert, waarvan 20 in Maastricht voor de tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé. Voor tracé eindhalte Markt zijn dit naar verwachting 35 extra banen, waarvan 15 in Maastricht. De extra bestedingen die voor recreatie en toerisme mogen worden verwacht liggen voor tracé eindhalte Mosae Forum wat hoger dan voor de andere tracés: €0,7 miljoen per jaar versus €0,4 miljoen (Boschstraat Pathé) of €0,3 miljoen (Markt). Dit komt vooral doordat tracé eindhalte Mosae Forum de nabijheid van de binnenstad combineert met de overstap op busverkeer waardoor de bereikbaarheid verder verbetert.

8.4. Toets doelbereik

Het project geeft invulling aan de doelstellingen zoals opgenomen in de MER. Deze doelstellingen zijn:

- Verbeteren grensoverschrijdende bereikbaarheid
- Vervolmaken euregionale verbindingen
- Een aantrekkelijk alternatief bieden voor auto- en bus
- Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen

Ten aanzien van het verbeteren van de grensoverschrijdende bereikbaarheid scoren de tracés eindhalte Mosae Forum en Boschstraat Pathé gunstiger dan tracé eindhalte Markt doordat de rechtstreekse overstap op de bussen op de OV-as de bedrijven, instellingen en voorzieningen in Randwijck beter bereikbaar maakt. Alle alternatieven zorgen voor de vervolmaking van de euregionale verbindingen en een aantrekkelijk alternatief voor auto- en busgebruik, waarbij tracé eindhalte Mosae Forum vanwege kortere reistijden gunstiger scoort dan de andere twee tracés. Tenslotte zorgt het project voor een impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen, die niet onderscheidend is voor de 3 alternatieven.

8.5. Het project bereikt zijn doelstellingen. Dit gebeurt het sterkst bij keuze voor tracé eindhalte Mosae Forum

Geconstateerd kan worden dat het project verschillende positieve vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten heeft en dat het project voldoet aan de doelstellingen zoals voor het project opgesteld. Van de 3 alternatieven is tracé eindhalte Mosae Forum om verschillende redenen de beste keuze:

- tracé eindhalte Mosae Forum trekt voor de tram als geheel de meeste reizigers, omdat
  - de halte Mosae Forum een goede centrale ontsluiting van de binnenstad biedt, inclusief het oostelijk van de Maas gelegen deel daarvan (Wijck). Dit is extra relevant op topdruktedagen;
  - de halte Mosae Forum een directe verknoping op de OV-as biedt, wat leidt tot kortere reistijden en voor studenten en werkenden met één overstap een goede verbinding biedt met Randwijck. Op doordeweekse dagen is dit het hoofdmotief van de reizigers in de tram;
- De verkeersveiligheid kan op deze locatie goed worden gegarandeerd vanwege het ontbreken van autoverkeer;
- De toets op doelbereik is iets positiever dan de twee andere alternatieven.

De overige tracés eindhalte Boschstraat Pathé en Markt hebben geen voordelen ten opzichte van tracé eindhalte Mosae Forum.
De belangrijkste bezwaren van tracé eindhalte Boschstraat Pathé zijn:

- de halte Boschstraat Pathé ligt op grotere loopafstand van de binnenstad;
- dit tracé scoort naar verwachting minder goed op verkeersveiligheid in verband met de verschillende verkeerssoorten en de minder overzichtelijke situatie voor de verkeersdeelnemers.

Belangrijkste bezwaren van tracé eindhalte Markt zijn:

- de halte Markt biedt geen aansluiting op aansluitende bussen en daarmee voor reizigers naar andere bestemmingen dan de binnenstad (zoals Randwijck) minder scoort;
- dit tracé genereert halte om die reden ook de minste vervoerwaarde;
- de halten voor tram en bus zijn gescheiden op twee verschillende locaties, waardoor reizigers minder keuzemogelijkheden hebben en er geen synergie van voorzieningen is, bijvoorbeeld dynamische reisinformatiepanelen.


HOTEL
Div. Steaks v.a. € 9.50
Wiener Schnitzel
Varkenshaas
Spare Ribs
Lamskoteletten
Div. Maaltijdsalades v.a. € 11.50
Spaghetti Bolognese
Saté v/d Haas
BELEGDE BROODJES
met ...
Limburgse Kroketten
Gerookte Zalm
Carpaccio van Ossenhaas
Filet Americain
Spaanse Serranoham
Eiersalade
Romige Brie
Spek & Ei

Bronvermelding

1. Nyfer (2011) Maastricht op de kaart, kenniseconomie en agglomeratievorming rond Maastricht

2. Provincie Limburg (2012) Limburg-experimenteerregio voor grensoverschrijdende samenwerking, Eindrapportage

3. Nyfer (2011) Maastricht op de kaart, kenniseconomie en agglomeratievorming rond Maastricht

4. http://www.transfermagazine.nl/nieuws/onderwijs/steeds-meer-nederlandse-studenten-naar-vlaanderen)

5. Gebaseerd op cijfers van de Universiteit Maastricht, Studenten Service Centrum

6. Etil-VRL-CBS (2010) Limburgse pendel 2010

7. Deloitte (2015) "Impact Koopzondag op lokale economie Maastricht" Werkgelegenheid in ontwikkeling.

8. Gemeente Maastricht (2015) Bezoekersonderzoek Magisch Maastricht 2014

9. De Lijn, Marketing & Communicatie afdeling

10. Ministerie van IenM (2016)Toekomstbeeld OV, overstappen naar 2040

11. Provincie Limburg (2014) Provinciaal Omgevingsplan Limburg

12. Maastricht Bereikbaar

13. Bunschoten et al. (2012) Tram of bus; bestaat de trambonus? Bijdrage aan colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk

14. Maastricht Bereikbaar

15. Kennisinstituut voor mobiliteitsbeleid (2013) De maatschappelijke waarde van kortere en betrouwbaardere reistijden

16. Zie onder meer: Mokhtarian, P. C. Chen (2004) TTB or not TTB that is the question: a review and analysis of the empirical literature on travel time (and money) budgets, Transportation Research Part A 38 (9-10), pp. 643-675.

17. Gemeente Maastricht (2017) LISA

18. CBS (2016) Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd

19. Netwerkmarketing dagtoerisme (2015)

20. Rapportage bestedingsonderzoek ZKA (2015)

21. Gemeente Maastricht (2016)

22. Will Clerx, Eddie Pelle (2015) Zijn de vervoersprognoses van Randstadrail uitgekomen? Verkeerskunde 4/2015

Bijlage 9 a

Bartholomee, Guid

Van: Krabbendam, Gert-Jan
Verzonden: woensdag 12 februari 2020 16:34
Aan: 'Lydia.Peeters[redacted]
CC: 'roger.kesteloo[redacted]'; 'Mackus, Hubert, Gedeputeerde'
Onderwerp: Tram Hasselt-Maastricht

Geachte mevrouw Peeters,

Mij bereikte via Vervoermaatschappij De Lijn uw verzoek om de Bestuurlijke Werkgroep Tram Maastricht-Hasselt van 17 februari 2020 uit te stellen.
Gelet op de lastige situatie waarin het tramdossier zich momenteel bevindt door toedoen van Vlaamse zijde vind ik dit verzoek onaanvaardbaar.

Vastgesteld kan worden dat er blijkbaar al vanaf de zomer 2019 wordt gesproken over een mogelijke wijziging van het tracé in Hasselt. Pas in januari 2020 werden de Nederlandse partijen na enig aandringen hiervan in kennis gesteld. Tot op heden werden de Nederlandse partijen door u niet geïnformeerd over nut en noodzaak van een mogelijke tracé-aanpassing noch over de gevolgen hiervan.
Ingevolge de tussen de trampartners gesloten Kaderovereenkomst is een tracéwijziging zoals die nu in Vlaanderen wordt besproken aan te merken als een scopeaanpassing.
Kortheidshalve verwijs ik daarvoor naar artikel 4.2 van de Kaderovereenkomst en naar bijlage 2, sub 05 Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht België, 2e bullet Ontwerphandboek infrastructuur spoor (STL_BSTK_C5_03)/versie 8.0/02-07-2012 inclusief de noot waar onder andere is aangegeven dat updates altijd door projectpartners dienen te worden geaccepteerd. Op grond van deze artikelen zijn ook al eerder door de Bestuurlijke Werkgroep scopeaanpassingen behandeld.

Artikel 8 van de Kaderovereenkomst geeft partijen de mogelijkheid om aanpassingen in de scope voor te stellen. Wij kunnen echter vaststellen dat er op dit moment geen voorstel voorligt tot aanpassing van de scope. Zolang er geen scopeaanpassing voorligt én zolang daarover niet is besloten, verzoek ik u de overeenkomsten te respecteren en alle afspraken na te komen. Daartoe hebben de partijen zich jegens elkander verplicht.
Dat betekent dat de samenwerkende partijen zich moeten inspannen om het tramproject met de huidige vastgestelde scope en planning tot realisatie te brengen.
Deze verplichting wordt aan Vlaamse zijde niet nagekomen. In eerste instantie is in het najaar van 2018 in de Bestuurlijke Werkgroep een gezamenlijk besluit genomen om in december 2018 in de aanbestedingsprocessen een vervolgstap in de fase van aanbesteding te nemen; die vervolgstap is door Vlaanderen lang aangehouden. Nu is er weer een stand-still. De biedingsleidraad wordt niet vastgesteld. Kosten en risico's in het tramdossier waar onder het risico op het verliezen van de Rijkssubsidie nemen daardoor aantoonbaar toe.
Deze handelwijze aan Vlaamse zijde leidt onmiskenbaar tot schade. Deze schade zal voor rekening van de veroorzaker komen. Belangrijker echter nog is dat het draagvlak voor het tramproject door deze nieuwe verwikkeling vermindert.

Mocht u een scopeaanpassing overwegen, dan biedt artikel 8, lid sub c van de Kaderovereenkomst u de mogelijkheid om deze voor te stellen aan de partijen. Partijen moeten dat voorstel met welwillendheid beoordelen. Bij deze beoordeling wordt eerst getoetst aan nut en noodzaak zoals dat ook eerder gold voor het voorstel tot scopeaanpassing in Maastricht. Tot nu toe beluisteren wij in alle discussies over een mogelijke scopeaanpassing aan Vlaamse zijde niets over nut en noodzaak. Daarmee heeft het er alle schijn van dat de mogelijke tracéaanpassing louter electoraal is ingegeven en niet gebaseerd is op een aantoonbare technische onmogelijkheid. In de Maastrichtse situatie was wél sprake van een technische onmogelijkheid en nadat deze onmogelijkheid door alle partijen werd onderschreven is er met welwillendheid naar de scopeaanpassing gekeken. Als er dan toch sprake zou zijn van een scopeaanpassing en als er dan welwillend naar gekeken zou worden, dan worden deze aanpassingen ingevolge artikel 8.1 sub c van de Kaderovereenkomst door de andere partijen geaccepteerd voor zover deze onder andere kostenneutraal zijn, niet leiden tot nadelige gevolgen en geen aanleiding kunnen geven tot hogere gebruiks- of onderhoudskosten of andere kosten. Voor een eventuele acceptatie betekent dit dat een scopeaanpassing voor de Nederlandse partijen geen van deze nadelige effecten tot gevolg zou mogen hebben.

Feit is dat de huidige situatie al leidt tot nadelige gevolgen.
Inmiddels zijn wij aan beide zijden van de grens op onderdelen gestart met de uitvoering van het tramproject. Het moment om over vérgaande scopeaanpassingen te praten zoals nu in Hasselt aan de orde zou zijn, is daarmee wat ons betreft voorbij.

Het tramdossier vraagt nu om daadkrachtig bestuurlijk handelen. Uw verzoek om uitstel van de vergadering van 17 februari 2020 zonder enige opgave van redenen past daar niet bij.
Het is juist nu meer dan nodig om aan tafel te gaan en tot besluiten te komen.
Daar komt bij dat ik de behandeling van het tramdossier in de commissie van Mobiliteit op 6 februari 2020 heb gevolgd. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de gevolgen van de handelwijze van Vlaanderen zwaar worden onderschat dan wel in onvoldoende mate bekend zijn.
Er wordt gehandeld in strijd met de overeenkomsten én met de geest van de samenwerking. De gevolgen hiervan zijn groot, zowel in financiële zin maar - belangrijker - ook het draagvlak van het tramproject heeft hier zwaar onder te lijden. En daar is Vlaanderen op aan te spreken.
Ik stel u voor om de vergadering van 17 februari 2020 te laten doorgaan.
Mocht er een zeer dringende reden zijn om deze vergadering te verplaatsen, dan ga ik uit van een verplaatsing van enkele dagen. Het dossier kan niet wachten tot na 16 maart 2020 zoals nu in de laatste mail wordt voorgesteld.
Uw bericht zie ik graag per omgaande tegemoet.

Mede namens gedeputeerde Hubert Mackus,
Met vriendelijke groet,

Gert-Jan Krabbendam
Voorzitter Bestuurlijke Werkgroep Tram Maastricht-Hasselt

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

" De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

Bijlage 9b

Bartholomee, Guid

Van: Vandeboel Ruth [redacted]
Verzonden: maandag 17 februari 2020 17:15
Aan: Bartholomee, Guid; Peeters Lydia; Krabbendam, Gert-Jan; 'Mackus, Hubert, Gedeputeerde'; Roger Kesteloot; 'heidi.roubben[redacted]'; Sabrina Linders; 'Damme van, Lennard'; 'Kaelen, Mattie'
Onderwerp: voorstel persbericht

Het overleg is constructief geweest. Er werd beslist om de opgestarte studie n.a.v. Boulevardtracé af te wachten. Er zal terug samengekomen worden medio april. Het is belangrijk dat er geen vertraging is in de procedure, geen meerkost aan Nederlandse zijde en geen negatieve effecten op het reizigerspotentieel.

Bijlage 9c

Kabinet van de Vlaamse minister van
Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II- laan 20
1000 BRUSSEL
T 02 552 63 00
kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

PER EMAIL: Gert-Jan.Krabbendam@maastricht.nl
De heer G-J KRABBENDAM
Voorzitter
Bestuurlijke Werkgroep Tram Maastricht- Hasselt

vragen naar/e-mail : ruth.vandeboel@vlaanderen.be

21.02.2020

Betreft: Uw schrijven dd. 12.02.2020

Geachte

Ik verwijs naar het overleg van de Bestuurlijke Werkgroep van maandag II waarop ik u reeds te kennen gegeven heb uw antwoord van 12.02.2020 ten gronde te zullen beantwoorden.

M.o.o. overzichtelijkheid zal ik in mijn repliek eenzelfde volgorde aannemen als u in het schrijven dd. 12.02.2020.

1.
Ik wil vooreerst even ingaan op het verzoek tot uitstel van vergadering van maandag II, hetgeen ingegeven was door het feit dat aan De Lijn opdracht gegeven werd om één en ander te onderzoeken alvorens terugkoppeling over de resultaten kan gebeuren én een dubbele agendering. Het is dan ook eerder vreemd dat u uw schrijven eindigt stellende dat een opgave van redenen tot uitstel zou ontbreken.
De ontvangst van het verzoek tot verplaatsing werd aan het kabinet bevestigd op 06.02.2020 door de heer Bartholomée, zijnde 11 dagen voorafgaand aan het overleg.
Op 11.02.2020 werd vanuit het kabinet deze vraag in herinnering gebracht, expliciet verwijzende naar de studie die opgestart werd en waarvan de resultaten afgewacht dienen te worden.
Op 12.02.2020 ontvang ik vervolgens uw schrijven in kwestie waarin u stelt dat het verzoek tot uitstel onaanvaardbaar is...

Uiteindelijk is op het overleg gebleken dat de resultaten van dit onderzoek effectief essentieel zijn om voort te kunnen.

2.
U deelt mee dat de Nederlandse partijen pas in januari 2020 in kennis gesteld werden van een mogelijke wijziging van het tracé in Hasselt en tot op heden nog niet in kennis gesteld werden van het nut en de noodzaak noch gevolgen hiervan.

Een kleine aanpassing aan het tracé werd weerhouden op politiek niveau overeengekomen in de marge van de regeringsonderhandelingen en het finale regeerakkoord.

Over het nut en de noodzaak van deze beperkte aanpassing binnen het tracé in Hasselt, werd door mij op het overleg van de Bestuurlijke Werkgroep in januari 2020 al meegedeeld dat dit alzo **politiek overeengekomen** werd Om de finale gevolgen hiervan te kunnen inschatten – het betreft slechts een kleine aanpassing - dienden eerst de studieresultaten afgewacht te worden..

3
U gaat er van uit dat een kleine aanpassing die enkel het centrum van Hasselt aanbelangt automatisch een scopewijziging tot gevolg heeft en dat een voorstel tot scopeaanpassing ingediend had moeten worden En dat bij gebreke aan akkoord van de contractspartners met de scopewijziging de gemaakte afspraken en overeenkomsten nageleefd dienen te worden

In ben ieder geval van mening dat uitgaande van de gegevens die mij nu bekend zijn, de **tracé-aanpassing binnen Hasselt niet noopt tot een "scopewijziging"** met implicatie van de bijhorende modaliteiten in de Kaderovereenkomst waaraan u refereert

Ik verwijs hiervoor naar het volgende :

I. De **bindende uitgangspunten** van de kaderovereenkomst worden nageleefd Momenteel wordt de optimale afstemming onderzocht met het Vlaams regeerakkoord 2019-2024, dat overigens de verderzetting van het Spartacus-project (lijnen 1 en 2) expliciet vermeldt.

   Ter illustratie daarvan verwijs ik graag naar **artikel 4.2 5e lid, 2** van de Kaderovereenkomst met betrekking tot de scope van het project inzake de **Vlaamse infrastructuur** van de **haltes** op het tracé voorbij Hasselt, met name langsheen **Diepenbeek, Bilzen en Lanaken** Wat dit laatste betreft werden de werken in Diepenbeek – beveiliging voor overwegen – onverminderd voortgezet en worden soortgelijke plannen in Bilzen uitgezet.

II. Artikel **8.1.c** van de Kaderovereenkomst voorziet inderdaad in een mogelijkheid waarbij de contractspartijen **scopewijzigingen** aan elkaar kunnen voorstellen Het **initiatief** hiertoe ligt dus bij de contractspartij die de scope zou willen aangepast zien Zulks is langs Vlaamse zijde momenteel niet aan de orde.

   Artikel **4.2 5e lid, 2** van de Kaderovereenkomst benoemt het tracé voor de stad **Hasselt** aan de hand van **vijf concrete haltes**, met name het station, de Kanaalkom, het Dusartplein, het Provinciehuis en de universiteit.

   Op het niveau van de stad Hasselt is inderdaad een discussie aan de orde wat betreft de optimale aansluiting van bestaande en nieuwe vervoersmodi op de vooropgestelde haltes van het tracé. Meer concreet gaat deze discussie over de verknoping via de Bampslaan of de Koningin Astridlaan over de groene Boulevard tussen de twee vastgestelde haltes station Hasselt en het Dusartplein Deze discussie sorteert onder de regionale en lokale vervoersautoriteit in de mate dat zij geen impact heeft op het geplande tracé in de Kaderovereenkomst Tot nader order is zulks niet het geval.

   Artikel 4.2 van de Kaderovereenkomst bepaalt bovendien dat de documenten toegevoegd als bijlage 2, die de afstemming van de scope bepalen, richtinggevend maar niet bindend zijn

Daarnaast ben ik van oordeel dat de eventuele kleine tracé-aanpassing een MER-alternatief inhoudt zonder impact op de afgesproken doelstellingen van het project, zodat er evenmin in die zin sprake is van een scope-wijziging. De aangegeven beperkingen van het project bijsturen valt immers binnen de scope...

Gelet op voorgaande dient er derhalve geen verzoek tot aanpassing van de scope voor te liggen, zoals u ten onrechte in uw schrijven poneert.

4.
De Vlaamse Regering leeft de bestaande overeenkomsten en afspraken dewelke tussen de contractpartners gemaakt werden correct na.

U kan samen met mij vaststellen dat langs Vlaamse zijde onverminderd verder gewerkt wordt aan de realisatie van het Spartacusproject en met name aan de verschillende deelaspecten die zich situeren binnen de overeengekomen scope HOV Hasselt station - Maastricht. Zo is bijvoorbeeld de voorbije periode verder werk gemaakt van de beveiliging van de overwegen in de gemeente Diepenbeek en wordt eenzelfde beweging verder gezet in de gemeente Bilzen. De gemaakte afspraken worden m.a.w. wel degelijk nageleefd. (cfr. Supra , 3.I).
Er wordt wel degelijk bestuurlijk daadkrachtig gehandeld : de grondverwervingen lopen door, de overwegen worden aangepakt, de infomarkten worden georganiseerd zoals voorheen tijdsmatig voorzien...

U beweert dat de huidige situatie al zou leiden tot nadelige gevolgen en een standstill inluiden. Meer zelfs, u deelt mee dat de gevolgen groot zijn, zowel financieel als wb het draagvlak van het tramproject en wijst hiervoor met de vinger naar Vlaanderen!
Dit lijkt mij in ieder geval op dit moment niet aan de orde. De studie zal op korte termijn uitsluitsel kunnen geven... De gevoerde polemiek is althans minstens op heden niet aan de orde.

Om de gevolgen ed. van het voorgesteld boulevardtracé te kunnen inschatten, dienen de resultaten van de studie die uitgevoerd wordt door Tractebel afgewacht te worden.

Deze resultaten zullen een eerste indicatie zijn om uw vragen te beantwoorden, oa. al dan niet sprake van scopewijziging, nut, noodzaak en gevolgen.

Ik hield eraan u hiervan in kennis te stellen.

Huidig schrijven vormt een officieel protestschrijven op uw schrijven dd. 12.02.2020.

Kopie van huidig schrijven wordt eveneens overgemaakt aan de heer MACKUS (hjh.mackus@prvlimburg.nl) namens wie het schrijven dd. 12.02.2020 eveneens opgesteld werd.

Met vriendelijke groeten,

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Bartholomee, Guid

Van: Krabbendam, Gert-Jan
Verzonden: donderdag 12 maart 2020 16:02
Aan: 'kabinet.peeters[redacted]'; 'Lydia.Peeters[redacted]
CC: 'Mackus, Hubert, Gedeputeerde'
Onderwerp: ontvangstbevestiging van uw mail d.d. 21 februari 2020 inzake project Tram Maastricht-Hasselt

Geachte mevrouw Peeters,

U heeft per mail van 21 februari 2020 gereageerd op mijn mail van 12 februari 2020 zoals u eerder in de Bestuurlijke Werkgroep van 17 februari 2020 ook al heeft aangekondigd.
U heeft inmiddels van ons de gebruikelijke ontvangstbevestiging d.d. 3 februari 2020 gekregen op uw mail van 21 februari 2020.
Ik wil daar bij deze graag aan toevoegen dat wij kennis hebben genomen van de inhoud van uw mail. Wij geven er de voorkeur aan om vooralsnog niet inhoudelijk daarop te reageren in afwachting van het vervolgproces dat we hebben afgesproken en met inachtneming van de afspraak dat de tracé-aanpassing in ieder geval niet mag leiden tot meerkosten aan Nederlandse zijde, geen vertraging in de procedure mag opleveren en geen negatieve effecten mag hebben op het reizigerspotentieel. Deze afspraak is na afloop van het overleg ook middels een gezamenlijk persbericht naar buiten gebracht.

In navolging van hetgeen u stelt onder punt 4 van uw mail zullen ook de Nederlandse partijen de overeenkomsten en afspraken in ons gezamenlijk tramproject op goede wijze naleven en wij beklemtonen dat realisatie van het tramproject ook voor ons voorop staat.

Ik zie uit naar ons volgende overleg op 23 maart aanstaande.

Mede namens gedeputeerde Hubert Mackus,
Met vriendelijke groet,

Gert-Jan Krabbendam
Voorzitter Bestuurlijke Werkgroep Tram Maastricht-Hasselt

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

" De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

Bijlage 9e

Gemeente Maastricht provincie limburg

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Vlaamse Regering
Minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Mevrouw Lydia Peeters
Koning Albert II-laan 20
B-1000 BRUSSEL
België

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

WWW.GEMEENTEMAASTRICHT.NL

ONDERWERP
Tram Maastricht-Hasselt

DATUM
4 februari 2021
Verzonden: 05-02-2021

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
GEMM (Guid) Bartholomée

DOORKIESNUMMER
[redacted]

ONZE REFERENTIE
2021-04030

E-MAILADRES
[redacted]

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw de minister,

Met de mail van 18 januari 2021 zijn u de agendastukken toegestuurd voor de Bestuurlijke Werkgroep van 25 januari 2021. Omdat vanuit uw zijde werd aangegeven dat u verhinderd was de vergadering bij te wonen en een vervanger niet mogelijk was, is aan de leden van de Bestuurlijke Werkgroep gevraagd om schriftelijk te reageren op de voorstellen.

De Nederlandse partners hebben schriftelijk ingestemd met de voorstellen. Van de zijde van de Vlaamse partners is niet gereageerd behoudens een bericht van Vervoermaatschappij De Lijn d.d. 25 januari 2021 dat de reactie ten spoedigste bezorgd zou worden. Nadien is er geen reactie meer ontvangen.

Vanuit het gegeven dat er in het geheel geen reactie is ontvangen, kunnen wij niet anders dan concluderen dat u met de voorstellen instemt.

In de stukken voor de Bestuurlijke Werkgroep van 25 januari 2021, met name bijlage 4 behorende bij agendapunt 8 is vastgesteld dat de kwestie Hasselt op basis van de geactualiseerde planning op dit moment al heeft geleid tot een vertraging van 18 maanden.
In dezelfde bijlage zijn de vertragingskosten aan Nederlandse zijde becijferd op € 150.000 per maand. Dat betekent concreet dat de meerkosten aan Nederlandse zijde inmiddels zijn opgelopen tot € 2,7 mio. Gelet op de afspraak van 17 februari 2020 dat de situatie rondom Hasselt niet mag leiden tot vertraging, reizigersverlies of meerkosten gaan wij ervan uit dat deze meerkosten én volgende meerkosten voor rekening zijn van de Vlaamse Regering. Dat betekent dat wij het bedrag van € 2,7 mio vermeerderd met de hierna nog volgende meerkosten van € 150.000 per maand vertraging bij u in rekening (zullen) brengen.

In dit kader verwijzen wij ook naar agendapunt 3 van de Bestuurlijke Werkgroep waarin is aangegeven dat ons ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de rijkssubsidie aan Nederlandse zijde beschikbaar houdt tot uiterlijk 31 december 2026. Daarmee werd enige ruimte geboden in de planning. Eerder werd u hiervan al in kennis gesteld. Dit betekent dat de rijkssubsidie van € 36,7 mio vervalt ingeval niet uiterlijk 31 december 2026 gestart wordt met de exploitatie van de tramverbinding. Indien als gevolg van de kwestie Hasselt de uiterste datum wordt overschreden, zal ook het bedrag van € 36,7 mio bij de Vlaamse Regering in rekening worden gebracht.

Wij constateren dat naarmate de gevolgen van de situatie rondom Hasselt zichtbaar worden, dit leidt tot een bevestiging van ons eerdere standpunt dat hier wel degelijk sprake is van een scopewijziging; dit in tegenstelling tot uw oordeel, verwoord in uw brief van 21 februari 2020, dat vanwege de kleine impact van de kwestie Hasselt er geen sprake zou zijn van een scopewijziging.
Scopewijzigingen moeten ingevolge artikel 8.1 van de tussen de trampartners gesloten Kaderovereenkomst goedgekeurd worden door alle partners. De partners zullen voorstellen tot scopewijzigingen welwillend beoordelen en behoudens redelijke bezwaren accepteren mits deze aanpassingen kostenneutraal zijn voor de andere partijen en niet leiden tot nadelige gevolgen voor de opdracht (artikel 8.1, sub c).
De discussie over wel of geen scopewijziging is destijds geparkeerd vanwege de (deels hernieuwde) afspraak geen vertraging, geen reizigersverlies en geen meerkosten.
Afhankelijk van het nakomen van de afspraken door de Vlaamse Regering rondom de meerkosten zoals hiervoor verwoord, hebben wij ons opnieuw te beraden over de uitvoering van artikel 8 van de Kaderovereenkomst en ons antwoord op uw brief van 21 februari 2020.

U zult begrijpen dat wij liever een brief met een andere strekking hadden gestuurd. Maar de gegeven situatie laat ons geen andere keuze en we handelen per slot van rekening binnen de gemaakte afspraken. Al eerder hebben wij onze ongerustheid uitgesproken over de gang van zaken en de gevolgen daarvan voor de planning en niet in de laatste plaats voor de marktpartijen die aan de aanbesteding meedoen. Wij dringen er nogmaals op aan om snel helderheid te creëren rondom Hasselt en het project voortvarend verder te leiden.
Uiteindelijk is en blijft ons gezamenlijk doel om te komen tot rijks-grensoverschrijdend hoogwaardig openbaar vervoer en het tramproject draagt daaraan bij. We staan samen voor een lastige opgave en het is nu zaak om het project tot een goed einde te brengen. U kunt daarbij blijven rekenen op onze steun.

Wij zien uit naar uw spoedige reactie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

Burgemeester en Wethouders van Maastricht

burgemeester

secretaris

Een afschrift van deze brief is gezonden aan Vervoermaatschappij De Lijn ter attentie van mevrouw Ann Schoubs.

Bartholomee, Guid

Van: Kabinet_Peeters [redacted]
Verzonden: maandag 22 maart 2021 15:06
Aan: Krabbendam, Gert-Jan; Bartholomee, Guid; hjh.mackus@prvlimburg.nl
CC: Ann.Schoubs[redacted]
Onderwerp: Schrijven van minister Peeters
Bijlagen: Brief ndl partners bestuurlijke werkgroep_04032021_aangepast_getekend.pdf

Geachte

Gelieve bijgaand schrijven van minister Peeters te vinden.

Met vriendelijke groeten

i.o. Vlaams minister Lydia Peeters

[redacted]

Kabinet Vlaams minister Lydia Peeters
Kabinet Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare werken

Koning Albert II laan 20 – 1000 Brussel
Tel: 02 552 63 00

[redacted]

Vlaamse Regering

Lydia Peeters
Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II- laan 20
1000 BRUSSEL
T 02 552 63 00
Kabinet.peeters@vlaanderen.be
www.vlaanderen.be

Gemeente Maastricht
t.a.v. de heer Krabbendam

Provincie Limburg
t.a.v. de heer Mackus

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht
NEDERLAND

PER POST + PER EMAIL

vragen naar/e-mail
Ruth Vandeboel
[redacted]

datum

Betreft: Uw schrijven dd. 04.02.2021

Geachte

Hierbij kom ik terug op uw schrijven dd. 4 februari 2021 dat ontvangen werd op 5 februari 2021.

Dit schrijven werd verstuurd naar aanleiding van het feit dat u nog geen reactie ontvangen had aangaande de agendastukken voor schriftelijke Bestuurlijke Werkgroep van 25 januari 2021 vanwege de Vlaamse partners.

Geenszins kan hieruit een instemming met de inhoud van uw schrijven afgeleid worden.

Inmiddels heeft u overigens kennis kunnen nemen van de reactie op deze door de Nederlandse partners voorbereide agendastukken nu één en ander werd overgemaakt op 9 februari 2021.

Huidig schrijven betreft dan ook voornamelijk een herhaling van de standpunten die reeds eerder werden geformuleerd.

U houdt voor dat de ontwikkelingen in Hasselt op basis van de geactualiseerde planning op dit moment al zou hebben geleid tot een vertraging van 18 maanden. Dit blijkt alleszins niet uit de door u overgemaakte bijlage 4.

Daarnaast betwist ik eveneens de beweerdelijke kosten aan 150.000 euro per maand. Deze worden op geen enkele wijze gestaafd.

In uw schrijven maakt u reeds voorbehoud voor het in rekening brengen van het bedrag van 36,7 mio euro ingevolge eventueel verval van de rijkssubsidie aan Nederlandse zijde bij gebreke aan exploitatie uiterlijk op 31 december 2026. De geactualiseerde vooropgestelde planning met start exploitatie april 2026 zou worden vastgesteld in de schriftelijke Bestuurlijke Werkgroep van 25 januari 2021. Dreigen met deze vordering is dan ook zijn minst voorbarig, laat staan aan de orde in de huidige stand van het dossier.

Huidig schrijven vormt een formeel protest op uw schrijven dd. 04.02.2021.

Afschrift van dit schrijven wordt eveneens overgemaakt aan mevrouw Schoubs, Directeur-Generaal van VVM De Lijn.

Met vriendelijke groet

Getekend door Lydia Peeters (Signature)
Getekend op 2021-03-19 22:11:51 +01:0
Reden: Ik keur dit document goed

Lydia Peeters
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken

Bartholomee, Guid

Van: Sabrina Linders [redacted]
Verzonden: dinsdag 9 februari 2021 15:49
Aan: Bartholomee, Guid; Krabbendam, Gert-Jan; 'Mackus, Hubert, Gedeputeerde'; 'Damme van, Lennard'; Kaelen, Mattie
CC: 'liesbeth.brouns[redacted]; Kerstjens, John; Peeters Lydia (lydia.peeters[redacted]); Vandeboel Ruth; Ann Schoubs; Heidi Roubben
Onderwerp: RE: schriftelijke bijeenkomst Bestuurlijke Werkgroep VL-NL project Tram Maastricht-Hasselt op 25 januari 2021
Bijlagen: STL1 - reactie Vlaamse projectpartners agenda Bestuurlijke Werkgroep 25 01 2021.pdf

Geachte dames en heren,

In bijlage treft u een schriftelijke reactie vanwege de Vlaamse partners op het bestuurlijke overleg van 25/01/2021

Met vriendelijke groeten

Sabrina Linders
Integraal Projectmanager / Contractor

De Lijn
Beheer & Innovatie Infrastructuur
Motstraat 20 - 2800 Mechelen
[redacted]
sabrina.linders[redacted]
Teams contact
https://www.trammaastrichthasselt.eu/

Van: Heidi Roubben <Heidi.Roubben[redacted]
Verzonden: maandag 25 januari 2021 21:28
Aan: Bartholomee, Guid <Guid.Bartholomee[redacted]Krabbendam, Gert-Jan <Gert-Jan.Krabbendam@maastricht.nl>; 'Mackus, Hubert, Gedeputeerde' <hjh.mackus@prvlimburg.nl>; 'Damme van, Lennard'[redacted] Kaelen, Mattie [redacted]
CC: 'liesbeth.brouns[redacted]' <liesbeth.brouns[redacted] Kerstjens, John :john.kerstjens[redacted] Peeters Lydia [redacted] <lydia.peeters[redacted]; Vandeboel Ruth [redacted]; Ann Schoubs [redacted]; Sabrina Linders <Sabrina.Linder[redacted]
Onderwerp: RE: schriftelijke bijeenkomst Bestuurlijke Werkgroep VL-NL project Tram Maastricht-Hasselt op 25 januari 2021

Geachte dames en heren,

Ik verwijs naar onderstaande e-mail.
De reactie op het door u opgemaakt verslag wordt momenteel opgemaakt en u ten spoedigste bezorgd.

Met vriendelijke groeten

Heidi Roubben
Directeur Competence Center Operaties

De Lijn | routebeschrijving
Grote Breemstraat 4 | 3500 Hasselt
[redacted]

Van: Bartholomee, Guid [redacted]
Verzonden: maandag 18 januari 2021 17:14
Aan: Peeters Lydia [redacted]; 'Vandeboel Ruth' [redacted]
Krabbendam, Gert-Jan <Gert-Jan.Krabbendam@maastricht.nl>; 'Mackus, Hubert, Gedeputeerde'
<hjh.mackus@prvlimburg.nl>; Ann Schoubs [redacted]; Heidi Roubben [redacted]
Sabrina Linders [redacted]; 'Damme van, Lennard' [redacted] Kaelen,
Mattie [redacted]
CC: 'liesbeth.brouns@vlaan[redacted] <[redacted]; Kerstjens, John
<john.kerstjens[redacted]>
Onderwerp: schriftelijke bijeenkomst Bestuurlijke Werkgroep VL-NL project Tram Maastricht-Hasselt op 25 januari 2021

Geachte dames en heren,

Hierbij nodig ik u uit voor de Bestuurlijke Werkgroep VL-NL project tram Maastricht-Hasselt.

U treft bijgaand de agendastukken aan.

De vergadering was gepland op maandag 25 januari 2021 via Microsoft Teams van 15.00 uur tot 16.30 uur.

Van de zijde van het Vlaams kabinet is aangegeven dat minister Peeters en mevrouw Vandeboel op dat tijdstip niet aanwezig kunnen zijn omdat zij dan worden verwacht op een Verkeersveiligheidstafel.
Om verdere stagnatie in de voortgang te voorkomen worden de agendapunten schriftelijk afgedaan.
Daartoe hebben de Nederlandse partijen per agendapunt hun standpunt/voorstel geëxpliciteerd.
De reactie van de Vlaamse partners op deze standpunten/voorstellen wordt graag uiterlijk 25 januari 2021 tegemoet gezien.
Daarna hebben alle partners een week de tijd tot en met 1 februari 2021 om op eventuele afwijkende standpunten/voorstellen naar elkaar te reageren. Op basis van de conclusies die daaruit getrokken worden kunnen dan verdere acties, al dan niet in gezamenlijkheid, worden overwogen.

In de gegeven situatie kan op deze wijze dan toch besluitvorming plaatsvinden tegen de achtergrond van de belangrijke aanbestedingsfase waarin het project verkeert en de situatie rondom Hasselt daarbij.

Namens de projectorganisatie Tram Maastricht-Hasselt,
Met vriendelijke groet,
Guid Bartholomée

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

"De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

BESTUURLIJKE WERKGROEP - TRAM MAASTRICHT-HASSELT

Bijeenkomst 25 januari 2021
Tijd: 16:00 uur – 18:30 uur
Schriftelijke vergadering

Op basis van de uitgestuurde agenda (+ bijlagen)

1. Opening

- Zoals in de uitnodiging aangegeven vindt het bestuurlijk overleg en de besluitvorming noodgedwongen schriftelijk plaats vanwege afwezigheid van de vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering.
- Verwelkoming mevrouw Schoubs, per 1 januari 2021 directeur-generaal De Lijn.
De NL-partners stellen voor tijdens de eerstvolgende mogelijkheid kennis te maken met mevrouw Schoubs. Voor dit moment wensen de Nederlandse partners mevrouw Schoubs veel succes toe in haar nieuwe functie en hopen zij op een vruchtbare samenwerking met haar in het tramdossier.

Voorstel: De VL-partners hebben hier niets aan toe te voegen.

2. Verslag

- Concept verslag overleg Bestuurlijke Werkgroep d.d. 26 oktober 2020 en 9 november 2020 (bijlage 1).
Toelichting: Het concept verslag is op 18 november 2020 ambtelijk gedeeld. Tekstsuggesties van VVM De Lijn zijn verwerkt. Provincie Limburg en gemeente Maastricht zijn akkoord. Van het Vlaams Gewest is geen reactie ontvangen.
Voorstel: de NL-partners stellen voor het concept verslag vast te stellen.

Voorstel: De VL-partners hebben hier niets aan toe te voegen en kunnen hiermee het verslag d.d. 26 oktober 2020 en 9 november 2020 goedkeuren. De VL-partners merken op dat het verslag van het overleg Bestuurlijke Werkgroep d.d. 7 juli 2020 eveneens dient te worden geagendeerd en vastgesteld.

3. Bestuurlijk

- Brief ministerie van I&W aan Vlaamse regering d.d. 19 november 2020 inzake tramdossier Spartacus (bijlage 2a), brief ministerie van I&W aan provincie Limburg d.d. 19 november 2020 inzake voortgang project Tram Maastricht-Hasselt (bijlage 2b).
Toelichting: Betreft enerzijds een reactie op Vlaamse bevestiging van financiering van het project en anderzijds de verlenging van de realisatietermijn tot uiterlijk 31 december 2026 in relatie tot de beschikbaarheid van de door I&W verstrekte middelen en de voortgang van de tracé-aanpassing in Hasselt.

3.1 Voorstel: de NL-partners stellen voor kennis te nemen van de verlengingstermijn tot 31 december 2026. Deze fatale datum vormt een hard gegeven in het kader van de integrale planning.

Voorstel: vraag aan NL-partners: wat zijn de implicaties van deze 'fatale' datum?

Stand van zaken integratie goederenspoor.
Toelichting: VVM De Lijn heeft eerder toegelicht dat Infrabel voortvarend met de voorbereiding bezig is om te komen tot besluitvorming op federaal niveau.
3.2 Voorstel: de NL-partners stellen voor kennis te nemen van de toelichting van VVM De Lijn en vragen in hoeverre er voldoende voortgang is.

Voorstel: De VL-partners verwijzen naar het schrijven van voormalig minister François Bellot (Federaal Minister van Mobiliteit), die bevestigde aan Infrabel geen bezwaar te hebben tegen de beslissing van Infrabel om over te gaan tot definitief buitenexploitatiestelling van spoorlijn 20. De Lijn is momenteel in gesprek met Infrabel omtrent de regeling van de grondrechten hiervoor.

- Scope-aanpassing Hasselt
Toelichting: de NL-partners verwijzen naar de brief van minister Peeters van 21 februari 2020 waarin de minister aangeeft van oordeel te zijn dat de tracé-aanpassing in Hasselt een MER-alternatief inhoudt zonder impact en derhalve niet als een scope-aanpassing is aan te merken en daarom ook niet ter goedkeuring aan de NL-partners voorgelegd wordt. De NL-partners geven op 12 maart 2020 aan voorlopig niet te reageren op de brief van 21 februari 2020 in afwachting van het vervolg met inachtneming van de afspraken (geen vertraging, geen meerkosten, geen reizigersverlies); de NL-partners hebben eerder aangegeven dat er naar hun oordeel wel sprake is van een scope-aanpassing.
3.3 Standpunt: aan de hand van de situatie rondom Hasselt en met inachtneming van de actuele informatie daarover die ter kennis komt aan de NL-partners concluderen de NL-partners wederom dat hier sprake is van een scope-aanpassing. Afhankelijk van de reactie van de VL-partners op de voorstellen en vragen als bedoeld onder agendapunt 8 zullen de NL-partners zich beraden over verdere stellingname en acties.

Voorstel: De VL-partners merken vooreerst op dat de titel "Scope-aanpassing Hasselt" dient te worden vervangen door "Tracé-aanpassing Hasselt". De VL-partners verwijzen in verband met dit onderwerp naar het voormeld schrijven van minister Peeters van 21 februari 2020.

4. Projectmanagement

- Voortgangsrapportage 2020-02 (bijlage 3a), Voortgangsrapportage 2020-03 (bijlage 3b) Voortgangsrapportage 2020-04 (bijlage 3c).
Toelichting: De voortgangsrapportages 2020-02 en 2020-03 zijn niet aan bod gekomen tijdens het bestuurlijk overleg van 26 oktober 2020/9 november 2020 en zijn conform afspraak opnieuw geagendeerd.

- ✓ 2020-02: NL-partners stellen voor op pagina 3, paragraaf 0 Bestuur, VL-NL, de eerste zin aan te passen. 'heeft een telefonisch overleg plaatsgevonden' wordt vervangen door 'is telefonisch contact geweest';
- ✓ 2020-03: concept voortgangsrapportage over de periode juli 2020 - september 2020;
- ✓ 2020-04: concept voortgangsrapportage over de periode oktober 2020 - december 2020.

4.1 Voorstel: de NL-partners stellen voor de voortgangsrapportage 2020-02 vast te stellen inclusief voorgestelde aanpassing en de voortgangsrapportages 2020-03 en 2020-04 vast te stellen.

Voorstel: Voor wat betreft alle voornoemde voortgangsrapportages merken de VL-partners op dat er een politiek akkoord werd afgesloten omtrent de keuze van het tracé en dat het zogenaamde 'basistracé' geen terugvalscenario meer is. Weliswaar zal het haalbaarheidsonderzoek naar het Boulevardtracé nog dienen te worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

5. Contractmanagement

- Aanbesteding

6. Techniek

- Stand van zaken uitwerking tracé Hasselt.

Toelichting: Update over actualiteit (ring Hasselt veelvuldig in het nieuws), haalbaarheidsstudie (afronding 1e week februari) en vaststelling boulevardtracé door Vlaamse regering (begin maart).

Voorstel: de NL-partners hebben de volgende vragen voor de VL-partners:

- ✓ Verloopt de haalbaarheidsstudie volgens planning (begin februari 2021 gereed)?
- ✓ Is het dossier tijdig gereed voor besluitvorming in de Vlaamse regering begin maart 2021?
- ✓ Hoe verhouden zich de signalen uit Hasselt m.b.t. het boulevardtracé tot de afspraken in het regeerakkoord?

Voorstel: De VL-partners streven nog steeds de vooropgestelde planning na. Wat betreft de signalen in de pers wensen de VL-partners erop te wijzen dat er een politiek akkoord werd afgesloten omtrent de keuze van het tracé en dat het zogenaamde 'basistracé' geen terugvalscenario is.

7. Omgevingsmanagement

Voorstel: de NL-partners geven aan dat er geen bijzonderheden te melden zijn aan NL-zijde. De vraag is in hoeverre er aan Vlaamse zijde wel bijzonderheden zijn te melden.

Voorstel: De Lijn kan met betrekking tot het luik grondverwerving nog meegeven dat zij recentelijk door de Afdeling Vastgoedtransacties bij de Vlaamse overheid op de hoogte werd gebracht dat plaatsbezoeken in het kader van de minnelijke verwervingen momenteel en dit sinds 15 december 2020 *on hold* werden geplaatst omwille van de opgelegde Covid 19 - maatregelen.

8. Projectbeheersing

- Geactualiseerde Integrale Planning (bijlage 4)

Toelichting: de bestuurlijk vastgestelde integrale planning uit mei 2017 is geactualiseerd. Daaruit blijkt dat de start exploitatie vertraagt van september 2024 naar april 2026 (19 maanden vertraging). De afwijkingen inclusief oorzaken zijn bepaald. Tevens bevat het vervolgtraject risico's zowel in de fase tot aan gunning als in de vervolgfase. De vertraging leidt tot meerkosten. In NL bedragen de maandelijkse vertragingskosten +/- € 150.000,-.
De NL-partners verwijzen naar de afspraken rondom Hasselt, namelijk geen vertraging, geen meerkosten voor NL en geen reizigersverlies.
De Nederlandse partners hebben de volgende voorstellen-vragen.
Voorstellen-vragen:

- ✓ Vaststellen van de geactualiseerde planning (met start exploitatie april 2026);

  Voorstel: de huidige vooropgestelde planning (met start exploitatie april 2026) kan worden vastgesteld.

- ✓ Constateren dat de kwestie Hasselt leidt tot vertraging en de vraag aan de VL-partners hoe zich dat verhoudt tot de afspraak geen vertraging;

  Voorstel: De VL-partners verwijzen in verband met dit onderwerp naar het voormeld schrijven van minister Peeters van 21 februari 2020. De Lijn van haar kant wijst daarnaast op alle maatregelen en inspanningen die zij heeft genomen om de vertraging ten gevolge van de tracé-wijziging te Hasselt zo veel als mogelijk te vermijden, onder meer door de plaatsingsprocedure verder te zetten en offertes op te vragen op basis van het bestaande tracé. Daarnaast zullen de VL-partners waar mogelijk de planning blijvend pogen te optimaliseren.

- ✓ Gezamenlijk actief risicomanagement toepassen zodat er maximaal ingezet wordt op het realiseren van de mijlpaaldata;

  Voorstel: De Lijn is hier in se niet tegen. Graag ter verdere bespreking in welke mate dit aanvaardbaar is voor alle projectpartners.

- ✓ Vaststellen van de vertraging en oorzaken van deze vertraging;

  Voorstel: VL-partners nemen kennis van het door de Nederlandse partijen opgemaakt document houdende oplijsting van vertraging en oorzaken van deze vertraging. Dit houdt geenszins een erkenning in van de uitgangspunten hierin opgenomen.

- ✓ Effectueren van de afspraak over de vergoeding van vertragingskosten aan de NL-partners.

  Voorstel: De VL-partners vinden het voorbarig om hier reeds op in te gaan maar formuleren alvast het nodige voorbehoud, zowel voor de vergoeding van vertragingskosten aan NL-partners, als

voor de mogelijke vergoeding van vertragingskosten aan VL-partners ten gevolge van de vertraging veroorzaakt door de procedure voor de Raad van State te Nederland.

9. Communicatie

- Perscontacten

Voorstel: de NL-partners stellen voor om in navolging van het succesvolle verloop van de informatieavond in Lanaken een volgende informatieavond te organiseren.

Voorstel: Een volgende infomoment zal worden ingepland. Momenteel lopen daarvoor de besprekingen met de stad Bilzen. Er wordt gemikt op voorjaar 2021. Naar analogie wordt eveneens gedacht om een gelijkaardig event te organiseren in het najaar voor betreft de gemeente Diepenbeek.

10. Rondvraag, volgende vergadering en sluiting

- Volgend overleg is vastgesteld op 19 april 2021, 17:00 – 18:00 uur.

Bartholomee, Guid

Van: Krabbendam, Gert-Jan
Verzonden: woensdag 24 februari 2021 14:51
Aan: 'Ann.schoubs[redacted] 'Peeters Lydia'
CC: 'Mackus, Hubert (Gedeputeerde)'
Onderwerp: Tramdossier Maastricht-Hasselt

Geachte minister Peeters, geachte mevrouw Schoubs,

Ik wend mij, mede namens de gedeputeerde Hubert Mackus, wederom tot u met het aanbod om snel tot een bestuurlijke afstemming te komen.
Het tramdossier Maastricht-Hasselt bevindt zich in een cruciale fase: de situatie rondom Hasselt vraagt om bestuurlijke duiding en concrete helderheid. Die concrete helderheid gaat over de volgende zaken. Er moet meer zicht komen op de realiteitswaarde, op de haalbaarheid en op de voortgang, ook voor de marktpartijen die nog aan de gunning meedoen. Er zijn beheersmaatregelen nodig in relatie tot de planning. Provinciale Staten en de gemeenteraad dringen steeds harder aan op meer informatie. Et cetera.
Ook ligt daar onze brief van 4 februari 2021 die wij genoodzaakt waren te sturen. Deze brief vraagt om een reactie van uw zijde; dit ter voorkoming dat wij worden gedwongen om verdere stappen te zetten.
De bestuurlijke duiding gaat over de wijze waarop die helderheid kan worden bereikt. Dat alles vraagt op korte termijn om afstemming tussen de vier bestuurders. Daarna kan op ambtelijk niveau waar nodig de formele besluitvorming worden voorbereid die dan via de reguliere weg van de Bestuurlijke Werkgroep zal verlopen.
Voor de duidelijkheid, ik wil met dit aanbod voor een bestuurlijk afstemming niets afdoen aan de standpunten, posities en de rechten van de partners naar aanleiding van de schriftelijke stukken die in de afgelopen weken zijn uitgewisseld.
Deze bestuurlijke afstemming zal geen formele vergadering zijn en alleen daar waar nodig en daar waar de vier bestuurders er meerwaarde in zien zal er wat op papier worden gezet. Het is vooral bedoeld om de samenwerking op te zoeken om te komen tot de door ons gewenste OV-verbinding over de landsgrens heen.
Eerder heeft u op mijn vraag voor een persoonlijk overleg laten weten graag daartoe bereid te zijn zodra de corona-maatregelen een fysiek overleg toelaten.
Naar mijn mening rechtvaardigt de indringendheid van het dossier een fysiek overleg uiteraard met respectering van de corona-maatregelen die daarvoor staan. De heer Mackus en ik zijn graag bereid daarvoor de grens over te steken naar Vlaanderen en u te ontmoeten op een voor u geschikte locatie.
Ik zie uit naar een spoedige reactie. Mocht u een fysiek overleg onmogelijk achten, dan stel ik voor om via Microsoft Teams te overleggen.

Met vriendelijke groet,

Gert-Jan Krabbendam | Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit
Gemeente Maastricht
T (043) 350 40 13 (bestuurssecretariaat) | E gert-jan.krabbendam@maastricht.nl
Bezoekadres: Markt 78, 6211 CL Maastricht
Postadres: Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl

< denk eerst aan het milieu voordat u deze mail uitprint >

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

"De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

Bijlage 4
Bestuurlijke Werkgroep d.d. 25-01-2021

Tram Maastricht Hasselt

Inleiding
In het bestuurlijk overleg van juli 2020 is afgesproken om de integrale planning te actualiseren zodra de start van de Gunningsfase bekend is, en daarbij op hoofdlijnen de afwijkingen ten opzichte van de vigerende bestuurlijk vastgestelde integrale planning (mei 2017) te benoemen inclusief de oorzaken van deze afwijkingen.

Voorliggende notitie geeft een nadere toelichting op de deze afwijkingen en oorzaken en bevat tevens een paragraaf m.b.t. onzekerheden die van invloed kunnen zijn op de doorlooptijd van de Gunningsfase.

Voor de volledigheid zij vermeld dat het nog steeds een opdrachtgeversplanning betreft. De opdrachtnemersplanning wordt bekend bij contract close (gunning), waarna de integrale planning opnieuw wordt geactualiseerd.

Voorstel:
- *Vaststellen van de geactualiseerde planning (met start exploitatie april 2026);*
- *Constateren dat de kwestie Hasselt leidt tot vertraging en de vraag aan de VL-partners hoe zich dat verhoudt tot de afspraak geen vertraging;*
- *Gezamenlijk actief risicomanagement toepassen zodat er maximaal ingezet wordt op het realiseren van de mijlpaaldata;*
- *Vaststellen van de vertraging en oorzaken van deze vertraging;*
- *Effectueren van de afspraak over de vergoeding van vertragingskosten aan de NL-partners.*

Integrale Planning jan 2021 incl. Afwijkingen en oorzaken t.o.v. mei 2017

Mijlpalen op het kritieke pad (op hoofdlijnen):

	Mijlpaal	Was[i]	Wordt	Δ (mnd)
1	Einddatum Gunningsfase	11-2020	**11-2022**	+24
2	Einddatum Realisatiefase incl. testbedrijf	04-2024	**11-2025**	+19
3	Start Exploitatie met passagiers	09-2024	**04-2026**	+19

i Bestuurlijk vastgestelde integrale planning mei 2017

Ad 1. Einddatum Gunningsfase
In 2017 was gunning voorzien voor november 2020, in de geactualiseerde planning wordt dat november 2022, een afwijking van 24 maanden.

Oorzaak 1: Raad van State procedure Bestemmingsplan:
De Raad van State procedure m.b.t. het Bestemmingsplan heeft langer geduurd dan in de planning was opgenomen. In de planning was de maximale termijn vanuit de Crisis- en Herstelwet (6 maanden) opgenomen. De Raad van State heeft deze termijn overschreden. Als beheersmaatregel is in de Bestuurlijke Werkgroep van 17 september 2018 afgesproken dat uiterlijk 15 december 2018 de selectiefase zou worden opgestart, onafhankelijk van de Raad van State procedure. Start selectiefase zou dus van 25 september 2018 naar uiterlijk 15 december 2018 vertragen als gevolg van oorzaak 'Raad van State procedure Bestemmingsplan': +/- 3 maanden vertraging.

Oorzaak 2: Uitgestelde start Selectiefase:
In tegenstelling tot de bestuurlijke afspraak om uiterlijk 15 december 2018 de selectiefase op te starten hebben de Vlaamse partners alsnog gewacht op een onherroepelijk bestemmingsplan. In mei 2019 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden, waarna op 6 juni 2019 door De Lijn de selectiefase is opgestart: vertraging +/- 6 maanden.

Oorzaak 3: Uitgestelde start Gunningsfase:
De selectiefase heeft een maand langer geduurd dan beoogd (+/- 1 maand vertraging), waarna 23 december 2019 de gunningsfase aansluitend had kunnen starten. Vanwege de ontwikkelingen omtrent het tracé in Hasselt is de gunningsfase gestart op 22 juli 2020, nadat de Vlaamse regering een vrijwaring aan De Lijn heeft verstrekt: +/- 7 maanden vertraging.

Oorzaak 4: Latere Gunning:
De gunning aan de winnaar van de aanbesteding kan plaatsvinden als in Vlaanderen de processen m.b.t. MER, omgevingsvergunning en verwerving zijn voltooid. Deze processen kunnen vervolgd worden nadat het tracé in Hasselt is uitgewerkt en worden hiermee bepalende activiteiten op het kritieke pad van de integrale planning: +/- 7 maanden vertraging.

Ad 2. Einddatum Realisatiefase
De doorlooptijd voor realisatie van de infra inclusief de testfase en productie van het rollend materieel is in de contracten vastgesteld op maximaal 36 maanden. Dit was in de planning van 2017 41 maanden, waardoor in de geactualiseerde planning 5 maanden tijdwinst wordt behaald ten opzichte van de planning uit 2017. Met deze tijdwinst eindigt de realisatiefase in november 2025.

Ad 3. Start exploitatie met passagiers
Na afronding van de Realisatiefase start de exploitatiefase, in eerste instantie zonder passagiers. In deze fase worden eveneens de vergunningen voor ingebruikname verkregen. De start van de Exploitatiefase mét passagiers is in de geactualiseerde planning derhalve voorzien zijn voor april 2026.

Kosten
Aan Nederlandse zijde is een inschatting gemaakt van de maandelijkse kosten van vertraging. De kosten zijn vooral afgeleid van indexering; aanvullend zijn er kosten van de projectorganisatie Tram. De projectorganisatie aan Nederlandse zijde is na het bekend worden van een mogelijk alternatief tracé in Hasselt afgeschaald naar het hoogstnoodzakelijke.
De vertragingskosten van een maand aan NL-zijde worden vooralsnog becijferd op ongeveer € 150.000,-. De NL-partners zijn uiteraard bereid om richting de VL-partners volstrekte transparantie te betrachten daar waar het gaat over de vertragingskosten.
De NL-partners stellen voor om tot een afspraak te komen rondom de declaratie in de vorm van bevoorschotting van de kosten bij de VL-partners met ingang van 1 april 2021.

Onzekerheden/Risico's

Het kritieke pad van de geactualiseerde planning (activiteiten die bij uitloop direct zorgen voor een latere datum voor de start van de exploitatie met reizigers) wordt tot aan de gunning bepaald door de Vlaamse activiteiten m.b.t. besluitvorming over het tracé in Hasselt (haalbaarheidsstudie, besluit Vlaamse regering, uitwerken contractdocumenten) en de opvolgende processen in Vlaanderen met betrekking tot MER, omgevingsvergunning en verwerving.

Elke verdere uitloop in deze processen betekent direct een verdere vertraging van de start van de exploitatie met passagiers.

Ná gunning wordt het kritieke pad bepaald door de bouw van de infrastructuur inclusief de testperiode, waarvoor de winnende aannemer verantwoordelijk is, gevolgd door het proefbedrijf (exploitatie zonder passagiers) en de vergunningverlening in het kader van de Wet Lokaal Spoor.

Naast de activiteiten die momenteel het kritieke pad vormen zijn er binnen het dossier Infrastructuur 2 processen in de gunningsfase die aanvullende aandacht verdienen zodat deze niet alsnog op kritieke pad komen. Enerzijds betreft dit het verdere verloop van de aanbestedingsprocedure, anderzijds betreft dit het proces tot statuswijziging aan Nederlandse zijde.

Voorstel is om van bovenstaande processen gezamenlijk (kernteam en onderliggende werkgroepen) de risico's expliciet te benoemen en conform de methodiek van risicomanagement (RISMAN) te kwantificeren en te beheersen en hierover te rapporteren in de Bestuurlijke Werkgroep.

Bijlage 1 bij deze notitie bevat geeft een en ander visueel weer.

Tram Maastricht Hasselt

Kritiek pad

Aanpassing tracé Hasselt

Haalbaarheidsstudie	02-02-2021
Besluit Vlaamse Regering (RIS)	02-03-2021
Uitwerken Terechtwijzend Bericht	02-06-2021

Gunningsfase Aanbesteding

1e Offerte (3 maanden uitstel niet van invloed op kritieke pad, dat wordt bepaald door aanpassing tracé Hasselt)	15-03-2021
Validatie en versturen TWB Hasselt	01-07-2021
Finale Offerte (RIS)	04-02-2022
Beoordeling en bepalen winnaar	03-08-2022

Statuswijziging

Overdracht en Koninklijke besluiten (RIS)	15-12-2021

MER & Omgevingsvergunning

Voorbereiden MER	22-09-2021
Behandeling MER (RIS)	19-01-2022
Behandeling Omgevingsvergunning	03-11-2022

Verwerving

Innamedossier	25-08-2021
Bestuurlijke fase (RIS)	21-11-2022
Gerechtelijke fase	

GUNNING 21-11-2022

Bouwtijd incl. Testbedrijf (RIS)	21-11-2025
Proefbedrijf	21-02-2026
Vergunningverlening en Ingebruikname (RIS)	21-04-2026

RIS	*Deadline I&W*	*31-12-2026*

Vertragingen t.o.v. Integrale planning 2017

• Raad van State Bestemmingsplan	3 mnd	NL
• Uitgestelde start Selectiefase	6 mnd	VL
• Lange Selectiefase	1 mnd	VL/NL
• Uitgestelde start Gunningsfase (Hasselt)	7 mnd	VL
• Latere Gunning (Hasselt)	7 mnd	VL
• Realisatiefase 36 mnd ipv 41 mnd	-/- 5 mnd	VL/NL
Totaal	**19 mnd**	

Risico's RIS

Voorbereiding Integrale Planning
06-01-2021

TMH5.2|028 _V0.3

BESTUURLIJKE WERKGROEP - TRAM MAASTRICHT HASSELT

Verslag bijeenkomst 17 september 2018

Aanwezig:	De heer B. Weyts	Vlaams Gewest, minister
	De heer R. Kesteloot	De Lijn, Directeur-Generaal
	De heer H. Mackus	Provincie Limburg, gedeputeerde
	De heer G. Krabbendam	Gemeente Maastricht, wethouder (voorzitter)
	Mevr. I. Jacobs	Vlaams Gewest, adjunct-kabinetschef
	Mevr. H. Roubben	De Lijn, Directeur Limburg
	Mevr. S. Linders	De Lijn, Projectmanager
	De heer L. van Damme	Provincie Limburg, ambtelijk opdrachtgever
	De heer M. Kaelen	Provincie Limburg, projectmanager-secretaris
	De heer J. Kerstjens	Gemeente Maastricht, Manager Projectbeheersing
Afgemeld:	De heer G. Bartholomée	Gemeente Maastricht, ambtelijk opdrachtgever
Datum:	17 september 2018	
Tijd:	14:30 uur – 15:30 uur	
Locatie:	Ministerie, Brussel	

Verslag

1. **Opening en mededelingen**
   Minister Weyts heet wethouder Krabbendam welkom als opvolger van wethouder Aarts. Vervolgens stellen de Vlaamse deelnemers van het overleg zich voor. De wethouder sluit de voorstelronde af en geeft een korte toelichting m.b.t. de nieuwe samenstelling van de coalitie in Maastricht.

   De agenda wordt vastgesteld.

2. **Verslag overleg Bestuurlijke Werkgroep d.d. 11 december 2017**
   Het verslag wordt vastgesteld.

3. **Bestuurlijk**
   1. Rijkssubsidie:
   Gedeputeerde Mackus licht de stand van zaken toe. Er zijn twee voorwaarden aan de subsidie gekoppeld. De eerste is dat het bestemmingsplan onherroepelijk is. Op dit moment is de zitting van de Raad van State van cruciaal belang. Deze vindt 29 oktober 2018 plaats. De tweede voorwaarde is dat aan Vlaamse zijde de financiering is geregeld. De gedeputeerde vraagt de minister dit toe te lichten. De minister geeft aan dat vanwege de DBFM constructie het bedrag voor het project niet als zodanig in de begroting zichtbaar is. M.b.t. de overwegen is het volgens de minister van belang dat Infrabel de eerdere gemaakte afspraken nakomt. Minister Weyts heeft contact gehad met federaal minister Bellot. Daar wordt momenteel de oefening gedaan wat de investeringen precies zouden inhouden. Het initiatief om de overwegen aan te passen ligt bij de federale overheid. Vlaanderen kan niet zomaar in spoor investeren omdat dit niet hun bevoegdheid is en omdat de rekening op federaal niveau thuis hoort. Infrabel bekijkt de oplossing door intern met budgetten te schuiven. Dit zou dan nog in 2018 geregeld worden. Ambtelijk is er voor de zomer nog contact hierover geweest tussen minister Weyts en zijn federale collega minister Bellot. De Minister geeft aan dat hiermee aan de voorwaarde voor het bestemmingsplan in principe is voldaan.

De gedeputeerde geeft aan dat er 21 november een gesprek met Staatssecretaris van Veldhoven plaatsvindt in het kader van het MIRT (Het MIRT staat voor: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). 5 november vindt de Vlaams-Nederlandse Top plaats. Het is van belang dat één gezamenlijke en heldere boodschap wordt afgegeven. Er wordt afgesproken dat er voor de overleggen nog bestuurlijk contact is om de boodschap af te stemmen.

2. Onttrekking:
J. Kerstjens licht de memo en het bijgevoegde schema toe. Zoals bekend wil men de goederenspoorlijn voor de tram gaan gebruiken. Het is van belang dat voor het starten van de gunningsfase de saneringsprocedure afgerond is. Hierover zijn concrete afspraken met ProRail gemaakt. Het proces aan Nederlandse zijde loopt.

De Lijn geeft aan dat er voor het Vlaams deel met Infrabel gesprekken gevoerd worden. Infrabel heeft eerder reeds gesteld te kunnen instemmen met de buitendienststelling van het goederenspoor L20 te Lanaken. Maar mede tegelijkertijd ook dat voor de definitieve buitendienststelling federaal minster Bellot zijn goedkeuring nog dient te geven. Bijgevolg is het dan ook lastig om met Infrabel hierover concrete afspraken te maken. De Minister verzoekt De Lijn om de vraag m.b.t. onttrekking richting Infrabel per mail te formaliseren en een kopie naar het Kabinet te sturen.

De gedeputeerde vraagt aan de minister Weyts om de uitspraken van federaal minister Vandeput toe te lichten. Minister Vandeput is kandidaat voor het burgemeesterschap in Hasselt en heeft in de media aangegeven dat hij geen vergunning zal verstrekken voor de tram door de binnenstad van Hasselt. Minister Weyts schets de context: Er zijn vragen binnen de gemeente over het gekozen tracé. Dit geldt met name voor een gedeelte dat door een bepaalde woonwijk loopt. De Lijn geeft aan dat huidig tracé reeds geruime tijd vastligt en dat afwijking hierop een ernstige verstoring zou betekenen in het huidige procesverloop. Als men van het huidige tracé gaat afwijken of bijkomend onderzoek voor wenst, kan de planning zowiezo niet gehaald worden. S. Linders geeft aan dat er destijds meerdere alternatieven zijn onderzocht geweest in het MER. Ook de dienstregeling is afgestemd op het huidige binnenstedelijk tracé in Hasselt.
De wethouder vraagt of de burgemeester bevoegd is om een vergunning niet te verlenen. I. Jacobs geeft aan dat de gemeente slechts een advies geeft en dat de vergunningverlening een Vlaamse bevoegdheid is.

De Minister geeft aan dat het tracé niet aangepast dient te worden, maar er gekeken moet worden naar manieren om het tracé voor de omwonenden te verbeteren. De gedeputeerde geeft aan dat de € 1.000.000,- van de Provincie om haltes te upgraden mogelijk hiervoor deels gebruikt kan worden.

4. **Projectmanagement**
Er zijn geen vragen m.b.t. de voortgangsrapportage.

5. **Contractmanagement**
-

6. **Techniek**
-

7. **Omgevingsmanagement**
Bestemmingsplan NL:
De wethouder licht de procedure toe. De zitting van de Raad van State is later gepland dan de termijn volgens de Crisis en Herstelwet. De zitting is gepland op 29 oktober 2018. De RvState zal binnen maximaal 12 weken een uitspraak doen (termijn van 6 weken en mogelijkheid om eenmalig de termijn met 6 weken te verlengen). Men heeft langs Nederlandse zijde onderzocht wat dit voor de planning betekent. Dit zou betekenen dat we niet in 2023 kunnen starten met rijden en dat we niet in 2024 de

exploitatie kunnen starten. Een mogelijke oplossing is het starten van de selectiefase zodat er geen vertraging wordt opgelopen (in het aanbestedingstraject) vooruitlopend op het definitieve bestemmingsplan. Hoe dan ook kan de grondverwervingsfase niet eerder opgestart worden.
De Minister geeft aan terughoudend te zijn. Extra onzekerheid rondom het project kan ervoor zorgen dat er minder bedrijven gaan inschrijven voor de aanbesteding. Zeker in de huidige conjunctuur.
S. Linders geeft aan dat De Lijn voor de derde keer de aanbesteding start en huiverig is voor imagoschade mocht de Raad van State een negatieve uitspraak doen.
De Lijn stelt daarenboven dat in 2014 net het "niet-beschikbaar-zijn" van een definitief en onherroepelijk bestemmingsplan aanleiding was omde toenmalige lopende aanbestedingsprocedure op *HOLD* te plaatsen. 4 jaar later werd besloten deze aanbestedingsprocedure definitief stop te zetten en pas een nieuwe doorstart te maken indien en voor zover de onzekerheid rondom het bestemmingsplan achter de rug is;
De Lijn vindt het weinig zinvol om consortia te laten samenstellen en kosten te laten maken zonder de garantie op een definitief en onherroepelijk bestemmingsplan te kunnen bieden;
De Lijn zal intussen voor de 3e keer de voertuigen en infrastructuur aanbesteden en wenst bij voorkeur dit niet opnieuw op *HOLD* te moeten plaatsen laat staan opnieuw moet stopzetten, hetgeen mogelijks nog meer nefast voor de beeldvorming zou zijn;
De kans op claims zal verhogen mocht het dossier uiteindelijk niet doorgaan en/of mits aanzienlijke vertragingen. Een aanbestedende overheid heeft te allen tijde het recht een aanbestedingsprocedure stop te zetten, maar de consequentie is dat de deelnemers een schadevergoeding kunnen vraen op grond van de door hen gemaakte kosten;
Dit nog naast mogelijke claims van consortia die aan eerdere aanbestedingen rond dit dossier inschreven en het vele werk dat hier dan tevergeefs voor geleverd zal worden tijdens de selectiefase.

De wethouder geeft aan dat STAB (Stichting Advisering Bestuursrechtspraak) de Raad van State adviseert. Het advies dat ze hebben gegeven geeft vertrouwen voor de zitting. Als het bestemmingsplan de eindstreep niet haalt zal de imagoschade al groot zijn; de vraag of het stoppen van de selectieprocedure de imagoschade dan nog groter maakt lijkt niet meer zo relevant te zijn.

De Lijn geeft aan dat de selectieleidraad nog naar de Raad van Bestuur van De Lijn dient te gaan.
I. Jacobs geeft aan dat er nagegaan moet worden of de Vlaamse regering een besluit dient te nemen hieromtrent of dat zij uitsluitend geïnformeerd dienen te worden.

De wethouder geeft aan dat financiële risico's, volgens hem, beperkt zijn. Arcadis heeft onderzocht dat de kosten die kandidaten dienen te maken om deel te nemen aan de selectiefase ca. €20.000,- à €35.000,- bedragen.

De wethouder geeft aan dat, in het geval dat in december de selectieleidraad wordt gepubliceerd zonder dat er een onherroepelijk bestemmingsplan aan Nederlandse zijde is én er vervolgens een negatieve niet reparabele uitspraak van de Raad van State volgt, de Nederlandse partijen bereid zijn bij te dragen in de aantoonbare kosten die kandidaten tot op dat moment hebben moeten maken. Dit voor het geval dit door de marktpartijen als voorwaarde wordt gesteld.

Het voorstel van de Minister is om:
- De zitting van de Raad van State af te wachten.
- Zoveel mogelijk al voor te bereiden zodat men meteen na de uitspraak van de Raad van State en uiterlijk 15 december de selectieleidraad kan publiceren.
- Vervolgens via e-mail kort na de zitting af te stemmen wat de bevindingen zijn m.b.t. het verloop van de zitting en een inschatting te maken m.b.t. de uitspraak.
- De voorbereidingen te treffen door De Lijn dat de Raad van Bestuur uiterlijk 7 november de selectieleidraad accordeert en dat wordt besloten om uiterlijk 15 december de selectieleidraad te publiceren mits de bevindingen van de zitting dat niet in de weg staan.

Gezien De Lijn als aanbestedende overheid instaat voor deze selectiefase stelt de heer Kesteloot dit vooraf te zullen opnemen met de voorzitter van de RVB van De Lijn. Naar grote waarschijnlijkheid zal de Raad van Bestuur van De Lijn ook nog eerst een positief INR-advies afwachten vooraleer de procedure op te starten.

De bestuurlijke werkgroep gaat akkoord met het voorstel van Minister Weyts. J. Kerstjens geeft aan dat volgens de planning die hieruit voortvloeit in 2024 kan worden gestart met rijden en gekeken moet worden of de start exploitatie nog in 2024 kan plaatsvinden.

8. **Projectbeheersing**
   Scopewijzigingen NL:
   De scopewijzigingen zoals bijgevoegd bij de agenda worden ter kennisgeving aangenomen.

9. **Communicatie**
   29 november vindt waarschijnlijk het volgende Spartacus Event plaats (de datum wordt nog definitief afgestemd). De inhoud van de bijeenkomst wordt nog verder vormgegeven. De locatie zal hoogstwaarschijnlijk, zoals de vorige keer, de Universiteit Hasselt zijn. De TMHH – werkgroep communicatie treft hier rond verdere voorbereidingen.

10. **Rondvraag, volgende vergadering en sluiting**
    Niets meer aan de orde zijnde sluit de voorzitter de vergadering. Het volgend overleg is gepland op 10 december 2018.

Bijlage 10

Tram Vlaanderen • Maastricht

Samenwerkingsovereenkomst Gemeente Maastricht en Provincie Limburg ten behoeve van de realisatie van de railinfrastructuur op Nederlands grondgebied ten behoeve van Spartacuslijn 1 / Tram Vlaanderen Maastricht

Partijen

De Provincie Limburg, dan wel voor zover het hun publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het college van Gedeputeerde Staten van Limburg, ten dezen krachtens artikel 176 van de Provinciewet vertegenwoordigd door haar Gedeputeerde, de heer Janssen, handelende ter uitvoering van het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van die Provincie d.d. 18 oktober 2011 met nummer 110913-0015, verder genoemd "de Provincie",

en

De Gemeente Maastricht, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit en Kenniseconomie, de heer Nuss, handelend ter uitvoering van collegebesluit d.d. 1 november 2011, kenmerk 2011-50100, hierna te noemen 'de Gemeente',

In aanmerking nemende, dat:

- het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf 'De Lijn' het initiatief heeft genomen tot het opstellen en uitwerken van het Spartacusplan, dat de aanleg van drie tramverbindingen in Belgisch Limburg beoogt;
- de eerste uit te werken en te realiseren verbinding de tramverbinding Hasselt–Maastricht betreft;
- deze tramverbinding, naast het bieden van een snelle en kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Hasselt en Maastricht tevens mogelijkheden biedt om te komen tot versterking van grensoverschrijdende samenwerking onder andere op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt en economie en daarmee voor de (eu)regio een maatschappelijk en economisch doel dient;
- Partijen een positieve grondhouding hebben ten aanzien van de tramverbinding, als blijk waarvan Partijen samen met andere actoren op 30 juni 2008 de Intentieverklaring Tram Vlaanderen Maastricht hebben ondertekend;
- de Provincie wettelijke taken vervult op het gebied van openbaar vervoer;
- dit onder andere tot uitdrukking komt in de regierol die de Provincie heeft in het voeren van een regionale bereikbaarheidsagenda;
- de Gemeente in haar duurzaamheids-, luchtkwaliteits- en gemeentelijke mobiliteitsbeleid de positie van alternatieve vervoerwijzen heeft verankerd, deze alternatieven daar waar mogelijk boven het (individueel) autogebruik stelt en actief bevordert dat van deze alternatieven gebruik wordt gemaakt;
- Gemeente en de Provincie deze tramverbinding, gelet op de bijzondere functie van deze verbinding voor de stad en het gemeentelijke en regionale mobiliteitsbeleid wensen te realiseren via een tramtracé door de binnenstad van Maastricht;
- de Vlaamse Overheid, het Rijk, de Gemeente en de Provincie allen middelen voor de realisatie van de tramverbinding ter beschikking hebben gesteld;

- Partijen voornemens zijn om een samenwerkingsovereenkomst met 'De Lijn' te sluiten betreffende planvoorbereidings-, exploitatie- en beheer- en onderhoudsaspecten van de tramverbinding;
- planvoorbereiding, bouw, exploitatie en beheer en onderhoud van een tramverbinding zowel de kennis alsmede de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van elk der afzonderlijke Partijen overstijgt;
- Partijen derhalve voornemens zijn ten aanzien van de realisatie van de tramverbinding een vergaande samenwerking aan te gaan en realisatie van het Project wensen onder te brengen in een gezamenlijke Projectorganisatie Tram Vlaanderen-Maastricht;
- Partijen daartoe met elkaar de gezamenlijke en individuele verantwoordelijkheden en afspraken ten aanzien van de tramverbinding Hasselt - Maastricht willen definiëren en vastleggen.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1: Definities

- Invloedsgebied: gebied in de directe omgeving van het tracé, veelal beperkt tot enkele meters uit de hartlijnen van het spoor waarbinnen werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de infrastructuur zullen plaatsvinden en/of waarop de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de infrastructuur invloed hebben;
- Partijen: de Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg;
- Projectplan: meest actuele versie van het Projectplan 'Tram Vlaanderen Maastricht' dat is vastgesteld door de Bestuurlijke werkgroep;
- Project: het realiseren van Tram Vlaanderen Maastricht (TVM) in Nederland, zoals omschreven in het Projectplan Tram Vlaanderen Maastricht en artikel 6 van deze overeenkomst;
- Projectbureau Regionaal Spoor: het door de Provincie ingestelde Projectbureau dat zorg draagt voor het uitvoeren van een aantal Limburgse spoorprojecten, waaronder het Project Tram Vlaanderen Maastricht;
- Projectorganisatie: de in te richten werkstructuur die belast is met de realisatie van het Project bestaande uit een Bestuurlijke werkgroep en een Projectteam;
- Spartacuslijn 1: de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht;
- Stadstracé: het gedeelte van het Project door de binnenstad van Maastricht via het tracé Noorderbrug – Bassin – Maasboulevard – Wilhelminabrug – St. Maartenslaan – Station tot aan de (voorlopige) eindhalte bij station Maastricht, voor zover gelegen buiten het beheergebied van ProRail, zoals door de gemeenteraad van Maastricht op 31 mei 2011 vastgesteld;
- Tram Vlaanderen Maastricht: de tramverbinding tussen Belgisch-Nederlandse grens en station Maastricht;
- UIC: Union International des Chemins de Fer, de organisatie die in Europees verband onder andere afspraken maakt over wijzigingsdatums van (trein)dienstregelingen.

Artikel 2: Doel samenwerkingsovereenkomst

2.1 Het doel van deze overeenkomst is het vastleggen van afspraken tussen Partijen voor een gezamenlijke Projectorganisatie ten behoeve van het (in internationale context invulling kunnen

geven aan en) realiseren van het Project alsmede het definiëren van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de afzonderlijke Partijen enerzijds en Projectorganisatie anderzijds. Uitgangspunt is dat iedere Partij alle noodzakelijke bouwstenen die tot haar eigen verantwoordelijkheid behoren in de Projectorganisatie inbrengt, alsmede alle ten behoeve van het Project te nemen besluiten voortvarend neemt, zodat een integraal en optimaal samenwerkingsverband tot stand wordt gebracht dat geëquipeerd is om het Project binnen de vast te stellen kaders te realiseren.

2.2 De afspraken zoals genoemd onder 2.1 dienen onder andere de mogelijkheid te creëren om:
- gezamenlijk vanuit één organisatie het Project te realiseren;
- de in te richten organisatie uit te rusten en te faciliteren om de werkzaamheden die nodig zijn ter voorbereiding van het Project te kunnen uitvoeren en de daartoe benodigde producten tot stand te brengen;
- de samenwerking tussen Partijen alsmede de bevoegdheden van Partijen en Projectorganisatie te regelen;
- de uitgangspunten die voor Partijen ten aanzien van een Projectorganisatie gelden, vast te leggen.

Artikel 3: Begin, duur en einde van de overeenkomst

3.1 Deze overeenkomst treedt in werking op de dag van ondertekening door alle Partijen.

3.2 Deze overeenkomst eindigt bij de start van de exploitatie van de tramverbinding tot aan station Maastricht.

3.3 Wijziging of voortijdige beëindiging van deze overeenkomst is niet mogelijk, behoudens de in artikel 18 en artikel 19 beschreven situaties.

Artikel 4: Projectorganisatie

4.1. Partijen zijn voornemens om hun individuele taken en bevoegdheden ten aanzien van het Project en ten aanzien van het opdrachtgeverschap (van onderdelen) van het Project te bundelen in een gezamenlijk in te richten Projectorganisatie met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 4.9 en 21 van deze overeenkomst.

4.2. De projectorganisatie bestaat uit een Bestuurlijke werkgroep en een Projectteam.

4.3. De Bestuurlijke werkgroep draagt zorg voor het nemen van (beleids-)beslissingen welke nodig zijn om tot realisatie van het Project te komen.

4.4. Het Projectteam draagt zorg voor het voorbereiden van de (beleids-)besluiten door de Bestuurlijke werkgroep, en voor het uitvoeren van de (beleids-)beslissingen.

4.5. De Bestuurlijke werkgroep bestaat ten minste uit bestuurlijke vertegenwoordigers van Partijen. Naast Partijen kunnen vertegenwoordigers van andere organisaties zitting hebben in de Bestuurlijke werkgroep. De samenstelling van de Bestuurlijke werkgroep wordt beschreven in het Projectplan (bijlage 1). Voorzitter van de Bestuurlijke werkgroep is de portefeuillehouder mobiliteit van de Gemeente.

4.6. Besluiten van de Bestuurlijke werkgroep behoeven ten alle tijden instemming van Partijen.

4.7. Het Projectteam bestaat uit in te zetten medewerkers van Partijen en kan worden aangevuld met medewerkers die op basis van inhuur aan het Project worden toegevoegd.

4.8. Het Projectteam maakt organisatorisch deel uit van het Projectbureau Regionaal Spoor dat wordt aangestuurd door het hoofd Projectbureau Regionaal Spoor van de Provincie en ontvangt opdracht via de ambtelijke opdrachtgevers van de Gemeente en de Provincie.

4.9. Het Project zal door en onder aansturing van de Projectorganisatie worden gerealiseerd, conform hetgeen is bepaald in het Projectplan (zie artikel 5).

4.10. Uitgesloten van de in artikel 4.1 genoemde bundeling zijn publiekrechtelijke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van Partijen die op grond van wet- en regelgeving bij één der Partijen zijn belegd. De aanbesteding van de realisatie van de ten behoeve van het Project noodzakelijke infrastructuur is een publiekrechtelijke taak die eveneens is uitgesloten van de in artikel 4.1 genoemde overdracht, met dien verstande dat voorbereiding en uitvoering conform artikel 14 zal worden uitgevoerd.

4.11. Partijen komen overeen dat zij ieder voor zich en gezamenlijk overeenkomstig hun verantwoordelijkheden en taken een zodanige inzet plegen in menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming, dat de benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten in tempo worden geleverd en doorlopen, opdat met de start van de nieuwe dienstregeling in 2016 (op 9 december 2016, tenzij deze datum door de UIC wordt herzien en onvoorziene omstandigheden daargelaten) de tramverbinding geheel operationeel is en de reguliere dienstverlening aan de reiziger kan worden gestart.

4.12. Partijen komen overeen dat in vervolg en aanvulling op de in deze overeenkomst opgenomen uitgangspunten in het Projectplan nadere afspraken worden vastgelegd ten aanzien van de in te richten Projectorganisatie (zie artikel 5).

4.13. De Provincie draagt bij aanvang van het Project zorg voor het huisvesten en faciliteren van het Projectteam, voor zover dit Projectteam bestaat uit een aantal medewerkers dat redelijkerwijs binnen de aan het Projectbureau Regionaal Spoor toegewezen werkruimtes valt te huisvesten. Wanneer het aantal medewerkers dat ten behoeve van de realisatie van het Project voor het Projectbureau Regionaal Spoor werkzaam, zodanig toeneemt dat huisvesting binnen de faciliteiten van het Projectbureau niet meer mogelijk is en/of ontwikkelingen in het Project nopen tot huisvesting van de Projectorganisatie op een andere locatie (bijvoorbeeld in relatie tot een ten behoeve van het Project in te richten informatiecentrum), vervalt de voorziening van de Provincie. Alsdan maken vanaf dat moment de kosten voor huisvesting en facilitering van de Projectorganisatie deel uit van de Projectkosten.

Artikel 5: Projectplan

5.1. Partijen stellen een Projectplan op dat voorstellen voor de inrichting van de Projectorganisatie alsmede voor de uitvoering van het Project bevat. Het Projectplan dient door partijen te worden goedgekeurd en door de Bestuurlijke werkgroep te worden vastgesteld.

5.2. Het Projectplan kan gedurende het project worden geactualiseerd of gewijzigd. Een geactualiseerd en/of gewijzigd Projectplan behoeft bestuurlijke goedkeuring door Partijen en vaststelling door de Bestuurlijke werkgroep.

Artikel 6: Doelstelling en scope van het Project

6.1. De doelstelling van het Project betreft het tijdig en binnen budget realiseren van de voor de tramverbinding Hasselt–Maastricht noodzakelijke infrastructuur op Nederlands grondgebied.

6.2. De scope van het Project behelst:

- het geschikt maken van de spoorlijn Maastricht–Lanaken, meer specifiek, het trajectdeel Noorderbrug vanaf het uittakpunt ten behoeve van de tram tot aan de Belgisch–Nederlandse grens, voor reizigersvervoer en exploitatie met trams alsmede het treffen van maatregelen in het directe Invloedsgebied van de spoorlijn om deze tramexploitatie mogelijk te maken en/of het mitigeren of compenseren van effecten van de tramexploitatie die redelijkerwijs zijn toe te schrijven aan het Project en binnen het kader van het Project kunnen worden uitgevoerd.
- het realiseren van het Stadstracé, alsmede het treffen van maatregelen in het directe invloedsgebied van de tramlijn om tramexploitatie mogelijk te maken en/of het mitigeren of compenseren van effecten van de tramexploitatie die redelijkerwijs zijn toe te schrijven aan het Project en binnen het kader van het Project kunnen worden uitgevoerd.

6.3. Scopewijzigingen behoeven ten alle tijden de instemming van Partijen.

Artikel 7: Start werkzaamheden Projectorganisatie

Met de ondertekening van deze overeenkomst en de vaststelling van het Projectplan door Partijen zal de Projectorganisatie haar werkzaamheden overeenkomstig het Projectplan aanvangen en inrichten.

Artikel 8: Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en mandaat van de Bestuurlijke werkgroep en het Projectteam

8.1. Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en mandaat van de Bestuurlijke werkgroep en het Projectteam worden beschreven en vastgelegd in het Projectplan.

8.2. Elk der Partijen afzonderlijk draagt, waar nodig, zorg voor het mandateren van de namens haar in de Bestuurlijke werkgroep zitting nemende bestuurder.

8.3. Elk der Partijen afzonderlijk draagt zorg voor de noodzakelijke mandateringen van de Projectmanager ten behoeve van de uitoefening van de functie zoals is omschreven in het Projectplan.

Artikel 9: Wederzijdse verantwoordelijkheden van Partijen

9.1. Partijen komen op basis van de ten tijde van het sluiten van deze overeenkomst bekende informatie (in termen van kosten en technische mogelijkheden) ten aanzien van uitvoerbaarheid van het Project en op grond van de tot het moment van het sluiten van deze overeenkomst genomen bestuurlijke besluiten overeen het Project te realiseren.

9.2. Partijen werken samen aan een voortvarende realisatie van het Project.

9.3. Partijen streven binnen het Project geen oplossingen na die, naast de nu reeds bekende kosten en kostenverdeling (zie art. 12.7) leiden tot bovenmatige, onredelijke en/of onbillijke investeringen en/of investeringsrisico's voor een andere Partij.

9.4. Partijen nemen geen besluiten en voeren geen wijzigingen door in beleid en regelgeving enerzijds en doelstelling en scope van het Project anderzijds die leiden tot bovenmatige, onredelijke en/of onbillijke kostenstijgingen in het Project.
Indien een Partij een dergelijk besluit neemt of een bedoelde wijziging doorvoert, is de desbetreffende Partij verantwoordelijk voor het aanvullen van het Projectbudget en/of het nemen van maatregelen die de Projectorganisatie anderszins in staat stelt om het Project binnen het oorspronkelijke doel, scope, topeisen, randvoorwaarden en uitgangspunten te realiseren, met uitzondering van het bepaalde in lid 6 van dit artikel.

9.5. Partijen komen overeen het Project sober en doelmatig te realiseren.

9.6. Indien ondanks het bepaalde in de artikelen 9.3 en 9.4 extra kosten worden gemaakt die worden veroorzaakt door een externe scopewijziging (zoals wijziging van wet- en regelgeving of beleid voortkomend uit besluiten anders dan van Partijen), treden Partijen in overleg over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan en dekking wordt gevonden voor de kostenstijging. Daarbij is artikel 13.2 van toepassing.

9.7. Partijen zorgen voor het tijdig nemen van besluiten die voortvloeien uit hun rol in het Project en/of vanuit hun rol als Bevoegd Gezag.

9.8. Partijen dragen zelf zorg voor de ten behoeve van het Project en/of de Projectorganisatie in te zetten medewerkers uit de eigen organisaties.

9.9. Partijen informeren elkaar vooraf tijdig over alle zaken die van belang zijn voor de totstandkoming van de tramverbinding, in het bijzonder over die zaken die van invloed zijn op de voortgang van het Project.

9.10. Partijen zullen ter zake van de ten behoeve van het Project door Partijen genomen besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Als blijkt dat het Project door een rechterlijke uitspraak niet ongewijzigd kan worden uitgevoerd, treden Partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij deze overeenkomst.

Artikel 10: Verantwoordelijkheden Gemeente

10.1. De Gemeente stelt in algemene zin voldoende menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming beschikbaar opdat realisatie van het Project overeenkomstig het Projectplan mogelijk is. In het Projectplan zullen de hier genoemde resources nader worden geconcretiseerd.

10.2. Voor zover er met betrekking tot en/of in het kader van het Project besluiten moeten worden genomen die tot de bevoegdheid van de Gemeente behoort, zal de Gemeente binnen de mogelijkheden van het redelijke, met inachtneming van het bepaalde in artikel 21, een besluit nemen dat leidt tot het realiseren van het Projectdoel of ten minste geen besluit nemen dat het realiseren van het Projectdoel beperkt of onmogelijk maakt.

Artikel 11: Verantwoordelijkheden Provincie

11.1. De Provincie stelt in algemene zin voldoende menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming beschikbaar opdat realisatie van het Project overeenkomstig het Projectplan mogelijk is. In het Projectplan zullen de hier genoemde resources nader worden geconcretiseerd.

11.2. Voor zover er met betrekking tot en/of in het kader van het Project besluiten moeten worden genomen die tot de bevoegdheid van de Provincie behoort, zal de Provincie binnen de mogelijkheden van het redelijke, met inachtneming van het bepaalde in artikel 21, een besluit nemen dat leidt tot het realiseren van het Projectdoel of ten minste geen besluit nemen dat het realiseren van het Projectdoel beperkt of onmogelijk maakt.

Artikel 12: Financieel beheer en afspraken

12.1. Het initieel taakstellend budget bedraagt € 45.000.000,00, prijspeil 2009. Uitgangssituatie is dat het project geen uitsluitingen kent ten aanzien van BTW compensatie. Indien BTW niet (volledig) gecompenseerd kan worden en als gevolg daarvan het taakstellend budget wordt overschreden is artikel 13.2 van toepassing.

12.2. Het Projectteam zal de BTW aspecten afstemmen met de betreffende belastinginspecteur.

12.3. De Provincie fungeert als beheerder van het projectbudget.

12.4. In afwijking van het gestelde in artikel 12.3 kunnen onderdelen van het projectbudget of het gehele projectbudget bij een andere partij worden ondergebracht indien het onderbrengen van (onderdelen van) dit projectbudget bij de provincie fiscale belemmeringen met zich meebrengt.

12.5. Opdrachtverlening vanuit de Projectorganisatie vindt plaats via de Gemeente dan wel via de Provincie al naar gelang wettelijke verplichtingen en bevoegdheden dit vereisen en/of financiële gevolgen dit prefereren, met inachtneming van het bepaalde in artikel 14.

12.6. De administratie van het projectbudget wordt zodanig ingericht dat voor het project en voor iedere partij inzicht in het administratieve verloop kan worden gegeven.

12.7. In de dekking voor het taakstellend budget is als onderstaand voorzien:

Ministerie van Infrastructuur en Milieu	€ 24.000.000,00;
Gemeente	€ 11.000.000,00;
Provincie	€ 10.000.000,00.

12.8. Naast bovenstaande financiële bijdragen, zorgen de Gemeente en de Provincie, overeenkomstig art. 9.8, eenieder voor voldoende en, voor de voortgang van het project, tijdige beschikbaarstelling van menskracht uit de eigen organisatie, zoals dat is vastgelegd in het Projectplan Tram Vlaanderen-Maastricht.

12.9. Partijen spreken af dat de werkelijke personeelskosten van de projectteamleden zoals opgenomen in het Projectplan ten laste komen van het projectbudget tegen een vast uurtarief van € 85,00 (prijspeil 2011). Ten aanzien van het uurtarief geldt dezelfde prijsindexering als voor het projectbudget, zoals afgesproken in art. 12 lid 12. Als indexcijfer geldt het (voorlopig) cijfer per oktober van het voorafgaande jaar.

12.10. Indien Partijen overeenkomen dat externe inhuur noodzakelijk is ten behoeve van de uitvoering van taken zoals deze zijn omschreven in het Projectplan, zullen deze kosten ten laste komen van het projectbudget.

12.11. De bijdrage van het Ministerie vindt voor een bedrag ad € 18.000.000,00 zijn oorsprong in de overeenkomst 'Actieprogramma regionaal openbaar vervoer' (AROV). Uitkering verloopt vooralsnog via de BDU verkeer en vervoer. De resterende bijdrage ad € 6.000.000,00 vindt zijn oorsprong in het amendement Koopmans/Cramers. Het Projectteam zal de uitkering van dit amendement afstemmen met het Ministerie. Voor zover het Ministerie haar bijdrage indexeert dient dit vooraleerst ter dekking van de kosten van prijsindexering over haar deel in de dekking en voor het meerdere ter verhoging van het projectbudget.

12.12. De partijen Gemeente en Provincie spreken af het totale projectbudget ad € 45.000.000,00 te indexeren overeenkomstig het CBS prijsindexcijfer grond- weg- en waterbouw (GWW), deelgebied 4212: Boven- en ondergrondse Spoorwegen (2005=100; oktober 2009 = 112; oktober 2010 = 116). Dit voor zover noodzakelijk in relatie tot het gestelde terzake in de artikelen 12.13 tot en met 12.19, alsmede onder voorbehoud van bekrachtiging van de financiële dekking van de index door de Gemeenteraad van Maastricht, respectievelijk door Provinciale Staten van Limburg. De technische vertaling van de projectindexering is in artikel 12.19 opgenomen.

12.13. Partijen komen overeen, onderstand kasritme ten aanzien van de storting ten gunste van het projectbudget:

Bedragen prijspeil 2009		2011	2012	2013	2014	2015	>2015	Totaal
Gemeente		874.443	1.000.000	1.000.000	3.000.000	3.500.000	1.625.557	11.000.000
Provincie		870.000	1.000.000	2.000.000	5.000.000	1.130.000		10.000.000
Ministerie I&M, BDU		10.312.977	2.074.515	840.401	569.498	699.532	3.503.077	18.000.000
Ministerie I&M, amendement			3.000.000	3.000.000				6.000.000
Totaal		12.057.420	7.074.515	6.840.401	8.569.498	5.329.532	5.128.634	45.000.000

Stortingen in elk jaar vindt plaats vóór 31 januari van dat betreffende jaar. De stortingen worden verhoogd overeenkomstig het in art.12 lid 12 genoemde prijsindexcijfer zoals deze (voorlopig) geldt per oktober van het voorafgaande jaar.

12.14. Al dan niet reeds ontvangen bijdragen en/of toezeggingen van derden, waaronder zogenoemde RoCK-middelen, en overige middelen niet opgenomen in deze overeenkomst ten gunste van het project TVM, komen ten goede aan het projectbudget.

12.15. Als rendement over ieders gedane bijdragen wordt aangehouden de 12 maands Euribor rente, zoals deze geldt per 31 december van het betreffende jaar en wel in verhouding tot het aantal hele maanden dat de bijdrage in het betreffende jaar deel uitmaakt van de projectreserve.

12.16. Het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15, wordt toegevoegd aan het projectbudget.

12.17. Het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15, dient primair als dekking voor de budgetindexatie als bedoeld bij art. 12 lid 12.

12.18. Indien de indexering door het Ministerie, zoals bedoeld in art. 12 lid 11 en het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15, samen niet toereikend zijn voor de budgetindexering, zoals bedoeld in art. 12 lid 12, zullen partijen voor eenieder gelijk deel extra budget voteren ten gunste van het projectbudget.

12.19. De kosten van voorfinanciering ten aanzien van de bijdrage van I&M over de periode 2017 tot en met 2020 - berekend op gelijke wijze als het rendement zoals verwoord in art. 12 lid 15, met dien verstande dat geldt de rente per 31 december van het voorafgaande jaar – wordt onder Partijen gelijk verdeeld.

Samengevat: projectindexering, dekking indexering en dekking voorfinanciering

<table>
<tr><th colspan="2"></th><th>Provincie</th><th>Rijk</th><th>Maastricht</th></tr>
<tr><td colspan="2">Aandeel projectindexering
CBS prijsindexcijfer grond- weg- en waterbouw (GWW), onderwerp Spoorwegen</td><td>10/45</td><td>24/45</td><td>11/45</td></tr>
<tr><td colspan="2">Dekking:</td><td></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>1</td><td>Rijk's project indexering</td><td></td><td>forfaittaire BDU index</td><td></td></tr>
<tr><td>2</td><td>Rendement
12 maands Euribor rente</td><td>Aandeel</td><td>Aandeel</td><td>Aandeel</td></tr>
<tr><td>3</td><td>Ieder 50% restant Rijk en 100% restant eigen aandeel</td><td colspan="2" rowspan="3">"Provincie"</td><td rowspan="3">"Maastricht"</td></tr>
<tr><td colspan="2">Voorfinanciering Rijk's deel 2016 t/m 2020</td></tr>
<tr><td>4</td><td>Ieder 50%</td></tr>
</table>

12.20. Gekoppeld aan het project TVM wordt het project 'Doorstromingsmaatregelen Maastricht, as Maastricht Centrum–Meerssen'(OV-as oost) gerealiseerd. Hiervoor is bij de gemeente Maastricht, een budget van € 17.500.000,00 (prijspeil 1-1-2009) beschikbaar; dit met inbegrip van subsidies van Rijk en Provincie, zoals vastgesteld in AROV-overeenkomst. Uit deze middelen vindt realisatie van de eindhalte van de tram met bijbehorende werken bij station Maastricht plaats.

12.21. Voorbereidingskosten welke vanaf 1 januari 2010 zijn gemaakt en niet zijnde personele lasten zullen worden verrekend met de inleg zoals vermeld in art. 12 lid 7.

12.22. De Projectorganisatie hanteert de bevoegdheids-, mandaterings-, en aanbestedingsregels van de Partij die zorgdraagt voor het budgetbeheer, tenzij in deze overeenkomst anders is bepaald. De projectmanager wordt binnen deze kaders gemandateerd.

12.23. Indien het Project tussentijds wordt afgebroken en (latere) voortzetting niet aan de orde is, zullen de tot dat moment gemaakte kosten verdeeld worden overeenkomstig ieders aandeel in de projectfinanciering, zoals vermeld in art. 12 lid 7. Deze kosten zullen worden verrekend met de gedane stortingen overeenkomst art. 12 lid 13.

Artikel 13: Projectbudget

13.1. De geraamde investeringskosten voor het Project van € 45.000.000,00 zijn in beginsel taakstellend.

13.2. Bij overschrijding van het Projectbudget zullen in volgorde van noemen de volgende maatregelen worden getroffen dan wel acties worden ondernomen:
- versobering ten aanzien van de projectscope;
- onder voorbehoud van instemming met en goedkeuring door het ministerie van Infrastructuur en Milieu verschuiving van middelen uit het AROV-Project OV-as Oost-Maastricht naar het Project;
- externe fondswerving;
- partijen treden in overleg over mogelijke extra budgetvotering.

13.3. Het gestelde in artikel 13.2 is niet van toepassing bij scopewijzigingen of scopeuitbreidingen op verzoek van één der Partijen. In die situatie draagt de Partij die initiatiefnemer is van de scopewijziging of -uitbreiding alle extra kosten.

13.4. Bij onderschrijding van het Projectbudget treden Partijen in overleg. Uitgangspunt daarbij is dat een eventueel budgetoverschot naar rato van de inleg naar Partijen terugvloeit.

Artikel 14: Uitgangspunten aanbesteding infrastructuur

14.1. De Gemeente is verantwoordelijk voor de aanbesteding van de infrastructuur van het Project, met dien verstande dat voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding feitelijk wordt uitgevoerd door de Projectorganisatie.

14.2. Partijen komen overeen dat zij ten aanzien van de wijze en inhoud van de in artikel 14.1 bedoelde aanbesteding overleg plegen.

14.3. Partijen wensen ten aanzien van de wijze van aanbesteding de mogelijkheden te onderzoeken en open te houden om alternatieve contractvormen (waarin bijvoorbeeld doch niet uitsluitend realisatie van infrastructuur in combinatie met beheer en onderhoud van die infrastructuur) toe te passen.

Artikel 15: Uitgangspunten beheer en onderhoud

15.1. De Gemeente draagt in haar rol als wegbeheerder op haar grondgebied na oplevering van het Stadstracé zorg voor het beheer en onderhoud van het Stadstracé.

15.2. Partijen komen overeen dat over de financiering van het beheer en onderhoud van de te realiseren infrastructuur c.a. nadere afspraken worden gemaakt, met als doel om te komen tot een professioneel, effectief, efficiënt en verantwoord beheer en onderhoud van de ten

behoeve van het Project te realiseren infrastructuur waarbij onder andere verantwoordelijkheden en bevoegdheden eenduidig zullen worden belegd.

15.3. Partijen wensen ten aanzien van het Project de mogelijkheid open te houden om:
- te komen tot het heffen van een gebruiksvergoeding voor de infrastructuur;
- te bezien of en op welke wijze besparingen in het openbaar vervoernetwerk van Maastricht kunnen worden gerealiseerd en kunnen worden aangewend ter (gedeeltelijke) dekking van de uit het Project voortkomende beheer- en onderhoudskosten;
- te bezien op welke andere wijzen kan worden voorzien in het financieren van de beheer- en onderhoudskosten van het Project.

Artikel 16: Communicatie en geheimhouding

16.1. Partijen treden afzonderlijk en gezamenlijk in het kader van het Project op als één geheel. Alleen indien het wettelijk noodzakelijk is in het kader van formele procedures wordt in de externe communicatie een onderscheid gemaakt, waarbij Partijen steeds vooraf onderling afstemmen.

16.2. De Projectorganisatie is verantwoordelijk voor de regie en afstemming met Partijen van alle externe communicatie over het Project, met inbegrip van publieksvoorlichting. Partijen voeren openbare communicatie die van belang kan zijn voor de aanbestedingsprocedure slechts na voorafgaande afstemming met en instemming van de andere Partij.

16.3. Partijen zullen alle informatie die zij met betrekking tot het verloop van de aanbestedingsprocedure verkrijgen, alsmede alle informatie met betrekking tot de inhoud van documenten die nog niet zijn vastgesteld, geheimhouden, tenzij zij op grond van de wet tot openbaarmaking gehouden zijn. Zodra één der Partijen gehouden is tot openbaarmaking zal deze de andere Partijen hiervan tevoren in kennis stellen.

16.4. Partijen leggen de geheimhoudingsplicht op aan door hen ingezette externe inhuur.

Artikel 17: Positie van derden

17.1. Partijen zullen binnen hun rol en verantwoordelijkheid tijdens de looptijd van deze samenwerkingsovereenkomst geen overeenkomsten met derden aangaan die het Project en/of die de belangen schaden van de in deze samenwerkingsovereenkomst vertegenwoordigde Partijen.

17.2. Partijen informeren elkaar vooraf over mogelijke samenwerking met derden ter zake het Project.

Artikel 18: Wijziging van de overeenkomst

18.1. Deze samenwerkingsovereenkomst kan slechts worden gewijzigd indien Partijen over de inhoud van de wijziging alsmede over de gevolgen van een wijziging schriftelijk overeenstemming hebben bereikt.

18.2. Onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn dat de ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, kunnen voor de Partij die zich op die omstandigheden beroept aanleiding zijn de andere Partij te verzoeken deze overeenkomst te wijzigen. Partijen verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van nakoming van deze overeenkomst.

18.3. Partijen onderkennen de mogelijkheid dat zich onvoorziene omstandigheden kunnen voordoen anders dan die bedoeld in art.18 lid 2 die niettemin Partijen er toe nopen ter uitvoering van deze overeenkomst nadere afspraken te maken. Partijen verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van nakoming van deze overeenkomst.

18.4. Bij wijziging van de in artikel 9.1 genoemde informatie die leidt tot andere technische of financiële uitgangspunten of randvoorwaarden aan het Project die:
- bij het sluiten van deze overeenkomst niet konden worden voorzien, en/of
- substantieel van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van het Project, en/of
- leiden tot wijziging van besluitvorming ten aanzien van het Project
treden Partijen in overleg over de wijze waarop het Project - hetzij in oorspronkelijke vorm, hetzij in aangepaste vorm - alsnog kan worden gerealiseerd.

18.5. Indien het overleg, bedoeld in het tweede tot en met het vierde lid van dit artikel, tot overeenstemming leidt, zal herziening, wijziging of aanvulling van deze overeenkomst worden vastgelegd in een addendum dat bij deze overeenkomst wordt gevoegd.

Artikel 19: Voortijdige beëindiging/ontbinding.

19.1. Indien één der Partijen, ondanks schriftelijke ingebrekestelling door een andere Partij, met inachtneming van een redelijke termijn om alsnog aan de verplichtingen te voldoen, in ernstige mate toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van verplichtingen uit hoofde van deze samenwerkingsovereenkomst, is de andere Partij bevoegd deze overeenkomst met ingang van 30 dagen na de laatste schriftelijke correspondentie van rechtswege als beëindigd te beschouwen. Artikel 12.23 is daarbij van toepassing.

19.2. Indien de in artikel 18.2 tot en met 18.4 genoemde situaties leiden tot de door Partijen gezamenlijk gedragen en schriftelijk vastgelegde conclusie dat het Project niet uitvoerbaar is, eindigt deze overeenkomst van rechtswege. Artikel 12.23 is daarbij van toepassing.

19.3. Indien zich de onvoorziene omstandigheid voordoet dat het Spartacusplan of de bouw van lijn 1 door besluitvorming in België wordt heroverwogen of in gewijzigde vorm wordt gecontinueerd, geldt het gestelde in de artikelen 18.2 en 18.3 niet en eindigt deze overeenkomst van rechtswege. Partijen verplichten zich alsdan in overleg te treden en zich te beraden op het al dan niet onder de gewijzigde omstandigheden voortzetten van het Project of het in dat geval onder gewijzigde voorwaarden voortzetten van het Project. Indien hier positief op wordt besloten, zal een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin de alsdan geldende uitgangspunten en voorwaarden worden vastgelegd.

19.4. Indien bij afronding van de planstudiefase op basis van de dan voorliggende informatie geen sprake is van een sluitende begroting inzake de investeringskosten en/of de instandhoudingskosten van de infrastructuur, en een of beide partijen op basis van deze informatie besluit om af te zien van de verplichtingen uit deze overeenkomst, geldt het gestelde in de artikelen 18.2 en 18.3 niet en eindigt deze overeenkomst van rechtswege. Partijen verplichten zich alsdan in overleg te treden en zich te beraden op het al dan niet onder gewijzigde omstandigheden voortzetten van het Project of het onder gewijzigde voorwaarden voortzetten van het Project. Indien hier positief op wordt besloten, zal een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin de alsdan geldende uitgangspunten en voorwaarden worden vastgelegd. Artikel 12.23 is daarbij van toepassing.

Artikel 20: Nietige bepalingen

Indien enige bepaling van deze overeenkomst nietig is of vernietigd wordt, blijven de overige bepalingen onverkort van kracht. In dat geval treden Partijen in overleg teneinde nieuwe bepalingen ter vervanging van de nietige c.q. vernietigde bepalingen overeen te komen, waarbij zoveel mogelijk doel en strekking van deze bepalingen in acht worden genomen.

Artikel 21: publiekrechtelijke positie

Het in de onderhavige overeenkomst bepaalde laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van Partijen onverlet. Publiekrechtelijk handelen dan wel het nalaten van publiekrechtelijk handelen zal derhalve nimmer een tekortkoming van genoemde Partijen bij de onderhavige overeenkomst kunnen vormen.

Artikel 22: Toepasselijk recht en geschillenregeling

22.1. Op de onderhavige overeenkomst is Nederlands recht van toepassing;

22.2. Alle geschillen die bij uitvoering van deze samenwerkingsovereenkomst mochten ontstaan, zullen worden beslecht als hierna omschreven. Een geschil wordt geacht aanwezig te zijn indien een der Partijen aan de wederpartij schriftelijk mededeelt dat zulks het geval is;

22.3. In het geval van een geschil zullen Partijen het desbetreffende geschil voorleggen aan een onafhankelijke deskundige.
De benoeming van en opdrachtverstrekking aan de hiervoor bedoelde externe, onafhankelijke deskundige geschiedt door de bij het geschil betrokken Partijen gezamenlijk;

22.4. In geval geschillen die niet conform het bepaalde in artikel 22.3 kunnen worden opgelost zullen deze worden voorgelegd aan de bevoegde rechter in het arrondissement Maastricht.

Artikel 23: Bijlagen

23.1 Aan deze overeenkomst is de navolgende bijlage gehecht:
Projectplan d.d. 21 september 2011

23.2 Indien het projectplan wordt geactualiseerd zoals omschreven in artikel 5 zal deze versie worden bijgevoegd als zijnde het projectplan zoals bedoeld onder artikel 23.1

23.3 In geval van strijdigheid van betreffende bijlagen met de inhoud van deze overeenkomst, zal deze overeenkomst te allen tijde prevaleren.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Maastricht op 13 december 2011.

provincie limburg

Provincie Limburg
namens deze:

de heer A.E.P.J. Janssen

Gemeente Maastricht

Gemeente Maastricht
namens deze:

de heer A.M.R. Nuss

Appendix Samenwerkingsovereenkomst Gemeente Maastricht en Provincie Limburg ten behoeve van de railinfrastructuur op Nederlands grondgebied ten behoeve van Spartacuslijn 1 / Tram Maastricht-Hasselt (voorheen Vlaanderen-Maastricht)

Partijen:

De Provincie Limburg, dan wel voor zover het haar publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het college van Gedeputeerde Staten van Limburg, ten dezen krachtens artikel 176 van de Provinciewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar Gedeputeerde de heer Mackus, handelende ter uitvoering van het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van die Provincie d.d. 6 november 2015 met nummer G-15-014, verder te noemen: "de Provincie"

En

De Gemeente Maastricht, dan wel voor zover als het haar publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het college van Burgemeester en Wethouders, ten dezen krachtens artikel 171 van de Gemeente wet rechtsgeldig vertegenwoordigd door de wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën, de heer Aarts, handelend ter uitvoering van collegebesluit d.d. 20 oktober 2015 met nummer 2015.32266, verder te noemen: "de Gemeente"

hierna tezamen aangeduid met "de Partijen" en afzonderlijk als "Provincie of Gemeente

Nemen in aanmerking:

- Door het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn is het initiatief genomen voor het Spartacusplan dat voorziet in een netwerk van tram- en busverbindingen door Vlaanderen.
- De Partijen hebben zich bij dit initiatief aangesloten met als gevolg dat een tramverbinding zal worden gerealiseerd tussen de steden Hasselt en Maastricht.
- Om dat mogelijk te maken zijn de Partijen op 13 december 2011 een Samenwerkingsovereenkomst aangegaan ten behoeve van de realisatie van de railinfrastructuur op Nederlands grondgebied ten behoeve van Spartacuslijn 1 / Tram Vlaanderen Maastricht (hierna: "de Samenwerkingsovereenkomst").
- Omdat de railinfrastructuur niet alleen op Nederlands maar ook op Belgisch grondgebied dient te worden aangelegd, zijn de Partijen tezamen met het Vlaams Gewest en de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn (hierna: "de vier Partijen") op 11 maart 2014 een Kaderovereenkomst aangegaan (hierna: "de Kaderovereenkomst");
- De Samenwerkingsovereenkomst en de Kaderovereenkomst hebben onder meer tot doel om enerzijds tot de benodigde doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking tussen de Partijen en de vier Partijen te komen middels definiëring van de scope van het project Tram Maastricht-Hasselt (hierna: "het Project") en middels verdeling van taken en verantwoordelijkheden van de Partijen en de vier partijen en om anderzijds te komen tot procesafspraken gericht op onderlinge contractering, benodigd voor realisatie en exploitatie van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht;

- Aan Nederlandse zijde hebben zich in de loop van 2014, derhalve na ondertekening van de Samenwerkingsovereenkomst en de Kaderovereenkomst, majeure problemen gemanifesteerd op technisch, financieel en planningsvlak met effecten voor het eerder vastgestelde bestemmingsplan inzake het Project;
- Als gevolg daarvan is de realisatie van het Project niet mogelijk binnen de door de Partijen vooraf gestelde kaders;
- Dit heeft geleid tot een voorstel van de Partijen gericht aan de vier Partijen tot aanpassing van de scope van het Project (hierna: "Scope-aanpassing"), inhoudende een tracé-inkorting van het Centraal Station in Maastricht tot Mosae Forum (besluit van de gemeenteraad Maastricht van 20 oktober 2015 en van Provinciale Staten van 6 november 2015);
- De Scope-aanpassing is geaccordeerd door de vier Partijen en heeft geleid tot het aangaan van een Addendum bij de Kaderovereenkomst, getekend door de vier Partijen op 15 december 2016;
- Als gevolg van de Scope-aanpassing dient conform artikel 18 lid 5 van de Samenwerkingsovereenkomst ook de Samenwerkingsovereenkomst te worden gewijzigd en daartoe is onderhavige Appendix opgesteld;
- Aan de basis van de voorliggende Appendix ligt het nieuwe projectplan dat voorziet in de ontwikkeling en realisatie van het project met aangepaste scope, aldus vastgesteld door de Partijen op 21 maart 2017.

Komen als volgt overeen:

Artikel 1: Definities

1.1 Tenzij uitdrukkelijk hieronder anders bepaald, hebben de termen aangeduid met een hoofdletter in deze Appendix dezelfde betekenis als in de Samenwerkingsovereenkomst.

- Projectplan: meest actuele versie van het Projectplan Tram Maastricht - Hasselt, dat is vastgesteld door de stuurgroep NL;
- Project: het realiseren van Tram Maastricht - Hasselt in Nederland, zoals omschreven in het Projectplan;
- Projectorganisatie: de in te richten werkstructuur die belast is met de realisatie van het Project, zoals vastgelegd in het Projectplan;
- Tracé: het gedeelte van het Project vanaf de Belgisch - Nederlandse grens door de binnenstad van Maastricht via het tracé Noorderbrug - Bassin - Maasboulevard - met als eindhalte Mosae Forum;
- Tram Maastricht - Hasselt: de tramverbinding tussen de Belgisch - Nederlandse grens en de eindhalte Mosae Forum.

1.2 De definities Projectbureau Regionaal Spoor, Tram Vlaanderen Maastricht en UIC komen te vervallen.

Artikel 2: Einde van de Samenwerkingsovereenkomst

Artikel 3.2 van de Samenwerkingsovereenkomst wijzigt als volgt:

2.1 Deze overeenkomst inclusief Appendix eindigt zodra is opgeleverd conform paragraaf 2.4 van het projectplan, dan wel eerder indien er sprake mocht zijn van voortijdige beëindiging als het project niet succesvol kan worden ontwikkeld en gerealiseerd.

Artikel 3: Realisatie

Artikel 4 van de Samenwerkingsovereenkomst wijzigt als volgt:

3.1 Overeenkomstig het bepaalde in het projectplan blijft de regie en de aansturing van het project bij de partijen(opdrachtgeverschap). De operationaliteit c.q. penvoerderschap komt in handen van de Gemeente.

3.2 De gemeente Maastricht maakt voor wat betreft de verdere voorbereiding en uitvoering van het Nederlandse projectdeel van project TMH gebruik van de projectorganisatie van Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) B.V.

3.3 De Gemeente is jegens de Provincie aanspreekbaar op en verantwoordelijk voor het acteren van de Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij B.V.

Artikel 4: Doelstelling en scope van het Project

4.1 Artikel 6.1 en 6.2 van de Samenwerkingsovereenkomst komen te vervallen en de nieuwe bepaling luidt: de doelstelling en de scope van het Project zijn overeenkomstig B "Projectdoelstelling" en C "Scope" van het Projectplan, waarbij uitdrukkelijk de scope verandert en Mosae Forum als eindhalte geldt in plaats van het Centraal Station te Maastricht.

Artikel 5: Financieel beheer en afspraken

5.1 Artikel 12 van de Samenwerkingsovereenkomst komt te vervallen. Daarvoor in de plaats komt dit artikel 5.

5.2 Het taakstellend budget bedraagt € 65.800.000,- prijspeil 2009 conform onderstaand overzicht.

Bijdrage in mln. euro's	Initieel budget	aanvullend OV-as M'tricht	aanvullend OV-as Parkstad	Totaal bijdrage
Gemeente Maastricht	11,0	7,0		18,0
Provincie Limburg	10,0	2,3		12,3
Ministerie I&M	24,0	8,2	3,3	35,5
Totaal	45,0	17,5	3,3	65,8

In 2016 is de RoCK-subsidie definitief toegekend en vastgesteld op € 806.402,-. Van dit bedrag maakt € 250.000,- deel uit van de dekking van de gemeentelijke bijdrage. Het restant à € 556.425,- wordt conform artikel 12.13 aan het projectbudget toegevoegd. Hierover wordt geen indexering berekend.

5.3 Uitgangssituatie is dat het project geen uitsluitingen kent ten aanzien van BTW compensatie, conform brief Belastingdienst d.d. 20 september 2012 (kenmerk 2074/MT/CBH/2066) . Indien BTW niet (volledig) gecompenseerd kan worden en als

gevolg daarvan het taakstellend budget wordt overschreden is artikel 13.2 van toepassing.

5.4 De Gemeente fungeert met ingang van 01/01/2017 als beheerder cq. penvoerder van het projectbudget.

5.5 Vanwege het gestelde in art. 12.2 van de Samenwerkingsovereenkomst zal het Projectteam i.s.m. de fiscalisten van de gemeente en de provincie de BTW aspecten afstemmen met de belastingdienst.

5.6 In afwijking van het gestelde in artikel 12.3 van de Samenwerkingsovereenkomst kunnen onderdelen van het projectbudget of het gehele projectbudget bij een andere partij worden ondergebracht indien het onderbrengen van (onderdelen van) dit projectbudget bij de gemeente fiscale belemmeringen met zich meebrengt.

5.7 Opdrachtverlening vanuit de Projectorganisatie vindt plaats via de Gemeente dan wel via de Provincie al naar gelang wettelijke verplichtingen en bevoegdheden dit vereisen en/of financiële gevolgen dit prefereren, met inachtneming van het bepaalde in artikel 14 van de Samenwerkingsovereenkomst.

5.8 De projectadministratie wordt zodanig ingericht dat voor het project en voor iedere partij inzicht in het administratieve verloop kan worden gegeven. Het project zal derhalve niet verweven zijn of worden met andere projecten.

5.9 Naast genoemde financiële bijdragen in art. 12.1 van de Samenwerkingsovereenkomst, zorgen de Gemeente en de Provincie, overeenkomstig art. 9.8 van de Samenwerkingsovereenkomst, eenieder voor voldoende en, voor de voortgang van het project, tijdige beschikbaarstelling van menskracht uit de eigen organisatie, zoals dat is vastgelegd in het Projectplan Tram Vlaanderen-Maastricht.

5.10 Partijen spreken af dat de werkelijke personeelskosten van de projectteamleden zoals opgenomen in het Projectplan ten laste komen van het projectbudget. Hierbij wordt vanaf 01/01/2017 jaarlijks uitgegaan van de werkelijke loonkosten inclusief overhead.

5.11 De personeelskosten die de lijnorganisaties voor wettelijke taken c.q. taken in het kader van bevoegd gezag maken, komen voor rekening van de lijnorganisaties.

5.12 De kosten van externe inhuur, die door de lijnorganisaties worden ingeschakeld om werkzaamheden voor hun te doen vanuit hun lijnverantwoordelijkheid (in de situatie dat er binnen de lijnorganisatie onvoldoende / geen capaciteit beschikbaar is) komen, na overeenstemming in het ambtelijk opdrachtgeversoverleg, voor rekening van het projectbudget.

5.13 Indien Partijen overeenkomen dat externe inhuur noodzakelijk is ten behoeve van de Uitvoering van taken zoals deze zijn omschreven in het Projectplan, zullen deze kosten ten laste komen van het projectbudget.

5.14 De bijdrage van het Ministerie vindt zijn oorsprong in de overeenkomst 'Actieprogramma regionaal openbaar vervoer' (AROV)en voor € 6.000.000,00 in het amendement Koopmans/Cramers.

5.15 De partijen Gemeente en Provincie spreken af het totale projectbudget te indexeren overeenkomstig het CBS prijsindexcijfer grond- weg- en waterbouw (GWW), deelgebied 4212: Boven- en ondergrondse Spoorwegen (2005=100; oktober 2009 = 112; oktober 2010 = 116). Deze reeks is inmiddels vervangen door de reeks 2010=100. De technische vertaling van de projectindexering is in artikel 12.19 van de Samenwerkingsovereenkomst opgenomen.

5.16 Partijen komen overeen, onderstaand kasritme ten aanzien van de storting ten

gunste van het projectbudget:

Kasritme bijdragen in €	t/m 2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Totaal bijdrage
Gemeente Maastricht	4.615.514	4.000.000			1.000.000	3.000.000	5.384.486	18.000.000
Gem. ROCK								0
Provincie Limburg	6.805.061				1.000.000	2.000.000	2.494.939	12.300.000
Ministerie I&M via Provincie Limburg			3.000.000	3.000.000	5.000.000	5.000.000	19.500.000	35.500.000
Subtotaal	**11.420.575**	**4.000.000**	**3.000.000**	**3.000.000**	**7.000.000**	**10.000.000**	**27.379.425**	**65.800.000**
Gemeente ROCK subs.			556.425					556.425
Totaal	**11.420.575**	**4.000.000**	**3.556.425**	**3.000.000**	**7.000.000**	**10.000.000**	**27.379.425**	**66.356.425**

Nominale bedragen excl. Indexering.

5.17 Stortingen in elk jaar vindt plaats vóór 31 januari van dat betreffende jaar. De stortingen worden verhoogd overeenkomstig het in art.12 lid 12 genoemde prijsindexcijfer zoals deze (voorlopig) geldt per oktober van het voorafgaande jaar. Storting van de bijdrage van het ministerie verlopen vanwege de AROV-overeenkomst en verantwoording hiervan via de provincie.

5.18 Al dan niet reeds ontvangen bijdragen en/of toezeggingen van derden, waaronder zogenoemde RoCK-middelen, en overige middelen niet opgenomen in de Samenwerkingsovereenkomst dan wel deze appendix ten gunste van het project TVM, komen ten goede aan het projectbudget.

5.19 Er wordt m.i.v. 01/01/2017 geen rendement over ieders gedane bijdragen berekend.

5.20 Indien de indexering door het Ministerie, zoals bedoeld in art. 12 lid 11 van de Samenwerkingsovereenkomst en het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15 van de Samenwerkingsovereenkomst, samen niet toereikend zijn voor de budgetindexering, zoals bedoeld in art. 12 lid 12 van de Samenwerkingsovereenkomst, zullen partijen voor een ieder gelijk deel extra budget voteren ten gunste van het projectbudget.

5.21 De Projectorganisatie hanteert de bevoegdheids-, mandaterings-, en aanbestedingsregels van de Partij die zorgdraagt voor het budgetbeheer, tenzij in deze overeenkomst anders is bepaald. De projectmanager wordt binnen deze kaders gemandateerd.

Artikel 6: Projectbudget

6.1 Aan artikel 13 van de Samenwerkingsovereenkomst wordt een nieuw lid toegevoegd (artikel 13.5) luidende: Indien het Project tussentijds wordt afgebroken en (latere) voortzetting niet aan de orde is, zullen partijen na overleg met de Belgische partners conform de Kaderovereenkomst en na overleg met de subsidienten tot een door partijen unaniem vastgestelde budgetafrekening komen. Onderdeel daarvan vormt het vaststellen van een verdeelsleutel daar waar het gaat over het verrekenen van restant budgetten.

Artikel 7: Uitgangspunten beheer en onderhoud

7.1 In artikel 15 van de Samenwerkingsovereenkomst wordt 'wegbeheerder' vervangen door 'beheerder' en 'Stadstracé' door 'Tracé'.

Artikel 8 Overige bepalingen

8.1 Door de integrale en tijdige uitvoering van deze Appendix doen Partijen op definitieve en onherroepelijke wijze afstand van eventuele vorderingen, contractueel dan wel buitencontractueel, die zij eventueel jegens elkaar mochten hebben met betrekking tot, verband houdende met, of voortvloeiende uit de Scope-aanpassing en/of de majeure problemen op technisch, financieel en planningsvlak die aan de Scope-aanpassing ten grondslag liggen.

8.2 De inhoud van de Samenwerkingsovereenkomst blijft onverkort tussen Partijen van kracht, tenzij in deze Appendix uitdrukkelijk van de bepalingen van de Samenwerkingsovereenkomst is afgeweken dan wel bepalingen zijn toegevoegd.

8.3 Deze Appendix vormt een aanpassing van de Samenwerkingsovereenkomst en maakt er integraal onderdeel van uit vanaf de datum van ondertekening.

Aldus overeengekomen in tweevoud op 19 december 2017

Gemeente Maastricht

Provincie Limburg