



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de fractie van LPM
mevrouw C.J. Nuyts

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Vragen ex art. 47 RvO inzake Tram
Maastricht-Hasselt
BEHANDELD DOOR
GEMM (Guid) Bartholomé

E-MAILADRES
Guid.bartholomee@maastricht.nl

DATUM
3 juli 2018

VERZONDEN 04 JULI 2018

TELEFOONNUMMER
043 350 4601

FAXNUMMER

BIJLAGEN
4

ONZE REFERENTIE
2018-17944

UW REFERENTIE

Geachte mevrouw Nuyts,

Onderstaand treft U de beantwoording aan van de vragen die uw fractie gesteld heeft in kader van artikel 47 van het Reglement van Orde.

Om de beantwoording van uw vragen te verduidelijken herhaal ik niet alleen de vragen maar ook de door u gebruikte inleiding bij het stellen van uw vragen.

“Voor de verkiezingen heeft de Liberale Partij Maastricht aan de hand van een lijst van de Vlaamse geprioriteerde infrastructurele projecten waarbij de gereserveerde bedragen bij stonden vermeld, de wethouder de vraag gesteld, hoe het zat met het traject Maastricht Hasselt. Want dit tramproject staat niet in die lijst van geprioriteerde projecten opgenomen. De Liberale Partij Maastricht vroeg zich dus af wat dat betekende voor het project. Zijn er straks wel middelen en gaat het na de verkiezingen in België nog wel door, aangezien ook België andere en grotere belangen heeft die moeten worden uitgevoerd. U zou het aan de minister Weyts vragen.

Nu stuurt u op 8 juni j.l. aan de raad inzake het verdere verloop een kattedelletje (zeer summier briefje) inzake het verdere verloop en de reactie van de minister over de Vlaamse financiering van dit tramproject. U verwijst naar diverse stukken die niet zijn bijgevoegd. Onze controlerende taak noopt ons dus te vragen naar/en ons ter beschikking te stellen:”

Vraag 1:

De recente berichtgeving zodat we weten of we het over hetzelfde hebben.

Antwoord 1

Ik ga er vanuit dat u de berichtgeving bedoelt die in de pers is verschenen over de financiering in België van twee overwegen die deel uitmaken van het project tram Maastricht-Hasselt.

Eerder is dit thema al aan de orde geweest.

Ik verwijs u graag naar de (recent wederom bevestigde) afspraken die met onze Vlaamse partners over het tramproject zijn gemaakt in de Kaderovereenkomst en bijbehorende addenda en de brief die ik daarover op 23 februari 2018 aan de gemeenteraad heb gestuurd. Zie ook vraag 2.

Vraag 2:

De brief van Minister Weyts waarin hij aangeeft dat hij de financiën regelt, alsmede de overeenkomst waarnaar u in de brief aan ons verwijst.

Vragen ex art. 47 RvO



DATUM
3 juli 2018

Antwoord 2:

In de raadsronde van 6 februari 2018 over het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt is door meerdere partijen de vraag gesteld hoe het zit met de financiën aan Belgische zijde. Naar aanleiding hiervan heb ik toegezegd om minister Weyts te vragen of deze zijn toezegging gestand doet met betrekking tot de financiering van het project Tram Maastricht-Hasselt. Op 23 februari 2018 heb ik u per brief geïnformeerd over de opstelling van onze Vlaamse partners. De inhoud van deze brief is nog steeds onverminderd actueel. Bijgaand doe ik deze brief nogmaals toekomen.

De u bekende Kaderovereenkomst is onderdeel van de bijlagen die t.b.v. de raadsvergadering van 20 oktober 2015 zijn verstrekt. Addendum 1 bij de Kaderovereenkomst maakte onderdeel uit van het Projectplan dat u via de raadsinformatiebrief d.d. 26 maart 2018 werd verstrekt. Addendum 2 bij de Kaderovereenkomst maakte onderdeel uit van de openbare besluitenlijst van 3 april 2018. Volledigheidshalve ontvangt u bijgaand de Kaderovereenkomst en de 2 addenda.

Vraag 3:

Wat wordt bedoeld met de Belgische overgangen?

Antwoord 3:

In de door wethouder Aarts aan u gestuurde raadsinformatiebrief van 8 juni 2018 wordt gesproken over 'de Belgische overgangen'. Hiermee worden de overgangen in Bilzen en Diepenbeek bedoeld.

Vraag 4:

Tot slot staat vermeld dat de Vlaamse minister (wie?) er op rekent dat de federaal minister van mobiliteit (wie?) zijn woord houdt. Correspondeert u met twee verschillende ministers over het tramdossier?

Antwoord 4:

Nee, wij corresponderen alleen met onze contractpartner het Vlaams Gewest, vertegenwoordigd door zijn regering, wat openbare werken en mobiliteit betreft door minister Ben Weyts. Hij onderhoudt namens de Vlaamse regering de contacten met de federale regering en federaal minister van Mobiliteit François Bellot.

Vraag 5:

Suggereert de Vlaamse minister nu dat het niet zeker is of de federaal minister zich aan zijn woord houdt?

Antwoord 5:

Nee, onze Vlaamse partners hebben al eerder aangegeven (zie ook de brief bij antwoord op vraag 2, bijlage bij deze beantwoording) en ook nu weer bevestigd dat de Vlaamse regering zich houdt aan de gemaakte afspraken in de Kaderovereenkomst en addenda. Die afspraken zijn zoals gemeld nog steeds onverminderd van kracht.

Ik hecht er waarde aan om in dit verband nogmaals de volgende passage uit mijn brief van 23 februari 2018 aan uw raad te herhalen.

"Onze partners verwijzen in dit verband naar de Kaderovereenkomst en naar de daarna overeengekomen Addendum 1 en Addendum 2 waarin de Kaderovereenkomst verder is uitgewerkt. Onze partners geven aan dat deze op het niveau van de Vlaamse vastgestelde stukken de garanties bieden dat het tramproject wordt gefinancierd en gerealiseerd.

In Addendum 2 is overigens voor zover nodig aangegeven dat partijen zich binden om het integrale project uit te voeren. Het moge helder zijn dat de overwegen daar onderdeel van zijn."



DATUM
3 juli 2018

Vraag 6:

Kortom bestaat de mogelijkheid dat het stukje traject tram Hasselt-Maastricht dat weinig interessant is voor de Vlamingen, op de lange baan wordt geschoven en dat de geprioriteerde infrastructurele projecten waarvan de Liberale Partij Maastricht een lijst heeft met de gereserveerde bedragen (en waarbij dit project niet is opgenomen door Minister Weijts) wel worden uitgevoerd? Deze lijst heeft onze fractie voor de verkiezingen de wethouder doen toekomen en aan de hand van lijst is deze vraag die u nu beantwoordt, voortgekomen.

Antwoord 6:

Nee, zie antwoord vraag 5.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,
Wethouder Klimaat & Energie, Ruimtelijke ontwikkeling en Mobiliteit,

Gert-Jan Krabbendam

Vragen ex art. 47 RvO



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Leden gemeenteraad van Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht
WWW.GEMEENTEMAASRICHT.NL

ONDERWERP	DATUM	BIJLAGEN
Financiering project Tram Maastricht-Hasselt, onderdeel Vlaanderen	23 februari 2018 Verzonden: 23 februari 2018	--
BEHANDELD DOOR	DOORKIESNUMMER	ONZE REFERENTIE
GEMM (Guid) Bartholomé	043 - 350 4601	2018-06149
E-MAILADRES	FAXNUMMER	UW REFERENTIE
Guid.bartholomee@maastricht.nl		

Geachte raadsleden,

In de raadsronde d.d. 6 februari 2018 zijn vragen gesteld rondom de financiering door Vlaanderen van het tramproject Maastricht-Hasselt. Ik heb daarop toegezegd om minister Weyts te vragen of deze zijn toezegging gestand doet met betrekking tot de financiering van het project Tram Maastricht-Hasselt.

In het kader van deze toezegging is contact opgenomen met onze Vlaamse partners.

Onze partners verwijzen in dit verband naar de Kaderovereenkomst en naar de daarna overeengekomen Addendum 1 en Addendum 2 waarin de Kaderovereenkomst verder is uitgewerkt. Onze partners geven aan dat deze op het niveau van de Vlaamse regering vastgestelde stukken de garanties bieden dat het tramproject wordt gefinancierd en gerealiseerd. In Addendum 2 is overigens voor zover nodig aangegeven dat partijen zich binden om het integrale project uit te voeren. Het moge helder zijn dat de overwegen daar onderdeel van zijn.

Overigens wordt het tramproject voor wat betreft het Vlaamse deel gerealiseerd via een zogenaamde Publiek-Private Samenwerking (PPS). Daartoe wordt een zogenaamd Design, Build, Finance and Maintain contract (DBFM) voorbereid. Voor het Nederlandse deel wordt hierbij aangesloten met zoals het er nu naar uitziet een DBM-contract. Beide contracten worden gezamenlijk in de markt gezet waarmee wordt voorkomen dat een van de partijen vooruitloopt op de andere partij en daardoor enig financieel risico zou kunnen lopen.

Ik neem aan dat ik u hiermee voldoende heb geïnformeerd. De staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat is eveneens van het bovenstaande in kennis gesteld.

Hoogachtend,

Gert-Jan Krabbendam,
Wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling, Wonen, Natuur en Milieu.

kaderovereenkomst

Tramverbinding Hasselt – Maastricht

provincie limburg

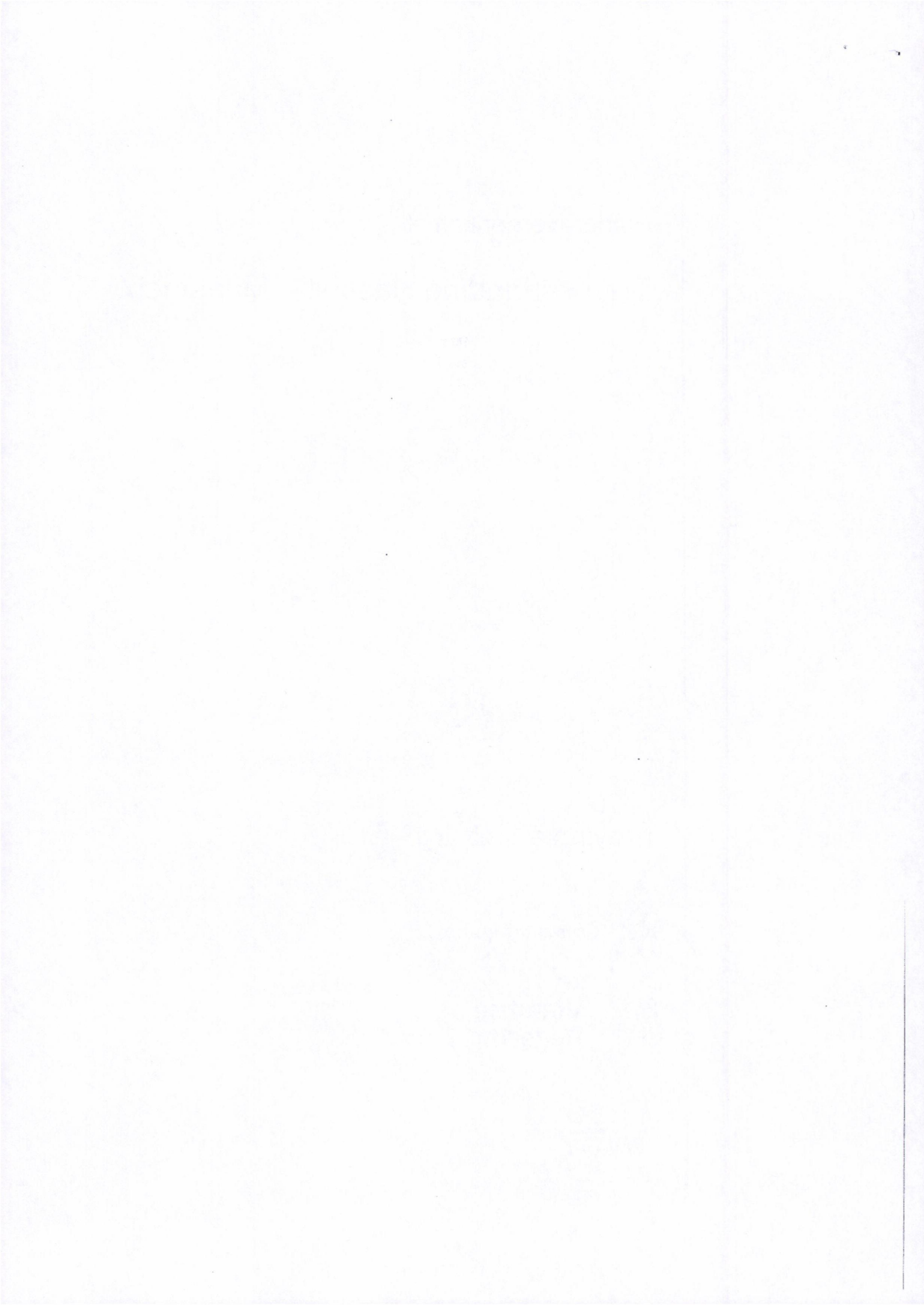


Gemeente Maastricht



**Vlaamse
Regering**





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, met ondernemingsnummer 0242.069.537, in het kader van deze overeenkomst rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer directeur-generaal, en de heer voorzitter van de raad van bestuur (verder te noemen: "**De Lijn**");
2. Het **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door zijn regering, in de personen van: wat openbare werken en mobiliteit betreft: mevrouw Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken; (verder te noemen: "**Vlaams Gewest**");
3. De **PROVINCIE LIMBURG**, ten dezen krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur, zetelend aan de Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht (verder te noemen: "**Provincie**" of "**provincie Limburg**");
4. De **GEMEENTE MAASTRICHT**, ten dezen krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer wethouder mobiliteit en bereikbaarheid, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht (verder te noemen: "**Gemeente**" of "**gemeente Maastricht**"),

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

OVERWEGENDE:

1. dat Partijen op 30 juni 2008 de Intentieverklaring Tram Vlaanderen-Maastricht hebben ondertekend ter zake de planvoorbereiding voor een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht te doorlopen met als doel om tot realisatie en exploitatie van deze tramverbinding te komen;
2. dat mede naar aanleiding van deze intentieverklaring aan Nederlandse zijde in januari 2010 een bestuursovereenkomst tussen de Provincie en het Rijk gesloten is en opvolgend in maart 2010 een bestuursovereenkomst tussen de Gemeente en de Provincie, een en ander ter vastlegging van een aantal financiële afspraken;
3. dat op 31 mei 2011 door de gemeenteraad van Maastricht gekozen is voor het Maastracé (Bosschstraat-Noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug) als stadstracé van de tramlijn, waarbij door de gemeenteraad een verdere planstudie is opgedragen alsook is opgedragen een overeenkomst op te stellen met de Belgische partners, onder meer met het oog op een bedieningsgarantie van de tramlijn;

Definitieve versie
Paulussen Advocaten N.V.

KADEROVEREENKOMST

Tramverbinding Hasselt - Maastricht

4. dat de Vlaamse Regering, eveneens mede naar aanleiding van bovengenoemde intentieverklaring, op 23 september 2011 besliste tot volledige elektrificatie van de eerste sneltramlijn Hasselt – campus Diepenbeek – Lanaken – (Maastricht) in het kader van het Spartacusplan en tegelijkertijd besliste tot aankoop of lease van elektrische sneltramvoertuigen, waarbij de Vlaamse Regering in deze beslissing aan De Lijn onder meer gevraagd heeft de ontwerp samenwerkingsovereenkomsten met Nederland ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voor te leggen - rekening houdend met een aantal opgelegde randvoorwaarden zoals een garantie van de Nederlandse actoren op welke manier het vooropgesteld traject Vlaanderen-Nederland zal gerealiseerd worden en de opname van een bepaling rond gebruiksvergoedingen - een en ander alvorens tot aanbesteding en gunning van de Opdrachten voor de Vlaamse Railinfrastructuur en het Trammaterieel kan worden overgegaan;
5. dat de raad van bestuur van De Lijn op 14 december 2011 besliste om goedkeuring te verlenen om de nieuwe selectiefase voor de Opdrachten voor de Vlaamse Railinfrastructuur en het Trammaterieel op te starten;
6. dat de raad van bestuur van De Lijn op 20 juni 2012 besliste alle vijf de kandidaatstellingen voor de Opdracht Vlaamse Railinfrastructuur in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en, van zodra het bestek van deze Opdracht kan worden gefinaliseerd, deze kandidaten uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte;
7. dat de raad van bestuur van De Lijn op 20 juni 2012 besliste zes van de zeven kandidaatstellingen voor de Opdracht Trammaterieel in overeenstemming te verklaren met alle deelnemingsvoorwaarden van het selectiedossier en, van zodra het bestek van deze Opdracht kan worden gefinaliseerd, uit te nodigen tot het indienen van een eerste offerte; en dat bijgevolg één kandidaatstelling niet werd geselecteerd;
8. dat inmiddels de Gemeenteraad op basis van de gereedgekomen planstudie op 18 december 2012 het Maastracé bekrachtigd heeft, een en ander zodat onder meer de verdere publieke planologische procedures ter hand kunnen worden genomen;
9. dat Partijen op basis van hun besluiten alsook vanwege de gevoerde gesprekken en hun samenwerking tot op heden voornemens zijn de Spartacuslim 1 / Tram Vlaanderen-Maastricht te realiseren en dat Partijen daartoe middelen ter beschikking hebben gesteld;
10. dat Partijen zich onverminderd hun voornemen bewust zijn van de complexiteit van dit grensoverschrijdend project en middels deze overeenkomst beogen de te nemen vervolgstappen beheersbaar te houden door verantwoordelijkheden te verdelen, uitgangspunten te benoemen waaraan Partijen zich in het verdere proces gebonden achten en gerichte proces- en samenwerkingsafspraken te maken;
11. dat Partijen in dat kader kiezen voor een samenwerkingsmodel waarbij het Vlaamse deel: "Spartacuslim 1" (Vlaamse Infrastructuur, Trammaterieel en, voor het doel van deze overeen-

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

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

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1. DEFINITIES

1.1 Definities

1. Bestuurlijke Werkgroep: de werkgroep bestaande uit bestuurlijke vertegenwoordigers van Partijen, zoals bedoeld in artikel 3 van deze overeenkomst;
2. Binnenstedelijke Nederlandse Infrastructuur: dat gedeelte van de Nederlandse Railinfrastructuur dat gelegen is binnen de stadgrenzen van de gemeente Maastricht een en ander zoals aangegeven op **bijlage 1**;
3. Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur: dat gedeelte van de Nederlandse Railinfrastructuur dat gelegen is buiten de stadgrenzen van de gemeente Maastricht een en ander zoals aangegeven op **bijlage 1**;
4. Einddatum: de datum 35 jaar na de Ingebruikname;
5. Exploitatiefase (gebruiksfase): de fase van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht die begint op de datum van Ingebruikname en die eindigt op de Einddatum;
6. Gebruiksvergoeding: de vergoeding die de Vervoerder gedurende de Exploitatiefase betaalt aan de Nederlandse Infraprovider voor het gebruik van de Nederlandse Infrastructuur conform de nader overeen te komen vergoedingsstructuur waarvoor de uitgangspunten beschreven zijn in artikel 7.1. van deze overeenkomst;
7. Infraprovider(s): de infraprovider(s) die belast is/zijn met het Railinfrabeheer van de Nederlandse Railinfrastructuur;

8. Infrastructuur: Railinfrastructuur en Overige Werken uiteenvallend in respectievelijk een Vlaamse Infrastructuur en een Nederlandse Infrastructuur, zijnde enerzijds Vlaamse Railinfrastructuur en Overige Werken en anderzijds Nederlandse Railinfrastructuur en Overige Werken;
9. Ingebruikname (datum): de feitelijke aanvang van de Vervoersdiensten, de datum waarvan, alhoewel thans voorzien op 1 januari 2018, door Partijen definitief zal worden vastgesteld bij het sluiten van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
10. Kernleden: De Lijn, de Gemeente en de Provincie in hun hoedanigheid als leden van de Bestuurlijke Werkgroep;
11. Nederlandse Railinfrastructuur: dat deel van de Railinfrastructuur dat is gelegen op Nederlands grondgebied, onderverdeeld in Binnenstedelijke Nederlandse Infrastructuur en Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur;
12. Ontwikkefase (studiefase en aanbestedingsfase): de fase van projectontwikkeling van en tussen Partijen ter zake de Projecten, welke fase reeds is aangevangen voorafgaand aan de ondertekening van deze overeenkomst en welke fase voortduurt tot aan de gunning van de Opdrachten en de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
13. Opdrachten: opdrachten voor werken, leveringen of diensten strekkende tot de realisatie van Infrastructuur of Trammaterieel;
14. Opdrachtspecificaties: de voorwaarden, met inbegrip van de technische specificaties, waaronder Opdrachten verleend worden alsmede de aanbestedingsvoorwaarden uit hoofde waarvan de Opdrachten verleend worden. De Opdracht-specificaties zullen tenminste voldoen aan de eisen door Partijen in onderling overleg vastgesteld voor respectievelijk de Infrastructuur en het Trammaterieel in deze overeenkomst of ten gevolge van deze overeenkomst;
15. Overige Werken: bouwwerken die in het kader van de Projecten gerealiseerd moeten worden behoudens Railinfrastructuur;
16. Partijen: de Partijen bij deze overeenkomst;
17. Project Spartacuslijn 1: het project dat bestaat uit de Vlaamse Railinfrastructuur en Trammaterieel en waaraan ten behoeve van deze overeenkomst zijn toegevoegd de Vervoersdiensten;
18. Project Tram Vlaanderen-Maastricht: het project bestaande uit de Nederlandse Railinfrastructuur;
19. Projecten: de projecten Spartacuslijn 1 en Tram Vlaanderen-Maastricht gezamenlijk;

20. Projectgroep: de werkgroep bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers van Partijen, zoals bedoeld in artikel 3 van deze overeenkomst;
21. PVE BE: het document dat aan Vlaamse zijde is of wordt opgesteld en dat de Scope, voor zover die betreft het Project Spartacuslijn 1, in gedetailleerdere eisen uitdrukt. Het PVE BE wordt voor het doel van afstemming vastgesteld bij de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
22. PVE NL: het document dat in de Ontwikkelfase en door de Bestuurlijke Werkgroep wordt vastgesteld en dat de Scope, voor zover die betreft het Project Tram Vlaanderen-Maastricht, in gedetailleerdere eisen uitdrukt. Het PVE NL wordt voor het doel van afstemming vastgesteld bij de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
23. Railinfrabeheer: het onderhouden en ter beschikking stellen van de Vlaamse, respectievelijk Nederlandse Railinfrastructuur;
24. Railinfrastructuur: de railinfrabouw die in het kader van de Projecten met het oog op de Tramverbinding op of aan het Tracé gerealiseerd of aangepast wordt; de Railinfrastructuur moet voldoen aan de voorwaarden voor de Railinfrastructuur beschreven in of ingevolge deze overeenkomst;
25. Realisatiefase (bouwfase): de fase van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht die aanvangt na sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst en de gunning van een of meer Opdrachten en welke slechts geheel eindigt op de datum van Ingebruikname;
26. Realisatie- en Exploitatieovereenkomst: de nog te sluiten realisatie- en exploitatieovereenkomst voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht bedoeld in artikel 4.1 van deze overeenkomst;
27. Scope: de Toepisen geldend voor de Projecten dus Infrastructuur, het Trammaterieel en de Vervoersdiensten gezamenlijk, opgenomen in artikel 4.2 van deze overeenkomst;
28. Toepisen: de in artikel 4.2 opgenomen hoogstgeplaatste eisen waaraan de Projecten zullen moeten voldoen en waaraan het PVE BE, PVE NL en verdere ontwerpdocumentatie en Opdrachtspecificaties zullen worden getoetst via het proces van systems engineering zoals bedoeld in artikel 4.3;
29. Tracé: het tracé van de Tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht bestaande uit enerzijds het Vlaamse Tracé, te weten het deel van het Tracé van de Tramverbinding dat op Vlaams grondgebied ligt, en anderzijds het Nederlandse Tracé, te weten het deel van het Tracé van de Tramverbinding dat op Nederlands grondgebied ligt, een en ander zoals dat omschreven is in artikel 4.2 van deze overeenkomst;

30. Trammaterieel: het trammaterieel dat gebouwd en gebruikt zal worden behoeve van de Tramverbinding, welk materieel moet voldoen aan de eisen voor het Trammaterieel zoals beschreven in de Scope opgenomen in deze overeenkomst en zoals nader uit te werken en af te stemmen met inachtneming van het bepaalde in en ingevolge deze overeenkomst;
31. Tramverbinding: de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, waarvan de exploitatie uiteenvalt in enerzijds de Vervoersdiensten, en anderzijds het Railinfrabeheer;
32. Vertraging: een vertraging in de Ingebruikname;
33. Vervoerder: de vervoerder die de Vervoersdiensten verleent, zijnde De Lijn;
34. Vervoersdiensten: de toekomstige personenvervoersdiensten die middels het Trammaterieel op de Vlaamse en Nederlandse Infrastructuur verleend zullen worden en welke Vervoersdiensten voldoen aan de eisen voor Vervoersdiensten zoals omschreven in en ingevolge deze overeenkomst;
35. Vlaamse Railinfrastructuur: dat deel van de Railinfrastructuur dat is gelegen op Vlaams grondgebied.

2. DOEL VAN DE OVEREENKOMST

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

3. PROJECTORGANISATIE

3.1 Periode tot Ingebruikname

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

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

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

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

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

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

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

De Bestuurlijke Werkgroep zal zich inspannen ten minste één maal per jaar of zoveel va-

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

3.2 Projectorganisatie na Ingebruikname

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

4. ONTWIKKELFASE

4.1 Doel Ontwikkelfase

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

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

- drachtgevende Partij uit te voeren (al dan niet als meerwerk) tot het moment dat het gehele vervoerssysteem in werking is gesteld;
- o het risico dat gedurende de oplevering en de testfase blijkt dat niet wordt voldaan aan de Topeisen of het PVE NL en/of het PVE BE en de gevolgen daarvan voor de rechten en plichten van de Partijen.

4.2 Scope

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

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

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

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

De Topeisen luiden:

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

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

2. De Vlaamse Infrastructuur kent haltes bij station Hasselt, Kanaalkom Hasselt, Dusartplein Hasselt, Provinciehuis Hasselt, Universiteit Hasselt Campus Diepenbeek, Diepenbeek, Beverst (Bilzen), Munsterbilzen, Eigenbilzen en Lanaken. De halte Lanaken wordt voorzien van een Park&Ride-voorziening met 150 parkeerplaatsen.
3. De Nederlandse Infrastructuur voorziet in haltes bij Belvédère en op de Maasboulevard. De Tramverbinding heeft zijn eindpunt aan het Centraal station te Maastricht. Het Nederlandse Tracé is gepland via de goederenspoorlijn, Boschstraat, Bassin, Maasboulevard, Wilhelmina-brug, Wilhelminasingel, St. Maartenslaan, Stationsplein. Het Nederlandse Tracé sluit aan op het Vlaamse Tracé. De haltes kennen een perronlengte van 80m en een hoogte van 350 mm.
4. De Nederlandse Railinfrastructuur moet voor wat betreft de raakvlakken met de Vlaamse Railinfrastructuur (zoals bijvoorbeeld het raakvlak wielprofiel/spoorgeometrie) zijn afgestemd op het ontwerphandboek spoorinfrastructuur versie 6 van 5 november 2010 voor spoor, versie 7 voor bovenleidingtractie van 5 november 2010, versie 8 voor signalisatie van 5 november 2011 van De Lijn. Partijen zullen zich bij verdere uitwerking van het handboek inspannen om van ProRail een akkoord of een verklaring van geen bezwaar te krijgen op de eisen van voornoemd ontwerphandboek die relevant zijn voor de raakvlakken.
5. De Nederlandse Railinfrastructuur en het Trammaterieel moeten voldoen aan de toepasselijke wetgeving en in het bijzonder aan alle relevante normen van het omgevingsrecht en normen betreffende geluid, trillingen, stank en normen die strekken tot bescherming van de gezondheid van mens, dier of plant.
6. De Nederlandse Railinfrastructuur bestaat uit:
 - a. een enkelsporige baan tussen de grens en Belvédère voorzien van de nodige passeerspooren voor halffrequentie van het Trammaterieel en occasionele goederentreinen;
 - b. een grotendeels dubbelsporige baan tussen Belvédère en het Centraal station te Maastricht;
 - c. de haltes zoals hierboven beschreven;
 - d. de nodige verkeerssignalisatie, seininstallatie en ERTMS ETCS Level 1 minimaal op het baanvak tussen de grens en tot het einde van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur (tot voorbij het uittakpunt zoals aangegeven op bijlage 1);
 - e. een volledig geëlektrificeerde baan op 750 V DC;
 - f. de nodige verkeersgeleiding.

7. Het Trammaterieel heeft een elektrische aandrijving via bovenleiding met een nominale spanning van 750V DC, een aslast van maximaal 12 ton, en een baksterkte van maximaal 800kN (1m boven spoor). Het Trammaterieel is 2m65 breed en maximaal 38m lang. Bij de exploitatie van de Tramverbinding zullen maximaal twee stellen gekoppeld worden met een maximale gekoppelde lengte van 75m (met ingeklapte voorste en achterste koppeling van de gekoppelde tramstellen). De spoorbreedte is 1435mm. De wielen hebben een profiel van het type RGL08 en een diameter kleiner dan 730mm. De door het Trammaterieel te berijden bogen hebben een straal van tenminste 30 meter. Het Trammaterieel kan in exploitatie rijden met snelheden tot 100km/h en wordt beveiligd met een spoorbeveiligingssysteem gebaseerd op de Europese standaard ERTMS ETCS Level 1. Het Trammaterieel moet voldoen aan het PVE BE zoals dat is opgenomen in de documentenlijst van bijlage 2 (het deel met nummer 262, DEEL C1 Technische specificaties, Sneltram V1) en in het voorkomend geval de nadere uitwerking ervan zoals dat met inachtneming van artikel 4.2 gedurende de eerste vier maanden van de Ontwikkelfase zal plaatsvinden.
8. Het Trammaterieel is geschikt voor stadsexploitatie en regionale exploitatie aan hoge snelheid.
9. Ingebruikname staat gepland voor 1 januari 2018.

4.3 Systems engineering

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

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

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

de volgende documenten:

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

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

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

- (a) Indien de Bestuurlijke Werkgroep geen bezwaar heeft tegen de voorgelegde detaillering, zal zij daartoe in de notulen van haar vergadering een verklaring van geen bezwaar laten opnemen. Het afgeven van een dergelijke verklaring impliceert op geen enkele wijze een verschuiving van verantwoordelijkheden tussen Partijen zoals deze verantwoordelijkheden zijn vastgelegd in artikel 5 van deze overeenkomst.
- (b) Een verklaring van geen bezwaar dient duidelijk en ondubbelzinnig te worden geformuleerd. Ingeval een lid van de Bestuurlijke Werkgroep opmerkingen heeft bij de voorgelegde detaillering, moeten deze opmerkingen expliciet en ondubbelzinnig in een "verklaring van bezwaar" van de Bestuurlijke Werkgroep worden opgenomen (waarin derhalve concreet wordt aangegeven wat precies het bezwaar is tegen de voorgelegde detaillering). Is dat niet het geval, dan is de Partij die de detaillering heeft voorgelegd verplicht schriftelijk kenbaar te maken dat de formulering onvoldoende duidelijk is, op welke punten dat betrekking heeft en welke verduidelijking gewenst is. Daarbij zal hij een redelijke termijn stellen waarbinnen een verbeterde formulering door de andere(n) dient te zijn aangeleverd. Wordt deze verbeterde formulering niet binnen de gestelde redelijke termijn ontvangen, dan zal de Partij die de detaillering heeft voorgelegd niet gehouden zijn met de geformuleerde opmerkingen rekening te houden.
- (c) Ingeval een (expliciete en ondubbelzinnige) verklaring van bezwaar wordt opgenomen in de notulen van de vergadering van de Bestuurlijke Werkgroep, zal de Partij die de detaillering waaromtrent het bezwaar werd geuit heeft voorgelegd, deze detaillering herbekijken en herwerken, en deze vervolgens opnieuw aan de Bestuurlijke Werkgroep voorleggen. Indien een bezwaar wordt geuit, dan werken alle betrokken partijen loyaal en actief mee aan het zoeken naar een oplossing zodat een nieuwe verklaring van geen bezwaar zo snel mogelijk bekomen kan worden.
- (d) Wanneer een detaillering aan de Bestuurlijke Werkgroep wordt voorgelegd, dient binnen een termijn van 30 kalenderdagen een verklaring (van geen bezwaar of van bezwaar) te worden geformuleerd. Bij ontstentenis van enige verklaring binnen die termijn, wordt de Bestuurlijke

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

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

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

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

4.4. Contracten voor de Opdrachten, Aanbesteding en Gunning

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

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

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

naar artikel 4.2.

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

5. TAAKVERDELING EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN PARTIJEN

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

5.1 De Lijn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Vlaamse Gewest

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

5.3 Provincie en Gemeente

De provincie Limburg en gemeente Maastricht:

- (a) zullen de Nederlandse Railinfrastructuur voor eigen rekening (laten) ontwerpen, realiseren alsmede onderhouden (inclusief wegslepen/depannage en noodherstel) gedurende de looptijd van de Exploitatiefase en daartoe de nodige overeenkomsten sluiten met een derde over het gebruik van dat deel van het Nederlandse Tracé waar gebruik zal moeten worden gemaakt van Railinfrastructuur die thans de kwalificatie hoofdspoor draagt;
- (b) ondersteunen De Lijn bij het in kaart brengen van de verplichtingen welke voortvloeien uit de wet- en regelgeving in Nederland ten aanzien van het verlenen van de Vervoersdiensten;
- (c) dragen het risico dat het Trammaterieel niet toegelaten wordt op de Nederlandse Railinfrastructuur mits De Lijn heeft voldaan aan alle verplichtingen die in verband met het Trammate-

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

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

6. ONTWIKKELINGSACTIVITEITEN

- 6.1 De Partijen erkennen dat tussen de Projecten een wederzijdse afhankelijkheid bestaat. Dat is het uitgangspunt voor de samenwerking.
- 6.2 Gedurende de Ontwikkelfase zullen door of onder leiding van de Bestuurlijke Werkgroep onder meer de volgende ontwikkelingsactiviteiten worden verricht:
 - 1. het uitwerken van de Scope en het vaststellen (geen bezwaar verklaring) van het PVE NL alsmede het PVE BE. De gezamenlijke vaststelling van de PVE's leidt echter niet tot een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de juistheid van de PVE's of de uitvoering ervan. Derhalve brengt gezamenlijke vaststelling geen verantwoordelijkheidsverschuiving met zich mee. Daarmee wordt dus niet afgeweken van de taak- en ver-

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

2. het in overeenstemming met de in deze overeenkomst opgenomen uitgangspunten nader in kaart brengen van risico's, meer in het bijzonder de fysieke en juridische interface-risico's en andere afstemmingsrisico's tussen de Projecten en het maken van nadere afspraken rondom de beheersing van geïdentificeerde risico's;
3. het opstellen van een nadere planning en fasering voor de aanbesteding en realisatie en ingebruikneming van de Railinfrastructuur en het Trammaterieel. Deze planning alsmede de wijze en gevolgen van een planningswijziging zullen deel uitmaken van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst. De huidige planning en fasering die als basis voor de nadere uitwerking dient en op basis waarvan Partijen tot verdere synchronisatie willen komen is aangehecht bij artikel 4.4;
4. het opstellen van de in artikel 4.3 van deze overeenkomst genoemde regeling en protocollen (ten behoeve van de kwaliteitsborging en deugdelijke afstemming en coördinatie tussen de Projecten).

7. DOORKIJK NAAR EXPLOITATIEFASE

- (a) De Gemeente en de Provincie verbinden zich tot het beschikbaar stellen van de Nederlandse Railinfrastructuur vanaf de Ingebruikname gedurende een periode van 35 jaar aan de Vervoerder tegen ontvangst van de Gebruiksvergoeding. De volgende principes zijn van toepassing betreffende deze Gebruiksvergoeding gebaseerd op gebruik van hoofdspoor.
 - o De gebruiksvergoeding (op basis van hoofdspoor) omvat een vergoeding voor het onderhoud en een vergoeding voor de verbruikte stroom.
 - o De onderhoudscomponent (op basis van hoofdspoor) bedraagt 400.000 euro/jaar voor de Binnenstedelijke Nederlandse Infrastructuur + 0 euro/jaar voor de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur volgens prijspeil 2012 (jaarlijks te indexeren).¹
 - o De onderhoudscomponent is onderhevig aan de CBS prijsindex grond-, weg- en waterbouw (GWW) deelgebied 4212: Boven- en ondergrondse spoorwegen (2012 = 100)
 - o De vergoeding van de verbruikte stroom bedraagt de daadwerkelijke gemaakte kosten per jaar voor de verbruikte stroom.

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

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

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

- Frequentie van Vervoersdiensten zoals bepaald in artikel 5.1 hierboven;
 - Hoofdspoor;
 - Een volledige beschikbaarheid van de Nederlandse Railinfrastructuur (op straffe van schadevergoedingen wegens onbeschikbaarheid);
 - Het voldoen van de Nederlandse Railinfrastructuur aan de Top Eisen en de eisen vastgesteld in het PVE NL (op straffe van prestatiekortingen);
 - Het voldoen van het Trammaterieel aan de Top Eisen en het PVE BE (op straffe van prestatietoeslag).
- (b) De Lijn zal de Tramverbinding gedurende een periode van 35 jaar exploiteren met het Trammaterieel en zal gedurende deze periode voldoen alle relevante wet- en regelgeving, onverminderd het bepaalde in artikel 8.1.
- (c) De Gemeente en Provincie staan gedurende de Exploitatiefase in voor de beschikbaarheid van de Nederlandse Railinfrastructuur, hetgeen betekent dat zij er tijdens die periode voor zorgen dat de Nederlandse Railinfrastructuur blijft voldoen aan de eisen zoals nader vastgesteld in het PVE NL.

8 WIJZIGINGEN EN OVERDRACHT

8.1 Wijziging van deze overeenkomst

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

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

- a. Als een wijziging van de huidige wet- en regelgeving dan wel een wijziging van de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse hoofdrailnet Provider tot gevolg heeft dat de bepalingen van deze overeenkomst niet langer in overeenstemming zijn met alle wet- en regelgeving, moeten Partijen de overeenkomst wijzigen om ze in overeenstemming met de wet- en regelgeving te brengen.
- b. Als deze Overeenkomst dwingt tot een handeling die in strijd is met de wet- en regelgeving, met intellectuele eigendomsrechten van een derde dan wel met de uitvoeringsregelingen van de Nederlandse hoofdrailnet Provider, en dit gecorrigeerd kan worden door een wijziging van de overeenkomst, moeten Partijen die wijziging tot stand brengen.
- c. Partijen mogen aanpassingen in de Scope en de PVE's aan elkaar voorstellen. Zulke voorstellen zullen met welwillendheid worden beoordeeld en behoudens redelijke bezwaren door middel van schriftelijke toestemming worden geaccepteerd voor zover deze aanpassingen: (1) kostenneutraal zijn voor de andere Partij(en), (2) niet leiden tot nadelige gevolgen voor de Opdracht(en), (3) geen aanleiding geven of kunnen geven tot hogere gebruiks- of onderhoudskosten of andere kosten voor de andere Partij(en) en (4) voor het overige in overeenstemming zijn met het bepaalde in deze overeenkomst.
- d. Indien de Provincie in haar hoedanigheid van vervoersautoriteit op grond van de Wet personenvervoer 2000 concreet voornemens zou zijn een concessie te verlenen waarvan deel uitmaakt een buitenstedelijke grensoverschrijdende openbare vervoersdienst van Maastricht naar Lanaken en/of Hasselt of voornemens zou zijn een andere tramexploitant voor personenvervoer toe te laten op de Nederlandse Railinfrastructuur. Daarbij geldt echter dat de (Europese) wet- en regelgeving de doorvoering van voorgestelde wijzigingen van de overeenkomst niet in de weg mag staan.

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

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

8.2 Overdracht

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

9. OVERMACHT, ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN EN BTW-RISICO

9.1 Onvoorziene omstandigheid

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

9.2 Overmacht

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

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

9.3 BTW-*risico*

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

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

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

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

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

Onverminderd het recht om de Overeenkomst te beëindigen, zullen in het geval dat duidelijk wordt dat het btw-risico zich manifesteert, De Lijn en het Vlaams Gewest daarvan direct door de Gemeente en of de Provincie op de hoogte worden gesteld en zal tussen Partijen eerst overleg plaatsvinden om te bespreken of de Gemeente en de Provincie alsnog mogelijkheden zien om het Project Tram Vlaanderen-Maastricht voort te zetten, al dan niet in aangepaste vorm, met dien verstande dat noch De Lijn, noch het Vlaams Gewest kan worden verplicht om de overeenkomst in aangepaste vorm voort te zetten.

Indien de overeenkomst niet wordt voortgezet en het btw-risico er derhalve toe leidt dat tot beëindiging wordt overgegaan, geldt ten aanzien van de financiële afwikkeling tussen Partijen het volgende:

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

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

- (a) In het bestek van De Lijn voor de Opdracht Vlaamse Infrastructuur en de Opdracht Trammaterieel zal de volgende regeling worden opgenomen:
- ingeval de betrokken Opdracht omwille van de realisatie van het btw-risico wordt beëindigd na uitsturen van de uitnodiging tot indiening van de BAFO, maar voorafgaand aan de indiening van de BAFO, zal aan de aanbidders die werden uitgenodigd tot het indienen van een BAFO een door De Lijn vastgestelde uitsluitende forfaitaire schadevergoeding worden betaald van per aanbieder EUR 150.000, met een maximum per Opdracht van EUR 600.000;
 - indien de betrokken Opdracht omwille van de realisatie van het btw-risico wordt beëindigd na indiening van de BAFO, zal aan de aanbidders die een BAFO hebben ingediend een door De Lijn vastgestelde uitsluitende forfaitaire schadevergoeding worden betaald van per aanbieder EUR 350.000 met een maximum per Opdracht van EUR 1,4 miljoen.
- (b) De Gemeente en de Provincie verbinden zich er hierbij toe voormelde door De Lijn aan de aanbidders verschuldigde vergoedingen op eerste verzoek integraal aan De Lijn te vergoeden en aldus De Lijn hiervoor te vrijwaren. De Lijn, noch het Vlaams Gewest zal gehouden zijn tot enige vergoeding aan de Gemeente en de Provincie. Door uitbetaling van voornoemde bedragen zullen de Provincie en de Gemeente geheel jegens De Lijn, het Vlaams Gewest en de aanbidders gekwetten zijn.

10. LOOPTIJD & BEEINDIGING

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

11. OVERIGE BEPALINGEN

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

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

- 11.2 Behoudens voorzover het om de garantie van het Vlaams Gewest gaat als bedoeld in artikel 5.2 van deze overeenkomst, is uitsluitend De Lijn door de Provincie en/of de Gemeente aanspreekbaar op de verplichtingen die aan Belgische zijde voortvloeien uit deze overeenkomst.
- 11.3 Deze overeenkomst treedt pas in werking nadat deze is ondertekend door ieder der Partijen.
- 11.4 De uit deze overeenkomst voor Partijen jegens elkaar voortvloeiende verplichtingen zijn ondeelbaar, tenzij uit de aard of de strekking van de overeenkomst uitdrukkelijk anders blijkt. Indien een of meer bepalingen van de overeenkomst onverbindend zouden blijken te zijn, blijven de overige bepalingen van kracht. In plaats van de niet-verbindende bepalingen geldt alsdan tussen Partijen als overeengekomen hetgeen op wettelijk toelaatbare wijze het dichtst komt bij hetgeen Partijen overeengekomen zouden zijn, indien zij de niet-verbindende bepalingen tijdig als zodanig zouden hebben aangemerkt.
- 11.5 Geen enkele bepaling in de overeenkomst is bedoeld als een derdenbeding in de zin van artikel 6:253 BW.
- 11.6 Deze overeenkomst, alsmede alle nadere en/of daaruit voortvloeiende overeenkomsten en/of rechtshandelingen laten de publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden van Partijen onverlet. Dit houdt in dat er geen sprake zal zijn van niet-nakoming indien een Partij zich tot het uiterste heeft ingespannen om aan haar verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst te voldoen, doch het handelen naar deze publiekrechtelijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden eist en oplegt dat publiekrechtelijke rechtshandelingen worden verricht die niet in het voordeel zijn van de aard of de strekking van deze overeenkomst of de voortgang van de Projecten. Partijen zullen in dat geval de ongewenste gevolgen van deze handelingen zoveel mogelijk beperken.
- 11.7 De kosten die ieder der Partijen ingevolge deze overeenkomst en bij de opmaak van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst zal maken, zijn voor eigen rekening tenzij door de Bestuurlijke Werkgroep anders zou worden beslist.
- 11.8 De in deze overeenkomst gebruikte benamingen van delen en artikelen is uitsluitend voor het gemak van indeling geschied en heeft geen juridische betekenis.
- 11.9 Met de ondertekening van deze overeenkomst komen alle voorgaande schriftelijk dan wel mondeling gemaakte afspraken terzake de Projecten te vervallen.
- 11.10 Bij deze overeenkomst behoren de volgende bijlagen

- Bijlage 1:** kaart met schetsmatige weergave van de Binnenstedelijke en Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur
- Bijlage 2:** documentenlijst behorende bij artikel 4.2
- Bijlage 3:** de voorlopige planning en fasering

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

12. TOEPASSELIJK RECHT, FORUMKEUZE EN GESCHILLENREGELING

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

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

Voor de gemeente Maastricht

Voor de De Lijn

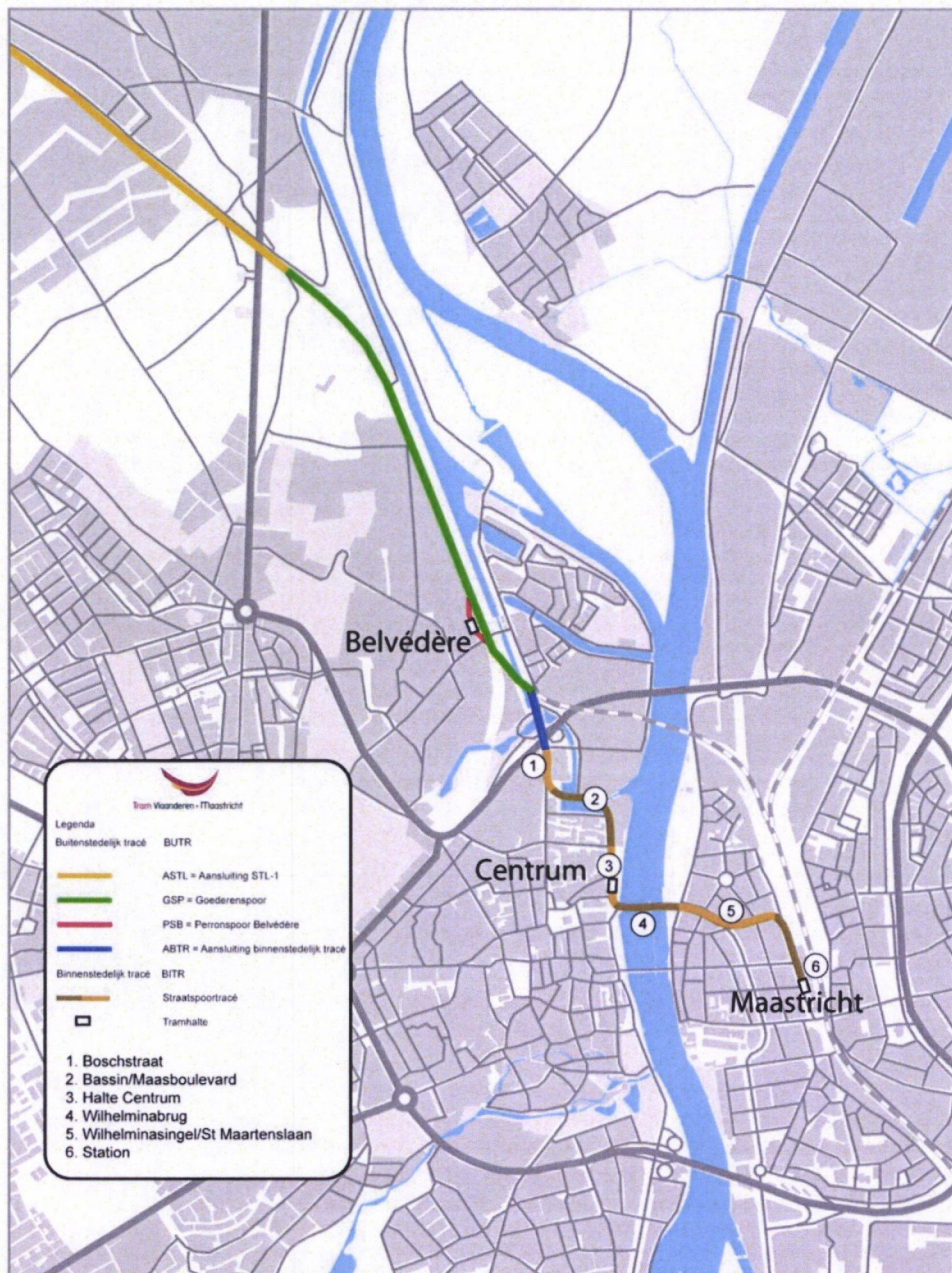
voorzitter raad van bestuur

Definitieve versie

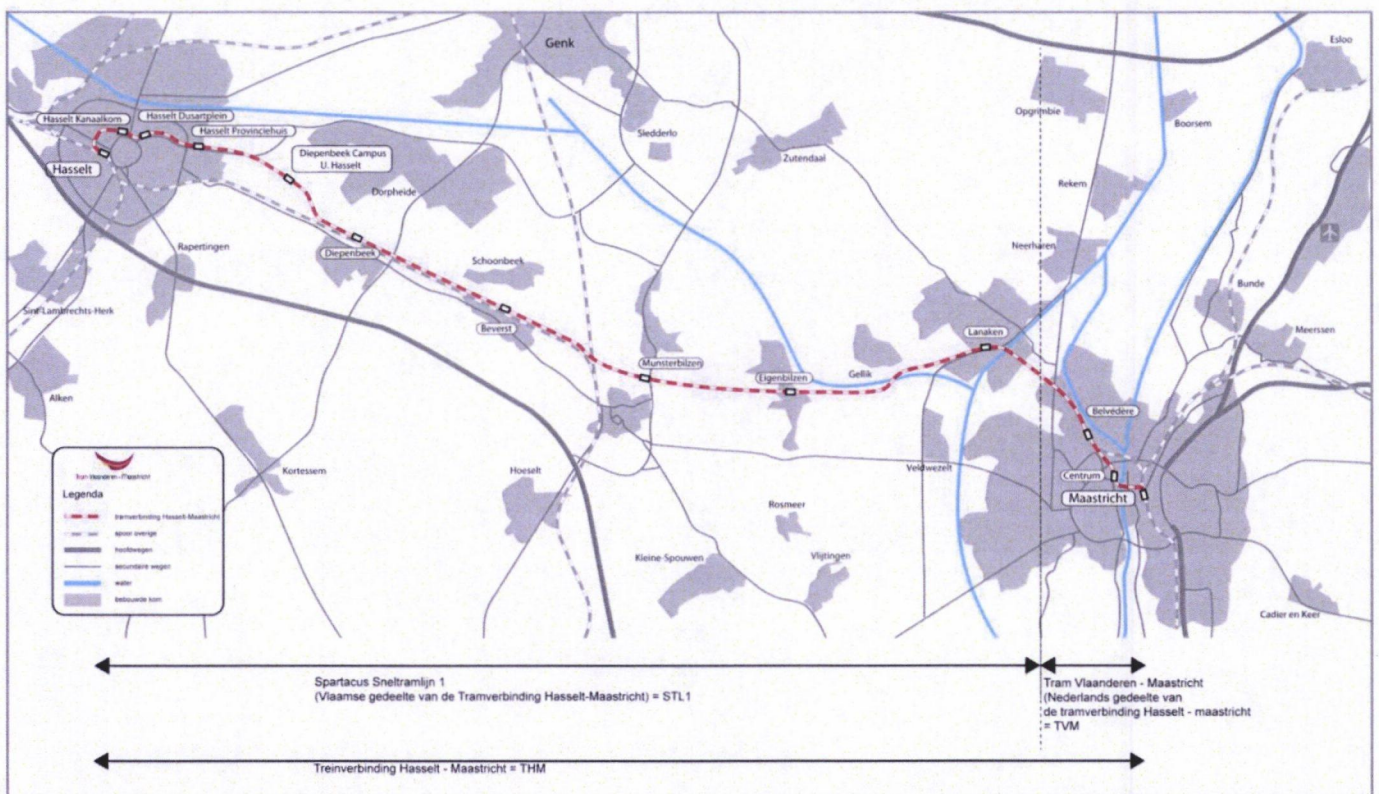
Voor de provincie Limburg

Voor de Vlaamse Regering

Bijlage 1 kaart 1



Bijlage 1 kaart 2



Aan de Kaderovereenkomst toe te voegen documenten

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

01 Systeembeschrijving TVM

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

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

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

03 Arcadis Planstudie Stadstracé TVM

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

04 ProRail Rapport Voorkeursvariant Samengebruik

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

05 Programma van Eisen Tram Vlaanderen Maastricht België

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

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

PLANNING TVM

Vlaanderen

Voorbereiding & aanbesteding infrastructuur

Realisatie infrastructuur

Voorbereiding & aanbesteding materieel

Productie materieel

Testen infrastructuur & proefbedrijf tramlijn

Nederland Goederenspoor

Voorbereiding & aanbesteding

Realisatie infrastructuur

Testen en proefbedrijf

Nederland Stadstracé

Voorbereiding & aanbesteding

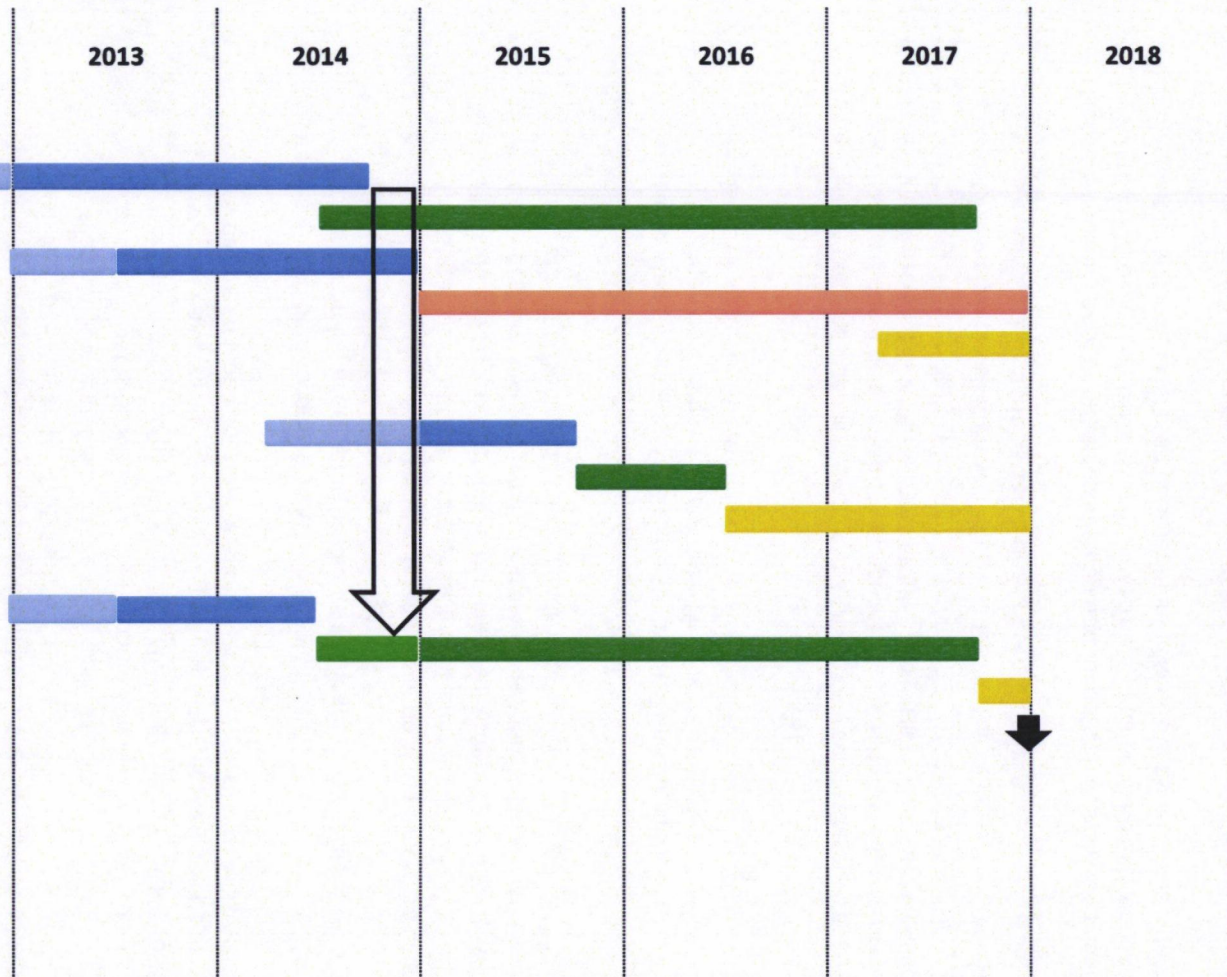
Uitvoeringsontwerp & Realisatie infrastructuur

Proefbedrijf tramlijn

Tramlijn in dienst

Legenda

- Werk opdrachtgever
- Werk aannemer
- Werk vervoerder
- Werk fabrikant



TMH0.1|009

Addendum 1 bij de
Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht

Ondertekend te Maastricht op donderdag 15 december 2016



provincie limburg



Gemeente Maastricht



ADDENDUM 1 Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht

PARTIJEN:

1. 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 (verder te noemen: "**Vlaams Gewest**");
2. **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 2014, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, met ondernemingsnummer 0242.069.537, in het kader van deze overeenkomst rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer directeur-generaal, en de heer voorzitter van de raad van bestuur (verder te noemen: "**De Lijn**");
3. De **PROVINCIE NEDERLANDS LIMBURG**, ten dezen krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur, zetelend aan de Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht (verder te noemen: "**Provincie**" of "**Provincie Limburg**");
4. De **GEMEENTE MAASTRICHT**, ten dezen krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht (verder te noemen: "**Gemeente**" of "**gemeente Maastricht**");

De partijen 1 tot en met 4 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**Partijen**".
De partijen 1 en 2 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**Vlaamse partijen**".
De partijen 3 en 4 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**Nederlandse partijen**".

OVERWEGENDE DAT:

1. Partijen op 11 maart 2014 te Hasselt de Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht (hierna, de "**Kaderovereenkomst**") hebben ondertekend;
2. deze Kaderovereenkomst tot doel heeft enerzijds om tot de benodigde doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking tussen Partijen te komen middels definiëring van de Scope 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, waarvoor verderop in de Kaderovereenkomst al een aantal bindende uitgangspunten zijn vastgelegd;
3. Partijen op basis van deze afspraken in de Kaderovereenkomst aan de slag zijn gegaan;

4. aan Nederlandse zijde in het kader van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht zich in de loop van 2014 majeure problemen hebben gemanifesteerd op technisch, financieel en planningsvlak met effecten voor het eerder vastgestelde bestemmingsplan inzake het Project Tram Vlaanderen-Maastricht;
5. als gevolg daarvan de realisatie van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht niet mogelijk is binnen de door de Nederlandse partijen vooraf gestelde kaders; dit leidde tot een voorstel vanwege de Nederlandse partijen tot aanpassing van de Scope inhoudende een tracé-inkorting van het Centraal Station in Maastricht tot Mosae Forum (besluit van de gemeenteraad van Maastricht van 20 oktober 2015 en van Provinciale Staten van 6 november 2015);
6. de Kaderovereenkomst voorziet dat deze kan worden gewijzigd indien Partijen over de inhoud van de wijziging alsmede over de gevolgen van een wijziging overeenstemming hebben bereikt; daarbij geldt overeenkomstig artikel 8.1.c. een zware inspanningsverplichting voor Partijen om tot een wijziging te komen van de Scope;
7. Partijen constructief overleg hebben gevoerd over het voorstel tot Scope-aanpassing vanwege de Nederlandse partijen;
8. Partijen een akkoord hebben bereikt omtrent de voorgestelde Scope-aanpassing en de daarmee gepaard gaande voorwaarden en modaliteiten;
9. dit akkoord onder meer een financiële bijdrage vanwege de Nederlandse partijen ter compensatie van de nadelige (financiële) gevolgen voor de Vlaamse partijen van de Scope-aanpassing ten bedrage van € 6 mio omvat; alsook het streven naar een bredere grensoverschrijdende samenwerking op openbaar vervoersgebied tussen beide Limburgen;
10. Partijen zijn overeengekomen om in een addendum de contractuele aanpassingen van de Kaderovereenkomst die zich opdringen naar aanleiding van voormelde Scope-aanpassing vast te leggen (het "Addendum 1").

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

Artikel 1 – Definities

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, hebben de termen aangeduid met hoofdletter in dit Addendum 1 dezelfde betekenis als in de Kaderovereenkomst.

Artikel 2 – Aanpassing Scope

- 2.1 De Scope zoals vastgelegd in artikel 4.2 van de Kaderovereenkomst wordt gewijzigd in die zin dat de Tramverbinding zijn eindhalte heeft ter plaatse van Mosae Forum in plaats van het Centraal Station te Maastricht, onverminderd het bepaalde in artikel 2.3 hierna.
- 2.2 Dit leidt ertoe dat de Toepisen zoals vermeld in artikel 4.2, 4^e paragraaf van de Kaderovereenkomst vanaf datum van ondertekening van dit Addendum 1 op enkele onderdelen worden gewijzigd en deze gewijzigde onderdelen luiden als volgt:

"De gewijzigde Topeisen luiden:

1. *Ter zake de Tramverbinding wordt een halfuurdienst aangehouden met een maximale reistijd tussen Hasselt station en Mosae Forum van ongeveer 36 minuten. De reistijd tussen Hasselt station en Lanaken zal ongeveer 28 minuten bedragen.*
2. *ongewijzigd*
3. *De Nederlandse Infrastructuur voorziet in halte "Belvédère" bij de Boschstraat en een halte "Mosae Forum" op de Van Hasselkade. De Tramverbinding heeft zijn eindpunt aan het Mosae Forum te Maastricht. Het Nederlandse Tracé is gepland via de huidige spoorlijn (tot Bosscherweg), Boschstraat, Bassin, Maasboulevard, Van Hasselkade. Het Nederlandse Tracé sluit aan op het Vlaamse Tracé. De haltes kennen een perronlengte van 80m en een hoogte van 350 mm.*

Voor wat betreft de openbaar vervoersrelatie tussen Mosae Forum en Centraal Station (en Randwyck) engageren zich de partijen ervoor te zorgen dat er een frequente kosteloze busverbinding tot stand wordt gebracht respectievelijk in stand wordt gehouden die zoveel als mogelijk aansluit op de huidige situatie tussen de eindhalte Mosae Forum en het Centraal Station (en Randwyck) die aansluit op de dienstregeling van de tram, en waarvan op eenvoudige voorlegging van een vervoersbewijs van De Lijn gebruik kan worden gemaakt. De frequentie varieert afhankelijk van de momenten in de dag en week van gemiddeld elke 3 tot 4 minuten een bus tot elke 6 tot 8 minuten een bus. Daartoe zal de infrastructuur bij Mosae Forum indien nodig worden aangepast.

4. *ongewijzigd*
5. *ongewijzigd*
6. *De Nederlandse Railinfrastructuur bestaat uit:*
 - a. *ongewijzigd*
 - b. *een grotendeels dubbelsporige baan tussen de Bosscherweg en de Van Hasselkade (Mosae Forum)*
 - c. *de haltes (Belvédère en Mosae Forum) zoals hierboven beschreven;*
 - d. *ongewijzigd*
 - e. *ongewijzigd*
 - f. *ongewijzigd*
7. *ongewijzigd*
8. *ongewijzigd*
9. *ongewijzigd*

- 2.3 De ambitie om de Tramverbinding door te trekken naar het Centraal Station te Maastricht blijft overeind.

Artikel 3 - Financiële bijdrage

- 3.1 De Nederlandse partijen verlenen een bijdrage van € 6 mio aan de Vlaamse partijen. Deze bijdrage is een tegemoetkoming aan de Vlaamse partijen in de voor hen nadelige (financiële) gevolgen van de aan Nederlandse zijde opgetreden majeure problemen en de daaropvolgende Scope-aanpassing zoals uiteengezet in artikel 2.
- 3.2 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 aanbesteding van de infrastructurele werken waarover in artikel 4.4 van de Kaderovereenkomst is bepaald dat deze aanbesteding zal kunnen geschieden nadat met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat deze binnen de door partijen vastgestelde kaders kan plaatsvinden waarbij als uitgangspunt geldt dat de gunning zoveel mogelijk op dezelfde momenten moet plaatsvinden.
- 3.3 Door de integrale en tijdige uitvoering van dit Addendum 1 (inzonderheid de betaling zoals voorzien in onderhavig artikel 3 en de uitvoering van de maatregelen zoals voorzien in artikel 4 hieronder) en de wederzijdse toegevingen die erin besloten liggen, doen de Partijen op definitieve en onherroepelijke wijze afstand van alle eventuele vorderingen, contractueel dan wel buitencontractueel, die zij eventueel jegens elkaar mochten hebben met betrekking tot, verband houdend met, of voortvloeiend uit, de Scope-aanpassing en/of de majeure problemen op technisch, financieel en planningsvlak die aan de Scope-aanpassing ten grondslag liggen.
- 3.4 Partijen komen overeen dat de bijdrage als bedoeld in lid 3.1 door de Vlaamse partijen wordt terugbetaald aan de Nederlandse partijen als vast komt te staan dat de tramverbinding Hasselt – Maastricht niet kan worden gerealiseerd binnen de gestelde kaders ondanks dat partijen zich daartoe - conform het bepaalde in de kaderovereenkomst- tot het uiterste hebben ingespannen.

Artikel 4 - Brede grensoverschrijdende samenwerking op openbaar vervoersgebied

- 4.1 De Provincie zal een busverbinding tussen Sittard en Maaseik realiseren, ingebed in de openbaar vervoersconcessie 2016- 2031 die volgens de huidige planning in 2016 zal starten.

Het betreft een busverbinding met een frequentie van voorlopig 1 x per uur van maandag tot en met zaterdag als vaste lijn, met in de daluren (i.c. 's avonds) en 's zondags een belbusdienst. Deze busverbinding sluit via Station Susteren aan op de Arriva-stoptrein naar Sittard en Maastricht.

De verbintenis van de Nederlandse partijen met betrekking tot deze busverbinding geldt onafhankelijk van de vraag in hoeverre alle processen en activiteiten die nodig zijn om de Tramverbinding in exploitatie te kunnen nemen met succes kunnen worden afgerond.

- 4.2 Partijen streven naar een kwaliteitsimpuls voor de tramhaltes gelegen langs de Tramverbinding ten faveure van de tramreizigers, door een kwaliteitsvolle uitbouw van de halte-infrastructuur. De invulling van deze kwaliteitsimpuls vindt in overleg plaats. De Provincie stelt, middels een subsidie, een bedrag van € 1 mio beschikbaar aan de Vlaamse partijen die hiertoe een subsidieaanvraag indienen bij de provincie Limburg ter realisatie van voormelde kwaliteitsimpuls. De provincie Limburg zal voorafgaande aan de ondertekening van het addendum de subsidievoorwaarden en het subsidieproces die ertoe strekken dat het bedrag van € 1 mio overgemaakt zal kunnen worden met de Vlaamse partijen delen.
- 4.3 De Provincie is bereid om een versnellingsimpuls te geven aan het treintraject Weert-Antwerpen en wel in de vorm van een provinciale bijdrage van € 4 mio aan de elektrificatie van het tracé Weert-Rijks grens onder de voorwaarde dat het Nederlandse Rijk de andere € 4 mio beschikbaar stelt. Daartoe heeft de Provincie inmiddels binnen haar begroting het bedrag van € 4 mio afgezonderd en gereserveerd. De Provincie is in contact met het Nederlandse Rijk over voormelde voorwaarde. De Provincie zal de Vlaamse partijen op de hoogte houden van de evoluties hieromtrent. Deze verbintenis van de Nederlandse partijen met betrekking tot de versnellingsimpuls geldt onafhankelijk van de vraag in hoeverre alle processen en activiteiten die nodig zijn om de Tramverbinding in exploitatie te kunnen nemen met succes kunnen worden afgerond.

Artikel 5 - Afstemming, coördinatie en samenwerking

- 5.1 De Tramverbinding heeft een uniek karakter voor wat betreft inhoud en samenwerking. Voor een aantal gemeenschappelijke thema's zullen bijzondere oplossingen gevonden moeten worden. Partijen nemen het engagement op zich om deze thema's, zoals onder meer (de impact van) de wijziging van de kwalificatie van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur van hoofdspoor naar lokaal spoor (inclusief alle gevolgen daarvan, waaronder de Gebruiksvergoeding verschuldigd door De Lijn), de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht, en de overkoepelende procesbewaking en coördinatie van de voorbereiding en uitvoering van de Tramverbinding, zo spoedig als redelijkerwijze mogelijk verder uit te werken en de afspraken daaromtrent vast te stellen in een addendum bij de Kaderovereenkomst. Specifiek wat betreft de (gevolgen van de) wijziging van de kwalificatie van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur van hoofdspoor naar lokaal spoor nemen partijen het engagement op zich om deze in een addendum vast te stellen waarbij als harde streefdatum 1 maart 2017 wordt aangehouden.
- 5.2 In afwijking van artikel 3.1 van de Kaderovereenkomst participeert het Vlaams Gewest in de persoon van de minister of diens afgevaardigde wel in de Bestuurlijke Werkgroep samen met de bestuurders van de andere Partijen.

In het licht hiervan, luidt artikel 3.1, 2^e tot en met 5^e paragraaf van de Kaderovereenkomst (de 6^e paragraaf blijft behouden) vanaf de datum van ondertekening van dit Addendum 1 als volgt:

“De Bestuurlijke Werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle Partijen en heeft de regie over het project en is belast met besluitvorming over onderwerpen waarover binnen de projectorganisatie geen overeenstemming is bereikt. De Gemeente wordt in de Bestuurlijke Werkgroep vertegenwoordigd door haar wethouder (portefeuillehouder mobiliteit), de Provincie door haar gedeputeerde (portefeuillehouder ruimte en infrastructuur), De Lijn door haar directeur en het Vlaams Gewest door de minister bevoegd voor mobiliteit of zijn afgevaardigde.

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

Ten behoeve van bovengenoemde regie maakt de Bestuurlijke Werkgroep alle daartoe benodigde werkafspraken. Daartoe komen de vertegenwoordigers van de Partijen op een door voorzitter te bepalen aantal momenten per jaar samen en voorts tenminste telkens indien een van de Partijen dan wel de (hierna te noemen) Projectgroep daaraan behoefte heeft. Afspraken die een wijziging van de kaderovereenkomst behelzen alsook (werk)afspraken die naar de mening van de Bestuurlijke Werkgroep bekrachtiging door Partijen behoeven, zijn slechts rechtsgeldig indien ze worden bekrachtigd door Partijen conform de wijzigingsprocedure opgenomen in artikel 8 van de Kaderovereenkomst.

Aan de overleggen van de Bestuurlijke Werkgroep kunnen externe partijen op ad hoc basis worden toegevoegd op initiatief van de voorzitter en/of de andere partijen zoals een gedeputeerde van de Belgische provincie Limburg, een vertegenwoordiger van ProRail en/of andere partijen.

Aan de externe partijen komt in de bestuurlijke werkgroep inspraak toe doch geen stemrecht. Afspraken kunnen ook buiten aanwezigheid van externe partijen door de Partijen binnen de Bestuurlijke Werkgroep gemaakt worden.

Indien bedoelde externe partijen advies geven, zullen de Partijen binnen de Bestuurlijke Werkgroep alvorens te besluiten, hiervan goede nota nemen en waar nodig of gewenst aangeven waarom van het advies wordt afgeweken. Het hiervoor bedoelde advies is niet bindend.”

De definitie van “Kernleden” wordt in het licht van bovenvermelde wijziging geschrapt.

De bestuurders van Partijen zijn ook tussentijds voor elkaar aanspreekbaar.

- 5.3 De Bestuurlijke Werkgroep en de Projectgroep zoeken de afstemming, coördinatie en samenwerking op, zonder afbreuk te doen aan de verantwoordelijkheden van de respectieve Partijen zoals uiteengezet in de Kaderovereenkomst.

Artikel 6 - Slotbepalingen

- 6.1 Dit Addendum 1 vormt een aanpassing van de Kaderovereenkomst, en maakt er een integraal onderdeel van uit vanaf datum van ondertekening.

6.2 Bij gebeurlijke tegenstrijdigheid met de Kaderovereenkomst hebben de bepalingen en aanpassingen zoals vastgelegd in dit Addendum 1 voorrang op de (initiële) bepalingen van de Kaderovereenkomst.

6.3 Dit Addendum 1 is onderworpen aan Nederlands recht.

Geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit Addendum 1 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 1. In geval van spoedeisendheid behoeft de voorkeur voor overleg op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep niet in de weg te staan aan het entameren van een kort geding bij de rechtbank te Maastricht door de daartoe meest gerede Partij.

Aldus in viervoud opgemaakt, overeengekomen en ondertekend op 15 december 2016 te Maastricht.

Voor het Vlaams Gewest,

vopr de Provincie Limburg,

Voor de gemeente Maastricht,

Voor De Lijn,

Voorzitter Raad van Bestuur

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 _____, 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 _____ 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 _____

hierna, het "Vlaams Gewest";

3. De **PROVINCIE NEDERLANDS LIMBURG**, hierbij krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer _____, 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 _____, 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 Toepisen 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 GEBRUIKVERGOEDING

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

12 OVERIGE WIJZIGINGEN VAN DE KADEROVEREENKOMST

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

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

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

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

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

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

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

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

14 NEDERLANDSE BTW - COMPENSATIEFONDS

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

15 BIJLAGEN BIJ DE KADEROVEREENKOMST

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

16 SLOTBEPALINGEN

- 16.1 Dit Addendum 2 vormt een aanpassing en aanvulling van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst zoals gewijzigd en aangevuld door Addendum 1, en maakt er een integraal onderdeel van uit vanaf datum van ondertekening.
- 16.2 Bij gebeurlijke tegenstrijdigheid met de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst hebben de bepalingen en aanpassingen zoals vastgelegd in dit Addendum 2 voorrang op de (initiële) bepalingen van de Oorspronkelijke Kaderovereenkomst.
- 16.3 Dit Addendum 2 is onderworpen aan Nederlands recht.
- 16.4 Geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit Addendum 2 zullen zoveel mogelijk in der minne worden opgelost en eerst worden voorgelegd aan de Bestuurlijke Werkgroep, alvorens een geschil eventueel wordt voorgelegd aan de bevoegde rechter.

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

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

Voor het Vlaams Gewest:

Voor de Provincie Limburg,

Voor de gemeente ~~Maastricht~~,

Voor De Lijn,

BIJLAGEN BIJ ADDENDUM 2

1. Belangrijke tussenstappen
2. Samenhang Wet Lokaal Spoor (WLS) Documenten
3. Projectorganisatie tijdens de periode tot gunning van de Opdrachten
4. Werkwijze Systems Engineering – afleiden en aantonen van eisen
5. Beschrijving van procedure naar ILT toe, o.a. i.v.m. de constructie van de Tramvoertuigen
6. Procedure en 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 & risicomanagement, gezamenlijke communicatie). De onderwerpen binnen de werkgroepen worden afgestemd op basis van de actualiteit. Het kernteam van de Projectgroep vervult de rol van coördinator / regisseur.

De taken van het kernteam van de Projectgroep bestaan uit:

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

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

Afhankelijk van de voortgang van het Project en de actualiteit worden derden/betrokkenen uitgenodigd om het overleg van het kernteam van de Projectgroep bij te wonen teneinde het kernteam te informeren en/of te adviseren.

Het overleg van het kernteam van de Projectgroep vindt 2-wekelijks plaats met in ieder geval de volgende agenda:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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).