

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 Descheemaeker, 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

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 veiligheidsbeheerssysteem 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 clauses m.b.t. vroegtijdige beëindiging van de Opdrachten, d.w.z. clauses 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.

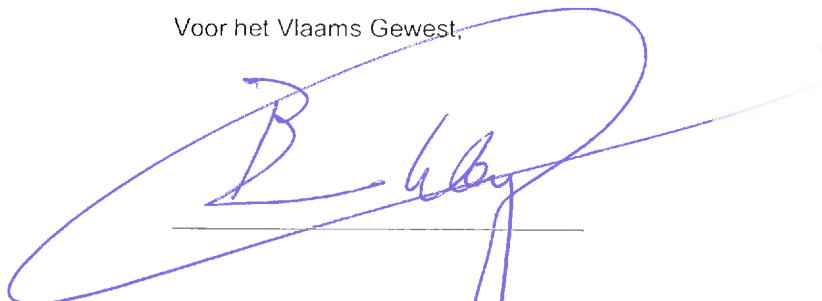
16 SLOTBEPALINGEN

- 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.

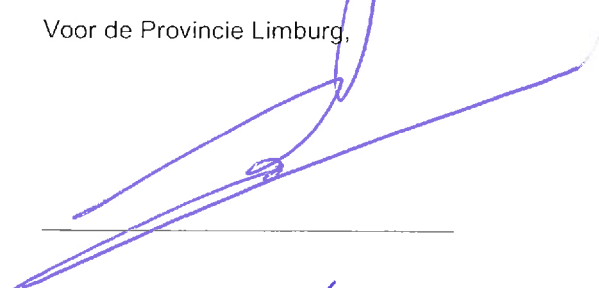
Aldus in viervoud opgemaakt en ondertekend op 01-02-2018 [datum] te _____ [plaats],
waarbij elke Partij erkent één origineel exemplaar te hebben ontvangen.

Voor het Vlaams Gewest,



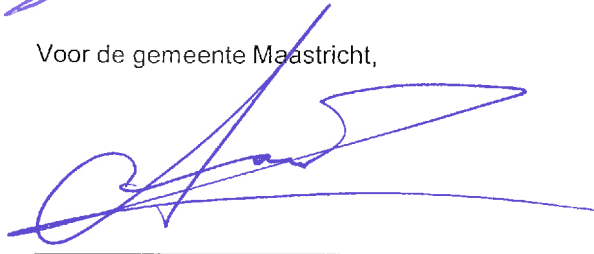
A large, stylized handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is highly cursive and loops around the line.

Voor de Provincie Limburg,



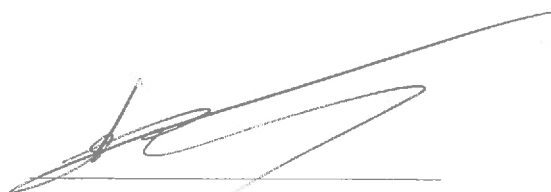
A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and extends downwards from the line.

Voor de gemeente Maastricht,

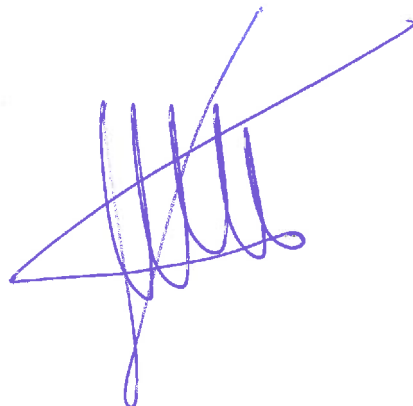


A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and loops around the line.

Voor De Lijn,



A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and loops around the line.



A handwritten signature in blue ink, written over a horizontal line. The signature is cursive and loops around the line.

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 liming 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

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 plandatum.

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 vindt 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.

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 & risicomangement, 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.

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 risicomangement (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.

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 eisen: 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.

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).