



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
- B. Er is wel overeenstemming
- C. Er heeft overleg plaatsgevonden met wethouders Aarts en Van Grootheest.

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)

Vaststelling plan van aanpak variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht

1. Aanleiding.

Naar aanleiding van de review TVM is besloten over te gaan tot een variantenstudie. Daartoe is een plan van aanpak opgesteld.

Dit plan van aanpak is - na overleg met de partners - bij wijze van concept door uw college vastgesteld op 24 februari 2015.

Het plan van aanpak is gevoegd bij de openbare stukken die tijdens de inlooptdagen ter inzage lagen.

In de raadsvergadering van 3 maart 2015 is - naar aanleiding van de motie CDA - toegezegd dat de raad in kennis zou worden gesteld van het concept plan van aanpak.

Aan de raad is bij brief van 5 maart 2015 het concept plan van aanpak toegestuurd waarbij is aangegeven dat het hier een concept betreft dat in overleg met de partners definitief wordt gemaakt. Toegezegd is dat de raad ook het definitieve plan van aanpak krijgt.

In de raadsvergadering van 17 maart is - naar aanleiding van de motie van de PvdA - het volgende toegezegd aangaande de spoorbrugvariant:

“Als onderdeel van de variantenstudie die we momenteel aan het maken zijn, we de argumenten die destijds gewisseld nogmaals op een goede en zorgvuldige wijze op een rijtje gaan zetten en nog wat uitgebreider dan tot nu toe het geval is;

Dat we middels een quick scan gaan laten uitvoeren als onderdeel van de variantenstudie en te bekijken of de argumenten van destijds nog altijd overeind staan, nog steeds valide zijn”.

Het plan van aanpak is geagendeerd voor en besproken met de partners Provincie en De Lijn in de afgelopen maand.

Naar aanleiding van het voorgaande is het concept plan van aanpak aangepast.

De belangrijkste aanpassingen zijn:

1. Er is ruimte ingebouwd om op nader te benoemen aspecten meer diepgang/hardheid erin te brengen;
2. De relatie tussen de onderzoeksvragen en de criteria op basis waarvan de voorkeursvariant (Maasboulevard of Boschstraat) wordt vastgesteld is verscherpt;
3. De planning is verder gedetailleerd;
4. De quick scan spoorbrugvariant is toegevoegd;
5. Er is een gedetailleerde begroting opgesteld.



Ad 1: hier is onder andere bedoeld de jaarlijkse kosten (inzicht in, terugbrengen van, verdeling van) aan Nederlandse en Belgische zijde.

Ad 2: hier is onder andere bedoeld een prioritering in de criteria en verdieping op de belangrijkste criteria. Als prioriteit wordt gezien: relatie tijdelijke eindhalte-Station, overstapplekken en vervoerspotentieel.

Ad 3: de oorspronkelijke planning ging uit van oplevering van de resultaten van de variantenstudieplanning omstreeks de zomer. Er ligt nu een harde planning voor met opleverdatum 4 september 2015. Daarna volgt het bestuurlijk traject.

Ad 4: conform de toezegging van uw college is de quick scan toegevoegd. De uitvoering is deels al opgepakt; wordt deels nog bekeken. In de begroting is hiervoor een pm-post opgenomen en die is meegenomen in de post onvoorzien.

Ad 5: zie hierna onder punt 9.

2. Relatie met bestaand beleid.

Diverse besluiten TVM.

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Niet van toepassing.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Niet van toepassing.

5. Personeel & Organisatie.

De medewerkers van Provincie Limburg en gemeente Maastricht zijn en worden - overeenkomstig de afspraken in de samenwerkingsovereenkomst - bij het project (budgettair) betrokken en daartoe zijn op managementniveau de noodzakelijke afspraken gemaakt en dit is vertaald in het plan van aanpak inclusief begroting.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

De variantenstudie wordt uitgevoerd in het verlengde van de afspraken van de samenwerkingsovereenkomst tussen Provincie Limburg en gemeente Maastricht en waarbij de Provincie formeel optreedt als opdrachtgever en de provinciale aanbestedingsregels van toepassing zijn.



8. Beheersparagraaf IBOR.

Niet van toepassing.

9. Financiën.

De kosten van de variantenstudie worden geraamd op € 1,5 mio afgerond. Een deel van deze kosten zou sowieso gemaakt worden in het reguliere traject Tram Vlaanderen-Maastricht dat voorzagt in een halte Boschstraat en halte Maasboulevard en eindhalte Station. In het kader van de variantenstudie worden de haltes Boschstraat en Maasboulevard nu ontworpen in de vorm van een tijdelijke eindhalte.

Er wordt - zo moge blijken uit het plan van aanpak - op tal van onderdelen de diepgang opgezocht ter voorkoming van verrassingen bij de vervolgfase. In het concept plan van aanpak is dit eerder ook zo beschreven. Er wordt wel gekeken of en waar kan worden versoerd maar voorkomen moet worden dat dit leidt tot het niet kunnen beantwoorden van de vragen die gaan komen en tot onzekere aannames en dat kan funest zijn voor het vervolg. In het proces vanaf 1 februari 2015 tot nu toe is de constatering dat de (politiek-bestuurlijke-directionele) vragen juist gericht zijn op meer diepgang, meer details, meer zekerheid en uitbreiding van de variantenstudie.

Er is een gedetailleerde begroting opgesteld. Zo zijn er momenteel twee aanbestedingen lopende op het vlak van conditioneringsonderzoeken en inhuren van externe ingenieursdiensten die conform de aanbestedingsregels van de Provincie in de markt worden gezet.

De kosten komen ten laste van het projectbudget.

Aan de raad is eerder - bij brief van 5 maart 2015 - medegedeeld: "Overigens vindt de variantenstudie plaats ten laste van het eerder door uw raad beschikbaar gestelde budget voor het tramproject".

Het project verkeert in een bijzondere politiek-bestuurlijke fase en dat vraagt om wendbaarheid in het plan van aanpak. Bij het aangaan van verplichtingen ten laste van het bedrag van € 1,5 mio wordt deze wendbaarheid zoveel als mogelijk in acht genomen.

10. Voorstel.

1. Akkoord te gaan met het plan van aanpak variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. De portefeuillehouder te mandateren redactionele aanpassingen aan te brengen naar aanleiding van eventuele laatste reacties van de partners;
3. Het plan van aanpak variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht ter informatie te verstrekken aan de gemeenteraad zoals eerder is toegezegd.

11. Vervolg / Planning.

De planning gaat uit van oplevering van de variantenstudie op 4 september 2015. Deze planning is - wordt nogmaals met de achterbannen van de partners gedeeld.



De politiek-bestuurlijke planning voor de periode daarna wordt momenteel opgesteld.

Collegenota

TVM

Plan van aanpak variantenstudie

Projectorganisatie TVM

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

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



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



Gemeente Maastricht

provincie limburg





Versiebeheer

Versie	Datum	Status	Belangrijke wijziging
01			Initiële versie
02	31-3-2015	Concept	<p>Toegevoegd:</p> <ul style="list-style-type: none">• Verdiepingsslag• Quick scan• Afwegingscriteria• Resultaat overleg met De Lijn• Kostenraming

Inhoud

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

1. Inleiding en doel

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Het concept plan van aanpak is naar aanleiding van de toezeggingen met betrekking tot de quick scan Spoorbrug aangevuld. Met de uitvoering van de quick scan is deels al gestart; deels wordt daarvoor nog een proces voorbereid.

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

De werkzaamheden die voortvloeien uit een evaluatie van het proces TVM zijn in dit plan van aanpak niet meegenomen. De verantwoordelijkheid daartoe is elders ondergebracht zodat dit proces onafhankelijk kan worden uitgevoerd.

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

Dat gebeurt nu al op werkvloerniveau en op niveau van ambtelijke sturing. In relatie tot geëigende momenten zijn en worden de bestuurlijke contacten gepland.

De reactie van De Lijn op de eerste versie van dit plan van aanpak is verwerkt. In § 2.3.2 is een tabel opgenomen waarin de afwegingscriteria zijn opgenomen. Deze tabel is afgestemd met De Lijn.

2. Scope van de werkzaamheden

2.1 De variantenstudie

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

De studie wordt gefaseerd uitgevoerd:

Fase 1 voorziet in een studie op mogelijke varianten voor een tijdelijke eindhalte. Deze worden op ontwerpniveau uitgewerkt en daarbij worden relevante aspecten in beeld gebracht. Daarvoor wordt een periode van ongeveer 3 maanden voorzien. Op basis van deze studie wordt een voorlopige voorkeur aangeboden aan de projectpartners, ervan uitgaande dat op dat moment voldoende argumenten voorhanden zijn om tot deze voorlopige voorkeur te komen. Voordeel van deze aanpak is dat op tijd en geld kan worden bespaard en gefocust kan worden op de meest realistische variant.

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

In fase 2 zal de voorlopige voorkeursvariant vervolgens worden uitgewerkt tot op VO+ niveau met alle daarbij behorende aspecten. Daarvoor is ruim 3 maanden nodig. Uitgangspunt is dat de diepgang (en tijd) die nodig is om verantwoord beslissingen te kunnen nemen leidend moet zijn bij de aanpak en de planning. De benodigde diepgang rondom inhoudelijke thema's zal gaandeweg de studie al naar gelang de wens en noodzaak van de samenwerkende partijen bijgesteld kunnen worden. Zo is bijvoorbeeld op het vlak van de jaarlijkse kosten de dringende behoefte om meer zicht (en vooral hardheid) te krijgen op kosten, mogelijke draaiknoppen-bezuinigingen, verdeling van kosten e.d. Temeer bij de review is aangegeven dat hier nog een aantal onderhandelingsaspecten spelen. Ook op het vlak van het verkrijgen van zicht op de exploitatiegevolgen is diepgang nodig. Zeker op deze punten is het een gegeven dat cruciale derden-partijen nodig zijn om tot afronding van de variantenstudie te komen. En dat maakt dat het niet uit te sluiten is dat de samenwerkende partijen in gezamenlijk overleg besluiten om het tijdspad aan te passen. Uitgangspunt is dat de projectpartners alle benodigde en gevraagde personele inzet per omgaande leveren i.c. de aanpak vraagt om de hoogste prioriteit. Daartoe zijn op managementniveau afspraken gemaakt.

2.2 Thema's van de variantenstudie

De variantenstudie wordt uitgevoerd rondom een vijftal thema's:

- a. Techniek, de varianten op ontwerp niveau; de voorkeursvariant uitgewerkt tot op VO+ niveau.
- b. Financiën, 62,5 mio pp 2009 is budgettair kader, integraal investeringsoverzicht inclusief gemaakte kostenbeheer/exploitatieoverzicht met verdelingsvoorstel tussen de projectpartners. Beschikbaar houden diverse subsidiebronnen!

- c. Situatie m.b.t. statuswijziging en implementatie Wet Lokaal Spoor, principe, inhoud + procesmatige aanpak, verdeling bevoegdheden en verantwoordelijkheden met kostenverdeling tussen alle partners aan Nederlandse en Belgische zijden van de grens, inzicht rondom organisatorische aspecten bij provincie en gemeente en de Belgische partners gedurende de exploitatie.
- d. Contracten, bestaande overeenkomsten + nieuwe overeenkomsten, inzicht in besluitvormingsprocessen, besluitvormingsmomenten, aanbestedingsprocedures, afstemming procedures België en Nederland etc. etc.
- e. Omgevingsmanagement: planologische aspecten- maatregelen, inzicht in mogelijke bezwaren, stakeholders, conditioneringsaspecten zoals kabels en leidingen, bodem, archeologie, natuurcompensatie etc. etc.

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

2.3 Het stappenplan

2.3.1 Stap 1

Vaststelling plan van aanpak in beide colleges d.d. 24 februari 2015, daarna wederom overleg met de partners, aanpassingen, introductie quick scan.

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

Daartoe is de on hold situatie beëindigd en is de projectorganisatie - toegespitst naar de uitvoering van het plan van aanpak dat thans voorligt - gereactiveerd. Mocht het op enig moment niet tot vervolg komen van het plan van aanpak, dan kan de projectorganisatie per omgaande worden stilgezet. Ook bij verdere uitbestedingen wordt - waar dat mogelijk is - ingebouwd dat de opdrachten kunnen worden beëindigd als daar een bestuurlijk besluit over valt.

2.3.2 Stap 2

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

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

- een werkend vervoersysteem;
- relatie tijdelijke eindhalte-Station;
- het gehele Nederlandse tracé wordt beschouwd (dus buiten stedelijk en binnenstedelijk, binnenstedelijk tot en met de voorkeursvariant eindhalte);
- introductie lokaal spoor op het buitenstedelijk tracé;
- de investerings- en beheer en onderhoudskosten worden geraamd;
- inzicht in handhaving budgetten;
- stedenbouwkundige en verkeerskundige inpassing;
- technische maakbaarheid;
- veilige bruikbaarheid;
- geluid-trillingen
- consequenties voor bestemmingsplan, mogelijke bezwaren;
- effect op beheer en onderhoud en op exploitatie;
- projectraming
- planning;

- andere relevante thema's (met risico's);
- het ontwerp vanaf de Belgisch/Nederlandse grens tot aan de aftakking naar Boschstraat blijft zoveel mogelijk in tact ten opzichte van het VO 2014;
- er wordt verder gewerkt met de producten uit het technisch dossier 2014 (Stakeholderanalyse, KES, PVE-NL, VO); deze wordt opnieuw gecheckt op deugdelijkheid en actualiteit;

Bij het vergelijken van de varianten worden de onderstaande afwegingscriteria gehanteerd:

Nr	Criterium	Omschrijving	Weging (1 – 5)
1	Tram als vervoersproduct	Wat is het effect op de vervoerswaarde	
2	Consequentie voor exploitatie	Wat is het effect op de exploitatie en de kosten	
3	Uitvoerbaarheid	Hoe omvangrijk is de ingreep	
4	Toekomstige doortrekking	Op welke wijze kan doortrekking naar Maastricht CS gerealiseerd worden	
5	Aanlegkosten	Wat is de projectraming	
6	Desinvestering	Wat is eventueel de desinvestering bij doortrekken naar Maastricht CS	
7	Kosten Beheer & Onderhoud	Wat zijn de Beheer & Onderhoudskosten op LCC basis	
8	Stedenbouwkundige en verkeerskundige inpassing	Wat zijn de stedenbouwkundige en verkeerskundige consequenties	
9	Veilige bruikbaarheid	Is de oplossing veilig voor reiziger, personeel en overige verkeersdeelnemers	
10	Consequenties vergunningen en overeenkomsten	Wat betekent de variant voor de aan te vragen vergunningen en af te sluiten overeenkomsten	
11	Consequenties voor bestemmingsplan, mogelijke bezwaren	Relatie naar eventuele planologische maatregelen	
12	Realisatieplanning	Welke planning is haalbaar na een GO-besluit	
13	Risico's	Risico-analyse	

Nb. de wegingsfactor zal later worden ingevuld i.o.m. de partners

2.3.3 Stap 3

Voorlopige keuze voorkeursvariant

In relatie tot de afwegingsnotitie wordt de voorkeursvariant gepresenteerd aan de projectpartners. Planning eind april 2015.

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

2.3.4 Stap 4

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

1. Stakeholdersanalyse;
2. Klant Eisen Specificatie (KES);
3. Programma van Eisen (PVE-NL);
4. technisch ontwerp op VO+ niveau;
 - a. halte-ontwerp;
 - b. baan- en spoorontwerp;
 - c. energievoorziening en bovenleiding;
 - d. seinen- en beveiliging (Functioneel Integraal Systeemontwerp of RVTO??);
 - e. stedenbouwkundige inpassing (inclusief verkeerskundig ontwerp);
5. grondverwervingsplan;
 - a. buitenstedelijk;
 - b. binnenstedelijk;
6. vergunningenoverzicht;
7. effect op planologie;
8. geluid en trillingen met inzicht in beheersmaatregelen;
9. conditionering;
10. planning en projectraming
11. investeringsraming;
12. raming beheer- en onderhoudskosten;
13. toetsing op veiligheid (integraal baan-materieel-exploitatie);
14. effect op dienstregeling/exploitatie – afgestemd met De Lijn;
15. risico's.

2.3.5 Stap 5 oplevering resultaten stap 4

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

- integraal overzicht van de nog te nemen besluiten door gemeente Maastricht en provincie Limburg;
- integraal overzicht van de nog af te sluiten overeenkomsten door gemeente Maastricht en/of provincie Limburg;
- het Plan van Aanpak "Implementatie Wet Lokaal Spoor" (met daarmee inzicht in proces, producten, planning);
- het Plan van Aanpak "Implementatie WLS gemeente Maastricht" (met daarmee inzicht in proces, producten, planning);
- het Plan van Aanpak "Statuswijziging" (met daarmee inzicht in proces, producten, planning), met daarbij besluit waar het uiteindelijke eigendom belegd wordt;
- De minister heeft aangegeven dat hij aan de hand van de resultaten de effecten zal bezien op de exploitatie en het tijdpad.

2.3.6 Stap 6 besluitvorming

Na de zomer 2015 worden de resultaten voorgelegd aan de projectpartners. Het besluitvormingstraject wordt nog in beeld gebracht.

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

2.4 De aanpak

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

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

De inhoudelijke uitwerking wordt gedaan door ingenieursbureau (s).

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

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

Er moet een PvE komen van de Belgische partner.

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

3. Dekking investering

Het punt van de investeringen en met name de dekking daarvan vormt een specifiek aandachtspunt.

De dekking van de investering (€ 62,5 mio) is opgebouwd uit bijdragen van diverse partijen. Dit betreft de bijdragen van:

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

Dekkingsbijdrage:

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

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

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

Indexering:

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

De eerstkomende maanden is de inzet erop gericht om met name de Rijksdekking hard te houden, voor zover deze bijdrage al een index kent is deze niet prijspeil volgend. De lokale partijen hebben hun bijdrage gestand gedaan.

4. Beheer en onderhoudskosten + exploitatie

De beheer- en onderhoudskosten zijn eerder geraamd op € 800.000 (prijspeil 2012).

Uitgangspunt hierbij is dat het buitenstedelijk tracé de status "hoofdspoor" heeft; het binnenstedelijk tracé tot aan het Station heeft de status lokaal spoor.

Dekkingsbijdrage:

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

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

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

Dat heeft geleid tot aanzienlijke financiële gevolgen van een raming van € 800.000,= op jaarbasis naar een raming van ruim € 2 mio.

Ingevolge de kaderovereenkomst moet over deze financiële gevolgen tussen partijen overleg gevoerd worden. Dat is nog niet gebeurd.

In het kader van de variantenstudie komt de principiële vraag naar de status van het buitenstedelijk tracé opnieuw aan de orde en moeten de effecten op de omvang van de beheer- en onderhoudskosten inzichtelijk worden gemaakt. De partners hebben uitgesproken dat op dit punt in ieder geval een forse verdiepingsslag nodig is in relatie tot de besluitvorming. Daarbij is betrokkenheid van externe partijen noodzakelijk.

In samenwerking met De Lijn worden - voor zover nodig - de exploitatiegegevens in beeld gebracht.

5. Consequenties van de Wet Lokaal Spoor

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

- Plan van Aanpak Statuswijziging van het buitengebied van hoofdspoor naar lokaal spoor zo daartoe wordt besloten en de daarmee gepaard gaande overdracht van eigendommen. Hierbij moet helder zijn waar het uiteindelijke eigendom belegd gaat worden;
- Plan van Aanpak Implementatie van WLS in Provincie met (inzicht in benodigde) formele besluitvorming.
- Plan van Aanpak Implementatie WLS in Gemeente met inzicht in benodigde formele besluitvorming. Dit plan dient draagvlak te hebben binnen de gemeentelijke organisatie;
- Uitwerking van het te kiezen demarcatiepunt van hoofdspoor/lokaal spoor.
Er is een groot raakvlak met het project Noorderbrugtracé. Beide projecten vragen om een terdege onderlinge afstemming.

6. Planologie

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

Deze technische reparatie maakt onderdeel uit van het plan van aanpak.

Zoals tijdens de review is aangegeven is een reparatie aan de orde zolang de raad geen nieuw besluit heeft genomen.

In het kader van de variantenstudie zullen de effecten worden meegenomen op het vlak van een eventuele aanpassing van het planologisch kader.

7. Quick scan

Tijdens de behandeling van de PvdA motie op 17 maart 2015 heeft het college de onderstaande toezegging gedaan aan de raad inzake de Spoorbrug:

- Als onderdeel van de variantenstudie zullen de argumenten die destijds gewisseld zijn nogmaals op een goede en zorgvuldige wijze op een rij gezet worden en nog wat uitgebreider dan tot nu toe;
- Middels een quick scan wordt bekeken of de argumenten van destijds nog altijd overeind staan, valide zijn.

Enkele aspecten van de quick scan zijn al ter hand genomen; voor de overige wordt een proces uitgewerkt.

Betrokkenheid van derden daarbij wordt niet uitgesloten, al was het maar ter voorkoming van een mogelijke tunnelvisie zo daar al sprake van zou kunnen zijn.

De quick scan zal worden uitgevoerd op basis van de argumenten welke geformuleerd zijn in de Koersnota en in de MER.

8. Organisatie

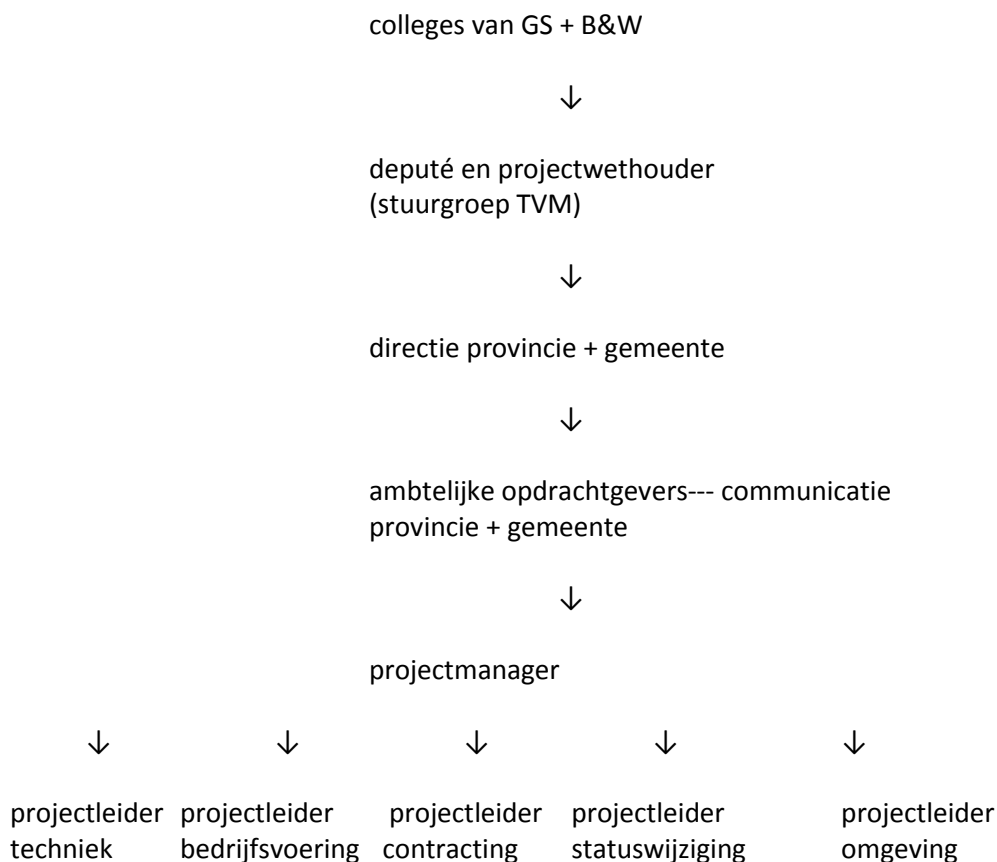
8.1 Aansturing en verantwoording

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

Er worden ten behoeve van de variantenfase enkele praktische wijzigingen doorgevoerd:
De ambtelijk opdrachtgevers zijn Lennard van Damme en Guid Bartholomé.

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

8.2 Organisationschema



8.3 Werkpakketten

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

Nr.	Werkpakket	Personele invulling	Activiteiten
1	Techniek	<u>Tjerk Bouwman</u> Maarten Hendrix Ronald de Zutter	variantenstudie dossier Kunstwerken safety <ul style="list-style-type: none"> - borging veiligheidsaspecten in het technisch dossier
2	Bedrijfsvoering	<u>Hulya Yazar</u> <u>Rudi Crousen</u> Angelique van Thor Léon Minis Bart Velthuis	transitieplan administratie provincie -> WOM financieel pakket: <ul style="list-style-type: none"> - investering + dekking - B&O kosten + dekking - indexering + dekking - financiële administratie - financiële aspecten: <ul style="list-style-type: none"> o exploitatie o BTW problematiek o eigendomsoverdracht - liquiditeitsplan - aanvullende subsidie risicodossier planning projectsecretariaat kwaliteitsborging <ul style="list-style-type: none"> - archivering
3	Contracting	<u>Esther Sour</u> Roger Cox	concept kaderovereenkomst concept Samenwerkingsovereenkomst integraal plan van af te sluiten overeenkomsten
4	Statuswijziging	<u>externe adviseur</u> Loek Dieteren	PvA Statuswijziging PvA Implementatie WLS Provincie PvA Implementatie WLS Gemeente demarcatie hoofdspoor/lokaal spoor begeleiding De Lijn integraal plan van te nemen besluiten (provincie en gemeente)
5	Omgeving	<u>Astrid Savelberg</u> Marian Bauling Moniek Wetzels Carla Peeters-Willems	stakeholderanalyse en begeleiding conditionering vergunningen raakvlakken (Noorderbrug, Sphinx) grondverwervingsplan planologie bestemmingsplan
6	Communicatie	Peter Debets Vincent v.d. Stouwe	

Organisatieschema en werkpakketten kunnen - al naar gelang behoefte - worden aangepast

8.4 Begroting voor uitvoering plan van aanpak

De kosten voor de uitvoering van dit plan van aanpak zijn geraamd op € 1.500.000,--.

Daarin zijn de kosten van de quick scan meegenomen.

Uitgangspunt is dat de kosten ten laste van het projectbudget worden gebracht.

Een meer gedetailleerde kostenopstelling is beschikbaar en kan vertrouwelijk worden ingezien.

Vertrouwelijkheid is aan de orde vanwege de nog aan te besteden werkzaamheden.

Een groot deel van de uit te voeren werkzaamheden maken deel uit van het reguliere traject Tram Vlaanderen-Maastricht. In dat reguliere traject was een tramhalte voorzien aan de Boschstraat en aan de Maasboulevard en de eindhalte bij het Station. In het kader van de variantenstudie worden de haltes Boschstraat en Maasboulevard ontworpen als tijdelijke eindhaltes.

Andere onderzoeken op het vlak van bijvoorbeeld conditionering, kabels en leidingen e.d. zouden eveneens uitgevoerd moeten worden.

8.5 Overlegstructuur

Overleg	Deelnemers	frequentie
Werkoverleggen binnen de vijf thema's	projectleiders-medewerkers	wekelijks
Management team Periodiek Overleg (PO)	ambtelijk opdrachtgever (Pip), projectmanager, projectleiders	wekelijks
Ambtelijk Opdracht Gevers Overleg (AOG)	ambtelijke opdrachtgevers, projectmanager (+ directie ad hoc).	2 wekelijks
Stuurgroep	projectdeputé, projectwethouder, ambtelijk opdrachtgevers, projectmanager. directies op ad hoc basis	
Bestuurlijk overleg	vertegenwoordiging Vlaamse regering-De Lijn + stuurgroep	geëigende momenten, zijn- worden nog vastgelegd