

Review Tram Vlaanderen Maastricht

februari 2015

Aan de leden van
de Gemeenteraad van Maastricht
en Provinciale Staten van Limburg

Inhoud review TVM

1. Voorwoord.
2. Nota voor de colleges van burgemeester en wethouders van Maastricht en van gedeputeerde staten van Limburg d.d. 24 februari 2015. De nota's zijn inhoudelijk hetzelfde. De nota van BenW is toegevoegd.
3. Persbericht.
4. Presentatie 25 februari 2015 over de review van Tram Vlaanderen Maastricht.
5. Kaderovereenkomst (afspraken tussen Vlaams Gewest, De Lijn, provincie Limburg en gemeente Maastricht over aanleg van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht).
6. Samenwerkingsovereenkomst (afspraken tussen provincie Limburg en gemeente Maastricht over realiseren tramtraject op Nederlands grondgebied).
7. Raadsstuk 18 december 2012 (start project TVM met keuze voor Maastracé).
8. Wilhelminabrug. managementrapportage 2015 (Onderzoek door Antea naar constructieve veiligheid).
9. Problematiek Maasboulevard, vork, tunnel (onderzoek naar spooralignement).
10. Wet en regelgeving Eurocodes 2012, uittreksel.
11. Financieel overzicht: investeringsraming.
12. Bestemmingsplan: uitspraak Raad van State d.d. 11 februari 2015.

Voorwoord

Geachte leden van de gemeenteraad en Provinciale Staten,

Bijgaand treft u aan de resultaten van de review van het tramproject Hasselt-Maastricht. Aanleiding voor deze review vormen signalen van de projectorganisatie tram - rond de zomer 2014 - met betrekking tot problemen van technische, financiële, planologische en planningsaard. Deze problemen manifesteerden zich in de overgang van het project van planfase naar uitvoeringsfase.

Deze signalen vormde de aanleiding voor ons bestuur om per omgaande een review te gelasten met betrekking tot het tramdossier. Parallel daaraan werden de activiteiten rondom het tramdossier vanuit kostenbeheersing teruggebracht tot hetgeen strikt noodzakelijk was.

Wij vragen u begrip voor onze aanpak dat wij bij de review tot nu toe vertrouwelijkheid hebben moeten betrachten om reden dat eerst het feitenonderzoek afgerond moest zijn, de resultaten moesten worden gedeeld met de projectpartners en er moest helderheid komen over het vervolg.

De reviewresultaten geven het beeld te zien dat het tramproject naar de stand van dit moment niet past binnen de eerder door u vastgestelde kaders; technisch, financieel, planologisch en voor wat betreft planning.

In de bijlagen treft u een toelichting aan op een aantal aspecten.

Uit praktische overwegingen hebben wij een aantal bijlagen ter visie gelegd. Daar waar aanbestedingsgevoelige informatie in het geding is verwijzen wij naar bijlagen die voor u vertrouwelijk ter inzage liggen. Wij sluiten daarbij aan bij de gebruikelijke gedragslijn in deze. Wilt u de (vertrouwelijke) bijlagen inzien dan kunt u daarvoor een afspraak maken met de heer L. Minis bereikbaar via telefoonnummer 06 -21 12 88 41.

Het vervolgproces is de komende weken en maanden zodanig ingericht dat er ruimte is voor aanvullende toelichtingen en voor vragen.

Op de vraag hoe nu verder is de tussen partijen gesloten kaderovereenkomst leidend. Daarin is aangegeven dat partijen constructief overleg moeten voeren en al het mogelijke moeten doen om de overeenkomst na te leven. Vasthoudend aan de ambitie van euregionaal OV en uitvoering van het contract zal er een variantenstudie uitgevoerd worden, rekening houdende met de gestelde kaders van het project. Meer concreet wordt gestudeerd op een voorlopige eindhalte voor de Wilhelminabrug ter plekke van de Maasboulevard en de Boschstraat.

De afspraak is om de resultaten van deze variantenstudie omstreeks de zomer 2015 te presenteren; na de zomer 2015 kan daarover en over de reviewresultaten besluitvorming plaatsvinden.

De reviewresultaten vormden voor onze colleges aanleiding om het proces te evalueren. In een dialoog met Provinciale Staten en de gemeenteraad zullen wij komen met een aanpak vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeente waarbij de inschakeling van een extern, deskundig bureau de voorkeur heeft.

Namens het college van Burgemeester en wethouders van Maastricht,
J.J.M. Aarts

Namens het college van Gedeputeerde Staten van Limburg,
drs. ing. P.F.C.W. van der Broeck

| | | |
|--|---|--|
| AGENDAPUNT B | DATUM 20-2-15 | ORGANISATIEONDERDEEL Programma Belvédère Maastricht |
| CORR.NUMMER | B&W-VERGADERING 24 februari 2015 | VOORSTEL IN RAAD |
| ONDERWERP COLLEGENOTA Review Tram Vlaanderen - Maastricht | BEHANDELEND AMBTENAAR G. Bartholomé/350 4601 | E-MAILADRES Guid.bartholomee@maastricht.nl |

MEE TE ZENDEN STUKKEN x openbaar

1. de reviewresultaten samengebundeld
2. plan van aanpak vervolg
3. persbericht

| STUKKEN TER INZAGE | PARAAF | DATUM |
|--------------------|--------------------------------|-------|
| | DOCUMENTBEHANDELING | _____ |
| | TOETSING CONCERNZAKEN | _____ |
| | DIRECTEUR/MANAGER | _____ |
| | GEMEENTESECRETARIS | _____ |
| | PORTEFEUILLEHOUDER weth. Aarts | _____ |

Samenvatting van het onderwerp

De nota die voorligt, heeft een vierledig doel:

- met deze nota worden de reviewresultaten vastgesteld en deze worden via de bijlagen bij deze nota vrijgegeven voor de openbaarheid waaronder de informatiesessie voor PS en raad op 25 februari 2015;
- de nota vormt de opmaat naar het politiek-bestuurlijke tijdpad zoals dat is voorzien voor de komende weken-maanden;
- met deze nota wordt ook het formele startsein gegeven voor het vervolgproces TVM;
- én de nota betekent dat wordt gestart met de voorbereidingen voor het evaluatieproces.

Het vervolgproces voorziet met name in de variantenstudie naar een voorlopige eindhalte voor de Wilhelminabrug. Voor deze studie is een plan van aanpak opgesteld. Daarin zijn enkele principiële elementen benoemd waarover helderheid gewenst is in relatie tot het vervolgproces.

De resultaten van deze variantenstudie worden - samen met de reviewresultaten - voorgelegd aan de samenwerkende partijen uit de kaderovereenkomst (Provinciale Staten, de gemeenteraad, de Vlaamse Regering, De Lijn) ter besluitvorming na de zomer 2015.

Inmiddels ligt er ook een uitspraak voor van de Raad van State naar aanleiding van de beroepen tegen het bestemmingsplan. De meeste bezwaren zijn afgewezen.

Er behoeft alleen een technische reparatie op enkele onderdelen plaats te vinden en daarmee is vanuit het oogpunt van planologie een beheersbare situatie ontstaan.

Uitvoering van het Raad van State-besluit (binnen 16 weken via de raad) zal worden gezien tegen de achtergrond van het vervolgproces en daarover zal binnenkort een advies volgen.

Op voorhand wordt opgemerkt dat zolang de raad geen nieuw besluit heeft genomen aangaande het bestemmingsplan, de inzet gericht moet zijn op het onherroepelijk krijgen van het bestemmingsplan.

Als gevolg van de openbaarmaking van de reviewresultaten kan ook een eerder afgewezen Wob-verzoek worden gehonoreerd voor zover het betreft de informatie die thans openbaar wordt gemaakt.



Tot slot geven de reviewresultaten aanleiding voor een evaluatie. In een dialoog met Provinciale Staten en de gemeenteraad wordt een aanpak voorgesteld vanuit een gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van provincie en gemeente waarbij de inschakeling van een deskundig extern bureau de voorkeur heeft.

Beslispunten

1. Te accorderen de reviewresultaten op het vlak van de techniek, de financiën, de planologie en de planning van het project Tram;
2. Te constateren dat het project Tram niet past binnen de eerdere kaders;
3. Ervan kennis te nemen dat deze constatering met de samenwerkende partijen is gedeeld;
4. Te accorderen dat de reviewresultaten daarmee thans actief openbaar kunnen worden gemaakt via de openbare sessie met PS en de raad, via een openbaar informatiepakket met oplegnotitie, via een persbericht en een persconferentie;
5. Te accorderen dat de reviewresultaten daarna met relevante partners worden gedeeld waaronder de gemeente Lanaken volgens de eerdere afgesproken communicatielijnen i.c. De Lijn;
6. Te accorderen dat aanbestedingsgevoelige informatie die samenhangt met de review - zoals te doen gebruikelijk - vertrouwelijk ter inzage wordt gelegd voor de leden van PS en raad;
7. Te accorderen dat de honorering van een eerder afgewezen Wob-verzoek thans kan plaatsvinden voor zover het betreft de informatie die thans openbaar wordt gemaakt;
8. Te accorderen het vervolgproces waarin ruimte is ingebouwd voor het geven van aanvullende toelichtingen en beantwoording van technische vragen en waarin acties worden gericht op de variantenstudie waarbij enerzijds de scope op het tracé tot aan het Station niet uit het oog wordt verloren en anderzijds gestudeerd zal worden op een voorlopige eindhalte voor de Wilhelminabrug;
9. Te accorderen het plan van aanpak voor dit vervolgproces met als principiële uitgangspunten dat
 - gereserveerde budgetten beschikbaar blijven;
 - budget € 62,5 pp 2009 taakstellend is;
 - vervolgtraject t.l.v. gezamenlijk budget;
10. Te accorderen dat de resultaten van dit vervolgproces met de reviewresultaten t.z.t. ter besluitvorming aan de samenwerkende partijen worden voorgelegd;
11. Te accorderen dat de voorbereiding van het evaluatieproces wordt gestart waarbij in een dialoog met Provinciale Staten en de gemeenteraad een gezamenlijke aanpak wordt voorgesteld in opdracht van de provincie en gemeente met inschakeling van een externe bureau.

Opmerkingen



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

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
Review Tram Vlaanderen – Maastricht

1. Aanleiding.

Met deze nota worden de reviewresultaten vastgesteld en deze worden via de bijlagen bij deze nota vrijgegeven voor de openbaarheid waaronder de informatiesessie voor PS en raad op 25 februari 2015. De nota vormt de opmaat naar het politiek-bestuurlijke proces van de komende weken en maanden.

Met deze nota wordt ook het formele startsein gegeven voor het vervolgproces TVM waarvan de voorbereidingen reeds ter hand zijn genomen vanaf 1 februari 2015. De reviewresultaten en de resultaten van het vervolgproces worden ter besluitvorming voorgelegd aan Provinciale Staten en de gemeenteraad en aan de Belgische partners na de zomer 2015.

Dit vervolgproces is gericht op een variantenstudie naar een voorlopige eindhalte voor de Wilhelminabrug.

Daartoe is een plan van aanpak opgesteld. Daarin zijn enkele principiële elementen benoemd waarover helderheid gewenst is in relatie tot het vervolgproces.

De nota betekent dat wordt gestart met de voorbereidingen voor het evaluatieproces.

2. Relatie met bestaand beleid.

2.1 Review-procesverloop

Na een aantal jaren voorbereiding heeft in het najaar van 2012 belangrijke besluitvorming plaatsgevonden: PS is geïnformeerd over het ondertekenen van de kadernota en op PS-niveau is in het kader van de begroting besloten over de financiële middelen voor TVM; op raadsniveau is bij wijze van een projectbesluit in 2012 voorwaardelijk groen licht gegeven voor het vervolg van het project met de kanttekening daarbij dat er nog een aantal risico's speelt.

Naar aanleiding van eerste signalen vlak voor de zomer 2014 en meer indringende signalen rond de zomer 2014 van de projectorganisatie Tram Vlaanderen - Maastricht is bestuurlijk per omgaande aangedrongen op een integrale, diepgaande review op het totale dossier. Verzocht is om techniek, budget, planologie en planning in beeld te brengen.

Ook lagen er op dat moment nog steeds de risico's zoals vermeld in het raadsstuk van eind 2012 met de bestuurlijke vraag in hoe ver het daarmee stond.

Op 18 november 2014 zijn de voorlopige reviewresultaten vertrouwelijk gerapporteerd aan GS en B&W.



Er was voorafgaande aan deze rapportage reeds overleg met de Belgische partners in het kader van de review; bij brief van 9 december 2014 is minister Weyts formeel op de hoogte gebracht en is aangedrongen op overleg.

Op 23 december 2014 was minister Weyts in de gelegenheid om een delegatie uit Nederland te ontvangen bestaande uit wethouder Aarts, deputé Van der Broeck vergezeld door enkele ambtenaren. Tijdens de bijeenkomst is kennis genomen van de situatie en is de afspraak gemaakt om de reviewresultaten die op dat moment nog niet definitief voorlagen, verder te onderbouwen en te bezorgen bij alle partijen.

De minister heeft gevraagd om op basis van de reviewresultaten, de resultaten van de variantenstudie en het taakstellend budget een keuze te maken en bezien zal worden welke gevolgen dit heeft op de exploitatie en het tijdspad. Pas daarna kunnen formele standpunten worden ingenomen.

Op 4 februari 2015 is met De Lijn gesproken over het plan van aanpak voor het vervolg en de intensievere betrokkenheid van De Lijn hierbij.

De stand van zaken met betrekking tot het vervolmaken van de voorlopige reviewgegevens is toegelicht alsmede het bestuurlijke tijdspad richting openbare sessie in februari.

Aangegeven is dat voorafgaande aan de bestuurlijke sessie en wel op 23 februari 2015 vervolgoverleg zal plaatsvinden. De reviewresultaten worden omstreeks deze datum aan De Lijn overhandigd (onder embargo vanwege de besluitvorming van beide colleges hierover op 24 februari 2015).

Het proces is tot nu toe vertrouwelijk doorlopen hetgeen noodzakelijk was: de reviewresultaten waren nog niet definitief, het feitenonderzoek moest volledig worden gemaakt, de partners waren nog niet in de gelegenheid hiervan kennis te nemen en er moest besloten worden rondom het vervolg tegen de achtergrond van de afspraken in de overeenkomst.

De inzet was-is om zorg te dragen voor een zorgvuldig proces ter voorkoming dat daaruit schade zou kunnen voortvloeien.

Naar aanleiding van de voorlopige reviewresultaten is gesteld dat het project Tram Vlaanderen - Maastricht niet meer passend lijkt te zijn binnen de kaders, technisch, financieel, planologisch en qua planning; een aantal risico's waarvan in de besluitvorming van 2012 gewag is gemaakt doet zich daadwerkelijk voor.

De voorlopige conclusie is gedeeld met de projectpartners tot op het hoogste niveau in december 2014. In het verlengde van de kaderovereenkomst is vervolgens uitgesproken de review af te ronden zodat de voorlopige conclusie definitief kan worden gemaakt en parallel daaraan te studeren op varianten.

Het proces voorziet erin dat in navolging van de projectpartners nu ook de leden van Provinciale Staten en de gemeenteraad van deze definitieve conclusie met onderleggers op de hoogte worden gebracht. Dat gebeurt via de openbare zitting. Daartoe is een presentatie opgesteld (onderdeel van bijlage 1).

2.2 De review- inhoudelijk

De review is thans (nagenoeg) afgerond en er zijn geen andere conclusies te trekken dan de voorlopige conclusies zoals gepresenteerd in november 2014.

Voor wat betreft het onderdeel Wilhelminabrug ligt er een rapportage uit februari 2015 met als conclusie dat er aanpassingen vanuit constructief oogpunt nodig zijn in orde van grootte van € 6 mio met daarbij de kanttekening dat men pas definitief kan adviseren als het spoorontwerp is uitgewerkt tot op bestek niveau.



Het andere probleem met betrekking tot de Wilhelminabrug, Vork, Maasboulevard, tunneldek zijnde de overbrugging van het hoogteverschil en de zogenaamde "hobbels" in het wegdek in combinatie met bochtstralenproblematiek en stedenbouwkundige inpassing is wel als zodanig geconstateerd maar nog niet uitgewerkt. Een oplossing voor deze problemen is binnen alle redelijkheid nog niet gevonden.

Daarnaast zijn de financiële gevolgen in beeld gebracht van de risico's die in raadsstuk 2012 op raadsniveau zijn gedeeld. Het betreffen risico's die deels ingecalculeerd waren en waarvan de financiële omvang thans bekend is, aangevuld met mogelijke risico's die zich thans daadwerkelijk voordoen en er doen zich onvoorziene risico's voor.

Om te komen tot een financieel beeld met volledig risicoprofiel zijn al deze risico's meegenomen in de nieuwe raming deels onder de post meerkosten ad € 25 mio, deels onder de post risico's € 10 tot 15 mio. Met daarbij de kanttekening dat een aantal posten nog onderwerp zijn van onderhandeling.

Voor het openbare informatiemoment is een aantal onderleggers gemaakt die zijn gebundeld in een boekwerkje dat voor de openbaarheid is bestemd (bijlage 1).

Het is de bedoeling dat bijlage 1 na afloop van de openbare bijeenkomst wordt uitgereikt aan de PS- en raadsleden en aan de pers. Aanvullend ligt ook nog een aantal bijlagen openbaar ter inzage. Onderdeel van de review vormen ook begrotingen. Ten aanzien van het openbaar maken van begrotingen is de gedragslijn dat deze op hoofdlijnen openbaar worden gemaakt en dat aanbestedingsgevoelige (vaak detail) informatie vertrouwelijk ter inzage wordt gelegd. Het schaadt het belang van het project en daarmee ook van de partners als alle financiële informatie aan de openbaarheid wordt prijsgegeven; reden waarom ook nu wordt voorgesteld om de aanbestedingsgevoelige informatie vertrouwelijk ter inzage te leggen.

Opgemerkt zij dat de vertrouwelijkheid van deze financiële gegevens het goed kunnen voeren van een openbaar debat over het tramproject niet in de weg hoeft te staan.

Voorts wordt onder dit hoofdstuk verwezen naar de gebundelde reviewresultaten met oplegnotitie, zijnde de brief van beide colleges aan PS en de raad.

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

3.1 Vervolg

De voorbereidingen zijn getroffen voor het vervolg, zijnde de variantenstudie.

Daartoe is een plan van aanpak opgesteld (bijlage 2).

Uitgangspunt van deze studie is dat er zodanige diepgang in komt dat er harde conclusies uit getrokken kunnen worden.

Dat vraagt om tijd (ruim een half jaar) en een intensievere samenwerking tussen alle projectpartners, in de projectorganisatie zijn maatregelen voorzien voor een intensievere betrokkenheid van de Belgische projectpartners.

De kosten komen ten laste van het gezamenlijk trambudget van provincie en gemeente.

Het plan van aanpak voorziet in de mogelijkheid om reeds in april tot een voorlopige keuze te komen rondom de locatie van de halte op het tracé voor de Wilhelminabrug.

Deze voorlopige keuze is dan te baseren op ontwerptekeningen van mogelijke locaties waarbij per locatie relevante aspecten in beeld worden gebracht.



Als er op dat moment al voldoende argumenten beschikbaar zijn om tot een voorlopige keuze te komen, kan het vervolgproces toegespitst worden naar deze voorkeurslocatie en kan de diepgang tot op VO+ niveau erin worden gebracht. Met deze aanpak kan tijd en geld worden bespaard en kan alle energie worden gefocust.

Omstreeks de zomer worden de resultaten van de vervolgstudie opgeleverd, zijnde de uitwerking van de variantenstudie tot op ontwerpniveau, de argumentatie die geleid heeft tot de voorlopige keuze om een variant verder uit te werken tot op VO+ niveau, de uitgewerkte voorkeursvariant op VO+ niveau en deze resultaten worden samen met de reviewresultaten ter besluitvorming voorgelegd. Onderdeel van de studie is ook het geven van inzicht in de jaarlijkse beheer- en exploitatiekosten met betrekking tot de voorkeursvariant.

3.3 Uitgangspunten voor het vervolg

Elementen waarover vooraf helderheid moet zijn.

De variantenstudie is te starten vanuit een aantal bestuurlijk vooraf vastgestelde respectievelijk herbevestigde uitgangspunten en veronderstellingen zoals:

- uitgangspunt blijft om uiteindelijk tot aan het Station te geraken;
- parallel daaraan inzet richten op fasegewijze realisatie;
- fase 1 halteert voor de Wilhelminabrug;
- gemeente en provincie houden oorspronkelijk budget beschikbaar;
- alle inspanningen gericht op handhaving Rijksbudget;
- het budget van € 62,5 mio is taakstellend;
- de kosten van onderhoud beheer en exploitatie worden in beeld gebracht en vormen onderwerp van gesprek tussen partijen; gevolgen voor De Lijn worden in beeld gebracht;
- alle kosten voor vervolg ten laste van gezamenlijk budget, voorbereiding gestart per 1 februari 2015.

3.4 Situatie m.b.t. De Lijn

Er is op 4 februari 2015 uitvoerig met De Lijn gesproken met als belangrijkste thema's:

- verrassing rondom de review resultaten;
- project is ook aan Belgische zijde on hold gezet;
- discussies met name rondom alle randinvesteringen-activiteiten langs de tramroute;
- alle inzet erop gericht om gereserveerd budget voor project te behouden;
- uitgangspunt tramverbinding tot aan het Station overeind houden in relatie tot beschikbaar budget;
- zet koers op varianten, snel-realistisch-tempo;
- besluitvorming vindt plaats door de Vlaamse regering; De Lijn voert uit;
- bij vervolotraject intensievere samenwerking;
- voorinvesteringen aan Belgische zijde, in voorbereidingstraject en uitvoeringstraject;
- alle inzet richten op het doorzetten van het project, al dan niet gefaseerd.

3.5 Interpellatiedebat provincie

Heeft plaatsgevonden op 6 februari 2015.

De resultaten: kritisch naar proces maar de ambitie van de tramverbinding Hasselt-Maastricht met een gefaseerde realisatie en met handhaving van budgettair kader wordt onderschreven.

3.6 Draaiboek openbare bijeenkomst PS en raad

Datum : 25 februari 2015
Aanvang : 19.30 uur
Einde : 21.30 uur



| | | | |
|------------|---|-----------------|--|
| Locatie | : | v.d. Valk | |
| Genodigden | : | projectpartners | via kennisgeving |
| | | leden PS + raad | via Griffie + per brief |
| | | pers | per brief |
| | | namens colleges | deputé Van der Broeck en wethouder Aarts ambtelijke ondersteuning |

Het doel van de avond is informatieoverdracht met ruimte voor eerste vragen.
Het vervolgproces voorziet in voldoende ruimte voor PS en raad om aanvullende informatie te vragen en vragen te stellen.

3.7 Wet openbaarheid van bestuur

Op 29 november 2014 hebben mevrouw D. Joskin-Vonk c.s. per e-mail een verzoek gedaan op grond van de Wet openbaarheid van bestuur om toezending van een rapport inclusief de bijbehorende begroting, waaruit blijkt dat de Wilhelminabrug in haar huidige staat niet geschikt is voor het tramtracé en dat dit extra onvoorziene meerkosten met zich meebrengt. Mevrouw Joskin-Vonk en de meeste andere ondertekenaars van het verzoek zijn appellanten in het kader van de beroepsprocedure over het bestemmingsplan 'Tram Vlaanderen Maastricht'.

Het verzoek is op 5 januari 2015 afgewezen op grond van de volgende motivering:
Het verstrekken van informatie op grond van de Wet openbaarheid van bestuur blijft achterwege indien het belang van openbaarheid niet opweegt tegen de economische of financiële belangen van de gemeente, het belang dat geadresseerde heeft als eerste kennis te kunnen nemen van een besluit (de informatie is niet definitief, doch slechts ten dele en als concept voorhanden), en het voorkomen van onevenredige bevoordeling of benadeling van bij de aangelegenheid betrokkenen, een en ander conform artikel 10 lid 2 sub b, sub f en sub g Wet openbaarheid van bestuur (Wob).

Inmiddels zijn de aan de orde zijnde weigeringsgronden niet meer van toepassing voor zover het informatie betreft die op 25 februari 2015 aan de openbaarheid wordt prijsgegeven.
Mevr. D. Joskin c.s. zal meteen na de openbare sessie worden benaderd.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Niet van toepassing.

5. Personeel & Organisatie.

Niet van toepassing.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Niet van toepassing.



8. Beheersparagraaf IBOR.

Niet van toepassing.

9. Financiën

Niet van toepassing.

10. Voorstel.

1. Te accorderen de reviewresultaten op het vlak van de techniek, de financiën, de planologie en de planning van het project Tram;
2. Te constateren dat het project Tram niet past binnen de eerdere kaders;
3. Ervan kennis te nemen dat deze constatering met de samenwerkende partijen is gedeeld;
4. Te accorderen dat de reviewresultaten daarmee thans actief openbaar kunnen worden gemaakt via de openbare sessie met PS en de raad, via een openbaar informatiepakket met oplegnotitie, via een persbericht en een persconferentie;
5. Te accorderen dat de reviewresultaten daarna met relevante partners worden gedeeld waaronder de gemeente Lanaken volgens de eerdere afgesproken communicatielijnen i.c. De Lijn;
6. Te accorderen dat aanbestedingsgevoelige informatie die samenhangt met de review - zoals te doen gebruikelijk - vertrouwelijk ter inzage wordt gelegd voor de leden van PS en raad;
7. Te accorderen dat de honorering van een eerder afgewezen Wob-verzoek thans kan plaatsvinden voor zover het betreft de informatie die thans openbaar wordt gemaakt;
8. Te accorderen het vervolgproces waarin ruimte is ingebouwd voor het geven van aanvullende toelichtingen en beantwoording van technische vragen en waarin acties worden gericht op de variantenstudie waarbij enerzijds de scope op het tracé tot aan het Station niet uit het oog wordt verloren en anderzijds gestudeerd zal worden op een voorlopige eindhalte voor de Wilhelminabrug;
9. Te accorderen het plan van aanpak voor dit vervolgproces met als principiële uitgangspunten dat
 - gereserveerde budgetten beschikbaar blijven;
 - budget € 62,5 pp 2009 taakstellend is;
 - vervolgtraject t.l.v. gezamenlijk budget;
10. Te accorderen dat de resultaten van dit vervolgproces met de reviewresultaten t.z.t. ter besluitvorming aan de samenwerkende partijen worden voorgelegd;
11. Te accorderen dat de voorbereiding van het evaluatieproces wordt gestart waarbij in een dialoog met Provinciale Staten en de gemeenteraad een gezamenlijke aanpak wordt voorgesteld in opdracht van de provincie en gemeente met inschakeling van een externe bureau.

11. Vervolg / Planning.

Politiek-bestuurlijk proces - tijdpad

Collegenota



| | |
|-----------------------------|--|
| 23 februari 2015 | vervolg afstemming met De Lijn = ambtelijk |
| 24 februari 2015 | nota in beide colleges rondom procesaanpak + vrijgeven van alle stukken |
| 26 februari 2015/maart 2015 | ruimte voor technische vragen-antwoorden conform contract beantwoording provincie/gemeente |
| februari 2015 - medio 2015 | inloop 6 + 13 maart 2015 't Labgebouw, provincie |
| zomer 2015 | variantenstudie + evaluatie proces |
| na de zomer 2015 | resultaten variantenstudie + resultaten procesevaluatie besluitvorming review, variantenstudie |

12. Communicatie.

Zie bijlage 3 persbericht, persconferentie en na 25 februari 2015 overleg met relevante partners via de afgesproken communicatielijnen.

Overigens is in de samenwerkingsovereenkomst tussen provincie en gemeente afgesproken dat er gecommuniceerd wordt alsof partijen een geheel vormen en nadat over de communicatie overeenstemming bestaat. Dat betekent dat de beantwoording van vragen bij voorkeur schriftelijk in gezamenlijk moet plaatsvinden.



Datum: 25 februari 2015

Volgnummer: 026-pd

PERSBERICHT

Tram Vlaanderen Maastricht

Onderzoek naar eindhalte in Maastricht West

De gemeente Maastricht en de Provincie Limburg gaan twee alternatieve eindhaltes, Boschstraat en Mosae Forum, onderzoeken voor de aanleg van het tramtracé Vlaanderen-Maastricht. Tot dit besluit zijn de beide projectpartners aan Nederlandse zijde gekomen, na overleg met de Vlaamse partners, op basis van een actualisatie ('review') van de kosten, het risicodossier en techniek. Uit deze review, gedaan door de gemeente en Provincie, bleken majeure technische knelpunten te bestaan, onder meer bij de westelijke aanlanding van de Wilhelminabrug, en een kostenoverschrijding tussen de 20 en 40 mln. euro. Met het onderzoek wordt bekeken op welke wijze het project, binnen de door de gemeenteraad en Provinciale Staten in 2012 gestelde (financiële) kaders, kan worden gerealiseerd.

Review

Rond de zomer 2014 nam de stuurgroep van het project, bestaande uit de portefeuillehouders Mobiliteit van de beide projectpartners, de gemeente Maastricht (John Aarts) en de Provincie Limburg (Patrick van der Broeck), kennis van signalen over mogelijke technische knelpunten en budgettaire overschrijdingen. De stuurgroep heeft daarop direct opdracht gegeven tot het uitvoeren van een review op het gehele dossier.

Vertrouwelijkheid

De Nederlandse projectpartners hebben sinds de zomer 2014 in vertrouwelijkheid geopereerd. Een besluit, dat de stuurgroep richting raad, staten en inwoners zwaar is gevallen, maar vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid noodzakelijk was. De review moest uitwijzen of de signalen over technische en budgettaire problemen wel juist waren en de resultaten moesten eerst worden gedeeld met de Vlaamse partners, te weten De Lijn en de Vlaams minister van mobiliteit (de heer Weyts). In december 2014 is de stuurgroep in overleg getreden met de Vlaamse partners. Medio februari 2015 is de review afgerond. Op 24 februari 2015 hebben de colleges van Maastricht en Limburg een besluit genomen over de review. Zo spoedig mogelijk daarna, op 25 februari, zijn raad en staten geïnformeerd in een openbare bijeenkomst.

Financiën

Uit de review blijkt dat het project met als eindhalte station Maastricht niet binnen de door de gemeenteraad en Provinciale Staten beschikbare financiële kaders (besluit 2012: 62,5 mln. euro) kan worden gerealiseerd. De budgetoverschrijding wordt ingeschat tussen 20 en 40 mln. euro. Vandaar dat er een onderzoek komt naar alternatieven, zodat de samenwerkende partijen gezien de gerezen problematiek keuzes kunnen maken over het vervolgproces. De overschrijding komt voort uit hogere kosten voor de aanpassing van de op het tracé gelegen kunstwerken en diverse andere posten (onder andere meerkosten voor flora en fauna, archeologie, rioleringen, Wet lokaal spoor). Uit de review blijkt eveneens dat de beheers- en exploitatiekosten hoger uitvallen.

Wilhelminabrug / tunneldek Maasboulevard

Voor de Wilhelminabrug komen drie problemen naar voren. De review wijst uit dat meer aanpassingen nodig zijn aan de brugconstructie dan vooraf voorzien. Deze aanpassingen vragen om (meer) draagkracht verstevigende maatregelen. Daarnaast is bij de detailuitwerking van de plannen gebleken dat er bij de aanlanding van de Wilhelminabrug op de westelijke Maasoever sprake is van oneffenheden in de brugconstructie. Deze oneffenheden dienen te worden opgevuld. De kosten voor deze benodigde aanpassingen en maatregelen worden ingeschat op 10 mln. De benodigde opvulling van de oneffenheden zorgt daarnaast voor hoogteverschil bij de aanlanding van de brug op de Maasboulevard. Voor de combinatie van hoogteverschillen en oneffenheden, tezamen met de benodigde bochten bij de aanlanding, is nog geen oplossing gevonden. Wel is duidelijk dat een (definitieve) oplossing voor deze problematiek additionele consequenties zal hebben voor financiën, stedelijke inpassing en bestemmingsplan.

Maastricht-West

Vasthoudend aan de ambitie van euregionaal openbaar vervoer en uitvoering van de overeenkomst zal er de komende zes maanden een variantenstudie worden uitgevoerd. De projectpartners aan Nederlandse zijde gaan daarbij onderzoeken of een eindhalte aan de Boschstraat of aan de Maasboulevard (Mosae Forum) kan worden gerealiseerd als eventueel alternatief voor het huidige tracé, zodat een bredere afweging kan worden gemaakt tussen de verschillende tracés. Onderzoek en overleg met de Vlaamse partners moeten de haalbaarheid van deze varianten uitwijzen. Besluitvorming over de review en de variantenstudie is voorzien na de zomer.

Onafhankelijk onderzoek

De stuurgroep wil het proces tot dusverre grondig evalueren en stelt daartoe een onafhankelijk onderzoek in. Dit onderzoek moet na de zomer gereed zijn. In de Provinciale Staten is een motie aangenomen die het college van Gedeputeerde Staten opdraagt te onderzoeken waarom de technische en budgettaire problemen pas in het najaar van 2014 aan het licht zijn gekomen. Beide projectpartners willen in dialoog met de raad en Staten om te bezien op welke wijze dit onafhankelijk onderzoek kan worden vormgegeven.

Bestemmingsplan

Op 11 februari heeft de Raad van State uitspraak gedaan over het bestemmingsplan Tram Vlaanderen Maastricht. De uitspraak vergt beperkte technische aanpassingen (op het gebied van geluid en trillingen). De Raad van State draagt de gemeente op om binnen 16 weken op deze onderdelen een nieuwe besluit te nemen. Het college van Burgemeester en Wethouders zal hiertoe een voorstel voorleggen aan de gemeenteraad.

Besluitvorming

Omstreeks de zomer worden de resultaten van de studie naar alternatieven aan de gemeenteraad en Provinciale Staten gepresenteerd. Na de zomer kan besluitvorming plaatsvinden.

Noot voor de redactie:

Inlichtingen:

Peter Debets, 0652385590, peter.debets@maastricht.nl

Indien u de volledige review wilt ontvangen, kunt u een mail sturen aan: peter.debets@maastricht.nl

Presentatie 25 februari 2015 over de review van Tram Vlaanderen
Maastricht

25 februari 2015

Informatieavond Tram Vlaanderen – Maastricht

Leden Provinciale Staten en Gemeenteraad



Gemeente Maastricht

provincie limburg

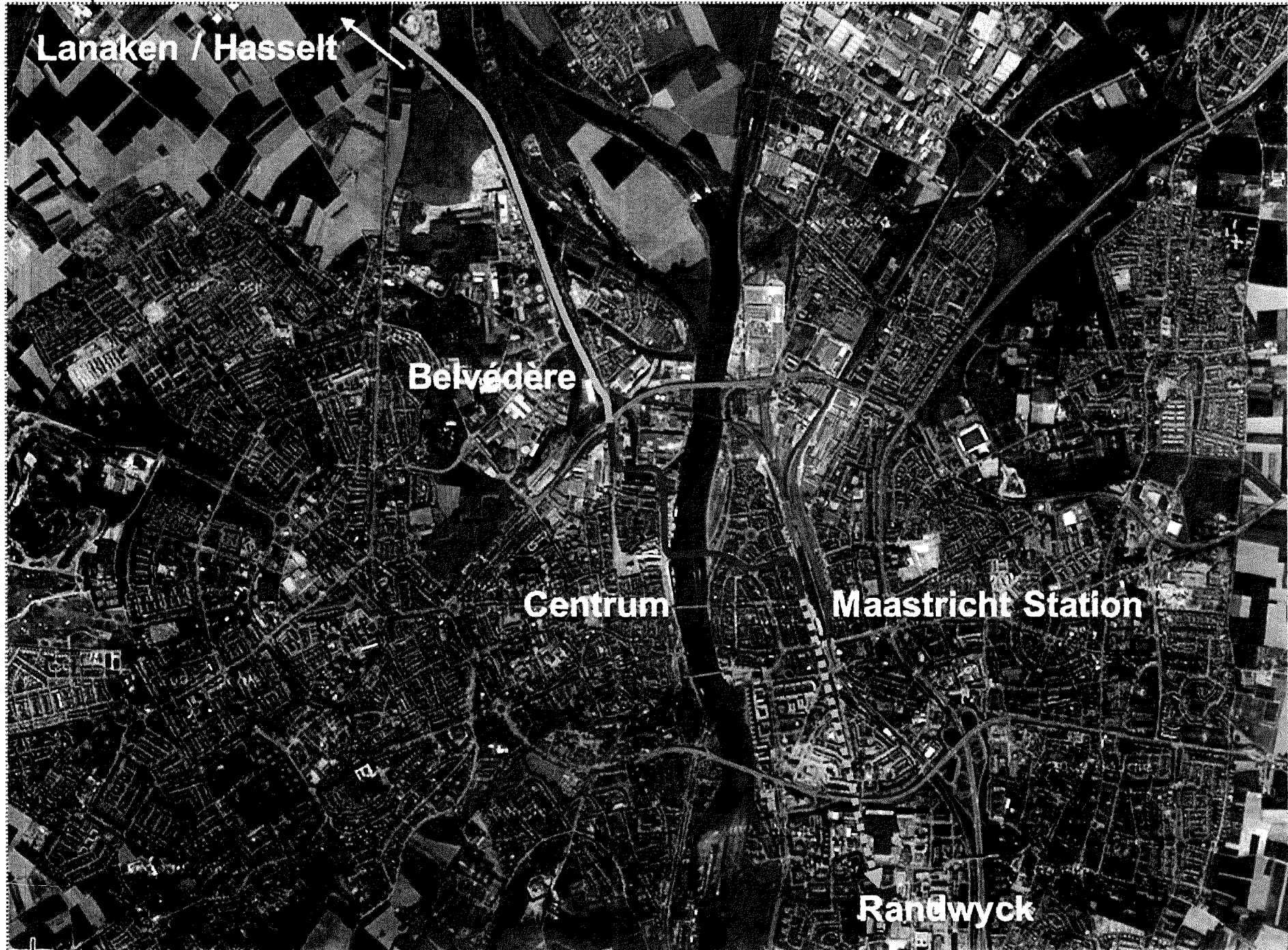


waar was het om begonnen!

“Spartacusplan”

| | |
|-----------------|--|
| initiatiefnemer | De Lijn |
| <i>doel</i> | impuls economische structuur (koopsteden-kennissteden) |
| <i>via</i> | Euregionale OV-netwerken |
| <i>TVM</i> | vormt daar een onderdeel van 30 km België (OG: De Lijn) 5 km Nederland (OG: PL + GM) |





Lanaken / Hasselt

Belvédère

Centrum

Maastricht Station

Randwyck

doel van deze avond

A. informatieoverdracht

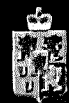
waar staan we : resultaten review
hoe verder : contractafspraken
hoe is het proces verlopen : evaluatie

B. ruimte voor de eerste vragen



voorstel bestuurlijk – politiek proces

| | |
|------------------------|--|
| 25.02.15 | Informatieavond |
| 25.02.15 | uitreiking stukken |
| 26.02.15 / 20.03.15 | ruimte voor bestudering stukken ruimte voor technische vragen – antwoorden |
| 06.03.15 | inloopmoment 't Labgebouw t.b.v. mondelinge toelichting, technische vragen + antwoorden |
| 13.03.15 | inloopmoment 't Labgebouw t.b.v. mondelinge toelichting, technische vragen + antwoorden |
| 01.03.15/ medio 15 | variantenstudie + evaluatie proces |
| zomer 15 | presentatie resultaten variantenstudie + resultaten evaluatie |
| na de zomer | behandeling + besluitvorming hierover |



review: waarom tot nu toe vertrouwelijk

- stap 1: feitenonderzoek
- stap 2: delen met partners
- stap 3: conclusies trekken
 - waar staan we
 - hoe verder
- stap 4: openbaarheid
 - * zorgvuldig
 - * contractueel verplicht
 - * voorkomen beschadiging proces



de review

- van planvoorbereiding -> planuitvoering
- signalen vanuit projectorganisatie rondom technische-, financiële- en planningsproblemen en mogelijke bestemmingsplan gevolgen
- bestuurlijke opdracht medio 2014

opdracht luidde:

- breng de stand van zaken in beeld
- integraal
- neem de in 2012 aangegeven risico's mee



risico's 2012

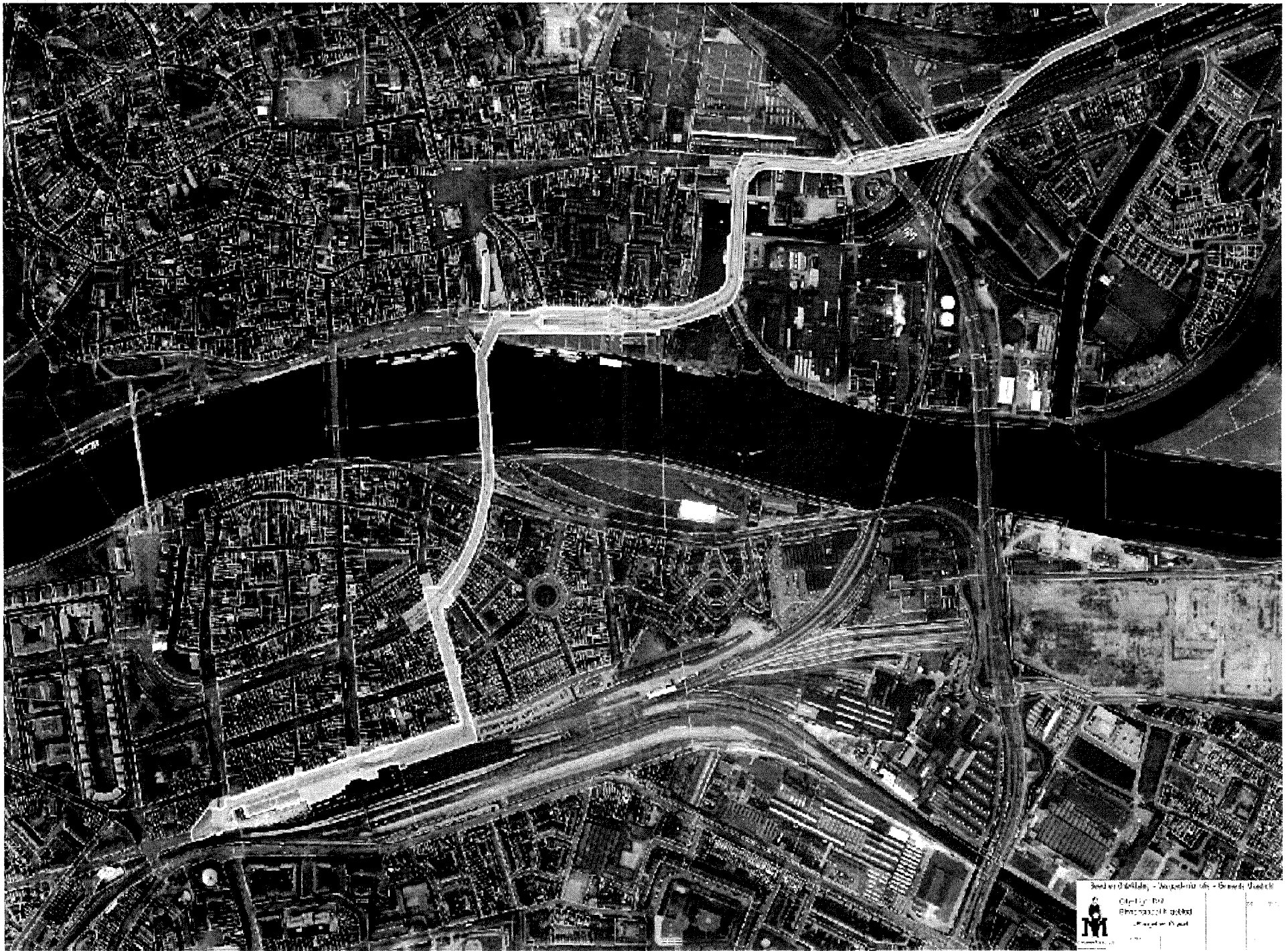
- forse onnauwkeurigheidsmarges ramingen
- indexering
- wet-regelgeving (w.o. WLS – Eurocode)
- medegebruik goederenspoorlijn
- flora- en fauna risico's
- procedure risico's
- aanbestedings-opdrachtgevers risico's



waar staan we (resultaten review)

- **Techniek w.o.**
Wilhelminabrug-vork-Maasboulevard-tunneldek
Bassinbrug
brug Bosscherweg
- **financiën**
investeringen
jaarlijkse kosten
- **bestemmingsplan**
- **planning**





review techniek

Wilhelminabrug–Vork–Maasboulevard-tunneldek

- was problematisch - was te overzien
- onderzoek naar:
 - constructie
 - positionering railinfra op de vork
 - hoogteverschillen in combinatie met bochtstralen
 - trillingseffecten
 - geluidseffecten
 - snelheid
 - materieel
 - bestemmingsplan
 - nieuwe regelgeving-2012 Eurocodes
 - financiële consequenties



Wilhelminabrug-Vork-Maasboulevard-tunneldek

| fase | | | € | inhoud |
|---------------------|---------------------------|---------------|---|---|
| planvoorbereiding | Movares/ Goudappe 1 | 2007/ 2008 | 2 mio | aanpassingen vervolgonderzoeken |
| planvorming | Arcadis | 2012 | 2 mio 1 mio | aanpassingen Wilhelminabrug tunneldek |
| richting uitvoering | Antea | 2014 | 6 mio* pm* 2 mio+pm* pm* pm* 2 mio | constructie (versterking) + hoogteverschil + hobbels + tunneldek + stedelijke inpassing + uitvullingen |

* structurele ingrepen te bezien
i.r.t. 4 laags containervervoer



Wilhelminabrug-Vork-Maasboulevard-tunneldek

resumé

- huidig voorstel kan niet
- geen zicht op oplossing binnen redelijkheid
- € 10 mio constructie
- diverse pm's



Bassinbrug

- constructieprobleem
- oplosbaar binnen redelijke marges



brug Bosscherweg

- is verbreed
- oplosbaar binnen redelijke marges



Gemeente Maastricht

provincie limburg



financiën - investeringen

2012 opgave € 62,5 mio pp 2009

2014 review € 85 mio = hard

+

€ 10 - 15 mio = hoog risico-profiel + pm



financiën - investeringen

hard € 25 mio*
w.o.

hoog tot zeer hoog risico-profiel
€ 10 à 15 mio + pm w.o.

Wilhelminabrug (constructie)

Wilhelminabrug

Bassinbrug

tunneldek

index 2009-2013

stedelijke inpassing

maatregelen trilling + geluid

implementatie WLS

voorbereidingskosten

indexering 2014 e.v.

archeologie

flora en fauna

Boschpoortbrug

legeskosten

riolering

ISA



Ge1

* inclusief € 5 mio versoberingen



financiën – beheer + onderhoud

uitgangspunt binnenstedelijk tracé = lokaal spoor
buitenstedelijk tracé = hoofdspoor

| | | |
|------|---------|---------------------|
| 2012 | 800.000 | 400.000 De Lijn |
| | | 400.000 Provincie |
| | | 1 fte Gemeente |



financiën – beheer + onderhoud

gewijzigd uitgangspunt: binnen + buitenstedelijk tracé = lokaal spoor

2014 € 800.000 wordt € 2 – 2,2 mio

als gevolg van

- statuswijziging hoofdspoor – lokaal spoor
 - jaarlijks toezicht ILT
 - permanente monitoring
 - organisatorische maatregelen provincie + gemeente
-
- nog te dekken € 0,7 – 1,2 mio per jaar
 - overleg met ProRail en ITL over voorwaarden
 - conform artikel 4.2 kaderovereenkomst overleg tussen alle partijen over gevolgen statuswijziging



bestemmingsplan

- aanvullende planologische oplossing nodig

uitspraak Raad van State d.d. 11 februari 2015

- inhoudelijk: goedgekeurd
- voorwaardelijke verplichting moet anders geformuleerd worden
 - betreft geluid + trilling
 - < 16 weken
 - uitspraak wordt bestudeerd tegen achtergrond van hoe verder
 - komt terug via raadsvoorstel - besluit



enkele planningsaspecten

3 parallelle sporen

- implementatie Wet lokaal spoor > 1,5 tot 2 jaren
- planologische maatregelen > 1 tot 2 jaren
- aankoop – onteigening > 1,5 tot 2 jaren

bij doorzetten tracé Station eerst vervolgonderzoek Wilhelminabrug > 1 jaar



hoe nu verder ?

kaderovereenkomst is leidend

de geest van het contract

'er ligt een zware inspanningsverplichting om te realiseren'

partijen zijn niet gehouden tot het onmogelijke

'gunning is aan de orde mits dit kan plaatsvinden binnen de financiële, planologische en verwervingskaders'

indien niet gegund kan worden binnen de kaders

'zware inspanning tot wijziging contract, constructief overleg en al het mogelijke te doen ter verzekering van nakoming'

'besluitvorming

'resultaten worden ter besluitvorming voorgelegd aan elke partij'

- partijen moeten op constructieve wijze hiernaar kijken



hoe nu verder ?

- ambitie blijft euregionaal OV en uitvoering contract
- fase gewijze aanpak
- fase 1 eindigt voor de Wilhelminabrug
- twee varianten
 - eindhalte omgeving Maasboulevard
 - eindhalte omgeving Boschstraat
- duur: ongeveer zes maanden
- kosten ten laste projectbudget
- **zomer 2015** : **presentatie van variantenstudie**
- **na de zomer 2015** : **besluitvorming door alle partners**



hoe is het proces verlopen

- geeft aanleiding tot evalueren
- aanpak vooraf naar PS en raad
 - gezamenlijke opdracht provincie + gemeente
 - extern bureau
 - daarna openbare behandeling



Kaderovereenkomst (afspraken tussen Vlaams Gewest, De Lijn,
provincie Limburg en gemeente Maastricht over aanleg van een
tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht)

kaderovereenkomst

Tramverbinding Hasselt – Maastricht

provincie limburg



Gemeente Maastricht



Vlaamse
Regering



KADEROVEREENKOMST

Tramverbinding Hasselt - Maastricht

PARTIJEN:

1. **DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN**, een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap opgericht bij decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 31 juli 1990 zoals gewijzigd bij decreet van 2 april 2004, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, met ondernemingsnummer 0242.069.537, in het kader van deze overeenkomst rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal, en de heer Jos Geuens, voorzitter van de raad van bestuur (verder te noemen: "**De Lijn**");
2. Het **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door zijn regering, in de personen van: wat openbare werken en mobiliteit betreft: mevrouw Hilde Crevits, Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken; ~~wat financiën en begroting betreft: de heer Philippe Muyters, Vlaams Minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport~~ (verder te noemen: "**Vlaams Gewest**");
3. De **PROVINCIE LIMBURG**, ten dezen krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Patrick van der Broeck, gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur, zetelend aan de Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht (verder te noemen: "**Provincie**" of "**provincie Limburg**");
4. De **GEMEENTE MAASTRICHT**, ten dezen krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Albert Nuss, wethouder mobiliteit en bereikbaarheid, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht (verder te noemen: "**Gemeente**" of "**gemeente Maastricht**");

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

OVERWEGENDE:

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

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

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

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

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1. DEFINITIES

1.1 Definities

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

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

20. Projectgroep: de werkgroep bestaande uit ambtelijke vertegenwoordigers van Partijen, zoals bedoeld in artikel 3 van deze overeenkomst;
21. PVE BE: het document dat aan Vlaamse zijde is of wordt opgesteld en dat de Scope, voor zover die betreft het Project Spartacuslijn 1, in gedetailleerdere eisen uitdrukt. Het PVE BE wordt voor het doel van afstemming vastgesteld bij de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
22. PVE NL: het document dat in de Ontwikkelfase en door de Bestuurlijke Werkgroep wordt vastgesteld en dat de Scope, voor zover die betreft het Project Tram Vlaanderen-Maastricht, in gedetailleerdere eisen uitdrukt. Het PVE NL wordt voor het doel van afstemming vastgesteld bij de sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst;
23. Railinfrabeheer: het onderhouden en ter beschikking stellen van de Vlaamse, respectievelijk Nederlandse Railinfrastructuur;
24. Railinfrastructuur: de railinfrabouw die in het kader van de Projecten met het oog op de Tramverbinding op of aan het Tracé gerealiseerd of aangepast wordt; de Railinfrastructuur moet voldoen aan de voorwaarden voor de Railinfrastructuur beschreven in of ingevolge deze overeenkomst;
25. Realisatiefase (bouwfase): de fase van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht die aanvangt na sluiting van de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst en de gunning van een of meer Opdrachten en welke slechts geheel eindigt op de datum van Ingebruikname;
26. Realisatie- en Exploitatieovereenkomst: de nog te sluiten realisatie- en exploitatieovereenkomst voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht bedoeld in artikel 4.1 van deze overeenkomst;
27. Scope: de 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 Ontwikkelen Realisatiefase van de Nederlandse Infrastructuur (en de interfaces hiervan) af met de Vlaamse Infrastructuur en het Trammaterieel. Zulke afstemming geschiedt mede met inachtneming van het bepaalde in artikel 4.3, 4.4 en 6 van deze overeenkomst.

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

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

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

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

Aan de overleggen van de Bestuurlijke Werkgroep zijn toegevoegd een gedeputeerde van de Belgische provincie Limburg en een vertegenwoordiger van ProRail die beiden een 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 Exploitatiefase overeenkomst 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 Ontwikkelingsfase 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 passerspooren voor halfuurfrequentie van het Trammaterieel en occasionele goederentreinen;
 - b. een grotendeels dubbelsporige baan tussen Belvédère en het Centraal station te Maastricht;
 - c. de haltes zoals hierboven beschreven;
 - d. de nodige verkeerssignalisatie, seininstallatie en ERTMS ETCS Level 1 minimaal op het baanvak tussen de grens en tot het einde van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur (tot voorbij het uittakpunt zoals aangegeven op bijlage 1);
 - e. een volledig geëlektrificeerde baan op 750 V DC;
 - f. de nodige verkeersgeleiding.

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

4.3 Systems engineering

Gedurende de Ontwikkelfase van de Projecten en mogelijk ook nog daarna zullen de Toepisen zijn/worden uitgewerkt in de PVE's (PVE NL en PVE BE) en verdere ontwerpdocumentatie en Odrachtsspecificaties, deels door Partijen maar vervolgens, tijdens en na de aanbestedingen, ook door derden die de Odrachten 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 Odrachtsspecificaties, 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 prestatietoelagen 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-

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

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

6. ONTWIKKELINGSACTIVITEITEN

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

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

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

7. DOORKIJK NAAR EXPLOITATIEFASE

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

- o 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 gekweten zijn.

10. LOOPTIJD & BEEINDIGING

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

11. OVERIGE BEPALINGEN

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

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

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

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

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

12. TOEPASSELIJK RECHT, FORUMKEUZE EN GESCHILLENREGELING


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

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

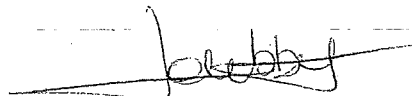
Voor de gemeente Maastricht

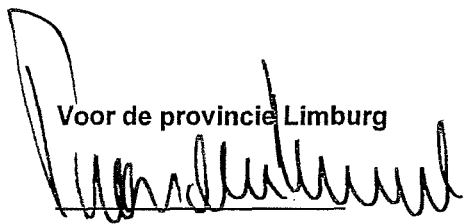

Albert Nuss,
wethouder mobiliteit en bereikbaarheid

Voor de De Lijn


Roger Kesteloot,
directeur-generaal

Jos Geuens,
voorzitter raad van bestuur





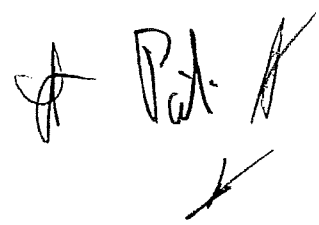
Voor de provincie Limburg

Patrick van der Broeck,
gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur



Voor de Vlaamse Regering

Hilde Crevits,
Vlaams Minister van Mobiliteit en
Openbare Werken



Philippe Muylers,
Vlaams Minister van Financiën,
Begroting, Werk, Ruimtelijke Orde-
ning en Sport

Samenwerkingsovereenkomst (afspraken tussen provincie Limburg
en gemeente Maastricht over realiseren tramtraject op Nederlands
grondgebied)



Tram Vlaanderen • Maastricht

Samenwerkingsovereenkomst Gemeente Maastricht en Provincie Limburg ten behoeve van de realisatie van de railinfrastructuur op Nederlands grondgebied ten behoeve van Spartacuslijn 1 / Tram Vlaanderen Maastricht

Partijen

De Provincie Limburg, dan wel voor zover het hun publiekrechtelijke bevoegdheden betreft, het college van Gedeputeerde Staten van Limburg, ten dezen krachtens artikel 176 van de Provinciewet vertegenwoordigd door haar Gedeputeerde, de heer Janssen, handelende ter uitvoering van het besluit van het College van Gedeputeerde Staten van die Provincie d.d. 18 oktober 2011 met nummer 110913-0015, verder genoemd "de Provincie",

en

De Gemeente Maastricht, krachtens artikel 171 van de Gemeentewet rechtsgeldig vertegenwoordigd door wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit en Kenniseconomie, de heer Nuss, handelend ter uitvoering van collegebesluit d.d. 1 november 2011, kenmerk 2011-50100, hierna te noemen 'de Gemeente',

In aanmerking nemende, dat:

- het Vlaamse openbaar vervoerbedrijf 'De Lijn' het initiatief heeft genomen tot het opstellen en uitwerken van het Spartacusplan, dat de aanleg van drie tramverbindingen in Belgisch Limburg beoogt;
- de eerste uit te werken en te realiseren verbinding de tramverbinding Hasselt-Maastricht betreft;
- deze tramverbinding, naast het bieden van een snelle en kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen Hasselt en Maastricht tevens mogelijkheden biedt om te komen tot versterking van grensoverschrijdende samenwerking onder andere op het gebied van onderwijs, arbeidsmarkt en economie en daarmee voor de (eu)regio een maatschappelijk en economisch doel dient;
- Partijen een positieve grondhouding hebben ten aanzien van de tramverbinding, als blijkt waarvan Partijen samen met andere actoren op 30 juni 2008 de Intentieverklaring Tram Vlaanderen Maastricht hebben ondertekend;
- de Provincie wettelijke taken vervult op het gebied van openbaar vervoer;
- dit onder andere tot uitdrukking komt in de regierol die de Provincie heeft in het voeren van een regionale bereikbaarheidsagenda;
- de Gemeente in haar duurzaamheids-, luchtkwaliteits- en gemeentelijke mobiliteitsbeleid de positie van alternatieve vervoerwijzen heeft verankerd, deze alternatieven daar waar mogelijk boven het (individueel) autogebruik stelt en actief bevordert dat van deze alternatieven gebruik wordt gemaakt;
- Gemeente en de Provincie deze tramverbinding, gelet op de bijzondere functie van deze verbinding voor de stad en het gemeentelijke en regionale mobiliteitsbeleid wensen te realiseren via een tramtracé door de binnenstad van Maastricht;
- de Vlaamse Overheid, het Rijk, de Gemeente en de Provincie allen middelen voor de realisatie van de tramverbinding ter beschikking hebben gesteld;



- Partijen voornemens zijn om een samenwerkingsovereenkomst met 'De Lijn' te sluiten betreffende planvoorbereidings-, exploitatie- en beheer- en onderhoudsaspecten van de tramverbinding;
- planvoorbereiding, bouw, exploitatie en beheer en onderhoud van een tramverbinding zowel de kennis alsmede de bevoegdheden en verantwoordelijkheden van elk der afzonderlijke Partijen overstijgt;
- Partijen derhalve voornemens zijn ten aanzien van de realisatie van de tramverbinding een vergaande samenwerking aan te gaan en realisatie van het Project wensen onder te brengen in een gezamenlijke Projectorganisatie Tram Vlaanderen-Maastricht;
- Partijen daartoe met elkaar de gezamenlijke en individuele verantwoordelijkheden en afspraken ten aanzien van de tramverbinding Hasselt - Maastricht willen definiëren en vastleggen.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1: Definities

- Invloedsgebied: gebied in de directe omgeving van het tracé, veelal beperkt tot enkele meters uit de hartlijnen van het spoor waarbinnen werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de infrastructuur zullen plaatsvinden en/of waarop de werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van de infrastructuur invloed hebben;
- Partijen: de Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg;
- Projectplan: meest actuele versie van het Projectplan 'Tram Vlaanderen Maastricht' dat is vastgesteld door de Bestuurlijke werkgroep;
- Project: het realiseren van Tram Vlaanderen Maastricht (TVM) in Nederland, zoals omschreven in het Projectplan Tram Vlaanderen Maastricht en artikel 6 van deze overeenkomst;
- Projectbureau Regionaal Spoor: het door de Provincie ingestelde Projectbureau dat zorg draagt voor het uitvoeren van een aantal Limburgse spoorprojecten, waaronder het Project Tram Vlaanderen Maastricht;
- Projectorganisatie: de in te richten werkstructuur die belast is met de realisatie van het Project bestaande uit een Bestuurlijke werkgroep en een Projectteam;
- Spartacuslijn 1: de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht;
- Stadstracé: het gedeelte van het Project door de binnenstad van Maastricht via het tracé Noorderbrug – Bassin – Maasboulevard – Wilhelminabrug – St. Maartenslaan – Station tot aan de (voorlopige) eindhalte bij station Maastricht, voor zover gelegen buiten het beheergebied van ProRail, zoals door de gemeenteraad van Maastricht op 31 mei 2011 vastgesteld;
- Tram Vlaanderen Maastricht: de tramverbinding tussen Belgisch-Nederlandse grens en station Maastricht;
- UIC: Union International des Chemins de Fer, de organisatie die in Europees verband onder andere afspraken maakt over wijzigingsdatums van (trein)dienstregelingen.

Artikel 2: Doel samenwerkingsovereenkomst

- 2.1 Het doel van deze overeenkomst is het vastleggen van afspraken tussen Partijen voor een gezamenlijke Projectorganisatie ten behoeve van het (in internationale context invulling kunnen



geven aan en) realiseren van het Project alsmede het definiëren van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de afzonderlijke Partijen enerzijds en Projectorganisatie anderzijds. Uitgangspunt is dat iedere Partij alle noodzakelijke bouwstenen die tot haar eigen verantwoordelijkheid behoren in de Projectorganisatie inbrengt, alsmede alle ten behoeve van het Project te nemen besluiten voortvarend neemt, zodat een integraal en optimaal samenwerkingsverband tot stand wordt gebracht dat geëquipeerd is om het Project binnen de vast te stellen kaders te realiseren.

- 2.2 De afspraken zoals genoemd onder 2.1 dienen onder andere de mogelijkheid te creëren om:
- gezamenlijk vanuit één organisatie het Project te realiseren;
 - de in te richten organisatie uit te rusten en te faciliteren om de werkzaamheden die nodig zijn ter voorbereiding van het Project te kunnen uitvoeren en de daartoe benodigde producten tot stand te brengen;
 - de samenwerking tussen Partijen alsmede de bevoegdheden van Partijen en Projectorganisatie te regelen;
 - de uitgangspunten die voor Partijen ten aanzien van een Projectorganisatie gelden, vast te leggen.

Artikel 3: Begin, duur en einde van de overeenkomst

- 3.1 Deze overeenkomst treedt in werking op de dag van ondertekening door alle Partijen.
- 3.2 Deze overeenkomst eindigt bij de start van de exploitatie van de tramverbinding tot aan station Maastricht.
- 3.3 Wijziging of voortijdige beëindiging van deze overeenkomst is niet mogelijk, behoudens de in artikel 18 en artikel 19 beschreven situaties.

Artikel 4: Projectorganisatie

- 4.1. Partijen zijn voornemens om hun individuele taken en bevoegdheden ten aanzien van het Project en ten aanzien van het opdrachtgeverschap (van onderdelen) van het Project te bundelen in een gezamenlijk in te richten Projectorganisatie met inachtneming van het bepaalde in de artikelen 4.9 en 21 van deze overeenkomst.
- 4.2. De projectorganisatie bestaat uit een Bestuurlijke werkgroep en een Projectteam.
- 4.3. De Bestuurlijke werkgroep draagt zorg voor het nemen van (beleids-)beslissingen welke nodig zijn om tot realisatie van het Project te komen.
- 4.4. Het Projectteam draagt zorg voor het voorbereiden van de (beleids-)besluiten door de Bestuurlijke werkgroep, en voor het uitvoeren van de (beleids-)beslissingen.
- 4.5. De Bestuurlijke werkgroep bestaat ten minste uit bestuurlijke vertegenwoordigers van Partijen. Naast Partijen kunnen vertegenwoordigers van andere organisaties zitting hebben in de Bestuurlijke werkgroep. De samenstelling van de Bestuurlijke werkgroep wordt beschreven in het Projectplan (bijlage 1). Voorzitter van de Bestuurlijke werkgroep is de portefeuillehouder mobiliteit van de Gemeente.
- 4.6. Besluiten van de Bestuurlijke werkgroep behoeven ten alle tijden instemming van Partijen.



- 4.7. Het Projectteam bestaat uit in te zetten medewerkers van Partijen en kan worden aangevuld met medewerkers die op basis van inhuur aan het Project worden toegevoegd.
- 4.8. Het Projectteam maakt organisatorisch deel uit van het Projectbureau Regionaal Spoor dat wordt aangestuurd door het hoofd Projectbureau Regionaal Spoor van de Provincie en ontvangt opdracht via de ambtelijke opdrachtgevers van de Gemeente en de Provincie.
- 4.9. Het Project zal door en onder aansturing van de Projectorganisatie worden gerealiseerd, conform hetgeen is bepaald in het Projectplan (zie artikel 5).
- 4.10. Uitgesloten van de in artikel 4.1 genoemde bundeling zijn publiekrechtelijke taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van Partijen die op grond van wet- en regelgeving bij één der Partijen zijn belegd. De aanbesteding van de realisatie van de ten behoeve van het Project noodzakelijke infrastructuur is een publiekrechtelijke taak die eveneens is uitgesloten van de in artikel 4.1 genoemde overdracht, met dien verstande dat voorbereiding en uitvoering conform artikel 14 zal worden uitgevoerd.
- 4.11. Partijen komen overeen dat zij ieder voor zich en gezamenlijk overeenkomstig hun verantwoordelijkheden en taken een zodanige inzet plegen in menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming, dat de benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten in tempo worden geleverd en doorlopen, opdat met de start van de nieuwe dienstregeling in 2016 (op 9 december 2016, tenzij deze datum door de UIC wordt herzien en onvoorziene omstandigheden daargelaten) de tramverbinding geheel operationeel is en de reguliere dienstverlening aan de reiziger kan worden gestart.
- 4.12. Partijen komen overeen dat in vervolg en aanvulling op de in deze overeenkomst opgenomen uitgangspunten in het Projectplan nadere afspraken worden vastgelegd ten aanzien van de in te richten Projectorganisatie (zie artikel 5).
- 4.13. De Provincie draagt bij aanvang van het Project zorg voor het huisvesten en faciliteren van het Projectteam, voor zover dit Projectteam bestaat uit een aantal medewerkers dat redelijkerwijs binnen de aan het Projectbureau Regionaal Spoor toegewezen werkruimtes valt te huisvesten. Wanneer het aantal medewerkers dat ten behoeve van de realisatie van het Project voor het Projectbureau Regionaal Spoor werkzaam, zodanig toeneemt dat huisvesting binnen de faciliteiten van het Projectbureau niet meer mogelijk is en/of ontwikkelingen in het Project nopen tot huisvesting van de Projectorganisatie op een andere locatie (bijvoorbeeld in relatie tot een ten behoeve van het Project in te richten informatiecentrum), vervalt de voorziening van de Provincie. Alsdan maken vanaf dat moment de kosten voor huisvesting en facilitering van de Projectorganisatie deel uit van de Projectkosten.

Artikel 5: Projectplan

- 5.1. Partijen stellen een Projectplan op dat voorstellen voor de inrichting van de Projectorganisatie alsmede voor de uitvoering van het Project bevat. Het Projectplan dient door partijen te worden goedgekeurd en door de Bestuurlijke werkgroep te worden vastgesteld.
- 5.2. Het Projectplan kan gedurende het project worden geactualiseerd of gewijzigd. Een geactualiseerd en/of gewijzigd Projectplan behoeft bestuurlijke goedkeuring door Partijen en vaststelling door de Bestuurlijke werkgroep.

Artikel 6: Doelstelling en scope van het Project

- 6.1. De doelstelling van het Project betreft het tijdig en binnen budget realiseren van de voor de tramverbinding Hasselt–Maastricht noodzakelijke infrastructuur op Nederlands grondgebied.
- 6.2. De scope van het Project behelst:
 - het geschikt maken van de spoorlijn Maastricht–Lanaken, meer specifiek, het trajectdeel Noorderbrug vanaf het uittakpunt ten behoeve van de tram tot aan de Belgisch–Nederlandse grens, voor reizigersvervoer en exploitatie met trams alsmede het treffen van maatregelen in het directe Invloedsgebied van de spoorlijn om deze tramexploitatie mogelijk te maken en/of het mitigeren of compenseren van effecten van de tramexploitatie die redelijkerwijs zijn toe te schrijven aan het Project en binnen het kader van het Project kunnen worden uitgevoerd.
 - het realiseren van het Stadstracé, alsmede het treffen van maatregelen in het directe invloedsgebied van de tramlijn om tramexploitatie mogelijk te maken en/of het mitigeren of compenseren van effecten van de tramexploitatie die redelijkerwijs zijn toe te schrijven aan het Project en binnen het kader van het Project kunnen worden uitgevoerd.
- 6.3. Scopewijzigingen behoeven ten alle tijden de instemming van Partijen.

Artikel 7: Start werkzaamheden Projectorganisatie

Met de ondertekening van deze overeenkomst en de vaststelling van het Projectplan door Partijen zal de Projectorganisatie haar werkzaamheden overeenkomstig het Projectplan aanvangen en inrichten.

Artikel 8: Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en mandaat van de Bestuurlijke werkgroep en het Projectteam

- 8.1. Taken, verantwoordelijkheden, bevoegdheden en mandaat van de Bestuurlijke werkgroep en het Projectteam worden beschreven en vastgelegd in het Projectplan.
- 8.2. Elk der Partijen afzonderlijk draagt, waar nodig, zorg voor het mandateren van de namens haar in de Bestuurlijke werkgroep zitting nemende bestuurder.
- 8.3. Elk der Partijen afzonderlijk draagt zorg voor de noodzakelijke mandateringen van de Projectmanager ten behoeve van de uitoefening van de functie zoals is omschreven in het Projectplan.

Artikel 9: Wederzijdse verantwoordelijkheden van Partijen

- 9.1. Partijen komen op basis van de ten tijde van het sluiten van deze overeenkomst bekende informatie (in termen van kosten en technische mogelijkheden) ten aanzien van uitvoerbaarheid van het Project en op grond van de tot het moment van het sluiten van deze overeenkomst genomen bestuurlijke besluiten overeen het Project te realiseren.
- 9.2. Partijen werken samen aan een voortvarende realisatie van het Project.
- 9.3. Partijen streven binnen het Project geen oplossingen na die, naast de nu reeds bekende kosten en kostenverdeling (zie art. 12.7) leiden tot bovenmatige, onredelijke en/of onbillijke investeringen en/of investeringsrisico's voor een andere Partij.



- 9.4. Partijen nemen geen besluiten en voeren geen wijzigingen door in beleid en regelgeving enerzijds en doelstelling en scope van het Project anderzijds die leiden tot bovenmatige, onredelijke en/of onbillijke kostenstijgingen in het Project.
Indien een Partij een dergelijk besluit neemt of een bedoelde wijziging doorvoert, is de desbetreffende Partij verantwoordelijk voor het aanvullen van het Projectbudget en/of het nemen van maatregelen die de Projectorganisatie anderszins in staat stelt om het Project binnen het oorspronkelijke doel, scope, toepisen, randvoorwaarden en uitgangspunten te realiseren, met uitzondering van het bepaalde in lid 6 van dit artikel.
- 9.5. Partijen komen overeen het Project sober en doelmatig te realiseren.
- 9.6. Indien ondanks het bepaalde in de artikelen 9.3 en 9.4 extra kosten worden gemaakt die worden veroorzaakt door een externe scopewijziging (zoals wijziging van wet- en regelgeving of beleid voortkomend uit besluiten anders dan van Partijen), treden Partijen in overleg over de wijze waarop invulling wordt gegeven aan en dekking wordt gevonden voor de kostenstijging. Daarbij is artikel 13.2 van toepassing.
- 9.7. Partijen zorgen voor het tijdig nemen van besluiten die voortvloeien uit hun rol in het Project en/of vanuit hun rol als Bevoegd Gezag.
- 9.8. Partijen dragen zelf zorg voor de ten behoeve van het Project en/of de Projectorganisatie in te zetten medewerkers uit de eigen organisaties.
- 9.9. Partijen informeren elkaar vooraf tijdig over alle zaken die van belang zijn voor de totstandkoming van de tramverbinding, in het bijzonder over die zaken die van invloed zijn op de voortgang van het Project.
- 9.10. Partijen zullen ter zake van de ten behoeve van het Project door Partijen genomen besluiten geen rechtsmiddelen aanwenden, noch bevorderen dat deze worden aangewend. Als blijkt dat het Project door een rechterlijke uitspraak niet ongewijzigd kan worden uitgevoerd, treden Partijen met elkaar in overleg om te komen tot gewijzigde afspraken die zoveel mogelijk aansluiten bij deze overeenkomst.

Artikel 10: Verantwoordelijkheden Gemeente

- 10.1. De Gemeente stelt in algemene zin voldoende menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming beschikbaar opdat realisatie van het Project overeenkomstig het Projectplan mogelijk is. In het Projectplan zullen de hier genoemde resources nader worden geconcretiseerd.
- 10.2. Voor zover er met betrekking tot en/of in het kader van het Project besluiten moeten worden genomen die tot de bevoegdheid van de Gemeente behoort, zal de Gemeente binnen de mogelijkheden van het redelijke, met inachtneming van het bepaalde in artikel 21, een besluit nemen dat leidt tot het realiseren van het Projectdoel of ten minste geen besluit nemen dat het realiseren van het Projectdoel beperkt of onmogelijk maakt.



Artikel 11: Verantwoordelijkheden Provincie

- 11.1. De Provincie stelt in algemene zin voldoende menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming beschikbaar opdat realisatie van het Project overeenkomstig het Projectplan mogelijk is. In het Projectplan zullen de hier genoemde resources nader worden geconcretiseerd.
- 11.2. Voor zover er met betrekking tot en/of in het kader van het Project besluiten moeten worden genomen die tot de bevoegdheid van de Provincie behoort, zal de Provincie binnen de mogelijkheden van het redelijke, met inachtneming van het bepaalde in artikel 21, een besluit nemen dat leidt tot het realiseren van het Projectdoel of ten minste geen besluit nemen dat het realiseren van het Projectdoel beperkt of onmogelijk maakt.

Artikel 12: Financieel beheer en afspraken

- 12.1. Het initieel taakstellend budget bedraagt € 45.000.000,00, prijspeil 2009. Uitgangssituatie is dat het project geen uitsluitingen kent ten aanzien van BTW compensatie. Indien BTW niet (volledig) gecompenseerd kan worden en als gevolg daarvan het taakstellend budget wordt overschreden is artikel 13.2 van toepassing.
- 12.2. Het Projectteam zal de BTW aspecten afstemmen met de betreffende belastinginspecteur.
- 12.3. De Provincie fungeert als beheerder van het projectbudget.
- 12.4. In afwijking van het gestelde in artikel 12.3 kunnen onderdelen van het projectbudget of het gehele projectbudget bij een andere partij worden ondergebracht indien het onderbrengen van (onderdelen van) dit projectbudget bij de provincie fiscale belemmeringen met zich meebrengt.
- 12.5. Opdrachtverlening vanuit de Projectorganisatie vindt plaats via de Gemeente dan wel via de Provincie al naar gelang wettelijke verplichtingen en bevoegdheden dit vereisen en/of financiële gevolgen dit prefereren, met inachtneming van het bepaalde in artikel 14.
- 12.6. De administratie van het projectbudget wordt zodanig ingericht dat voor het project en voor iedere partij inzicht in het administratieve verloop kan worden gegeven.
- 12.7. In de dekking voor het taakstellend budget is als onderstaand voorzien:

| | |
|---|------------------|
| Ministerie van Infrastructuur en Milieu | € 24.000.000,00; |
| Gemeente | € 11.000.000,00; |
| Provincie | € 10.000.000,00. |
- 12.8. Naast bovenstaande financiële bijdragen, zorgen de Gemeente en de Provincie, overeenkomstig art. 9.8, eenieder voor voldoende en, voor de voortgang van het project, tijdige beschikbaarstelling van menskracht uit de eigen organisatie, zoals dat is vastgelegd in het Projectplan Tram Vlaanderen-Maastricht.
- 12.9. Partijen spreken af dat de werkelijke personeelskosten van de projectteamleden zoals opgenomen in het Projectplan ten laste komen van het projectbudget tegen een vast uurtarief van € 85,00 (prijspeil 2011). Ten aanzien van het uurtarief geldt dezelfde prijsindexering als voor het projectbudget, zoals afgesproken in art. 12 lid 12. Als indexcijfer geldt het (voorlopig) cijfer per oktober van het voorafgaande jaar.

- 12.10. Indien Partijen overeenkomen dat externe inhuur noodzakelijk is ten behoeve van de uitvoering van taken zoals deze zijn omschreven in het Projectplan, zullen deze kosten ten laste komen van het projectbudget.
- 12.11. De bijdrage van het Ministerie vindt voor een bedrag ad € 18.000.000,00 zijn oorsprong in de overeenkomst 'Actieprogramma regionaal openbaar vervoer' (AROV). Uitkering verloopt vooralsnog via de BDU verkeer en vervoer. De resterende bijdrage ad € 6.000.000,00 vindt zijn oorsprong in het amendement Koopmans/Cramers. Het Projectteam zal de uitkering van dit amendement afstemmen met het Ministerie. Voor zover het Ministerie haar bijdrage indexeert dient dit vooraleerst ter dekking van de kosten van prijsindexering over haar deel in de dekking en voor het meerdere ter verhoging van het projectbudget.
- 12.12. De partijen Gemeente en Provincie spreken af het totale projectbudget ad € 45.000.000,00 te indexeren overeenkomstig het CBS prijsindexcijfer grond- weg- en waterbouw (GWW), deelgebied 4212: Boven- en ondergrondse. Spoorwegen (2005=100; oktober 2009 = 112; oktober 2010 = 116). Dit voor zover noodzakelijk in relatie tot het gestelde terzake in de artikelen 12.13 tot en met 12.19, alsmede onder voorbehoud van bekrachtiging van de financiële dekking van de index door de Gemeenteraad van Maastricht, respectievelijk door Provinciale Staten van Limburg. De technische vertaling van de projectindexering is in artikel 12.19 opgenomen.
- 12.13. Partijen komen overeen, onderstand kasritme ten aanzien van de storting ten gunste van het projectbudget:

| Bedragen prijspeil 2009 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | >2015 | Totaal |
|----------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| Gemeente | 874.443 | 1.000.000 | 1.000.000 | 3.000.000 | 3.500.000 | 1.625.557 | 11.000.000 |
| Provincie | 870.000 | 1.000.000 | 2.000.000 | 5.000.000 | 1.130.000 | | 10.000.000 |
| Ministerie I&M, BDU | 10.312.977 | 2.074.515 | 840.401 | 569.498 | 699.532 | 3.503.077 | 18.000.000 |
| Ministerie I&M, amendement | | 3.000.000 | 3.000.000 | | | | 6.000.000 |
| Totaal | 12.057.420 | 7.074.515 | 6.840.401 | 8.569.498 | 5.329.532 | 5.128.634 | 45.000.000 |

Stortingen in elk jaar vindt plaats vóór 31 januari van dat betreffende jaar. De stortingen worden verhoogd overeenkomstig het in art.12 lid 12 genoemde prijsindexcijfer zoals deze (voorlopig) geldt per oktober van het voorafgaande jaar.

- 12.14. Al dan niet reeds ontvangen bijdragen en/of toezeggingen van derden, waaronder zogenoemde RoCK-middelen, en overige middelen niet opgenomen in deze overeenkomst ten gunste van het project TVM, komen ten goede aan het projectbudget.



- 12.15. Als rendement over ieders gedane bijdragen wordt aangehouden de 12 maands Euribor rente, zoals deze geldt per 31 december van het betreffende jaar en wel in verhouding tot het aantal hele maanden dat de bijdrage in het betreffende jaar deel uitmaakt van de projectreserve.
- 12.16. Het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15, wordt toegevoegd aan het projectbudget.
- 12.17. Het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15, dient primair als dekking voor de budgetindexatie als bedoeld bij art. 12 lid 12.
- 12.18. Indien de indexering door het Ministerie, zoals bedoeld in art. 12 lid 11 en het rendement, zoals bedoeld in art. 12 lid 15, samen niet toereikend zijn voor de budgetindexering, zoals bedoeld in art. 12 lid 12, zullen partijen voor eenieder gelijk deel extra budget voteren ten gunste van het projectbudget.
- 12.19. De kosten van voorfinanciering ten aanzien van de bijdrage van I&M over de periode 2017 tot en met 2020 - berekend op gelijke wijze als het rendement zoals verwoord in art. 12 lid 15, met dien verstande dat geldt de rente per 31 december van het voorafgaande jaar – wordt onder Partijen gelijk verdeeld.

Samengevat: projectindexering, dekking indexering en dekking voorfinanciering

| | | Provincie | Rijk | Maastricht |
|---|--|-------------|-----------------------|--------------|
| Aandeel projectindexering CBS prijsindexcijfer grond- weg- en waterbouw (GWW), onderwerp Spoorwegen | | 10/45 | 24/45 | 11/45 |
| Dekking: | | | | |
| 1 | Rijk's project indexering | | forfaitaire BDU index | |
| 2 | Rendement 12 maands Euribor rente | Aandeel | Aandeel | Aandeel |
| 3 | Ieder 50% restant Rijk en 100% restant eigen aandeel | "Provincie" | | "Maastricht" |
| Voorfinanciering Rijk's deel 2016 t/m 2020 | | | | |
| 4 | Ieder 50% | | | |

- 12.20. Gekoppeld aan het project TVM wordt het project 'Doorstromingsmaatregelen Maastricht, as Maastricht Centrum–Meerssen'(OV-as oost) gerealiseerd. Hiervoor is bij de gemeente Maastricht, een budget van € 17.500.000,00 (prijspeil 1-1-2009) beschikbaar; dit met inbegrip van subsidies van Rijk en Provincie, zoals vastgesteld in AROV-overeenkomst. Uit deze middelen vindt realisatie van de eindhalte van de tram met bijbehorende werken bij station Maastricht plaats.
- 12.21. Voorbereidingskosten welke vanaf 1 januari 2010 zijn gemaakt en niet zijnde personele lasten zullen worden verrekend met de inleg zoals vermeld in art. 12 lid 7.
- 12.22. De Projectorganisatie hanteert de bevoegdheids-, mandaterings-, en aanbestedingsregels van de Partij die zorgdraagt voor het budgetbeheer, tenzij in deze overeenkomst anders is bepaald. De projectmanager wordt binnen deze kaders gemandateerd.



- 12.23. Indien het Project tussentijds wordt afgebroken en (latere) voortzetting niet aan de orde is, zullen de tot dat moment gemaakte kosten verdeeld worden overeenkomstig ieders aandeel in de projectfinanciering, zoals vermeld in art. 12 lid 7. Deze kosten zullen worden verrekend met de gedane stortingen overeenkomst art. 12 lid 13.

Artikel 13: Projectbudget

- 13.1. De geraamde investeringskosten voor het Project van € 45.000.000,00 zijn in beginsel taakstellend.
- 13.2. Bij overschrijding van het Projectbudget zullen in volgorde van noemen de volgende maatregelen worden getroffen dan wel acties worden ondernomen:
- versobering ten aanzien van de projectscope;
 - onder voorbehoud van instemming met en goedkeuring door het ministerie van Infrastructuur en Milieu verschuiving van middelen uit het AROV-Project OV-as Oost-Maastricht naar het Project;
 - externe fondswerving;
 - partijen treden in overleg over mogelijke extra budgetvotering.
- 13.3. Het gestelde in artikel 13.2 is niet van toepassing bij scopewijzigingen of scopeuitbreidingen op verzoek van één der Partijen. In die situatie draagt de Partij die initiatiefnemer is van de scopewijziging of -uitbreiding alle extra kosten.
- 13.4. Bij onderschrijding van het Projectbudget treden Partijen in overleg. Uitgangspunt daarbij is dat een eventueel budgetoverschot naar rato van de inleg naar Partijen terugvloeit.

Artikel 14: Uitgangspunten aanbesteding infrastructuur

- 14.1. De Gemeente is verantwoordelijk voor de aanbesteding van de infrastructuur van het Project, met dien verstande dat voorbereiding en uitvoering van de aanbesteding feitelijk wordt uitgevoerd door de Projectorganisatie.
- 14.2. Partijen komen overeen dat zij ten aanzien van de wijze en inhoud van de in artikel 14.1 bedoelde aanbesteding overleg plegen.
- 14.3. Partijen wensen ten aanzien van de wijze van aanbesteding de mogelijkheden te onderzoeken en open te houden om alternatieve contractvormen (waarin bijvoorbeeld doch niet uitsluitend realisatie van infrastructuur in combinatie met beheer en onderhoud van die infrastructuur) toe te passen.

Artikel 15: Uitgangspunten beheer en onderhoud

- 15.1. De Gemeente draagt in haar rol als wegbeheerder op haar grondgebied na oplevering van het Stadstracé zorg voor het beheer en onderhoud van het Stadstracé.
- 15.2. Partijen komen overeen dat over de financiering van het beheer en onderhoud van de te realiseren infrastructuur c.a. nadere afspraken worden gemaakt, met als doel om te komen tot een professioneel, effectief, efficiënt en verantwoord beheer en onderhoud van de ten



behoefte van het Project te realiseren infrastructuur waarbij onder andere verantwoordelijkheden en bevoegdheden eenduidig zullen worden belegd.

- 15.3. Partijen wensen ten aanzien van het Project de mogelijkheid open te houden om:
- te komen tot het heffen van een gebruiksvergoeding voor de infrastructuur;
 - te bezien of en op welke wijze besparingen in het openbaar vervoernetwerk van Maastricht kunnen worden gerealiseerd en kunnen worden aangewend ter (gedeeltelijke) dekking van de uit het Project voortkomende beheer- en onderhoudskosten;
 - te bezien op welke andere wijzen kan worden voorzien in het financieren van de beheer- en onderhoudskosten van het Project.

Artikel 16: Communicatie en geheimhouding

- 16.1. Partijen treden afzonderlijk en gezamenlijk in het kader van het Project op als één geheel. Alleen indien het wettelijk noodzakelijk is in het kader van formele procedures wordt in de externe communicatie een onderscheid gemaakt, waarbij Partijen steeds vooraf onderling afstemmen.
- 16.2. De Projectorganisatie is verantwoordelijk voor de regie en afstemming met Partijen van alle externe communicatie over het Project, met inbegrip van publieksvoorlichting. Partijen voeren openbare communicatie die van belang kan zijn voor de aanbestedingsprocedure slechts na voorafgaande afstemming met en instemming van de andere Partij.
- 16.3. Partijen zullen alle informatie die zij met betrekking tot het verloop van de aanbestedingsprocedure verkrijgen, alsmede alle informatie met betrekking tot de inhoud van documenten die nog niet zijn vastgesteld, geheimhouden, tenzij zij op grond van de wet tot openbaarmaking gehouden zijn. Zodra één der Partijen gehouden is tot openbaarmaking zal deze de andere Partijen hiervan tevoren in kennis stellen.
- 16.4. Partijen leggen de geheimhoudingsplicht op aan door hen ingezette externe inhuur.

Artikel 17: Positie van derden

- 17.1. Partijen zullen binnen hun rol en verantwoordelijkheid tijdens de looptijd van deze samenwerkingsovereenkomst geen overeenkomsten met derden aangaan die het Project en/of die de belangen schaden van de in deze samenwerkingsovereenkomst vertegenwoordigde Partijen.
- 17.2. Partijen informeren elkaar vooraf over mogelijke samenwerking met derden ter zake het Project.

Artikel 18: Wijziging van de overeenkomst

- 18.1. Deze samenwerkingsovereenkomst kan slechts worden gewijzigd indien Partijen over de inhoud van de wijziging alsmede over de gevolgen van een wijziging schriftelijk overeenstemming hebben bereikt.



- 18.2. Onvoorziene omstandigheden welke van dien aard zijn dat de ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, kunnen voor de Partij die zich op die omstandigheden beroept aanleiding zijn de andere Partij te verzoeken deze overeenkomst te wijzigen. Partijen verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van nakoming van deze overeenkomst.
- 18.3. Partijen onderkennen de mogelijkheid dat zich onvoorziene omstandigheden kunnen voordoen anders dan die bedoeld in art.18 lid 2 die niettemin Partijen er toe nopen ter uitvoering van deze overeenkomst nadere afspraken te maken. Partijen verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van nakoming van deze overeenkomst.
- 18.4. Bij wijziging van de in artikel 9.1 genoemde informatie die leidt tot andere technische of financiële uitgangspunten of randvoorwaarden aan het Project die:
- bij het sluiten van deze overeenkomst niet konden worden voorzien, en/of
 - substantieel van invloed zijn op de uitvoerbaarheid van het Project, en/of
 - leiden tot wijziging van besluitvorming ten aanzien van het Project
- treden Partijen in overleg over de wijze waarop het Project - hetzij in oorspronkelijke vorm, hetzij in aangepaste vorm - alsnog kan worden gerealiseerd.
- 18.5. Indien het overleg, bedoeld in het tweede tot en met het vierde lid van dit artikel, tot overeenstemming leidt, zal herziening, wijziging of aanvulling van deze overeenkomst worden vastgelegd in een addendum dat bij deze overeenkomst wordt gevoegd.

Artikel 19: Voortijdige beëindiging/ontbinding.

- 19.1. Indien één der Partijen, ondanks schriftelijke ingebrekestelling door een andere Partij, met inachtneming van een redelijke termijn om alsnog aan de verplichtingen te voldoen, in ernstige mate toerekenbaar tekortschiet in de nakoming van verplichtingen uit hoofde van deze samenwerkingsovereenkomst, is de andere Partij bevoegd deze overeenkomst met ingang van 30 dagen na de laatste schriftelijke correspondentie van rechtswege als beëindigd te beschouwen. Artikel 12.23 is daarbij van toepassing.
- 19.2. Indien de in artikel 18.2 tot en met 18.4 genoemde situaties leiden tot de door Partijen gezamenlijk gedragen en schriftelijk vastgelegde conclusie dat het Project niet uitvoerbaar is, eindigt deze overeenkomst van rechtswege. Artikel 12.23 is daarbij van toepassing.
- 19.3. Indien zich de onvoorziene omstandigheid voordoet dat het Spartacusplan of de bouw van lijn 1 door besluitvorming in België wordt heroverwogen of in gewijzigde vorm wordt gecontinueerd, geldt het gestelde in de artikelen 18.2 en 18.3 niet en eindigt deze overeenkomst van rechtswege. Partijen verplichten zich alsdan in overleg te treden en zich te beraden op het al dan niet onder de gewijzigde omstandigheden voortzetten van het Project of het in dat geval onder gewijzigde voorwaarden voortzetten van het Project. Indien hier positief op wordt besloten, zal een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin de alsdan geldende uitgangspunten en voorwaarden worden vastgelegd.

- 19.4. Indien bij afronding van de planstudiefase op basis van de dan voorliggende informatie geen sprake is van een sluitende begroting inzake de investeringskosten en/of de instandhoudingskosten van de infrastructuur, en een of beide partijen op basis van deze informatie besluit om af te zien van de verplichtingen uit deze overeenkomst, geldt het gestelde in de artikelen 18.2 en 18.3 niet en eindigt deze overeenkomst van rechtswege. Partijen verplichten zich alsdan in overleg te treden en zich te beraden op het al dan niet onder gewijzigde omstandigheden voortzetten van het Project of het onder gewijzigde voorwaarden voortzetten van het Project. Indien hier positief op wordt besloten, zal een nieuwe samenwerkingsovereenkomst worden opgesteld waarin de alsdan geldende uitgangspunten en voorwaarden worden vastgelegd. Artikel 12.23 is daarbij van toepassing.

Artikel 20: Nietige bepalingen

Indien enige bepaling van deze overeenkomst nietig is of vernietigd wordt, blijven de overige bepalingen onverkort van kracht. In dat geval treden Partijen in overleg teneinde nieuwe bepalingen ter vervanging van de nietige c.q. vernietigde bepalingen overeen te komen, waarbij zoveel mogelijk doel en strekking van deze bepalingen in acht worden genomen.

Artikel 21: publiekrechtelijke positie

Het in de onderhavige overeenkomst bepaalde laat de publiekrechtelijke positie en bevoegdheden van Partijen onverlet. Publiekrechtelijk handelen dan wel het nalaten van publiekrechtelijk handelen zal derhalve nimmer een tekortkoming van genoemde Partijen bij de onderhavige overeenkomst kunnen vormen.

Artikel 22: Toepasselijk recht en geschillenregeling


- 22.1. Op de onderhavige overeenkomst is Nederlands recht van toepassing;
- 22.2. Alle geschillen die bij uitvoering van deze samenwerkingsovereenkomst mochten ontstaan, zullen worden beslecht als hierna omschreven. Een geschil wordt geacht aanwezig te zijn indien een der Partijen aan de wederpartij schriftelijk mededeelt dat zulks het geval is;
- 22.3. In het geval van een geschil zullen Partijen het desbetreffende geschil voorleggen aan een onafhankelijke deskundige.
De benoeming van en opdrachtverstrekking aan de hiervoor bedoelde externe, onafhankelijke deskundige geschiedt door de bij het geschil betrokken Partijen gezamenlijk;
- 22.4. In geval geschillen die niet conform het bepaalde in artikel 22.3 kunnen worden opgelost zullen deze worden voorgelegd aan de bevoegde rechter in het arrondissement Maastricht.



Artikel 23: Bijlagen

- 23.1 Aan deze overeenkomst is de navolgende bijlage gehecht:
Projectplan d.d. 21 september 2011
- 23.2 Indien het projectplan wordt geactualiseerd zoals omschreven in artikel 5 zal deze versie worden
bijgevoegd als zijnde het projectplan zoals bedoeld onder artikel 23.1
- 23.3 In geval van strijdigheid van betreffende bijlagen met de inhoud van deze overeenkomst, zal deze
overeenkomst te allen tijde prevaleren.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Maastricht op 13 december 2011.

provincie limburg 

Provincie Limburg
namens deze:


de heer A.E.P.J. Janssen



Gemeente Maastricht

Gemeente Maastricht
namens deze:


de heer A.M.R. Nuss

Raadsstuk 18 december 2012 (start project TVM met keuze voor
Maastracé)

VOLGNUMMER
129-2012

DATUM
13-11-2012

TEAM
Beleid en Ontwikkeling

CORRESPONDENTIENUMMER
2012-50208

BIJLAGEN
1

RAADSCOMMISSIE
Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit

ONDERWERP RAADSVÓORSTEL
Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht.

STELLER
Hogerheijde/06 10508085
rene.hogerheijde@maastricht.nl

AAN DE GEMEENTERAAD,

1. Samenvatting

In de 'Structuurvisie Maastricht 2030; Ruimte voor ontmoeting' (2012) kiest de stad onder meer voor 'robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: keuzemogelijkheid'. De stad wil hierbij mobilisten keuzemogelijkheden bieden op welke wijze zich men in en naar de stad wil verplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat gekozen wordt voor robuuste regionale structuren voor auto, openbaar vervoer en fiets.

In Belgisch Limburg is initiatief genomen om het openbaar vervoer structureel te verbeteren door middel van het Spartacusplan. Het plan voorziet onder meer in de aanleg van drie (Eu)regionale tramverbindingen, alsmede een herschikking van het (Eu)regionale buslijnnennetwerk. Het eerste deelproject dat men wenst te realiseren is de tramverbinding Hasselt-Maastricht (kortweg TVM).

Dit plan geeft belangrijke impulsen aan de bereikbaarheid en de economische structuur van de aangesloten stedelijke gebieden. Het stelsel van tramverbindingen biedt tevens aansluiting op de spoorverbindingen naar onder meer Brussel en Antwerpen.

Op 30-06-2008 ondertekenden de Belgische en Nederlandse provincies Limburg, vervoersmaatschappij De Lijn en de gemeente Maastricht een intentieovereenkomst om te komen tot realisatie van het project TVM.

In uw Raad c.q. raadscommissie heeft op diverse momenten besluitvorming plaatsgevonden hierover, zoals:

- Voorbereidingskrediet beschikbaar (Begroting, 2007)
- Keuze stadsvariant (Koersnota, 2008);
- Tracéalternatieven in beeld (Bestuurlijke Rapportage, 2009);
- Tracékeuze Bassinbrug-Maasboulevard (Beslisdocument stadstracé TVM, 2011).

Uw Raad besliste op 31-05-2011 om:

- de tramverbinding te traceren via de Boschstraat-Noord - Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug – Sint Maartenslaan – Stationsplein (voorkeurstracé);
- een Planstudie uit te voeren naar de realisatie van de tramverbinding op Nederlands grondgebied.

Op 1 maart 2010 ondertekenden de provincie Limburg en de gemeente Maastricht de bestuursovereenkomst, waarin de financiering van beide partijen is bekrachtigd; zulks nadat de provincie Limburg en het ministerie van Infrastructuur en Milieu in een eerdere bestuursovereenkomst de rijksbijdrage hadden bekrachtigd.

Raadsvoorstel



VOLGNUMMER
129-2012

Op 13 december 2011 ondertekenden de provincie Limburg (NL) en de gemeente Maastricht een samenwerkingsovereenkomst, waarin onder meer de rol- en risicoverdeling van de Nederlandse bestuurspartijen is vastgelegd.

Het Vlaams Gewest, vervoermaatschappij De Lijn, de provincie Limburg (NL) en de gemeente Maastricht hebben een kaderovereenkomst opgesteld, waarin de partijen afspraken maken over de rol- en risicoverdeling in de voorbereidingsfase, alsmede belangrijke zaken voor de exploitatiefase regelen. Zo is o.a. afgesproken dat exploitatie van de tramverbinding gedurende 35 jaar wordt gegarandeerd door de Belgische partijen, alsmede dat men een gebruiksvergoeding gaat betalen voor beheer en instandhouding van de tramsporen in Maastricht. Eerst nadat uw Raad een positief projectbesluit heeft genomen, zullen partijen ter zake tot finalisering overgaan.

Verder zijn de planstudies voor het buitenstedelijke en binnenstedelijke deel van de spoorverbinding op Nederlands grondgebied afgerond, alsmede enkele andere belangrijke onderliggende studies. Deze liggen voor uw Raad ter inzage.

De planstudie voor het buitenstedelijk spoor wijst uit dat er gebruik kan worden gemaakt van de bestaande spoorrails – dat in beheer en onderhoud is bij Prorail – en dat op dit traject diverse voorzieningen dienen te worden gerealiseerd. Voorts is een halte voorzien t.h.v. Boschpoort (onderdoorgang Fort Willemweg), die mogelijk – en bij voorkeur - nog op een andere locatie kan landen in het gebied 'Belvedere binnen de Singels', indien dit past binnen planning en budget. Dit wordt voorjaar 2013 nader bestudeerd.

De planstudie voor het binnenstedelijk gebied wijst uit dat:

- de aanleg van de tramsporen kan worden gecombineerd met de verlegging van de OV-as (2^e fase);
- de straten en wegen – die onderdeel vormen van het tracé - dienen te worden heringericht;
- de verkeersafwikkeling voor het overige verkeer – w.o. auto- en fietsverkeer en voetgangers) niet wordt gehinderd;
- de inpassing van de tramsporen adequaat is afgestemd op de verlegging van het Noorderbrugtracé;
- de hinder van de tramverbinding (o.a. lucht, geluid en trillingen) zodanig is dat voldaan wordt aan de wet- en regelgeving ter zake en geen sprake is van een verslechtering van de milieusituatie;
- de fasering en tijdelijke bereikbaarheid, alsmede de afstemming op de uitvoering van de werkzaamheden aan het Noorderbrugtracé, mogelijk is, maar wel in nauwe onderlinge afstemming dient te geschieden.

Op diverse momenten zijn belanghebbenden en belangstellenden in de gelegenheid gesteld om kennis te nemen van de plannen, alsmede hun ideeën en zorgen kenbaar te maken over de planuitwerking. Met enkele stakeholders heeft veelvuldig en indringend overleg en afstemming plaatsgevonden, zoals o.a. NS Stations, Veolia, Prorail, De Lijn, Fietsersbond en taxibranche. Dit overleg zetten wij voort in het kader van de ontwerpdetailering van de plannen (voorjaar 2013).

Voor de planvorming en realisatie van de tramverbinding op Nederlands grondgebied is een budget beschikbaar van € 62,5 miljoen (pp 2009).

De budgettaire dekking is als volgt:

| | |
|-----------------------|------------------|
| - Rijk | € 32,2 miljoen |
| - Provincie Limburg | € 12,3 miljoen |
| - Gemeente Maastricht | € 18,0 miljoen + |
| - TOTAAL | € 62,5 miljoen |

Raadsvoorstel



VOLGNUMMER
129-2012

Indexering van dit budget – zoals door partijen is overeengekomen - resulteert in een beschikbaar budget van circa € 66,4 miljoen (pp 2012).

De voorbereidings- en realisatiekosten zijn als volgt geraamd (pp 2012):

| | |
|-------------------------|------------------|
| - buitenstedelijk tracé | € 13,3 miljoen |
| - binnenstedelijk tracé | € 51,3 miljoen + |
| - TOTAAL | € 64,6 miljoen |

In deze ramingen c.q. projectbudget zijn de voorbereidings- c.q. opdrachtgeverskosten verdisconteerd; deze hebben wij geraamd op circa € 7 mio in de periode 2010-2017. Dit is circa 10% van het projectbudget en derhalve proportioneel voor dergelijke omvangrijke en complexe projecten. Er wordt gestuurd op een effectieve en efficiënte projectorganisatie om deze kosten op dit niveau te behouden. De opdrachtgevers- c.q. voorbereidingskosten worden afgedekt binnen het projectbudget. Zulks conform de afspraken vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg' (december 2011).

Naast investeringskosten is tevens sprake van beheer- en instandhoudingskosten voor de railinfrastructuur, welke als volgt zijn geraamd (pp 2012):

| | |
|---|-------------|
| - Extra beheer- en onderhoudskosten buitenstedelijk tracé | € 100.000 |
| - Beheer- en instandhoudingskosten binnenstedelijk tracé | € 700.000 + |
| - TOTAAL | € 800.000 |

Dit betreft jaarlijks terugkerende kosten. Vermeld wordt dat hierin tevens zijn opgenomen een reservering voor de vervangingskosten na circa 20 tot 25 jaar (bijv. wissels e.d.).

De dekking voor de jaarlijkse beheer- en instandhoudingskosten is als volgt:

| | |
|--------------------------------|-------------|
| - De Lijn | € 400.000 |
| - Provincie Limburg; OV-budget | € 400.000 + |
| - TOTAAL | € 800.000 |

Tenslotte zij vermeld dat beheer en instandhouding van de tramrails c.a. een nieuwe taak voor de gemeente Maastricht is, waarvoor 1 fte is benodigd. Deze functie wordt binnen de bestaande formatie gecreëerd. Hieruit vloeit aldus geen additionele claim voort.

Gelet hierop stellen wij uw Raad voor om een positief projectbesluit nemen inzake de Tram Vlaanderen Maastricht ('go besluit'), waardoor u het mogelijk maakt dat na 100 jaar de tram weer thuiskomt in Maastricht!

Na uw positief projectbesluit is het tijdpad als volgt:

- Haalbaarheidsonderzoek halte Belvedere binnen de singels (voorjaar 2013)
- Onderzoek oplossing BTW-problematiek (2013)
- Voorbereiden aanbesteding (Programma van eisen / Ontwerpdetailering) (2013)
- Planologische en vergunningenprocedure (2013-2014)
- Aanbestedingsprocedure (eind 2013-2014)
- Gunning realisatie infrastructuur (najaar 2014)
- Uitvoering (2014-2016)
- Proefrijden (2017)
- Start exploitatie (1-1-2018) i.r.t. MCH 2018

Raadsvoorstel



VOLGNUMMER
129-2012

Na een positief projectbesluit van uw Raad geeft u het college van burgemeester en wethouders van Maastricht – en daarmee de projectorganisatie TVM – opdracht om de realisatie van TVM verder voor te bereiden binnen de door uw Raad aangegeven kaders (o.a. financieel / tracé). Echter gelet op o.a. de BTW-problematiek, alsmede de hoogte van de mogelijke biedingen vanuit de markt, is e.e.a. wel voorwaardelijk.

Als bijlage van onderhavige raadsnota treft uw Raad het document 'Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht' aan, waarin de diverse studies en onderzoeken zijn samengevat.

2. Beslispunten

1. Instemmen met Variantenstudie medegebruik goederenspoorlijn (Prorail) en Projectnota planstudie stadstracé Maastricht (Arcadis) en een positief projectbesluit over de realisatie van de tramverbinding op Maastrichts grondgebied;
2. Hiervoor een krediet beschikbaar stellen van € 18 miljoen (prijspeil 2009 en exclusief BTW).

3. Aanleiding

In 2004 presenteerde de Vlaamse vervoermaatschappij haar visie op de toekomst van het regionaal openbaar vervoer in Belgisch Limburg; het Spartacusplan. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van een aantal regionale tramverbindingen, waaronder een verbinding Hasselt – Maastricht.

Dit initiatief sluit aan op de 'Structuurvisie Maastricht 2030; Ruimte voor ontmoeting' (2012). Hierin kiest de stad onder meer voor 'robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: keuzemogelijkheid'. De stad wil hierbij burgers en bezoekers keuzemogelijkheden bieden op welke wijze zich men in en naar de stad wil verplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat gekozen wordt voor robuuste regionale structuren voor auto, openbaar vervoer en fiets.

De tramverbinding tussen de beide Limburgse hoofd- en universiteitssteden Hasselt en Maastricht past in de strategie van het realiseren van robuuste structuren en draagt bij aan het stimuleren van het openbaar vervoer.

Sindsdien - en meer intensief en structureel vanaf 2007 - is door Vlaamse en Nederlandse overheden en De Lijn eendrachtig samengewerkt aan het verkennen en uitwerken van de tramverbinding Hasselt – Maastricht.

Door partijen zijn overeenkomsten gesloten, studies verricht, een projectorganisatie ingesteld, afspraken gemaakt rondom de financiering, et cetera. Wij verwijzen ter zake o.a. naar de in juni 2008 ondertekende intentieovereenkomst Tram Vlaanderen – Maastricht en de in maart 2010 ondertekende bestuursovereenkomst Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer.

De afgelopen jaren zijn de navolgende besluiten genomen inzake de Tram Vlaanderen – Maastricht:

2007:

Voteren voorbereidingskrediet, reserveren € 7,5 miljoen voor realisatie Tramverbinding en besluitvorming omtrent Strategienota;

Raadsvoorstel



VOLGNUMMER
129-2012

2008:

Besluitvorming Koersnota, bezoek aan Valenciennes met stakeholders, ondertekening intentieovereenkomst, stadsbrede peiling, waaruit breed draagvlak voor Tram bleek;

2009:

Stadsbrede informatieavond, besluitvorming Bestuurlijke rapportage en vóteren aanvullend voorbereidingskrediet en beschikbaarheidstelling extra bijdrage gemeente Maastricht, tot in totaal € 11 miljoen, voor realisatie tramverbinding op Nederlands grondgebied;

2011:

Tracébesluit om tramlijn aan te leggen op route Boschstraat-Noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug – Sint-Maartenslaan-Stationsplein en ondertekening samenwerkingsovereenkomst tussen Maastricht en provincie Limburg over rol- en risicoverdeling;

2012:

Opstellen kaderovereenkomst met Belgische projectpartners over rol- en risicoverdeling en planning.

In lijn met uw raadsbesluit van mei 2011 wordt thans de planstudies aan uw Raad ter besluitvorming voorgelegd, alsmede wordt uw Raad om een positief projectbesluit gevraagd.

4. Relatie met bestaand beleid

- Bestuursakkoord Maastricht 2010-2014.

In de aanloop tot Maastricht Culturele Hoofdstad 2018 geeft de gemeente een impuls aan de samenwerking op het gebied van regionaal openbaar vervoer. De stad Maastricht heeft er alle belang bij om alle problemen met (eu)regionaal openbaar vervoer aan te pakken en neemt daartoe het initiatief.

- Ruimtelijk MobiliteitsPakket Maastricht-Noord.

Een integraal en samenhangend pakket maatregelen om de gebiedsontwikkeling en bereikbaarheid rondom de noordelijke stadsas (Noorderbrug e.o.) te optimaliseren. De realisatie van de tramverbinding Vlaanderen – Maastricht is onderdeel van dit pakket.

- Raadsbesluit omliegging OV-as (22-03-2005).

De gemeenteraad van Maastricht heeft besloten om de OV-as om te leggen van de route Gubbelstraat-Markt-Boschstraat naar de route van Hasselkade-Maasboulevard-Bassinbrug-Boschstraat. De eerste fase hiervan is reeds geëffectueerd, te weten de OV-route in westelijke richting. De tweede fase geschiedt op een nader te bepalen tijdstip in relatie tot de planontwikkeling van Belvédère binnen de singels. Uitgangspunt van het project Tram Vlaanderen – Maastricht is dat de tweede fase van de verlegging van de OV-as ook is/wordt geëffectueerd. Dit raadsbesluit is hiermee randvoorwaardelijk.

- Structuurvisie Maastricht 2030.

De 'Structuurvisie Maastricht 2030; Ruimte voor ontmoeting' (2012) kiest onder meer voor 'robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: keuzemogelijkheid'. De stad wil hierbij mobilisten keuzemogelijkheden bieden op welke wijze zich men in en naar de stad wil verplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat gekozen wordt voor robuuste regionale structuren voor auto, openbaar vervoer en fiets. De tramverbinding tussen de beide Limburgse hoofd- en universiteitssteden Hasselt en Maastricht past hier naadloos in.

Raadsvoorstel



- Maastricht Culturele Hoofdstad 2018.

Maastricht heeft zich gekandideerd voor Culturele Hoofdstad in 2018. In dat kader is een robuust bereikbaarheidsconcept geboden. Maastricht werkt hier hard aan met de ondertunneling van de A2 en de verlegging van het Noorderbrugtracé. Ook de aanleg van een tramverbinding naar het Belgische achterland draagt sterk bij aan dit robuuste bereikbaarheidsconcept. De planning van de ingebruikname van dit project is hierop nadrukkelijk gericht.

5. Planstudies buitenstedelijk en binnenstedelijk tracé

In diverse voorstudies is in beeld gebracht op welke wijze de vervoersverbindingen met het Belgische achterland kunnen worden verbeterd. Ook is ingegaan op de mogelijkheden om een treinverbinding met Hasselt nieuw leven in te blazen, alsmede om volledig gebruik te maken van de bestaande spoorverbindingen in de stad (o.a. spoorbrug).

Een en ander heeft uiteindelijk geresulteerd in de navolgende uitgangspunten voor de tramverbinding Vlaanderen Maastricht:

- Keuze voor een spoorverbinding
- Keuze voor een stadsvariant (i.c. een tramverbinding)
- Keuze voor samengebruik op het buitenstedelijke tracé in Maastricht
- Keuze voor stadstracé via de Boschstraat-Noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug- Sint-Maartenslaan – Stationsplein

5.1. Planstudie buitenstedelijk tracé

In het kader van de planstudie buitenstedelijk tracé is aantal varianten nader onderzocht. De voorkeursvariant bestaat uit:

- het elektrificeren van het buitenstedelijke spoortracé;
- het treffen van diverse veiligheidsmaatregelen (o.a. signalisatie);
- het aanleggen van een intakspoor (incl. wissel) vanaf de Belgische grens;
- het aanleggen van een halte en halteerspoor (incl. wissels) bij Belvédère;
- het aanleggen van een uittakspoor bij de Zuid Willemsvaart.

Voorjaar 2013 verrichten wij nog een studie naar de mogelijkheid om de halte Belvedere te verplaatsen naar een andere locatie in het gebied 'Belvedere binnen de Singels'. Dit kan worden overwogen indien dit ruimtelijk en verkeerskundig inpasbaar is en past binnen budget en planning. Een dergelijke positionering van deze halte zou vanuit meerdere opzichten gewenst zijn.

5.2. Planstudie binnenstedelijk tracé

In het kader van de planstudie binnenstedelijk tracé is aantal varianten onderzocht. De voorkeursvariant bestaat uit:

- Enkelsporig tracé t.h.v. Bosscherweg, dat wordt gesitueerd buiten de huidige verkeersfuncties;
- Dubbelsporig tracé in de Boschstraat-Noord, waarin tram gemengd met het autoverkeer wordt afgewikkeld;
- Dubbelsporig tracé op de Bassinbrug en Maasboulevard, gesitueerd aan de buitenzijde, waarin de tramverbinding wordt gecombineerd met de OV-as (busroutes) en gescheiden wordt van et autoverkeer;
- Haltevoorzieningen aan weerszijden van de tunnel Maasboulevard en in het verlengde de bushaltes aan weerszijden;



VOLGNUMMER
129-2012

- Gemengd dubbelsporig tramtracé op de Wilhelminabrug, waarin de tram en bus – en het beperkte autoverkeer - gemengd worden afgewikkeld;
- Gemengd dubbelsporig tramtracé in de Sint-Maartenslaan, waarin de tram met bus en autoverkeer wordt afgewikkeld
- Herinrichting Stationsplein (incl. busstation), waarin tram en bus gescheiden worden afgewikkeld t.o.v. het auto- en fietsverkeer. Voor het autoverkeer wordt eenrichtingsverkeer ingesteld op de Parallelweg (gedeeltelijk) en de Spoorweglaan.

Op het gehele tracé vindt de afwikkeling van voetgangers en fietsverkeer gescheiden plaats van de tramverbinding. Alleen op kruispunten is sprake van 'kruisende bewegingen'.

De inrichting van de wegen en straten voldoen praktisch overal aan de geldende richtlijnen ter zake, alsmede aan inrichtingseisen i.k.v. verkeersveiligheid (duurzaam veilig). In enkele gevallen bleek het helaas niet mogelijk om hieraan redelijkerwijs te kunnen voldoen.

Na een positief projectbesluit zal in het voorjaar van 2013 een ontwerpdetailering plaatsvinden. Hierbij worden diverse bemerkingen van burgers en andere belanghebbenden verwerkt en wordt e.e.a. teruggekoppeld aan betrokkenen.

M.b.t. het fietsstallingsvraagstuk op en nabij het Stationsplein zijn diverse oplossingen mogelijk, maar zijn ter zake nog geen definitieve keuzen gemaakt c.q. definitieve overeenstemming bereikt met derden. Voordat gestart wordt met de aanbesteding – in de loop van 2013 – zal ter zake ook een definitief voorstel worden uitgewerkt.

Er is een vormgevingsvisie opgesteld, die een beeld geeft van de inpassing van de tram in het Maastrichtse stadsbeeld. Deze vormgevingsvisie wordt t.z.t. afgestemd met de Welstandscommissie.

5.3. Effecten.

De realisatie en exploitatie van een tramverbinding brengt een aantal neveneffecten met zich mee.

Onderstaand is ingegaan op:

- MKBA
- Vervoerpotentieel
- Milieuaspecten (geluid, trillingen en lucht)
- Gevolgen openbaar vervoer in Maastricht e.o.

Op diverse momenten is een MKBA opgesteld i.k.v. het project Tram Vlaanderen Maastricht, dan wel Spartacus/lijn 1. Deze is geactualiseerd voor het Nederlandse deel en ligt voor uw Raad ter inzage. De MKBA is verricht vanuit Nederlands perspectief. De conclusie is dat deze tussen de 0,4 en 0,7 ligt. De waarde 0,7 is het meest realistisch, waarmee dit project gemiddeld scoort in vergelijking met andere openbaar vervoerprojecten. Vanuit Limburgs perspectief is de MKBA-waarde zelfs 0,9. Voor OV-projecten is dit een relatief goede score.

Het vervoerpotentieel van de tramverbinding is in diverse studies onderzocht. De studies wijzen uit dat er op het Nederlandse deeltraject (dit is 5 km van de 35 km lange verbinding) circa 1,3 miljoen reizigers per jaar gebruik maken van de tram; dit zijn circa 4.200 reizigers per dag. Voor het gehele tramtraject worden circa 2,8 tot 3,5 miljoen reizigers per jaar geprognosticeerd; dit zijn circa 9.000 reizigers per dag; dit is vergelijkbaar met de Heuvellandlijn. De rapportage ter zake ligt voor uw Raad ter inzage.

Raadsvoorstel



VOLGNUMMER
129-2012

In de twee planstudies zijn de relevante milieuaspecten onderzocht. De conclusie is dat voldaan wordt aan de ter zake relevante normen. Verwezen wordt naar de twee planstudies.

Het openbaar (bus)vervoer, dat in Maastricht wordt aangeboden bestaat uit bijna 20 streek- en stadslijndiensten, die door Veolia worden verzorgd (tot einde concessie in december 2016), één buslijndienst van de TEC (richting Luik) en vier buslijndiensten van De Lijn (o.a. richting Tongeren en Hasselt). Als gevolg van TVM wijzigt het aanbod van buslijndiensten van De Lijn naar Maastricht; de buslijndiensten tussen Hasselt en Maastricht rijden dan niet meer tot Maastricht, maar bedienen dan de tramhaltes in Belgisch Limburg ('feederen' of voeden). De buslijndienst van De Lijn tussen Tongeren en Maastricht blijft gehandhaafd.

De gevolgen voor de buslijndiensten, die Veolia verzorgt, blijven tot december 2016 – in principe - ongewijzigd. Het aanbod van buslijndiensten vanaf december 2016 wordt bepaald door de nieuwe provinciale concessie en aanbesteding; de gevolgen hiervan zijn thans nog niet bekend.

Wel zal daarbij rekening worden gehouden met de gewijzigde omstandigheden in Maastricht en omgeving, zoals o.a. de ondertunneling van de A2 c.a., de herinrichting van de infrastructuur rondom de Noorderbrug, alsmede de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht en het Station Noord.

6. Duurzaamheid en gezondheid

De tramverbinding met het Belgische achterland biedt een duurzaam alternatief voor bezoekers aan de stad en leidt tot substitutie van autoritten en vervanging van diverse (Belgische) busverbindingen (reductie fijnstof en CO2).

De navolgende duurzaamheidsprincipes – zoals opgenomen in de Structuurvisie 2030 - zijn hierbij aan de orde:

- Keuzevrijheid (multimodale bereikbaarheid / vergroting diversiteit gebieden)
- Toekomstbestendigheid (robuuste infrastructurele netwerken)
- Benutting aanwezige gebiedskenmerken (uitgaan van intrinsieke waarden)
- Hoogwaardige samenleving (stimuleren van ontmoeting)

7. Personeel

Ambtelijk opdrachtgeverschap voor beheer en instandhouding van de traminfrastructuur op het stadstracé is onderdeel van het beheerareaal van de gemeente Maastricht. Dit is een specialistische taak, waarvoor de gemeentelijke organisatie (nog) niet is gekwalificeerd.

De benodigde menskracht wordt binnen de bestaande formatie gecreëerd. Hieruit vloeit aldus geen additionele claim voort.

8. Informatie en automatisering

N.v.t.

Raadsvoorstel



9. (Duurzame) aanbestedingen

I.k.v. onderhavig project is sprake van meerdere aanbestedingen. De Lijn besteedt de Belgische infrastructuur en het trammaterieel aan, terwijl de Nederlandse partijen de Nederlandse infrastructuur aanbesteden. De aan het buitenstedelijke spoor te verrichten werkzaamheden worden door Prorail uitgewerkt en wordt onder regie van Prorail aanbesteed. Zulks is bepaald in diverse voorschriften. De gemeente Maastricht en de provincie Limburg zullen in 2013 nadere afspraken maken omtrent de rol- en risicoverdeling voor de aanbesteding. Partijen zullen dit formaliseren in een realisatieovereenkomst. In de kaderovereenkomst is vastgelegd dat aanbesteding, gunning en voortgang van de uitvoering nauwgezet en frequent tussen partijen wordt afgestemd. Afstemming geschiedt tussen de beide projectorganisaties en formeel in de bestuurlijke werkgroep TVM.

I.k.v. de aanbesteding worden marktpartijen gevraagd om vanuit een lifecyclebenadering een optimaal en duurzaam tramontwerp te realiseren. Duurzaamheid krijgt aldus zijn uitwerking in het op te stellen Programma van Eisen voor de aanbesteding.

10. IBOR beheersparagraaf

Het beheerareaal neemt toe met circa 2.500 meter¹ stadsspoor. Door te kiezen voor 'Design, Construct & Maintain' als contractvorm wordt beheer en instandhouding voor een lange periode 'weg gecontracteerd'.

De dekking van daarmee gepaard gaande beheer- en instandhoudingskosten is in de financiële paragraaf opgenomen.

11. Financiën

11.1 Kosten en dekking investerings- en voorbereidingskosten

Voor de planvorming en realisatie van de tramverbinding op Nederlands grondgebied is een budget beschikbaar van € 62,5 miljoen (pp 2009); dit door integratie van de budgetten voor TVM en de stationsomgeving. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft ingestemd met deze budget- en projectintegratie.

De budgettaire dekking is als volgt:

| | |
|-----------------------|------------------|
| - Rijk | € 32,2 miljoen |
| - Provincie Limburg | € 12,3 miljoen |
| - Gemeente Maastricht | € 18,0 miljoen + |
| - TOTAAL | € 62,5 miljoen |

De gemeente Maastricht draagt € 18 miljoen bij, welke als volgt is gedekt:

| | |
|---|------------------|
| - Begroting 2008; bijdrage TVM | € 7,50 miljoen |
| - Begroting 2008; bijdrage Stationsomgeving | € 6,25 miljoen |
| - Mobiliteitsfonds | € 4,00 miljoen |
| - Rocksubsidie | € 0,25 miljoen + |
| - TOTAAL | € 18,00 miljoen |



VOLGNUMMER
129-2012

Vermeld wordt dat bijdrage uit Mobiliteitsfonds, ad € 4 miljoen, voor € 3,25 miljoen bestaat uit reservering 'Verlegging OV-as (tweede fase)'.

Indexering van dit budget – zoals door partijen is overeengekomen - resulteert in een beschikbaar budget van circa € 66,4 miljoen (pp 2012). Dit 'waardevast houden van het projectbudget' geschiedt met name door de reguliere indexering van de rijksbijdrage, actief kasbeheer (= rentedragend beheren stortingen rijk, provincie en gemeente). Indien uiteindelijk erna nog sprake is van een 'indexeringstekort', alsmede gerelateerd aan het aanbestedingsresultaat, dan besluiten regionale partners, in casu provincie en gemeente, om een projectversobering toe te passen, dan wel een additionele bijdrage beschikbaar te stellen. Indien dit laatste aan de orde zou zijn, dan hebben regionale partijen vastgelegd in hun samenwerkingsovereenkomst (december 2011), dat dit geschiedt o.b.v. principe 50/50.

De voorbereidings- en realisatiekosten zijn als volgt geraamd (pp 2012):

| | |
|-------------------------|------------------|
| - buitenstedelijk tracé | € 13,3 miljoen |
| - binnenstedelijk tracé | € 51,3 miljoen + |
| - TOTAAL | € 64,6 miljoen |

Tot de voorbereidingskosten behoren onder meer inzet personeel provincie en gemeente Maastricht in projectorganisatie, inhuur externe deskundigen, advies- en ingenieursbureaus en opstellen aanbestedingsdossiers. De totale opdrachtgeverskosten gedurende de periode 2010-2017 ramen wij op circa € 7 miljoen. Dat is ruim 10% van het projectbudget, hetgeen zonder meer proportioneel is voor dergelijke complexe en majeure projecten. Er wordt gestuurd op een effectieve en efficiënte projectorganisatie om deze kosten op dit niveau te behouden. Deze opdrachtgevers- c.q. voorbereidingskosten worden afgedekt binnen het projectbudget. Zulks conform de afspraken vastgelegd in de 'Samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente Maastricht en de Provincie Limburg' (december 2011).

Geconcludeerd wordt dat de geraamde kosten binnen het projectbudget passen; derhalve is sprake van een financieel haalbaar project.

Over de Rocksubsidie wordt vermeld dat deze in 2009 is toegekend. Het gaat om een totaal volume van € 1,6 miljoen. In de 'Begroting 2010' is deze ook vermeld. Binnen de dekking van de gemeentelijke bijdrage, ad € 18,00 miljoen, is hiervan een deel ingeboekt, te weten de eigen bijdrage van de gemeente, ad € 250.000, alsmede een deel van de externe Rockbijdrage, ad € 250.000. Aldus resteert € 1,1 miljoen. Hiervoor zal op korte termijn een uitwerkingsovereenkomst worden opgesteld, waarin over de aanwending van deze middelen voor onderhavig project nadere afspraken worden gemaakt.

11.2 Kosten en dekking beheer en instandhouding

Naast investeringskosten is tevens sprake van beheer- en instandhoudingskosten voor de railinfrastructuur, welke als volgt zijn geraamd (pp 2012):

| | |
|---|-------------|
| - Extra beheer- en onderhoudskosten buitenstedelijk tracé | € 100.000 |
| - Beheer- en instandhoudingskosten binnenstedelijk tracé | € 700.000 + |
| - TOTAAL | € 800.000 |

Dit betreft jaarlijks terugkerende kosten. Vermeld wordt dat hierin tevens zijn opgenomen een reservering voor de vervangingskosten na circa 20 tot 25 jaar (bijv. wissels e.d.).

De dekking voor de jaarlijkse beheer- en instandhoudingskosten is als volgt:



VOLGNUMMER
129-2012

| | |
|--------------------------------|-------------|
| - De Lijn | € 400.000 |
| - Provincie Limburg; OV-budget | € 400.000 + |
| - TOTAAL | € 800.000 |

De door de provincie Limburg beschikbaar gestelde middelen voor beheer en instandhouding worden gefinancierd uit het provinciale exploitatiebudget voor het openbaar vervoer in de provincie Limburg.

11.3 Overig financieel raamwerk

Vermeld wordt dat de Belastingdienst heeft bericht dat de met onderhavig project gemoeide omzetbelasting compensabel is (september 2012). In het regeerakkoord "Bruggen slaan" is evenwel opgenomen dat het BTW-compensatiefonds gaat vervallen. Op dit moment zijn de precieze implicaties hiervan nog niet te overzien. Potentieel kan dit een groot gevolg hebben voor de financiële haalbaarheid van dit project (en vele andere gemeentelijke projecten). Eerst nadat ter zake meer duidelijk ontstaat wordt hierop teruggekomen. In die zin is een eventueel positief projectbesluit dan ook voorwaardelijk.

Voorts zij vermeld dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft bericht dat de projecten 'Tram Vlaanderen Maastricht' en 'Stationsomgeving/Spoorkruising Maastricht' geïntegreerd mogen worden, alsmede dat de budgetten ter zake mogen worden geïntegreerd. Onderhavig financieel raamwerk is hierop gebaseerd.

11.4 Kosten en opbrengsten tramexploitatie

De exploitatie van de dienstregeling c.q. tramexploitatie van de Tram Vlaanderen Maastricht is voor rekening en risico van de Vlaamse partners, in casu de vervoermaatschappij De Lijn en het Gewest Limburg. Met De Lijn is overeengekomen dat de tramverbinding gedurende 35 jaar wordt geëxploiteerd. Ook zijn afspraken gemaakt over de bedieningsfrequentie.

11.5 Resumé

Resumerend kan worden vastgesteld dat de met het project TVM – Nederlands deel - gemoeide kosten en opbrengsten met elkaar in evenwicht zijn. Er is sprake van een haalbaar project.

11.6 Risico's en risicobeheersing

De realisatie van projecten gaat gepaard met risico's. Bij complexe en majeure projecten zijn de risico's veelal ook ingrijpender. Deze vertalen zich in tijd (bijvoorbeeld vertraging) en geld (bijvoorbeeld meerkosten). Ook in Maastricht heeft zich dat in het verleden bij diverse projecten voorgedaan. N.a.v. deze ervaringen dient bij dergelijke omvangrijke en complexe projecten voldoende aandacht voor risicomanagement te zijn.

Voor het project Tram Vlaanderen – Maastricht worden periodiek risico-inventarisaties opgesteld, alsmede worden beheersmaatregelen getroffen. Onderstaand wordt een aantal grotere risico's benoemd, alsmede wordt ingegaan op de risicobeheersingsmaatregelen.

De belangrijkste risico's zijn:

- De onnauwkeuringsmarges bij de kostenraming.
- Indexering van budget i.r.t. prijspeil kostenraming 2009 en verwachte start uitvoering in 2014.

Raadsvoorstel



- Scopewijzigingen als gevolg van nieuwe wet- en regelgeving, maar ook door bestuurlijke besluiten.
- Medegebruik goederenspoor.
- Compensatiemaatregelen voor flora en fauna.
- Procedurerisico's i.k.v. ruimtelijke procedures (o.a. bestemmingsplanwijzigingen).
- Aanbestedings- c.q. opdrachtgeversrisico's.

De belangrijkste beheersingsmaatregelen zijn:

- Te kiezen contractvorm (D + C + M).
- Gedetailleerd ontwerpen en onderzoeken risicoposten (o.a. kunstwerken, K&L).
- Contractuele afspraken actualiseren (o.a. De Lijn, maar ook provincie Limburg – gemeente Maastricht).
- Opstellen integrale safetycase voor goederenspoor, alsmede een terugvaloptie
- statusverandering hoofdspoor naar lokaal spoor.
- Vroegtijdig starten met flora en faunaonderzoeken.
- Strak bewaken scope project en strak projectmanagement; "Wie eist, betaalt!"
- Versobering project.
- Periodieke risicoanalyses.
- Beschikbaar gestelde bijdragen van partijen 'rentedragend beheren'.
- Met partners afspraken maken over indexering bijdragen.
- Gevolgen gewijzigde situatie BTW-compensatie in kaart brengen en ter zake tot aanvullende afspraken komen.
- Opstellen realisatieovereenkomst, waarin rol- en risicoverdeling en risicobeheersing nader is uitgewerkt.

Bovenstaand genoemde risicobeheersingsaanpak biedt een solide basis om het project binnen de financiële kaders te realiseren.

12. Voorstel

1. Instemmen met Variantenstudie medegebruik goederenspoorlijn (Prorail) en Projectnota planstudie stadstracé Maastricht (Arcadis) en een positief projectbesluit over de realisatie van de tramverbinding op Maastrichts grondgebied;
2. Hiervoor een krediet beschikbaar stellen van € 18 miljoen (prijsspeil 2009 en exclusief BTW).

13. Vervolg / Planning

Na een positief projectbesluit is het tijdpad als volgt:

- Haalbaarheidsonderzoek halte Belvedere binnen de singels (voorjaar 2013)
- Onderzoek oplossing BTW-problematiek) (2013)
- Voorbereiden aanbesteding (Programma van eisen / Ontwerpdetailering) (2013)
- Planologische en vergunningenprocedurè (2013-2014)
- Aanbestedingsprocedure (eind 2013-2014)
- Gunning realisatie infrastructuur (najaar 2014)
- Uitvoering (2014-2016)
- Proefrijden (2017)
- Start exploitatie (1-1-2018) i.r.t. MCH 2018



VOLGNUMMER
129-2012

Na een positief projectbesluit van uw Raad geeft u het college van burgemeester en wethouders van Maastricht – en daarmee de projectorganisatie TVM – opdracht om de realisatie van TVM verder voor te bereiden binnen de door uw Raad aangegeven kaders (o.a. financieel / tracé). Echter gelet op o.a. de BTW-problematiek, alsmede de hoogte van de mogelijke biedingen vanuit de markt, is e.e.a. wel voorwaardelijk.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

P.J. Buijtels.

De Burgemeester,

O. Hoes.

Raadsvoorstel

In de raadsportefeuille liggen ter inzage:

1. Variantenstudie medegebruik goederenspoorlijn (Prorail)
2. Projectnota planstudie binnenstedelijk tracé; Samenvatting, Verantwoording basisontwerp, Beslisdocument baseline ontwerp, Nota van Uitgangspunten, Omgevingsrapportage (Arcadis)
3. Notitie flora en fauna (Projectorganisatie TVM)
4. Notitie OV-visie (Projectorganisatie TVM)
5. Notitie MKBA (Ecorys)
6. Notitie vervoerwaarde (Goudappel Coffeng)
7. Notitie verkeersveiligheidsanalyse Maastricht (Movares)
8. Rapport organisatie beheer en onderhoud binnenstedelijk tramtracé Maastricht (Movares)

Voor uw Raad liggen bij team Documentenbehandeling (bereikbaar onder tel.nr. 4150) ook diverse documenten vertrouwelijk ter inzage. Dit betreft onder meer overeenkomsten, kostenramingen en detailplanningen.



VOLGNUMMER
129-2012

14. Communicatie richting raad

Belanghebbenden en belangstellenden zijn op diverse momenten geïnformeerd over het project TVM en zijn in de gelegenheid gesteld om te reageren op de planvoornemens en planuitwerking. De bevindingen zijn betrokken bij de planuitwerking. De informatie- en consultatieavonden waren op:

- 1 maart 2012
- 22 mei 2012
- 5 september 2012

Verslagen van deze bijeenkomsten treft u aan op de website van het project TVM.

De raadscommissie SMM is de afgelopen periode op diverse momenten geïnformeerd over het project TVM, te weten:

- 18 juni 2012
- 10 september 2012
- 12 november 2012

Actuele informatie over het project TVM is voor eenieder toegankelijk via de website van het project TVM: www.tramvlaanderenmaastricht.nl.

Wij hebben de diverse studies samengevat in één document, dat hierbij gaat: 'Projectbesluit Tram Vlaanderen-Maastricht'.

Raadsvoorstel



BIJLAGE

I

VOLGNUMMER

129-2012

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 13-11-2012 , organisatie-onderdeel
Beleid en Ontwikkeling , no. 2012-50208;

gehoord de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit ;

gelet op:

1. Het grote belang van deze sneltramverbinding voor de samenwerking tussen beide Limburgen en beide provinciehoofdsteden, alsmede de verbeterde economische ontsluiting van de regio's aan beide zijden van de grens, waardoor de uitwisseling en groei op het gebied van economie, cultuur, kennisuitwisseling, toerisme en vrijetijdsbesteding worden bevorderd;
2. De 'Structuurvisie Maastricht 2030; Ruimte voor ontmoeting' (2012), waarin de stad kiest voor 'robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: keuzemogelijkheid';
3. De afspraken tussen projectpartners in Nederland en België, welke in de concept-kaderovereenkomst zijn vastgelegd;
4. De voortgang en toenemende zekerheden m.b.t. de realisatie van de tramverbinding tussen Vlaanderen en Maastricht in België;
5. Het document 'Projectbesluit Tram Vlaanderen-Maastricht' en de achterliggende (plan)studies en andere projectdocumenten;

BESLUIT:

1. Instemmen met Variantenstudie medegebruik goederenspoorlijn (Prorail) en Projectnota planstudie stadstracé Maastricht (Arcadis) en een positief projectbesluit over de realisatie van de tramverbinding op Maastrichts grondgebied;
2. Hiervoor een krediet beschikbaar stellen van € 18 miljoen (prijspeil 2009 en exclusief BTW).

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 18 december 2012.

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit

Wilhelminabrug. managementrapportage 2015 (Onderzoek door
Antea naar constructieve veiligheid)

Managementsamenvatting

Onderzoek bestaande kunstwerken Tram Vlaanderen Maastricht

TVM33.092.031 Kunstwerken-managementsamenvatting

Opdrachtgever

Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

datum vrijgave
16-02-2015

beschrijving revisie 0.3
Definitief

goedkeuring
B. Mastjare

vrijgave
P.C.A. Vos



Kernteam bestaande uit:

B. Mesuere
P. Vos
D. Koster
M. van der Meij

Datum van uitgave:

16 februari 2015

Contactadres:

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

Copyright © 2015

Niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

| Inhoud | Bladzijde |
|---|-----------|
| Samenvatting..... | 2 |
| 1 Inleiding | 3 |
| 2 Werkzaamheden..... | 4 |
| 2.1 Scope | 4 |
| Wilhelminabrug | 4 |
| Overige kunstwerken binnenstedelijk tracé | 5 |
| 3 Resultaten | 6 |
| 4 Versterkingsmaatregelen | 7 |
| 4.1 Kosten versterkingsmaatregelen..... | 7 |
| 5 Aanbevelingen..... | 8 |

Samenvatting

Voor de kunstwerken gelegen in het binnenstedelijke tracé van de tram Vlaanderen-Maastricht wordt door Antea Group onderzocht of deze voldoen aan de eisen voor constructieve veiligheid voor huidig gebruik en toekomstig gebruik (situatie inclusief tram).

In dit rapport treft u een beknopt overzicht aan van de bevindingen en aanbevelingen voor het huidig en toekomstig gebruik.

Op basis van het vigerend ontwerp binnen het bestemmingsplan TVM kan worden geconcludeerd dat de verschillende kunstwerken voldoen voor huidig gebruik, mits er beperkte beperkende maatregelen getroffen (bijvoorbeeld bebording) worden die ander gebruik dan normaal binnenstedelijk verkeer, uitsluiten.

Voor het toekomstig gebruik, met tram, zijn versterkingsmaatregelen nodig die een investering vergen van 6-8 miljoen euro.

1 Inleiding

De projectorganisatie TVM treedt op namens de samenwerkende partijen - in casu de gemeente Maastricht en de provincie Limburg - om het project Tram Vlaanderen Maastricht (TVM) op Nederlands grondgebied te realiseren. Het ontwerp van het binnenstedelijke tracé van de tram is geprojecteerd op diverse kunstwerken in Maastricht.

Van deze kunstwerken wordt door Antea Group onderzocht of er aan de eisen van constructieve veiligheid kan worden voldaan voor huidige gebruik en toekomstig gebruik met de tramverbinding, én na ingebruikname van de tram. Bij afkeur in de situatie na ingebruikname van de tram is onderzocht welke versterkingsmaatregelen er nodig zijn om het kunstwerk aan de gestelde eisen te laten voldoen.

De conclusies en aanbevelingen in dit rapport zijn waar mogelijk gebaseerd op reeds uitgevoerde berekeningen.

Voor de kunstwerken waarvan de berekeningen nog niet zijn afgerond zijn deze gebaseerd op "Expert-Judgement" en dus gebaseerd op ruime ervaring in soortgelijke situaties.

Belangrijk is op te merken dat alle conclusies zoals die in dit rapport staan omschreven gebaseerd zijn op het vigerend ontwerp binnen het huidige bestemmingsplan.

Enkele essentiële uitgangspunten die volgen uit het definitieve tracéontwerp zijn nog niet beschikbaar. Het is bijvoorbeeld de verwachting dat op verschillende kunstwerken een grotere uitvulling nodig is dan nu in de berekeningen is aangenomen. Een dergelijke aanpassing kan verstrekkende gevolgen hebben voor het betreffende kunstwerk en invloed hebben op de conclusies uit dit rapport.

Dit document is gericht op de doelgroep van technisch management en (ambtelijk) opdrachtgevers. Aangenomen wordt dat de lezer kennis heeft van het project Tram Vlaanderen Maastricht en op algemeen niveau inzicht heeft in de relevante thema's.

Voor een verdere verdieping van dit rapport is voor de technisch onderlegde lezer een "entreedocument" opgesteld, TVM33.092.032.

2 Werkzaamheden

2.1 Scope

Om de constructieve veiligheid van de kunstwerken van het binnenstedelijke tracé van de tram aan te tonen zijn gegevens geïnventariseerd en inspecties uitgevoerd. Hierdoor waren voldoende gegevens beschikbaar om betrouwbaar verificatieberekeningen uit te voeren voor het huidige gebruik zonder tram, en het toekomstig gebruik met tram.

Wilhelminabrug

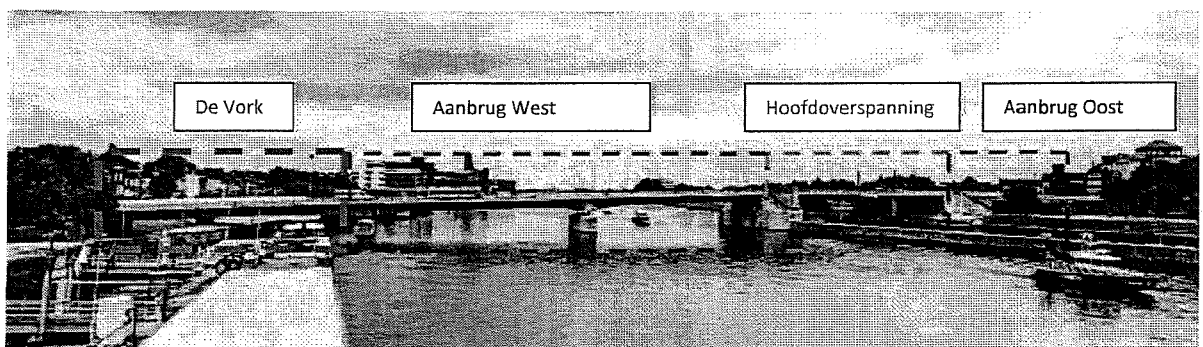
De Wilhelminabrug is een brug die bestaat uit verschillende delen:

- Aanbrug West, inclusief "Vork"
- Hoofdoverspanning
- Aanbrug Oost (onderdoorgang Wilhelminasingel, De Griend)

Aanbrug West en de Hoofdoverspanning zijn stalen bruggen, Aanbrug Oost is een betonnen constructie. Aanbrug West is gebouwd in 1959 en deels vervangen, door De Vork, in 2001. De Hoofdoverspanning stamt uit 1930 en is door de jaren heen vernield, hersteld en aangepast. Aanbrug Oost is later gebouwd, in 1995.

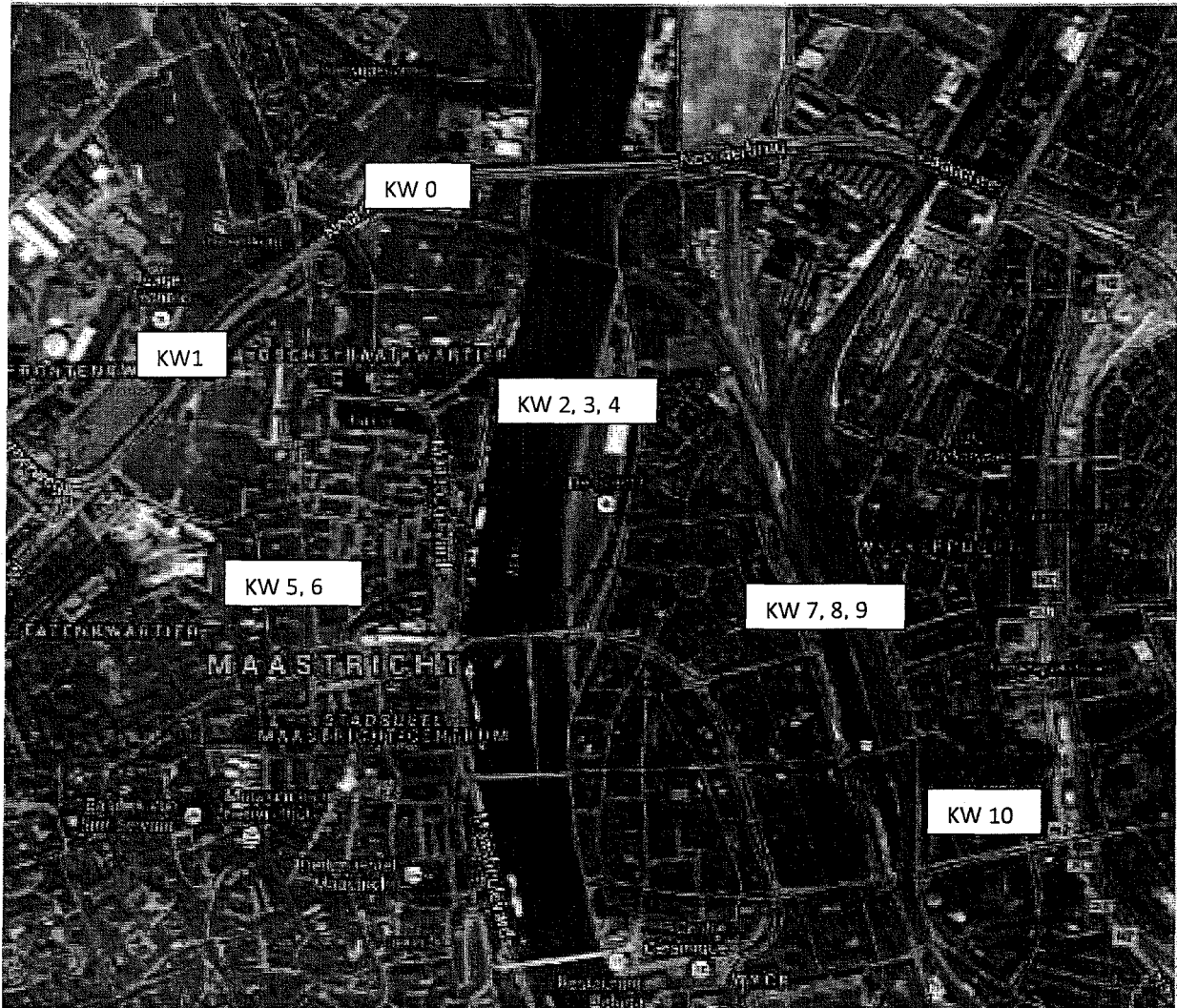
De Wilhelminabrug wordt gebruikt door fietsers, voetgangers en beperkt door gemotoriseerd verkeer (lijnbusen, taxi's, brommobielen). De brug overspant de Maas, sluit op de westelijke oever aan op de Maasboulevard, en aan de oostelijke oever op de Wilhelminasingel. Er zijn twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer, twee fietsstroken en twee voetpaden.

De hoofdoverspanning is oorspronkelijk ontworpen volgens verkeersklasse B van de VOSB 1938, de gehele Aanbrug West volgens verkeersklasse 45 van de VOSB 1995. Aanbrug Oost tenslotte, is ontworpen volgens verkeersklasse 60. De Wilhelminabrug is dus ontworpen volgens de zwaarste, of op een na zwaarste, belastingen zoals die destijds van toepassing waren.



Overige kunstwerken binnenstedelijk tracé

Naast de Wilhelminabrug is het ontwerp van het binnenstedelijke tracé van de tram geprojecteerd op een aantal andere kunstwerken. Dit zijn allemaal betonnen constructies uit verschillende bouwjaren. De brugconstructies zijn ontworpen volgens verkeersklasse 60 van VOSB 1995, destijds de zwaarste belasting volgens de normen. Het dak van de Maasboulevardtunnel volgens verkeersklasse 45, de op een na zwaarste belasting.



1. Kindtunnel Sphinx
2. Bassinbrug
3. Brug sluis 20
4. Keerwanden Bassin
5. Toerit Maasboulevardtunnel
6. Maasboulevardtunnel
7. Overkluizing Fr. Romanusweg
8. Voetgangerstunnel Sint Maartenspoort
9. Oostelijke toerit Wilhelminabrug
10. Fietstunnel Akerstraat

Kunstwerk 0 betreft een zettingsvrijeplaat waar (nog) geen gegevens van aanwezig zijn.

3 Resultaten

Voor een juiste interpretatie van de eindresultaten is het van groot belang de bij de berekeningen gehanteerde uitgangspunten in ogenschouw te nemen, met name de gehanteerde uitgangspunten voor de overige kunstwerken.

Deze treft u aan in de voetnoot bij onderstaande tabel.

| Kunstwerk | Onderzoek | huidig gebruik voldoet | toekomstig gebruik voldoet | Verificatie berekening |
|------------------------------------|-----------|------------------------|----------------------------|------------------------|
| Wilhelminabrug | | | | |
| - Aanbrug Oost | afgerond | ja | ja | in bewerking |
| - Hoofdoverspanning | afgerond | ja | nee | in bewerking |
| - Aanbrug West en De Vork | afgerond | Ja | nee | in bewerking |
| Overige Kunstwerken | | | | |
| 1 Kindtunnel | afgerond | nee | nee | concept |
| 2 Bassinbrug | n.v.t. | nee | nee | definitief |
| 3 Brug Sluis 20 | n.v.t. | ja | ja | in bewerking |
| 4 Keerwanden Bassinbrug | afgerond | nee | nee | concept |
| 5 Keerwanden Maasblvd | n.v.t. | ja | ja | vergelijking |
| 6 Maasboulevardtunnel | n.v.t. | nee | nee | concept |
| 7 Fr. Romanusweg | n.v.t. | ja | ja | vergelijking |
| 8 St. Maartenspoort | afgerond | ja | ja | in bewerking |
| 9 Oostelijke Toerit Wilhelminabrug | n.v.t. | ja | ja | vergelijking |
| 10 Fietstunnel Akerstraat | n.v.t. | ja | ja | in bewerking |

Noot:

- De Wilhelminabrug, gezien de belastingen waarop deze is ontworpen, voldoet voor "huidig gebruik" met een lastbeperking tot 30 ton.
- Bij de toetsing van de overige kunstwerken is, voor huidig gebruik, rekening gehouden met belastingen volgens de Eurocodes, zonder enige vorm van lastbeperking. Dit komt overeen met zwaar, industrieel, internationaal verkeer.
- Als er nog geen (concept-)verificatieberekening is opgesteld, is de conclusie getrokken op basis van een lastenvergelijking. Op basis van een vergelijking tussen de belasting waarmee een kunstwerken ontworpen is en de belasting waarop het getoetst dient te worden kan een eerste, voorlopige, conclusie worden getrokken.
- Uit de onderzoeken zijn geen constructieve onvolkomenheden gebleken. Er is geen schade geconstateerd door aanrijding of overbelasting.
- Omdat er geen constructieve schades zijn waargenomen tijdens de inspecties is conform de richtlijnen alleen de bovenbouw van de kunstwerken getoetst. De reactiekrachten op de onderbouw uit de huidige en toekomstige wegingdeling worden wel inzichtelijk gemaakt. Indien de belastingen niet meer dan 10% toenemen, is overeengekomen dat geen aanvullend onderzoek nodig is.
- Bij de Wilhelminabrug is bij enkele opleggingen sprake van een overschrijding van de maximaal aangehouden belastingtoename. De toename voor het gehele steunpunt is echter dermate beperkt dat dit niet als risico wordt beschouwd.

4 Versterkingsmaatregelen

Voor het toekomstig gebruik met tram voldoen verschillende kunstwerken niet op het gebied van constructieve veiligheid. Voor het geschikt maken van deze kunstwerken zijn, met de huidige uitgangspunten, versterkingsmaatregelen vereist.

4.1 Kosten versterkingsmaatregelen

Wilhelminabrug

Op basis van de bevindingen uit verificatieberekeningen zijn waar nodig mogelijke versterkingsmaatregelen op schetsniveau uitgewerkt. Op basis hiervan is vervolgens een begroting opgesteld.

| | | |
|--|-----------|-----------|
| Directe kosten versterkingsmaatregelen Hoofdoverspanning | 1.110.000 | |
| Directe kosten versterkingsmaatregelen Aanbrug West | 1.795.000 | |
| Directe kosten versterkingsmaatregelen De Vork | 425.000 | |
| Omleidingroutes | 75.000 | |
| Nader te detailleren directe bouwkosten, 10% | 327.000 | |
| Algemene- en Uitvoeringskosten | 845.000 | |
| Subtotaal directe bouwkosten | | 4.577.000 |
| Risico 10% | 458.000 | |
| Subtotaal directe bouwkosten, inclusief risico | | 5.035.000 |
| Engineering | 890.000 | |
| Heffingen, leges en vergunningen | 90.000 | |
| Totaal kosten versterkingsmaatregelen | 6.015.000 | |

Overige Kunstwerken

De kosten voor de Overige Kunstwerken zijn bepaald op basis van Expert-Judgement.

| | |
|-----------------------|-------------------|
| Kindtunnel Sphinx | 75.000 |
| Keerwanden Bassinbrug | 150.000 |
| Bassinbrug | 500.000 |
| Maasboulevardtunnel | 100.000-2.100.000 |

Genoemde bedragen zijn in euro, prijspeil 2015 en exclusief B.T.W.

5 Aanbevelingen

Huidig gebruik

Verschillende van de "overige" kunstwerken voldoen volgens de opgestelde verificatieberekeningen niet voor " huidig gebruik".

Door de invoering van het bouwbesluit in 2012 zijn de Eurocodes van toepassing, waarin belastingmodellen worden gebruikt die min of meer overeenkomen met zwaar, industrieel, internationaal verkeer. Deze zijn gebruikt voor de "overige" kunstwerken van het binnenstedelijk tramtracé.

Ten tijde van het ontwerpen van de bestaande kunstwerken waren andere, minder zware, normen van kracht. Dit verklaart waarom bestaande kunstwerken voor " huidig gebruik" niet voldoen.

Het staat de wegbeheerder echter vrij, op basis van het beoogde gebruik, een eigen belastingconfiguratie toe te passen, mits geëigende voorzieningen (o.a. verkeersborden) worden toegepast. Daarbij dient de te realiseren situatie aantoonbaar geschikt te zijn voor het beoogde gebruik en in stand te kunnen worden gehouden.

Deze situatie is van toepassing op de Wilhelminabrug. Door een lastbeperking is de belasting gelimiteerd en voldoet deze naar verwachting wel voor huidig gebruik.

Om ook de overige kunstwerken geschikt te maken voor huidig gebruik dient dan ook eerst een ontwerp en een verificatieberekening opgesteld te worden waardoor het kunstwerk door middel van bijvoorbeeld (verdere) lastbeperking en rijstrookindeling geschikt is voor het normale binnenstedelijke verkeer en eventueel incidenteel zwaar transport. Bij afkeur kunnen dan alsnog versterkingsmaatregelen ontworpen worden. Deze zullen echter minder omvangrijk zijn.

Toekomstig gebruik

Het spoorontwerp van het definitieve tramtracé lijkt dermate complex dat dit leidend is voor het totale ontwerp. Eerst dient dus dit definitieve tracé van de tram vastgesteld te worden, waarna alle verificatieberekeningen hierop kunnen worden aangepast en definitieve conclusies kunnen worden getrokken zonder enig voorbehoud.

Vooraf van belang hierbij is de positionering van de tram in het horizontale vlak en in het verticale vlak (benodigde uitvulling).

Pas ná het afronden van de definitieve rapporten, gebaseerd op definitieve uitgangspunten, kan een definitief (schets-)ontwerp worden gemaakt van alle benodigde versterkingsmaatregelen. Ook alternatieven als het beperkt toelaten van het tram- of busverkeer, verdere lastbeperkingen en het treffen van maatregelen die onbedoelde belastingen voorkomen, dienen zorgvuldig afgewogen te worden.

Ook voor toekomstig gebruik geldt dat het aan te bevelen is eerst nadere uitgangspunten te formuleren die passen bij normaal binnenstedelijk verkeer.

Om zekerheid te krijgen over de omvang, haalbaarheid en complexiteit van de versterkingsmaatregelen specifiek voor de Wilhelminabrug, is een uitwerking tot op DO/UO-niveau gewenst. Op deze manier kunnen ze verantwoord worden opgenomen in het contract voor de aanbesteding van de uitvoeringswerkzaamheden. Een belemmering hierbij zal de benodigde engineeringtijd zijn. Deze zal 6-12 maanden bedragen.

Voor de Overige Kunstwerken is het uitwerken van een versterkingsmaatregel op schetsniveau waarschijnlijk toereikend.

Problematiek Maasboulevard, vork, tunnel (onderzoek naar
spooralignement)



Memo

| | |
|------------|--|
| Onderwerp: | Problematiek Maasboulevard-Vork-Wilhelminabrug |
| Opsteller: | Projectteam TVM |
| Datum: | februari 2015 |

Doel van dit memo

Het projectteam TVM werkt momenteel het ruimtelijk ontwerp uit dat ten grondslag ligt aan het vastgestelde bestemmingsplan van 18-02-2014 tot een aanbestedingsgereed ontwerp.

Bij deze uitwerking is gebleken dat op het deeltracé Wilhelminabrug Vork – Maasboulevard geen maakbaar en veilig spooralignement is te realiseren binnen de bestemmingsplangrens c.q. bestemmingsplanvlakken (dat deel dat toegewezen is voor het tramtracé).

Verder is sprake van technisch-constructieve problemen met de draagkracht van de Wilhelminabrug. Dit n.a.v. nader gedetailleerd onderzoek naar de opbouw van de Wilhelminabrug.

Dit memo gaat in op de onderliggende oorzaken en de gevolgen ervan.

Voorgeschiedenis

In 2007 is door Movares een onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en belemmeringen van de Maasboulevard-Vork-Wilhelminabrug. Men heeft dit beschouwd vanuit drie mogelijke tracévarianten. Conclusies waren dat de onderbouw van de Wilhelminabrug geschikt is voor de extra belasting, de oostelijke overspanning geschikt gemaakt kan worden tegen acceptabele kosten (circa € 1 mio), de brugconstructie en overige overspanningen geschikt zijn voor inpassing van de traminfrastructuur. Verder stelt men vast dat er aanpassingen aan de Vork benodigd zijn t.b.v. versterkingen en de verkeersinpassing, welke in een orde grootte liggen van € 2 mio tot € 4 mio. Verder vraagt men aandacht voor de combinatie van horizontale en verticale bogen in het tramtracé.

In 2008 (23-4-2008) is door Goudappel Coffeng de Koersnota TVM opgesteld. Hierin is t.a.v. de Maasboulevard-Vork-Wilhelminabrug geconcludeerd dat de inpassing onzeker en lastig is.

In 2011 is het 'Beslisdocument TVM' opgesteld. Hierin wordt t.a.v. de technische uitvoerbaarheid geconcludeerd dat:

- Er nog sprake is van risico's;
- Spoor technische experts en De Lijn bevestigen dat het spoorontwerp realiseerbaar en exploiteerbaar is.

In 2012 heeft Arcadis een 'Planstudie stadstracé Maastricht' uitgevoerd. In dat kader zijn de diverse kunstwerken nader onderzocht; dit betrof met name dossieronderzoek, het schouwen van de kunstwerken en zijn controleberekeningen uitgevoerd. De ontwerpen van Arcadis zijn gedaan o.b.v. het GBKN. Arcadis concludeert t.a.v. de Maasboulevard-Vork-Wilhelminabrug het navolgende:

- Het tunneldak van de tunnel Maasboulevard voldoet niet qua draagkracht en dient deels te worden vervangen;
- De vork dient te worden verbreed en versterkt;



Tram Vlaanderen - Maastricht

- Het ontwerp achtte men technisch uitvoerbaar.

De hiermee gepaard gaande (meer)kosten zijn in de kostenraming Arcadis (2012) verdisconteerd.

Stand van zaken februari 2015

februari 2015 is sprake van twee belangrijke nieuwe c.q. andere inzichten:

- Onderzoek Antea (februari 2015) concludeert dat de draagkracht van de Wilhelminabrug in de situatie met tram onvoldoende is voor de hoofdoverspanning, westelijke aanbrug en Vork. De overige onderdelen voldoen, indien er geen extra uitvulling noodzakelijk blijkt. Dit leidt ertoe dat constructieve maatregelen noodzakelijk zijn. Deze zijn geraamd op € 6 miljoen (zie bijlage 5. De Wilhelminabrug, managementrapportage 2015).
- Ontwerpdetailering van het tramalignement gebaseerd op nauwkeurige inmeting van het tracé (DTM) laat zien dat er geen veilige en inpasbare oplossing binnen de bestemmingsplanbegrenzingsmogelijk is. Verder concludeert men dat deze meer ingrijpende aanpassing zich financieel vertaalt in substantieel hogere inpassingskosten, zie aangehechte bijlage 1.

Conclusie

Als gevolg van bovenstaand geschetste problemen is ter zake sprake van een majeure opgave, die niet binnen de vigerende financiële kaders kan worden opgelost. Een substantiële kostenoverschrijding, risicotoename en uitloop van de planning zullen hiervan het gevolg zijn.



Tram Vlaanderen - Maastricht

Bijlage 1: Toelichting problematiek alignementen Maasboulevard-Vork.

Kaders

Op 18-02-2014 is door de gemeenteraad van Maastricht het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht vastgesteld. Ten grondslag hieraan lag het Referentieontwerp (RO) van Arcadis d.d. 12 april 2013.

Het bestemmingsplan voorziet in de uiterste begrenzing en daarbinnen deelbestemmingen aangegeven als bestemmingsvlakken, waaronder die voor het tramtracé. Dit tramtracé is gebaseerd op het RO.

Het RO is ontworpen in het platte vlak (2D) waarbij een indicatie is gegeven voor het verticale alignement. Deze indicatie is gebaseerd op de Globale Basis Kaart Nederland (GBKN).

Het RO voldoet op basis van deze uitgangspunten aan de eisen zoals door de Lijn in haar handboeken heeft gespecificeerd.

Uitwerking RO

In 2012 (door het ingenieursbureau Arcadis) is het alignement tussen de Wilhelminabrug Vork en Maasboulevard als kritisch c.q. risicovol aangeduid. Het RO is gebaseerd op uitzonderingswaarden in de eisen van de Lijn en kent een onzekerheid in het te overbruggen hoogteverschil.

Op basis hiervan heeft het projectteam TVM besloten tot het volgende:

1. Een gedetailleerde en nauwkeurige inmeting van het tracé (een zogenaamde Digitale Terrein Meting (DTM)).
2. Toetsing van het RO door Rail Infra Solutions (RIS) op maakbaarheid.
3. Uitwerken van het ontwerp van het tracé tot VO niveau.

Op basis van de DTM en de VO uitwerking zijn knelpunten vastgesteld op de aspecten inpassing en veiligheid.

Inpassing:

De DTM geeft ongeveer eenzelfde te overbruggen hoogteverschil aan als de aanname in het RO (5,45 m ten opzichte van 5,36 m). In de DTM wordt echter in de hoogteligging een opbolling (zeeg) zichtbaar halverwege de Vork. De DTM (asfaltheogte) ligt hier echter op dezelfde hoogte als bovenkant spoorstaaf uit het RO. Dit leidt tot ingrijpende wijzigingen in het VO ten opzichte van het RO:

De toe te passen spoorconstructie (ca. 25 cm) en de aanwezige asfaltdikte op het stalen dek (ca. 5-9 cm) impliceert dat het RO-alignement ca. 20 cm getild moet worden. Dit veroorzaakt op de Maasboulevard vanaf de halte Maasboulevard naar de zeeg op de Vork een verhoogde wegligging variërend van 35 cm bij de halte, 55 cm bij de van Hasselkade naar 20 cm bij de zeeg.

Dit heeft als consequenties een extra uitvulling op de Vork en Wilhelminabrug en een problematische inpassing bij de van Hasselkade. De halte Maasboulevard komt daarbij in een maximaal toelaatbare helling te liggen van 2,5%.



Tram Vlaanderen • Maastricht

De extra uitvullingen zorgen voor een significant hogere belasting van de tunnelmond. De belastbaarheid van de tunnelmond is bij het RO al als ontoereikend gesignaleerd. De mate waarin de belastbaarheid in het RO werd overschreden was met beperkte middelen op te vangen. Hiertoe zijn reserveringen in de ramingen opgenomen. De bij het VO geconstateerde belasting vraagt een meer omvangrijke ingreep.

Deze bevinding van het projectteam TVM wordt bevestigd in de conclusie uit de rapportage van RIS (RIS576-1 d.d. 23 oktober 2014) die aangeeft dat de hoogteverschillen in de brug en aanbrug (Vork) consequenties hebben voor het trambaan alignement, waarbij het verticale alignement niet goed past in de omgeving.

Veiligheid:

Naast ruimtelijke inpasbaarheid is de veilige berijdbaarheid van het tramtracé een cruciale randvoorwaarde.

Bij de beoordeling van de veilige bereidbaarheid zijn de eigenschappen van het in te zetten materieel van belang. In het TVM project is het tramtype Regio Citadis (Alstom) door De Lijn als referentie gebruikt bij het opstellen van het materieelbestek. Dit voertuig type is ook als referentie gebruikt bij het opstellen van de geluids- en trillingenanalyses.

Railvoertuigen (en met name lage vloer voertuigen, zoals gebruikt gaan worden in TVM) stellen eisen aan het alignement van de railinfrastructuur.

De alignementseisen betreffen o.a. horizontale en verticale boogstralen en (beperkingen aan) de opeenvolging of combinatie van horizontale en/of verticale bogen.

Een directe opeenvolging of combinatie van horizontale en/of verticale bogen kan aanleiding zijn voor ontsporing van het voertuig. In Nederland wordt bij ieder spoorontwerp expliciet aandacht gegeven aan deze overwegingen, zo ook bij de uitwerking van het VO door het TVM projectteam. De handboeken van de Lijn voorzien niet in eisen op deze aspecten.

Daarom is bij de uitwerking van het VO, naast de inzichten van de betrokken ontwerpers, gebruik gemaakt van de voorschriften welke door HTM zijn geformuleerd t.b.v. het tramtype Regio Citadis (Alstom). NB. Arcadis heeft in 2012 geadviseerd voor de vervolgfase na het ruimtelijke ontwerp de eisen van de HTM te hanteren, die eisen stelt aan combinaties tussen horizontale en verticale bogen.

De beperkingen die aan die opvolging en combinatie van bogen worden opgelegd, zijn gebaseerd op de ervaringen die HTM heeft opgedaan bij ontsporingen van het Regio Citadis-materieel in het project RandstadRail.

Het spooralignement van het RO ter plaatse van de Vork bevat een horizontale boog (R=30m) en een directe opeenvolging van verticale bogen (dalbogen R=700 m, R=675 m en topboog R=500 m). Dit alignement voldoet niet aan de volgende eisen:

- geen directe opeenvolging van dal- en topbogen;
- minimale dalboog R=1000 m;
- minimale topboog R=1500 m



Tram Vlaanderen - Maastricht

Geluid, trillingen, comfort en onderhoud:

De opvolging en combinatie van bogen in het RO hebben een negatief effect op het rijcomfort, veroorzaken een grotere kans op geluid- en trillingsoverlast en vragen meer onderhoud.

Toetsing:

Railprojecten in Nederland kennen een formele toetsing op veiligheid. Deze toetsing bestaat globaal uit twee stappen: een toets bij afronding van de ontwerpfasen en een toets bij afronding van de realisatiefase.

Deze toetsing is in het TVM project ingericht door de inzet van een safety manager en door de inzet van een Independent Safety Assessor (ISA). Bij de vergunningsverlening bij ingebruikname zal ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) een veiligheidsadvies uitbrengen aan het Bevoegd Gezag (in de Provincie Limburg)

De safety manager TVM is destijds (als safety manager RandstadRail) betrokken geweest bij de onderzoeken naar de ontsporingen bij HTM en is van mening dat de huidige door TVM gehanteerde alignementseisen essentieel zijn voor de (ontsporing)veiligheid van het tramsysteem.

De hierboven geconstateerde afwijkingen van deze eisen worden daarom niet geaccepteerd door de safety manager.

Wanneer de eisen m.b.t. verticale boogstralen worden gerespecteerd, dan neemt de benodigde lengte om het hoogteverschil te overbruggen toe waardoor, om binnen de bestemmingsplanvlakken te blijven, horizontale en verticale bogen in elkaar gaan overlopen. Dit is niet toegestaan bij horizontale bogen onder een $R=100$ m. Ook dit zal niet worden geaccepteerd door de safety manager.

Tevens leiden de langere bogen tot een langer traject wat moet worden uitgevuld, waardoor de belasting op het dak van de tunnelmond verder toeneemt en de inpassingsproblemen groter worden.

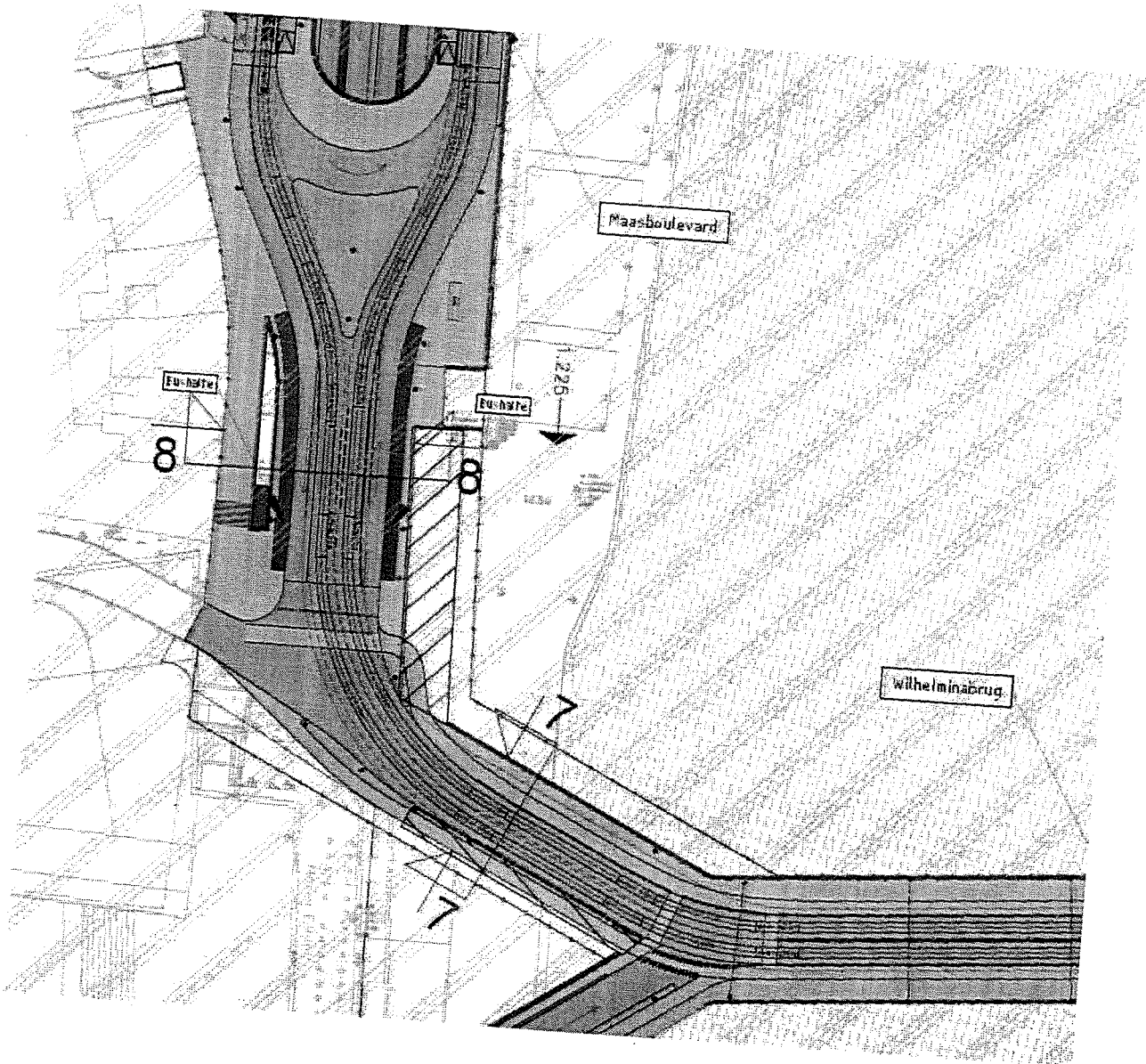
Verder zij opgemerkt dat de bij veiligheidsbeoordeling en vergunningverlening betrokken instanties (ISA, ILT) bekend zijn met de problematiek van alignementseisen voor lage vloer materieel. Bij afwijkingen van de op praktijkervaringen gebaseerde eisen zullen zij zeker om een goede onderbouwing en verantwoording vragen. Een afdoende onderbouwing kan echter alleen worden gebaseerd op praktijktesten en kan dus pas worden geleverd als het materieel beschikbaar is.

Conclusie

Goedkeuring van ISA/ILT is een voorwaarde voor verlening vergunning voor ingebruikname. Het projectteam TVM is van mening dat op basis van het bestaande RO deze vergunning niet verkregen kan worden. Daarom is het projectteam TVM bezig met een ontwerp dat zowel ruimtelijk inpasbaar als veilig is. Hierbij wordt gezocht naar een oplossing binnen de bestemmingsplangrenzen. Een oplossing binnen de bestemmingsplanvlakken ter plaatse van de Vork is niet mogelijk. Een principiële oplossing van deze problematiek zal niet eerder dan over enkele maanden beschikbaar zijn. Tevens zullen daarbij omvangrijke maatregelen aan de orde zijn welke niet in de ramingen zijn voorzien en noopt tot een aanpassing van het bestemmingsplan.



Tram Vlaanderen - Maastricht



Wet en regelgeving Eurocodes 2012, uittreksel

Wet- en regelgeving, Eurocodes 2012, uittreksel

VROM onderzoek 2009

Een groot deel van de bruggen en viaducten, die in beheer en/of eigendom is van gemeenten, is gebouwd in de 2e helft van de vorige eeuw. Bij de bouw van deze kunstwerken is uitgegaan van een belasting door het wegverkeer gebaseerd op gebruik en gewicht van de voertuigen uit die periode. Door ouderdom en veranderd gebruik, zoals de toename van de intensiteit en het gewicht, is de kans op schade en onveiligheid toegenomen.

De VROM-inspectie heeft in 2009 een onderzoek gedaan naar de borging van constructieve veiligheid bij bestaande bruggen en viaducten. Diverse incidenten waaronder het sluiten van de Hollandse brug nabij Almere voor zwaar vrachtverkeer en het acuut sluiten van de Sebastiaansbrug in Delft vormden de aanleidingen voor dit onderzoek. De voornaamste conclusie uit het onderzoek was dat de constructieve veiligheid van bestaande bruggen en viaducten in onvoldoende mate is geborgd. Dit was met name het geval bij gemeenten.

Derhalve heeft de toenmalige ministerie van VROM aan alle beheerders en eigenaren van kunstwerken gevraagd, om adequaat beheer en onderhoud van kunstwerken in de organisatie te borgen door een verankerde cyclus van beleid, programmering, inspectie en onderhoud met een goed onderbouwde risico inschatting van de constructieve veiligheid.

Nieuwe wet en regelgeving 2012

Wet- en regelgeving met betrekking tot het beoordelen van bestaande kunstwerken zijn gewijzigd. De volgende normen zijn in 2012 ingevoerd:

Sinds 1 april 2012 vervangt het nieuwe Bouwbesluit 2012 het vigerende Bouwbesluit 2003. In dit bouwbesluit worden in hoofdstuk 2 de normen voor constructieve veiligheid aangestuurd. Deze normen zijn de NEN-EN's, de zgn. Eurocodes.

Dat betekent dat voor aanvragen vanaf 1 april 2012 constructieve bescheiden op basis van de Eurocode verplicht zijn.

- Voor verbouw moet men voldoen aan artikel 2.5 van het Bouwbesluit 2012. Dit artikel stuurt de NEN 8700 aan. In deze norm wordt verwezen naar de Eurocodes.
- Voor bestaande bouw moet men voldoen aan artikel 2.6 van het Bouwbesluit 2012. Dit artikel verwijst naar artikel 2.7 dat weer verwijst naar NEN 8700

NEN 8700

- NEN8700: Grondslagen t.b.v. beoordeling constructieve veiligheid van bestaande bouwwerken.
- NEN8701: Belastingen t.b.v. beoordeling constructieve veiligheid van bestaande bouwwerken.
 - Bestaande (oude) normen zijn primair bedoeld voor het toetsen van ontwerpen voor nieuwbouw.
 - De NEN8700 en de NEN8701 bieden de mogelijkheid om de bestaande bouwwerken anders te beoordelen dan nieuwbouw.
 - In de NEN 8700 wordt verwezen naar de Eurocodes

Vertaling naar situatie Maastricht (uit entreedocument Antea)

Verschiedende kunstwerken voldoen volgens de opgestelde verificatieberekeningen niet voor "huidig gebruik".

Door de invoering van het bouwbesluit in 2012 zijn de Eurocodes van toepassing, waarin belastingmodellen worden toegepast die geen werkelijke belastinggevallen zijn.

Zo is LoadModel 1 (LM1) een model dat naast de gelijkmatig verdeelde belasting een drietal tandemstelsels van respectievelijk 600 kN, 400 kN en 200 kN omvat. Dit model komt overeen met zwaar, industrieel, internationaal verkeer.

Ten tijde van het ontwerpen van de bestaande kunstwerken waren andere normen van kracht, waarin wel werkelijke belastinggevallen waren omschreven. In NEN6723 (1995) en VOSB 1963 zijn de verkeersklasse 45 en 60 vastgelegd met aslasten van respectievelijk 150 kN en 200 kN. In VOSB 1938 staan verkeersklasse A en B omschreven.

Dit verklaart waarom bestaande kunstwerken voor "huidig gebruik" niet voldoen.

Oplossingsrichting situatie Maastricht (uit entreedocument Antea)

Het staat de wegbeheerder echter vrij, op basis van het beoogde gebruik, een eigen belastingconfiguratie toe te passen, mits geëigende voorzieningen (o.a. verkeersborden) worden toegepast. Daarbij dient de te realiseren situatie aantoonbaar geschikt te zijn voor het beoogde gebruik en in stand te kunnen worden gehouden.

Om de constructieve veiligheid van elk kunstwerken te borgen voor huidig gebruik dient dan ook een eerst ontwerp en verificatieberekening opgesteld te worden waardoor het kunstwerk door middel van bijvoorbeeld (verdere) lastbeperking en rijstrookindeling geschikt is voor het normale binnenstedelijke verkeer en eventueel incidenteel zwaar transport. Bij afkeur kunnen dan alsnog versterkingsmaatregelen ontworpen worden. Deze zullen echter minderomvangrijk zijn.

Financieel overzicht: investeringsraming



Memo

| | |
|------------|---|
| Onderwerp: | Toelichting majeure meerkosten ten opzichte van raming 2012 |
| Opsteller: | Projectorganisatie TVM |
| Datum: | februari 2015 |

Inleiding:

Via dit memo brengen wij u op de hoogte van de majeure meerkosten van de huidige raming (Grontmij oktober 2014; prijspeil 1-1-2014) ten opzichte van de raming van Arcadis en Prorail uit 2012 (prijspeil 1-1-2012) tezamen € 64,5 mln. die als onderlegger zijn gebruikt voor de raadsnota van december 2012 "Projectbesluit TVM". In dit memo is tevens rekening gehouden met de financiën zoals weergegeven in de managementsamenvatting van Anteagroup inzake de bestaande kunstwerken d.d. 16 februari 2015.

Het taakstellend budget bedraagt € 62,5 mln. (prijspeil 2009).

Toelichting majeure meerkosten ten opzichte van raming 2012

| Posten | Omvang |
|--|------------------------|
| Constructie Wilhelminabrug | € 6,0 mln. |
| Constructie en keerwanden Bassinbrug | € 0,3 mln. |
| Tunneldek Hasseltkade/Mosae Forum | € 0,8 mln. |
| Leges | € 1,4 mln. |
| Flora en Fauna | € 1,7 mln. |
| Archeologie | € 2,0 mln. |
| Statuswijziging hoofdspoor-lokaal spoor | € 1,0 mln. |
| Index 2012 en 2013 | € 1,1 mln. |
| Vorbereidingskosten | € 7,3 mln. |
| Aanpassing aan de bestaande rioleringen (van kengetallen → specifieke eisen beheerder en tramtechniek) | € 1,0 mln. |
| ISA (veiligheidsproces infra-vrijgave) | € 0,9 mln. |
| Spoorbrug havenkom (van enkel naar dubbelspoor) | € 0,8 mln. |
| Extra maatregelen trilling en geluid als gevolg van Bestemmingsplan-procedure | € 3,3 mln. |
| Testen Nederlandse infrastructuur (inzet materieel en mensen) | € 0,2 mln. |
| Faseringskosten (tijdelijke maatregelen/omstelkosten aannemer) | € 1,5 mln. |
| Overige bijstellingen/versoberingen (fietsbrug/geen overkapping busstation etc.) | - € 4,9 mln. |
| Benoemde aanvullende majeure risico's | |
| • Wilhelminabrug incl. vork | PM |
| • Tunneldek Hasseltkade/Mosae Forum | PM |
| • Implementatie Wet Lokaal Spoor | € 1,1 mln. |
| • Vertraging statuswijziging/ lokaal spoor | € 3,6 mln. |
| • Demarcatie hoofdspoor-lokaalspoor komt te liggen op emplacement CS | € 2,5 mln. |
| • Omrij schade OV-vervoer | € 1,5 mln. |
| • Indexering vanaf 2014 | PM |
| Totaal | € 33,1 mln.+ PM |

Bestemmingsplan: uitspraak Raad van State d.d. 11 februari 2015

Raad van State

Uitspraak 201402870/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 11 februari 2015

Tegen: de raad van de gemeente Maastricht

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Limburg

201402870/1/R6.

Datum uitspraak: 11 februari 2015

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak onderscheidenlijk tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Maastricht,
2. De vereniging Fietsersbond, gevestigd te Utrecht,
3. [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), wonend te Maastricht,
4. [appellant sub 4], wonend te Maastricht,
5. [appellant sub 5], wonend te Maastricht,
6. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], wonend te Maastricht,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid La Bergère Hospitality Group B.V., gevestigd te Maastricht,
8. [appellant sub 8], wonend te Maastricht,

en

de raad van de gemeente Maastricht,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 18 februari 2014 heeft de raad het bestemmingsplan "Tramlijn Vlaanderen - Maastricht" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère en [appellant sub 8] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

[appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère, [appellant sub 8], het agentschap naar Belgisch publiekrecht Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de raad hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

[appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère, [appellant sub 8] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 november 2014, waar [appellant sub 1], bijgestaan door mr. F.K.H. van Oostveen, werkzaam bij Achmea Rechtsbijstand, de Fietsersbond, vertegenwoordigd door L. Maathuis en T. Rand, [appellant sub 3], in de persoon van [appellante sub 3B], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère en [appellant sub 8], allen vertegenwoordigd door mr. M. van Aken, advocaat te Sittard, bijgestaan door ing. M. Burgmeijer, werkzaam bij M+P raadgevende adviseurs B.V., en de raad, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, M.A. Hendriks, mr. M.M.E. Wetzels, mr. W.M.C. Pas, ing. R.W. Hogerheijde, J.J. Couvreur, T.D. Bouwman, ir. C.P. Schouten, dr.ir. H.G. Stuit, A.W.M. Leushuis, ing. C.F.M. Bernards en ir. D.H.H. van den Dool, zijn verschenen. Voorts is ter zitting De Lijn, vertegenwoordigd door mr. N.H. van den Biggelaar, advocaat te Amsterdam, S. Schalckens en B. Veraart, als partij gehoord.

Overwegingen

Ontvankelijkheid

1. Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt het ontwerpplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht bij de raad. [appellant sub 5] en [appellant sub 8] hebben geen zienswijze over het ontwerpplan naar voren gebracht.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, kan geen beroep worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan door een belanghebbende die over het ontwerpplan niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten. Deze omstandigheid doet zich niet voor. [appellant sub 5] en [appellant sub 8] zijn door de ten opzichte van het ontwerp aangebrachte wijzigingen niet in een nadeliger positie gebracht. De wijzigingen hebben, voor zover relevant, betrekking op het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in verband met de aspecten geluid en trillingen.

De beroepen van [appellant sub 5] en [appellant sub 8] zijn niet-ontvankelijk.

Lus

2. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

Toetsingskader

3. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Plan

4. Het plan voorziet in de aanleg van het Nederlandse deel van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, de zogeheten Tramlijn Vlaanderen - Maastricht (hierna: TVM). Het Nederlandse deel van het tracé loopt vanaf de Nederlands-Belgische grens bij Lanaken via de binnenstad van Maastricht naar NS-station Maastricht. Dat deel van het tracé is circa vijf kilometer lang en heeft drie haltes, alle gelegen nabij het centrum van Maastricht. Voor het buitenstedelijke deel wordt gebruik gemaakt van een bestaand goederenspoor. Binnenstedelijk zal een nieuwe railverbinding aangelegd worden.

5. Ingevolge artikel 4, lid 4.1, van de planregels zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor:

a. wegverkeer;

b. voorzieningen voor het openbaar vervoer;

[...]

h. een tramhalte, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramhalte" (sv-th);

i. tramverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramverkeer" (sv-tv);

j. railverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "railverkeer" (rv);

[...]

Ingevolge artikel 6, lid 6.1, van de planregels zijn de voor "Verkeer - Verblijfsgebied" aangewezen gronden bestemd voor:

a. verkeersontsluiting;

b. verblijfsgebied;

c. voorzieningen voor het openbaar vervoer;

[...]

i. verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "verkeer" (v);

j. tramverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramverkeer" (sv-tv);

k. een tramhalte, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramhalte" (sv-th);

[...]

Relativiteit

6. De raad stelt zich op het standpunt dat aan het beroep van de Fietsersbond voor zover het betreft de streefwaarde voor trillingen gedurende de nacht, de piekwaarden voor booggeluid, het gemeentelijk aanloopstratenbeleid, de ontwikkeling van de gebieden Belvédère en Bassin en de verwachte trajectreistijden de relativiteitseis in artikel 8:69a van de Awb in de weg staat.

6.1. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

6.2. Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appelland door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appelland.

6.3. Blijkens haar statuten is het belang van de Fietsersbond gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het fietsen in Nederland en meer ruimte voor de fiets en de fietsers. De door de raad genoemde onderdelen van het betoog van de Fietsersbond zien op de mogelijke gevolgen van de TVM voor het woon- en leefklimaat van omwonenden van het tracé en hebben geen betrekking op het belang van de Fietsersbond. In zoverre beroept zij zich op aspecten van de norm van een goede ruimtelijke ordening, als neergelegd in artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening die kennelijk niet strekken tot bescherming van haar belang. De Fietsersbond stelt weliswaar dat zij ook optreedt namens bewoners die door de aanleg van het tramtracé in hun belangen geraakt worden, omdat fietsers soms ook bewoners zijn, maar daarvan is niet gebleken. Aangezien het betoog van de Fietsersbond in zoverre om voormelde reden niet tot vernietiging van het bestreden besluit kan leiden, zal het buiten inhoudelijke bespreking blijven.

Nut en noodzaak

7. [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat nut en noodzaak van de TVM onvoldoende zijn onderbouwd. In dit verband verwijzen zij naar het aanvullende advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: commissie m.e.r.). Volgens hen is het reizigerspotentieel overschat, in welk verband een beroep wordt gedaan op het rapport van het Belgische Rekenhof aan het Vlaams Parlement "Besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn" van februari 2014.

7.1. De raad stelt dat het doel van de tramverbinding is om een stevige impuls te geven aan de bereikbaarheid van de aan deze tramverbinding gelegen stedelijke gebieden en hierdoor bij te dragen aan versterking van het maatschappelijk en economisch functioneren van deze stedelijke gebieden. Van de tramverbinding, zo verwacht De Lijn, zullen in 2020 waarschijnlijk ongeveer drie miljoen reizigers gebruik maken. De huidige verbindingen voor openbaar vervoer tussen Maastricht en Hasselt zijn geen redelijk alternatief voor de auto en kunnen daarom niet bijdragen aan de bereikbaarheidsproblemen over de weg. Ook draagt de TVM bij aan het realiseren van stedelijke mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente, in die zin dat een openbaar vervoer-alternatief wordt geboden aan de bezoekers uit België, het openbaar vervoer in Maastricht wordt verbeterd en invulling wordt gegeven aan het P+R beleid van de gemeente door het realiseren van een P+R voorziening in Lanaken. De bestaande verbindingen voor openbaar vervoer zijn daarnaast van onvoldoende kwaliteit om de door de gemeente Maastricht van groot belang geachte ruimtelijke en economische samenhang in de Euregio Maas-Rijn te bevorderen. Het planologisch besluit voor het Belgische tracé is inmiddels onherroepelijk. Bus noch light rail zijn volgens onderzoek een alternatief voor de tram. Door de TVM zal ook de verbinding tussen Hasselt en andere steden verbeteren. Voor een nadere onderbouwing van nut en noodzaak verwijst de raad naar het door Ecorys Nederland B.V. uitgebrachte rapport "Tram Vlaanderen - Maastricht (TVM) - Analyse van nut en noodzaak" van 24 december 2013, dat deel uitmaakt van de oplegnotitie MER (hierna: rapport van Ecorys). Wat de vervoerwaarden betreft verwijst de raad naar het rapport "Tram Vlaanderen - Maastricht, probleemanalyse en vervoerwaarde" van 30 oktober 2012 van Goudappel Coffeng (hierna: het rapport van Goudappel Coffeng).

7.2. In mei 2004 presenteerde De Lijn een visie over de verbetering van het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg, genaamd het Spartacusplan. Dit plan voorziet onder meer in het completeren van het netwerk van openbaar vervoerverbindingen in Belgisch-Limburg door diverse regionale railverbindingen, onder andere tussen Hasselt en Maastricht. De realisatie van die railverbinding, die een internationale grensoverschrijdende verbinding zal vormen tussen de hoofdsteden van Belgisch-Limburg en Nederlands-Limburg, heeft de eerste prioriteit.

In 2007 is de "Strategienota tram Vlaanderen - Maastricht" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders en randvoorwaarden voor dit project aangegeven, evenals de mogelijke varianten voor een dergelijke verbinding, die onderzocht zouden gaan worden.

Met het oog op de TVM is op 30 juni 2008 door de Belgische en Nederlandse provincie Limburg, De Lijn en de gemeente Maastricht een intentieovereenkomst getekend, waarin zij zich uitspreken voor en zich committeren aan de voorbereiding van de realisatie van de tramlijn Vlaanderen - Maastricht.

7.3. Het rapport van Ecorys is uitgebracht naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. over nut en noodzaak van de TVM. Dit rapport is als aanvulling op het milieueffectrapport (hierna: MER) aan de commissie m.e.r. voorgelegd. In haar definitieve toetsingsadvies is de commissie m.e.r. van oordeel dat de aanvulling op het MER geen nadere informatie bevat ter onderbouwing van de keuze voor de TVM en dat nut en noodzaak nog steeds onvoldoende zijn onderbouwd. Hierover heeft op 7 januari 2014 overleg plaatsgehad tussen de gemeente en de commissie m.e.r. De gemeente heeft besloten geen verdere aanvullingen te doen. In de definitieve versie van het rapport van Ecorys, van 24 december 2013, zijn, waar mogelijk, verschillende opmerkingen en suggesties van de commissie m.e.r. verwerkt.

7.4. In het rapport van Ecorys is ten aanzien van het nut van de TVM ingegaan op vier beleidsdoelen, te weten grensoverschrijdende bereikbaarheid, vervolmaken euregionale verbindingen, aantrekkelijk alternatief voor auto en bus en impuls voor ruimtelijke economische ontwikkelingen. In het rapport van Ecorys staat dat op basis van de toets op doelbereik geconcludeerd mag worden dat de TVM positief invulling zal geven aan de

vooraf gestelde doelen. De TVM biedt een oplossing voor de noodzakelijke verbetering van het OV-aanbod op de corridor Maastricht - Hasselt en de Euregio. Deze verbetering wordt noodzakelijk geacht om de ruimtelijke economische samenhang in de Euregio te bevorderen. In de huidige situatie nemen de bereikbaarheidsproblemen over de weg toe en vormt het aanbod van openbaar vervoer geen serieus alternatief voor de auto. Uit onderzoek volgt dat de tram door de reiziger meer gewaardeerd wordt dan de bus. Met de TVM wordt de reistijd tussen Maastricht en Hasselt verkort van 71 naar 39 minuten, waardoor ook de verbinding met andere plaatsen in de Euregio wordt verbeterd. Door de TVM wordt de ontsluiting van arbeids-, onderwijs-, cultuur- en recreatieve voorzieningen in Maastricht en Hasselt aanzienlijk verbeterd. Door de verbeterde bereikbaarheid wordt een aantal extra banen gegenereerd, neemt het aantal bezoekers toe en stijgt de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in Maastricht. Ook draagt de tram bij aan een prettig leef- en verblijfsklimaat in de binnenstad, aldus het rapport van Ecorys.

7.5. In het rapport van Goudappel Coffeng staat dat voor de TVM 2,8 miljoen reizigers worden verwacht. De berekeningen zijn gemaakt met het Gemeentelijk Verkeersmodel (hierna: GVM) 2.1. Voor het Nederlandse deel van het traject is rekening gehouden met 4.200 reizigers per dag. Het aantal tramritten per dag op basis van de geplande dienstregeling bedraagt 76. De gemiddelde bezetting van de tram in Maastricht bedraagt 53 reizigers. Uit het onderzoek blijkt dat de TVM gemiddeld scoort wat de vervoerwaarde betreft en dat de prognose van het aantal reizigers vergelijkbaar is met enkele andere grensoverschrijdende railverbindingen.

7.6. Voor zover in verband met nut en noodzaak van de TVM een beroep wordt gedaan op het toetsingsadvies van de commissie m.e.r., overweegt de Afdeling dat, zoals zij eerder heeft overwogen (uitspraak van 3 december 2003 in zaak nr. 200205524/1), de commissie m.e.r. dient te beoordelen of het MER voldoet aan de eisen die daaraan worden gesteld. In dit verband dient de commissie m.e.r. met name te bezien of het MER voldoende informatie bevat om milieueffecten een volwaardige rol in de besluitvorming te kunnen laten spelen. Een beoordeling van het nut en de noodzaak van de activiteit valt in zoverre buiten haar beoordelingskader.

In aansluiting op het onder 3. weergegeven toetsingskader acht de Afdeling het van belang te benadrukken dat niet ter beoordeling staat of de raad ter zake van nut en noodzaak van de beoogde tramverbinding naar het oordeel van de Afdeling een juist besluit heeft genomen. De raad heeft beleidsvrijheid waar het gaat om de waardering en afweging van de belangen die zijn betrokken bij de vraag of aanleiding bestaat medewerking te verlenen aan de TVM.

In het rapport van Ecorys staan vier beleidsdoelen opgesomd en wordt geconcludeerd dat de TVM daaraan positief invulling zal geven. De keuze van na te streven beleidsdoelen wordt op zich niet betwist. De raad heeft het belang van de bereikbaarheid van Maastricht en de samenwerking in de Euregio voorop mogen stellen. Voorts is van belang dat het uiten van twijfel aan met name het aantal te verwachten passagiers niet voldoende is. Aan een project als de TVM is inherent dat aan de uitvoering daarvan de nodige onzekerheden kleven. Niet kan worden staande gehouden dat de raad zich wat de vervoerwaarden betreft niet op het rapport van Goudappel Coffeng heeft mogen baseren. Dat thans maar weinig mensen gebruik maken van de busverbinding tussen Hasselt en Maastricht geeft op zichzelf geen aanleiding om daaraan conclusies te verbinden voor het gebruik van een toekomstige tramverbinding. Weliswaar is aannemelijk dat de TVM binnen Maastricht geen belangrijke functie zal hebben, maar deze functie is ook niet beoogd. Voorop staat dat de TVM een regionale functie zal hebben. Ook zal met de TVM geen directe verbinding tussen de locaties waar de universiteiten van Maastricht en Hasselt zijn gevestigd worden gelegd, maar dat gegeven doet op zichzelf geen afbreuk aan de aan het bestreden besluit ten grondslag gelegde onderzoeken. Ook is niet aannemelijk gemaakt dat de reisduurverkortings ten opzichte van de reis met de auto onjuist berekend is.

In het rapport van het Belgische Rekenhof wordt kritiek gegeven op de berekening van het reizigerspotentieel die door De Lijn is verricht. Dit aantal is veel hoger dan het aantal waar de raad zich op baseert. Het Belgische Rekenhof heeft de Maastrichtse rekenmethode niet beoordeeld.

In hetgeen [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat aanleiding bestaat het tramtracé voor de TVM planologisch te regelen. De gestelde onjuistheid van onderdelen van het onderzoek wat de te

verwachten voordelen van het tramtracé betreft, zoals de te genereren extra arbeidsplaatsen of de verwachte waardestijging van woningen, wat daar ook van zij, maakt dat niet anders. Deze aspecten zijn niet dragend geweest voor de door de raad gemaakte keuze.

De betogen falen.

Tracékeuze en alternatieven

8. [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat er alternatieve routes zijn voor de TVM, die minder overlast zullen geven voor omwonenden, zoals de route over de spoorbrug. Het alternatief over de spoorbrug is ten onrechte vroeg in de besluitvormingsprocedure afgewezen en ten onrechte niet meegenomen in het MER. [appellant sub 1] voert tevens aan dat de afweging tussen de Maasboulevardroute en de Marktroute ondeugdelijk is. [appellant sub 1] voert ook aan dat een alternatieve locatie voor de tramhalte voor zijn deur voorhanden is.

8.1. De raad stelt dat in een proces van trechtering vanaf 2008 verschillende tracévarianten zijn onderzocht. De variant over de spoorbrug viel af vanwege technische belemmeringen. Daarbij is van belang dat een regelmatige dienstregeling onmogelijk is vanwege het verlengd enkelsporig tracé, de brugopeningen voor de scheepvaart en de tijdpaden voor goederentreinbewegingen. Ook is frequentieverhoging van een halfuurdienstregeling naar een kwartierdienstregeling onmogelijk, ligt voor de scheepvaart vast dat de spoorbrug bij laagwater tenminste 15 minuten per uur en bij hoogwater twee keer 15 minuten per uur omhoog moet en worden trams in Nederland niet via een spooreplacement geleid. Een belangrijke eis in het Spartacusplan is voorts een halte nabij de Markt te Maastricht. De binnenstad is de belangrijkste bestemming voor reizigers uit België en een tracé dat de binnenstad aandoet draagt in samenhang met een P + R terrein in Lanaken bij aan het meer autoluw maken van de binnenstad en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Ook gelet daarop is een tracé over de spoorbrug niet wenselijk. In het MER is een afweging gemaakt tussen het tracé dat over de Markt loopt en het tracé dat gebruik maakt van de Maasboulevard. De laatste variant heeft de voorkeur op grond van de aspecten "uitvoerbaarheid", "ruimtelijke kwaliteit", "verkeersafwikkeling en bereikbaarheid", "milieu en omgeving" en "kosten(dekking)".

Ten aanzien van de haltekeuze acht de raad een dubbelsporige tramhalte met behoud van de vork Wilhelminabrug het meest gunstig. Daarbij heeft de raad zich gebaseerd op het document "Beslisdocument Baseline Ontwerp" van Arcadis van 17 oktober 2012.

8.2. Ingevolge artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer bevat een milieueffectrapport een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.

8.3. In de nota "Koersnota tram Vlaanderen - Maastricht" van Goudappel Coffeng van 23 april 2008 (hierna: Koersnota) zijn drie varianten onderzocht: de spoorvariant, waarbij volledig gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor, inclusief de spoorbrug over de Maas, de stadstramvariant, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor en hetzij via de Boschstraat/Markt, hetzij via de Maasboulevard wordt gereden, en de regiotramvariant, waarbij buiten de stad gebruik wordt gemaakt van het spoor en binnen de stad alleen waar dat mogelijk is en hetzij via de spoorbrug hetzij via de Wilhelminabrug wordt gereden. Hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatie, tijd-wegdiagrammen, scheepvaartaspecten, gebruik van het spoor, toekomstwaarde, ruimtelijke inpassing en investeringen. Ten aanzien van de spoorbrug worden diverse factoren opgesomd die een belemmering betekenen voor het gebruik daarvan door de TVM. Het gaat hierbij met name om de inpassing van de brugopeningen bij hoogwater, welke gelet op de door Rijkswaterstaat gestelde eisen als een potentiële knelpunt wordt gezien, de omstandigheid dat de spoorlijn tussen Maastricht en Lanaken via de Spoorbrug enkelsporig is, waardoor de frequentie van de tram maximaal twee keer per uur kan zijn, de onwenselijkheid van het opheffen of ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang Bosscherweg, wat vanwege het verhoogde veiligheidsrisico door de toename van het verkeer over het spoor nodig zal zijn, de omstandigheid dat een variant via de spoorbrug op termijn doortrekking van de verbinding vanuit Lanaken naar Randwijck bemoeilijkt en de noodzaak om relatief dure inpassingsmaatregelen te nemen

op het emplacement waar de tram via de goederenspoorlijn zal uitkomen. De conclusie is dat de regiotram via de Wilhelminabrug het meeste perspectief biedt. Voorgesteld wordt om de varianten via de spoorbrug verder niet mee te nemen in het vervolgonderzoek.

In 2009 zijn in de "Bestuurlijke rapportage tram Vlaanderen - Maastricht" de verschillende mogelijke tracés door de binnenstad van Maastricht in kaart gebracht, waaronder het Markttracé, het Maastracé via de Bassinbrug en het Maastracé via de verlengde Fransensingel en beoordeeld op diverse aspecten.

De raad heeft zich in 2009 uitgesproken voor de tramverbinding Vlaanderen-Maastricht en wenste dat de varianten via de Maasboulevard en via de Markt verder zouden worden onderzocht en dat nog enkele andere varianten aan het onderzoek zouden worden toegevoegd, zoals een variant met kop maken in de Boschstraat en een variant tussen de gebouwen van Mosae Forum.

In mei 2011 is het beslisdocument "Stadstracé Tram Vlaanderen-Maastricht" uitgebracht. In het beslisdocument is een afweging gemaakt tussen de drie tracévarianten, zoals reeds bestudeerd in 2009, aangevuld met twee accentvarianten, die op verzoek van de raad zijn toegevoegd. Op basis hiervan is door de raad een definitief besluit genomen over de tracékeuze door de binnenstad van Maastricht: het Maastracé, via Noorderbrug - Bassin - Maasboulevard - Wilhelminabrug.

In het MER zijn voor het binnenstedelijke tracégedeelte het Maastracé en het Markttracé gezien. In een bijlage bij het MER is de toelichting in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op de uitgevoerde trechtering van alternatieven en varianten opnieuw opgenomen en naar aanleiding van een aantal zienswijzen op die notitie aangevuld. Deze zienswijzen hadden onder meer betrekking op het niet meenemen van het tracé via de spoorbrug als alternatief.

8.4. Bij een omvangrijk project als het onderhavige, waarbij vele varianten een rol spelen, is een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk. Uit de stukken volgt dat varianten via de spoorbrug niet zijn meegenomen in het MER omdat aan deze varianten technische belemmeringen in de weg stonden en tevens omdat het van groot belang is dat er zo dicht mogelijk bij het centrum van Maastricht een halte komt, zoals door de Vlaamse partners in het project wordt gewenst, hetgeen met zich brengt dat de Wilhelminabrug in het tracé wordt opgenomen. In bijlage 4 van het MER wordt de trechtering van alternatieven en varianten toegelicht, waarbij tevens wordt ingegaan op de zienswijzen die betrekking hebben op het niet meenemen van de spoorbrug als alternatief. Onder deze omstandigheden is er geen aanleiding voor het oordeel dat de raad redelijkerwijs een variant voor het tracé waarbij gebruik wordt gemaakt van de spoorbrug in beschouwing diende te nemen als bedoeld in artikel 7.23, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer. Het betoog faalt.

8.5. De raad dient bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

Hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid het Maastracé als tracé voor de TVM heeft kunnen verkiezen boven het Markttracé. Daarbij is in aanmerking genomen dat beide tracés in het MER op hun milieugevolgen zijn gezien. De raad heeft van belang mogen achten dat de variant via het Maastracé gunstiger scoort op de aspecten "uitvoerbaarheid", "ruimtelijke kwaliteit", "verkeersafwikkeling en bereikbaarheid", "milieu en omgeving" en "kosten(dekking)" dan het Markttracé. Dat [appellant sub 1] op basis van de vergelijking in het MER een andere keuze redelijker acht, geeft, in aanmerking genomen de aan de raad toekomende beleidsvrijheid, geen aanleiding voor een ander oordeel. Voorts heeft de raad van belang mogen achten dat het beleid wordt gevoerd om de Markt auto- en busluw te maken, waarin ook geen tram past. Het betoog faalt.

8.6. [appellant sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat alternatieven voor de locatie van de halte tegenover zijn woning onvoldoende zijn onderzocht. In dit verband heeft de raad acht geslagen op technische eisen voor de plaats van een halte, onder meer neergelegd in de Leidraad CROW. Gelet daarop heeft de raad niet gekozen voor een enkelsporige halte aan de Maaszijde.

Het betoog faalt.

Verkeersonderzoeken

9. De Fietsersbond, [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat de verkeersintensiteit op verschillende wegen verkeerd is ingeschat. Er zijn onverklaarbare verschillen in verkeersintensiteiten in drie rapporten: het rapport "Verkeerstoets TVM" van Arcadis van 24 oktober 2013 (hierna: de Verkeerstoets TVM), het rapport "Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord" van Goudappel Coffeng van 27 september 2011 (hierna: Verkeersonderzoek RMP) en het rapport "Akoestisch onderzoek tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM)" van Arcadis van 4 november 2013 (hierna: Akoestisch onderzoek TVM). In de omgeving van het tramtracé zal sprake zijn van een aanzienlijke wijziging in verkeersintensiteiten.

9.1. De raad stelt dat de verschillen in de berekening vooral te wijten zijn aan de doorontwikkeling of optimalisatie van het GVM. Dit leidt tot marginale verschillen in de verkeersintensiteiten, maar de bestaande wegen kunnen de verkeersstroom verwerken.

9.2. In het deskundigenbericht staat dat verkeersmodellen geen harde cijfers genereren, maar voorspellen wat de verkeersintensiteit in het prognosejaar kan zijn. Er is volgens het deskundigenbericht geen reden om aan de verkeersintensiteiten zoals opgenomen in de Verkeerstoets TVM te twifelen. De verschillen tussen het Verkeersonderzoek RMP en de Verkeerstoets TVM treden op doordat een verkeersmodel wordt doorontwikkeld. GVM 2.0 ging nog uit van een gematigd groeiscenario, terwijl dit in GVM 2.1 en GVM 2.2 is bijgesteld tot een nul-scenario. Door de aanpassing van het verkeersmodel GVM 2.1, waarmee het Verkeersonderzoek RMP is doorgerekend, naar GVM 2.2, waarmee de Verkeerstoets TVM is doorgerekend, kunnen kleine verschillen optreden. Juist in het gebied bij de aansluiting van de Boschstraat-Noord naar de westelijke aanlanding van de Noorderbrug zijn wijzigingen in het model doorgevoerd. Deze verschillen zijn klein en gelet op de aanpassing van GVM 2.1 naar GVM 2.2 te verklaren. Voorts staat in het deskundigenbericht dat het Akoestisch onderzoek TVM, waarin de verkeersintensiteiten uit de Verkeerstoets TVM zijn gebruikt, aangevuld met gegevens uit 2014, mogelijk enige overschatting geeft van de verkeersintensiteit en dientengevolge ook enige overschatting van de geluidsbelasting, maar dat in dat geval uitgegaan kan worden van een "worstcase" situatie.

9.3. Gelet op de gegeven verklaring van de verschillen tussen de verkeersonderzoeken in het deskundigenbericht ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit wat de verkeersonderzoeken betreft onzorgvuldig is voorbereid. De overgelegde second opinion van M+P adviseurs geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. De betogen falen.

Trillinghinder en overlast door laagfrequent geluid

10. [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère vrezen dat de in het plan voorziene trambaan onaanvaardbare trillinghinder zal veroorzaken en dat de voorgestelde maatregelen om trillingen te reduceren tekort zullen schieten. Het in dit verband gedane onderzoek is volgens hen ondeugdelijk. De planologische afweging met betrekking tot trillinghinder wordt ten onrechte verschoven naar een later tijdstip, waardoor het niet vast staat dat aan de streefwaarden kan worden voldaan. Het blijft volgens hen ook na de actualisatie van het trillingsonderzoek onzeker of is gewaarborgd dat de streefwaarden uit de SBR richtlijn niet overschreden worden. Ook ten aanzien van laagfrequent geluid vrezen [appellant sub 1], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère voor onaanvaardbare hinder. Dit aspect is in het plan ten onrechte niet beoordeeld.

10.1. De raad verwijst in verband met de mogelijke hinder door trillingen naar het met het oog daarop geactualiseerde onderzoek. De nadere metingen zijn uitgevoerd bij een bestaande tramlijn in Den Haag waarop vergelijkbaar materieel rijdt. Bovendien is in plaats van de maximale rijsnelheid uitgegaan van de daadwerkelijk mogelijke snelheid, waarbij het effect van halteren en bocht passages nader is beschouwd. Er is ook aanvullend onderzoek verricht in en nabij een aantal panden in Maastricht. Uit de nadere prognose blijkt dat op zes locaties een overschrijding optreedt van de streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende langere tijd in nieuwe situaties, zoals vastgelegd in de SBR richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen". Ook is in het geactualiseerde onderzoek de hinder door laagfrequent geluid beoordeeld. Er is een pakket aan maatregelen vastgesteld om hinder door trillingen en laagfrequent geluid te voorkomen. Een floating slab constructie kan volgens de raad de trillingsintensiteit zodanig verlagen dat beneden de

streefwaarden wordt gebleven. In de planregels is voorts een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te voldoen aan de trillingseisen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat daaraan niet kan worden voldaan, aldus de raad.

10.2. Artikel 4, lid 4.4.2, van de planregels luidt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 4.1 onder i genoemde tramverkeer is ter hoogte van de Van Hasseltkade 3 t/m 5, Maasmolendijk 24, Wilhelminasingel 41 en Sint Maartenslaan 1 t/m 29 en 2 t/m 18 uitsluitend toegestaan, mits afdoende maatregelen worden getroffen waardoor geen onaanvaardbare trillingen voorkomen (trillinghinder);
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 6, lid 6.4.2, luidt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 6.1 onder j genoemde tramverkeer is ter hoogte van de Van Hasseltkade 5 t/m 19 en 21 t/m 23 uitsluitend toegestaan, mits afdoende maatregelen worden getroffen waardoor geen onaanvaardbare trillingen voorkomen (trillinghinder);
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

10.3. Voor het binnenstedelijk tracé is in het MER de verwachting uitgesproken dat trillinghinder bij het Maastracé, zijnde het voorkeurstracé, geen wezenlijk risico is. Voorts is aangegeven dat de tramhaltes niet zullen leiden tot trillinghinder.

In het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. van 24 oktober 2013 wordt geadviseerd in een aanvulling op het MER de trillingssterkten kwantitatief te bepalen, aan te geven in welke mate de richtwaarden uit de SBR-richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen" worden overschreden en te beschrijven in welke mate met mitigerende maatregelen de hinder teruggebracht of uitgesloten kan worden.

Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies is een aanvulling op het MER opgesteld. Daarbij behoort het rapport van Arcadis "Tram Vlaanderen - Maastricht prognose trillingen" van 26 november 2013. Ten behoeve van het trillingsonderzoek zijn bronmetingen uitgevoerd aan Veolia-treinen op een recht stuk spoor nabij de Limmelderweg in Maastricht. Daarnaast zijn overdrachtsmetingen uitgevoerd om informatie te verkrijgen over de mate waarin de trillingen uitdempen als functie van de afstand tot de bron. Ook zijn in twee panden metingen verricht om de overdracht van trillingen van de grond naar de woning in beeld te brengen. Op basis daarvan zijn berekeningen uitgevoerd om een prognose te krijgen van de in de panden langs het tracé optredende trillingen. De conclusies zijn dat op basis van de uitgevoerde metingen in de huidige situatie geen sprake is van trillinghinder, in de toekomstige situatie alleen indien de tram relatief dicht op de bebouwing komt te rijden en dat een aantal panden, onder andere aan de Sint Maartenslaan en Van Hasseltkade, binnen de hinderafstanden ligt. Volgens het rapport is het door het treffen van maatregelen aan de tram of de sporen mogelijk de brontrillingen zodanig te dempen dat op alle locaties geen trillinghinder in de bebouwing langs het tramtracé zal optreden. In dit verband kan een, in de ontwerpfase nader uit te werken, floating slab constructie worden toegepast.

In het definitieve toetsingsadvies van de commissie m.e.r. staat dat uit het onderzoek blijkt dat zonder maatregelen sprake is van overschrijding van de streefwaarden voor trillinghinder. De commissie m.e.r. kan zich vinden in de conclusie dat met een floating slab constructie een zodanige reductie kan worden bereikt dat in de dag- en avondperiode wordt voldaan aan de streefwaarden. Voorts spreekt de commissie m.e.r. het

vermoeden uit dat met de maatregelen niet aan de strengere streefwaarde voor de nachtperiode kan worden voldaan, omdat aan die waarde niet is getoetst. Uit het onderzoek wordt niet duidelijk of met andere mitigerende maatregelen eventueel wel aan de streefwaarde voor de nachtperiode kan worden voldaan.

Naar aanleiding van het definitieve toetsingsadvies is het rapport van 26 november 2013 aangevuld. De als definitief aangeduide versie van 9 januari 2014 (hierna: het trillingsrapport) is als bijlage bij de Oplegnotitie MER gevoegd. Daarin is de nachtperiode maatgevend geacht, omdat daarin de strengste streefwaarden gelden. Ten aanzien van de toe te passen maatregelen is de conclusie dat alleen maatregelen aan de bron nodig zijn. In dit verband is de floating slab constructie van groot belang. Daarmee kan de trillingsintensiteit met 50% of meer worden verlaagd, hetgeen afdoende wordt geacht.

In het rapport "Tram Vlaanderen Maastricht, actualisatie prognose trillingen" van 27 oktober 2014 (hierna: het geactualiseerde trillingsrapport) staat een nadere prognose van de omgevingshinder ten gevolge van verkeerstrillingen en laagfrequent geluid langs het toekomstige tracé van de TVM. Tevens wordt ingegaan op mitigerende maatregelen ter voorkoming van hinder. Het rapport is, anders dan het trillingsrapport, gebaseerd op metingen uitgevoerd bij een bestaande tramlijn in Den Haag waarop vergelijkbaar materieel (Regio Citadis) rijdt als voorzien voor de TVM. Bij de prognose is uitgegaan van de daadwerkelijk mogelijke snelheid, waarbij het effect van halteren en bocht passages is beschouwd. Ook zijn aanvullende metingen uitgevoerd bij en in panden langs het tracé. Uit de metingen komt naar voren dat op zes locaties een overschrijding optreedt van de streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd in nieuwe situaties, zoals vastgelegd in de SBR richtlijn Trillingen, deel B "Hinder voor personen in gebouwen". De streefwaarden hebben betrekking op de maximale trillingssterkte v_{max} en de gemiddelde effectieve waarde over een periode v_{per} . Tevens is een beoordeling op hinder door laagfrequent geluid uitgevoerd, waaruit volgt dat op de tracédelen Hasseltkade en Sint Maartenslaan maatregelen ter beperking van trillingen ook noodzakelijk zijn om hinder door laagfrequent geluid te voorkomen. Als mitigerende maatregel is voor de Van Hasseltkade 3 tot en met 19 en 20 tot en met 24 floating slab voorzien met een lengte van 250 m en voor de Sint Maartenslaan 1, 2 en 6 floating slab met een lengte van 75 m.

Ter aanvulling van het geactualiseerde trillingsrapport is door Arcadis/Movares op 13 november 2014 een memo opgesteld, waarin wordt ingegaan op de resultaten van metingen in de panden Van Hasseltkade 21A en 24. Voor deze panden was bij wijze van worst case gerekend met de opslingeringsfactor die was vastgesteld bij metingen aan het pand Van Hasseltkade. Uit de metingen op 27 oktober volgt dat deze waarde in werkelijkheid veel lager ligt. Als gevolg daarvan is volgens het memo geen of een geringe trillinghinder te verwachten in de panden Van Hasseltkade 21A en 24 en kunnen met het toepassen van floating slab de trillingsniveaus in de panden tot ruim onder de streefwaarden worden teruggebracht.

Streefwaarden SBR richtlijn

10.4. Het betoog van [appellant sub 3] dat ten onrechte direct aan de streefwaarde A2 is getoetst, leidt niet tot het oordeel dat de raad een onjuiste toepassing aan de SBR richtlijn heeft gegeven. In het deskundigenbericht staat dat weliswaar volgens het stroomschema op pagina 24 van de SBR richtlijn deel B eerst moet worden getoetst aan de streefwaarde A1, maar dat in dit geval in de bestaande situatie al sprake is van trillinghinder voor de woningen langs het voorgenomen tracé en de raad feitelijk van het stand still principe is uitgegaan. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid in zoverre van de SBR richtlijn kunnen afwijken. Het betoog faalt.

Trillingen

10.5. De Afdeling overweegt dat de conclusie van het trillingsrapport dat voor zover overschrijdingen van de richtwaarden uit de SBR-richtlijn zullen optreden maatregelen mogelijk zijn om de trillingssterkte bij alle panden langs het tracé terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau, wordt bevestigd door het onderzoek dat aan het geactualiseerde trillingsrapport ten grondslag ligt.

In plaats van op twee locaties, zoals in het onderzoek dat aan het trillingsrapport ten grondslag ligt, zijn in het geactualiseerde onderzoek op zes locaties metingen verricht, waaronder de Van Hasseltkade 10 en de Sint Maartenslaan 6 die ook in het eerdere onderzoek betrokken waren. Niet is aannemelijk gemaakt dat deze zes locaties niet representatief zijn voor de situatie langs de voorziene trambaan. Daarbij is in aanmerking genomen dat in de naar aanleiding van het geactualiseerde trillingsrapport overgelegde contra-expertise van

M+P adviseurs van 14 november 2014 staat dat door bij meer woningen te meten, de betrouwbaarheid van de meting zal toenemen. De gemeten trillingsniveaus zijn hoger dan bij de eerdere metingen. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van een onderschatting van de te verwachten trillingen. Daarbij is van belang dat aan een prognose een zekere mate van onzekerheid inherent is. Voor zover verschillen bestaan tussen de metingen in het trillingsrapport en het geactualiseerde trillingsrapport heeft de raad ter zitting aangegeven dat bij de actualisatie is uitgegaan van meetgegevens van een tram in Den Haag, waarbij het gaat om een slechtere ondergrond dan in Maastricht, zodat in zoverre sprake is van een worst-case-scenario. Ook zijn de daadwerkelijk te verwachten snelheden gehanteerd en niet de maximale. De in voormelde contra-expertise opgeroepen twijfel aan de betrouwbaarheid van de metingen is niet onderbouwd. Ook hetgeen [appellant sub 1] en [appellant sub 3] ter zake van de juistheid van de verrichte metingen naar voren hebben gebracht, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel.

In hetgeen [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère hebben aangevoerd ziet de Afdeling ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat ter reductie van de geprognosticeerde overschrijdingen van de streefwaarden afdoende maatregelen mogelijk zijn. In het deskundigenbericht staat dat een floating slab constructie het gewenste effect kan hebben. Ook de contra-expertise geeft aan dat de floating slab maatregel op zichzelf een effectieve maatregel is om trillingen te reduceren. Bij het voorgaande neemt de Afdeling in aanmerking dat de effectiviteit van de te treffen maatregelen afhangt van het uiteindelijke ontwerp en dat de daarmee samenhangende technische kwesties in deze procedure niet aan de orde kunnen komen. Deze betreffen een kwestie van uitvoering. De betogen falen.

Laagfrequent geluid

10.6. De Afdeling overweegt dat ten tijde van de vaststelling van het plan geen onderzoek was verricht naar het mogelijk optreden van laagfrequent geluid vanwege de trambaan. Het plan is in zoverre niet zorgvuldig voorbereid, zodat de raad in strijd heeft gehandeld met artikel 3:2 van de Awb.

10.7. Ingevolge artikel 6:22 van de Awb kan een besluit waartegen bezwaar is gemaakt of beroep is ingesteld, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist in stand worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

10.8. Ten aanzien van de mogelijke overlast door het optreden van laagfrequent geluid is in het geactualiseerde trillingsrapport een prognose gegeven. In het rapport zijn maatregelen beschreven om die overlast te voorkomen. Het ter zake aangevoerde geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat hinder door laagfrequent geluid in voldoende mate kan worden gereduceerd. Daarbij betreft de Afdeling dat ter zitting namens [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère is gesteld dat de bij de berekening gehanteerde methode De Ruiter op zichzelf adequaat is en voorts dat in de contra-expertise van 14 november 2014 staat dat de floating slab maatregel ook voor het reduceren van laagfrequent geluid een effectieve maatregel is.

Nu alsnog onderzoek is gedaan naar laagfrequent geluid en [appellant sub 1], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère daarop hebben kunnen reageren, ziet de Afdeling aanleiding om het in 10.6 geconstateerde gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb te passeren. De Afdeling overweegt in dat verband dat aannemelijk is dat andere belanghebbenden door het voorgaande niet zijn benadeeld, nu het bestemmingsplan niet wijzigt.

Voorwaardelijke verplichting

10.9. Voor zover [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère vrezen dat het plan onvoldoende waarborgen bevat tegen onaanvaardbare trillinghinder en overlast door laagfrequent geluid, overweegt de Afdeling als volgt.

In de planregels is in artikel 4, lid 4.4.2 en 6.4.2, een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Het in de leden 4.4.2, onder a, en 6.4.2, onder a, gehanteerde begrip "onaanvaardbare trillingen" is niet gedefinieerd in de planregels. Naar het oordeel van de Afdeling is daardoor onduidelijk welk beschermingsniveau met die bepalingen wordt beoogd en is het plan in zoverre rechtsonzeker.

De Afdeling overweegt voorts dat in de leden 4.4.2, onder a, en 6.4.2, onder a, is bepaald dat indien geen afdoende maatregelen worden getroffen het gebruik ten behoeve van het tramverkeer niet is toegestaan. Met de zinsnede "a en onder b" in de leden 4.4.2, onder c, en 6.4.2, onder c, wordt evenwel niet gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname trillinghinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake te stellen eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer zoals bedoeld in de leden 4.4.2, onder a, en 6.4.2, onder a, in strijd is met het bestemmingsplan. De raad heeft zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt tot een goede ruimtelijke ordening.

Ter zitting heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat in de leden 4.4.2 en 6.4.2 tevens een waarborg moet worden opgenomen ter voorkoming van onaanvaardbare hinder door laagfrequent geluid. Aldus heeft de raad zich in zoverre op een ander standpunt gesteld dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan. Nu niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit in zoverre niet met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid is vastgesteld.

De betogen slagen in zoverre.

Geluidhinder

11. [appellant sub 3] betoogt dat een tram in krappe bochten onaanvaardbare hinder door booggeluid zal voortbrengen en dat desondanks geen maatregelen worden getroffen. Geluidarm asfalt zal met name in bochten geen reductie van geluid opleveren. Er dient nader te worden onderzocht of de bochten Sint Maartenslaan/Parallelweg zo ruim mogelijk kunnen worden aangelegd en of de trambaan eventueel kan worden doorgetrokken richting het spoor. La Bergère vreest dat het booggeluid het verblijfsklimaat voor beide door haar geëxploiteerde hotels aan de Sint Maartenslaan onaanvaardbaar zal aantasten.

[appellant sub 1] betoogt dat het aanbrengen van geluidarm asfalt niet mogelijk is omdat de deklagen niet bestand zullen zijn tegen wringende omstandigheden tussen de rails en vrachtverkeer. Ook zijn de extra kosten niet meegenomen in het onderzoek. [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] stellen zich op het standpunt dat bij toepassing van de floating slab constructie in het wegdek voor de panden Van Hasselkade 21 tot en met 23 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Zij hebben een contra-expertise van M+P overgelegd waarin vraagtekens worden geplaatst bij de mogelijkheid om met geluidarm asfalt een geluidreductie te bewerkstelligen. La Bergère voert aan dat geluidarm asfalt onvoldoende effect zal hebben op de Sint Maartenslaan om het cumulerende effect vanwege de floating slab constructie tegen te gaan.

[appellant sub 1] vreest voor verstoring van de nachtrust, omdat garanties ontbreken dat er geen nachttrams komen. [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère wijzen erop dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van trams in de nachtperiode, terwijl in het bestreden besluit is aangegeven dat volgens de meest recente informatie niet wordt uitgegaan van nachtelijke ritten. Zij vrezen in zoverre voor een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat.

[appellant sub 1] vreest voor overlast van de tramhalte Van Hasselkade. Hij wijst in dit verband op het sterngeluid van passagiers. [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] vrezen ook voor een verslechtering van hun woon- en leefklimaat door de op korte afstand gelegen tramhalte.

[appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat met de in de planregels opgenomen voorwaardelijke verplichting ten aanzien van geluid de vereiste planologische afweging is doorgeschoven. Het is volgens hen niet uitgesloten dat het plan niet kan worden uitgevoerd, omdat gebruik conform het plan niet mogelijk blijkt te zijn.

11.1. De raad stelt dat het al dan niet optreden van booggeluid moeilijk valt te voorspellen. Er zijn daarvoor geen betrouwbare rekenmodellen. Ter voorkoming van booggeluid kunnen bochten zo ruim mogelijk worden ontworpen. De verwachting is dat de rijsnelheden niet te hoog zullen zijn. Ook kan een smeervoorziening in het traject of het materieel worden opgenomen. De vervoerder heeft als eis opgenomen dat de tramvoertuigen worden voorzien van een installatie voor wielflenssmering, die hetzij booggeluid zal voorkomen hetzij tot een aanzienlijke geluidreductie zal leiden.

Het is volgens de raad op grond van actueel onderzoek niet langer nodig om aanvullende geluidmaatregelen te treffen, zoals het toepassen van geluidarm asfalt.

Ten aanzien van trams in de nachtperiode stelt de raad dat op grond van de kaderovereenkomst op maandag tot en met vrijdag tussen 23.00 en 24.00 uur één trambeweging zal plaatsvinden, tussen 00.00 en 06.00 uur geen en tussen 06.01 en 07.00 uur vijf. Op zaterdagen en zondagen zal de eerste trambeweging na 07.00 uur plaatsvinden. Op zaterdag zijn er tussen 23.00 uur en 24.00 uur vijf trambewegingen en op zondag geen. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met 18 trambewegingen in de nachtperiode.

Ten aanzien van de tramhalte Van Hasselkade geeft de raad aan dat geluideffecten horen bij de stedelijke dynamiek in de binnenstad. De afstand tussen de gevelwand en het perron zal ongeveer 13,5 m bedragen. Mogelijke geluidoverlast van passagiers valt niet onder de Wet geluidhinder en laat zich niet op voorhand kwantificeren.

Voorts wijst de raad op de planregels waarin een voorwaardelijke verplichting is opgenomen ten aanzien van het geluid vanwege de tram.

11.2. De akoestische gevolgen van de tramlijn zijn in eerste instantie in kaart gebracht in het bij het MER behorende Akoestisch onderzoek TVM, in de versie van 6 juni 2013.

In het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. wordt geadviseerd in een aanvulling op het MER de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aan te geven en te beoordelen en tevens aan te geven in welke mate de effecten van booggeluid gemitigeerd kunnen worden.

Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies is een aanvulling op het MER opgesteld. Daarbij behoren de definitieve versie van het Akoestisch onderzoek TVM en het memo van Arcadis "Aanvulling MER TVM: Geluidseffecten Booggeluid" van 21 november 2013 (hierna: Aanvulling booggeluid).

In het Akoestisch onderzoek TVM zijn de akoestische consequenties van de tramlijn in kaart gebracht en getoetst aan de wettelijke normen. Voor het binnenstedelijk tracé is onderzocht of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In dit verband is de geluidbelasting van de wegen in de huidige situatie vergeleken met de geluidbelasting van de wegen in de toekomstige situatie. Voor de toekomstige situatie is het geluid van de tram samengenomen met het geluid van de wegen. De conclusie is dat voor het binnenstedelijk tracé geen sprake is van een reconstructie als hiervoor bedoeld, zodat geen maatregelen nodig zijn op grond van de Wet geluidhinder.

In de Aanvulling booggeluid is nader ingegaan op het booggeluid. In de Aanvulling booggeluid is de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aangegeven. Deze bandbreedte ligt in de orde van 75 dB(A) tot 97 dB(A). Ook is ingegaan op mogelijke mitigerende maatregelen. Binnen het project TVM zal worden getracht om het ontstaan van booggeluid zoveel mogelijk te voorkomen, eventueel door het treffen van mitigerende maatregelen. De vervoerder De Lijn heeft als eis opgenomen dat de in te zetten tramvoertuigen op de lijn Hasselt - Maastricht worden voorzien van wielflenssmering. Indien na realisatie van de tramverbinding mocht blijken dat andere maatregelen doelmatig zijn, wordt alsdan afgewogen of aanvullende maatregelen toegepast zullen worden.

In het definitieve toetsingsadvies van de commissie m.e.r. staat dat in de aanvulling op de MER er ten onrechte vanuit is gegaan dat de gepresenteerde waarden piekgeluidniveaus betreffen. De piekgeluidniveaus liggen op basis van de gebruikte metingen 6 dB hoger dan de waarden in tabel 1 van de Aanvulling booggeluid. Voorts is aangegeven dat booggeluid vooral in de nachtperiode als zeer hinderlijk zal worden ervaren. Ook is in het onderzoek geen rekening gehouden met het extra geluid dat ontstaat door de toepassing van de floating slab constructie. Volgens de commissie m.e.r. leidt een dergelijke constructie tot een toename van de geluidemissie van de tram met 2 tot 3 dB.

Naar aanleiding van het definitieve toetsingsadvies is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan. De resultaten daarvan zijn neergelegd in de Oplegnotitie MER van 13 januari 2014 en het daarbij als bijlage opgenomen memo van Arcadis "Resultaten aanvullend geluidonderzoek "Floating slab" constructie Trambaan" van 10 januari 2014 (hierna: Aanvulling floating slab). In de Aanvulling floating slab staat dat bij het toepassen van

een floating slab constructie op twee locaties mogelijk sprake kan zijn van een reconstructie, waar dat bij eerdere berekeningen niet het geval was. Het betreft onder meer de Van Hasselkade 21, 21a, 22, 23 en 24abc. De toename aldaar bedraagt 2,8 dB. Voorgesteld wordt om als maatregel geluidarm asfalt toe te passen, waarmee een reductie voor het wegverkeer van 3 tot 4 dB kan worden behaald. De toename is dan weggenomen. Omdat nog niet bekend is op welke locaties de floating slab constructie zal worden toegepast, zal in een later stadium nader onderzoek moeten plaatsvinden naar de toepassing van geluidarm asfalt, aldus de Oplegnotitie MER.

Ter actualisering van het verrichte onderzoek is het rapport "Tram Vlaanderen Maastricht - Prognose booggeluid" van Movares van 13 november 2014 (hierna: Prognose booggeluid) opgesteld. Daarin staat dat er bij enkele krappe bogen zonder aanvullende maatregelen een gerede kans op hinderlijk booggeluid is en dat technieken voorhanden zijn om booggeluid, ook bij krappe bogen, effectief te bestrijden. In het ook ter actualisering opgestelde memo "Resultaten aanvullend geluidonderzoek 'Floating slab' op basis locaties trillingsonderzoek" van Arcadis van 13 november 2014 (hierna: Aanvulling geluidonderzoek floating slab) staat dat nergens een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder zal optreden, zodat het niet nodig is aanvullende geluidmaatregelen te nemen, zoals bijvoorbeeld het toepassen van geluidarm asfalt.

11.3. Ingevolge artikel 74, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet geluidhinder heeft een weg in stedelijk gebied een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

1. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 200 m;
2. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken of drie of meer sporen: 350 m.

Ingevolge artikel 76, eerste lid, voor zover hier van belang, worden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidbelasting, vanwege de weg waarlangs die zone ligt, van de gevel van woningen binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge artikel 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt.

Ingevolge artikel 77, eerste lid, voor zover hier van belang, wordt bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, vanwege het college van burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

- a. de geluidsbelasting die door woningen binnen de zone vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken;
- b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde woningen de waarden die ingevolge artikel 82 of artikel 100 als ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven zou gaan.

11.4. Artikel 4, lid 4.4.1, van de planregels luidt als volgt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 4.1 onder i genoemde tramverkeer is uitsluitend toegestaan overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens hoofdstuk 3 en bijlage 2 van het Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM) (toegevoegd als Bijlage 4 behorende bij de Toelichting van dit bestemmingsplan) ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek;
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 6, lid 6.4.1, luidt als volgt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 6.1 onder j genoemde tramverkeer is uitsluitend toegestaan overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens hoofdstuk 3 en bijlage 2 van het Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM) (toegevoegd als Bijlage 4 behorende bij de Toelichting van dit bestemmingsplan) ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek;
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

11.5. Uit het deskundigenbericht blijkt dat booggeluid - een piepend, gillend of snerpend geluid dat optreedt in krappe bochten - moeilijk beheersbaar is en feitelijk inherent is aan het gebruik van een tramlijn. Ten aanzien van mogelijke mitigerende maatregelen staat in het deskundigenbericht dat de praktijkervaringen om booggeluid tegen te gaan wisselend zijn en dat geen enkele maatregel het volledig kan wegnemen. Wielflenssmering kan leiden tot een vermindering van de frequentie van voorkomen van booggeluid van 44% tot 15%. Maar aanzienlijk hoge geluidniveaus blijven mogelijk, aldus het deskundigenbericht.

Naar het oordeel van de Afdeling hebben [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère niet aannemelijk gemaakt dat het planologisch mogelijk maken van een tram wegens het kunnen optreden van booggeluid onaanvaardbare gevolgen zal hebben voor het woon- en leefklimaat ter plaatse. Daarbij is betrokken dat zij in een drukke stedelijke omgeving wonen dan wel gevestigd zijn en dat in een dergelijke omgeving een tramverbinding als middel van openbaar vervoer op zichzelf niet ongebruikelijk is. Voor de conclusie dat maatregelen ter reductie van booggeluid niet mogelijk zijn bestaat geen aanleiding. In dit verband heeft de raad gewezen op wielflenssmering en op het matigen van de snelheid van de tram in bochten. Ook zullen de bochten zo ruim mogelijk worden aangelegd. De effectiviteit van de te nemen maatregelen hangt af van het uiteindelijke ontwerp. De daarmee samenhangende technische kwesties kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Wat betreft het aanbrengen van geluidarm asfalt is onbestreden de conclusie van de Aanvulling geluidonderzoek floating slab dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat de noodzaak tot het aanbrengen van aanvullende geluidmaatregelen zoals geluidarm asfalt ontbreekt.

Voor zover wordt gevreesd voor geluidoverlast als gevolg van trambewegingen in de nachtperiode, neemt de Afdeling in aanmerking dat het akoestisch onderzoek ziet op meer trambewegingen in de nachtperiode dan zijn voorgenomen. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de akoestische gevolgen van de tramverbinding in zoverre niet onaanvaardbaar zijn. Tegen het optreden van booggeluid zijn, zoals hiervoor is overwogen, maatregelen mogelijk.

Ten aanzien van de vrees voor geluidoverlast van passagiers die van de tramhalte Van Hasseltkade gebruik maken, neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat dergelijke geluideffecten horen bij de stedelijke dynamiek in de binnenstad en dat niet op voorhand kan worden bepaald of geluidoverlast zal plaatsvinden en hinder zal worden ondervonden van de halte. Het tegengaan van hinder is een kwestie van handhaving van de openbare orde ter plaatse. Voorts is de afstand van de halte tot de woningen niet zodanig gering dat op voorhand moet worden aangenomen dat van een onaanvaardbare situatie sprake zal zijn.

De betogen falen.

Voorwaardelijke verplichting

11.6. Voor zover [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère vrezen dat het plan onvoldoende waarborgen bevat tegen onaanvaardbare geluidhinder, overweegt de Afdeling als volgt.

In artikel 4, lid 4.4.1, onder a, en artikel 6, lid 6.4.1, onder a, van de planregels is bepaald dat indien niet is voldaan aan de aldaar gestelde eisen het gebruik ten behoeve van het tramverkeer niet is toegestaan. Met de zinsnede "a en onder b" in de leden 4.4.1, onder c, en 6.4.1, onder c, wordt evenwel niet gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname geluidhinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake

gestelde eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer zoals bedoeld in de leden 4.4.1, onder a, en 6.4.1, onder a, in strijd is met het bestemmingsplan. In artikel 4, lid 4.4.1, onder a, en artikel 6, lid 6.4.1, onder a, van de planregels is voorts ten onrechte geen rekening gehouden met de resultaten van het aanvullend akoestisch onderzoek zoals hiervoor beschreven. De raad heeft zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt tot een goede ruimtelijke ordening.

De betogen slagen.

Verkeersveiligheid

12. De Fietsersbond betoogt dat onvoldoende rekening wordt gehouden met het belang van het fietsverkeer. De trambaan en de tramhaltes nemen ruimte in ten koste van fietsvoorzieningen. De afstanden tussen de verschillende soorten weggebruikers zullen kleiner worden met als gevolg conflictsituaties. Het glad maken van de rails als mitigerende maatregel tegen het optreden van booggeluid leidt tot een onveilige situatie voor fietsers. Voorts vreest de Fietsersbond dat fietsers met een fietsband in de sleuf van de rails terecht kunnen komen, met ongevallen en schade als gevolg. De Fietsersbond wijst met name op vier situaties waar de verkeersveiligheid in geding kan komen. Ook komt het plan op diverse punten in strijd met gemeentelijk en provinciaal beleid.

12.1. De raad stelt dat met de tramverbinding geen verkeersonveilige situatie wordt geschapen. De planregeling is op dit punt in overeenstemming met het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig.

12.2. In het deskundigenbericht staat dat op alle vier door de Fietsersbond genoemde locaties, Spoorweglaan, Wilhelminabrug, Maasboulevard-Van Hasseltkade en Boschstraat Noord, voldaan kan worden aan de richtlijnen in het kader van de verkeersveiligheid. Voor een aantal locaties zijn er volgens het deskundigenbericht aandachtspunten voor het uiteindelijke ontwerp.

12.3. De Afdeling overweegt dat voor zover de bezwaren van de Fietsersbond zien op de uiteindelijke uitvoering van de trambaan en de inrichting van de voor de trambaan gebruikte wegen met inbegrip van de in dat verband te treffen voorzieningen voor het fietsverkeer, deze bezwaren geen betrekking hebben op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen, zodat het betoog in zoverre buiten beschouwing moet blijven.

In hetgeen de Fietsersbond heeft aangevoerd is voorts geen aanleiding gelegen voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan in overeenstemming is met de daaraan uit het oogpunt van verkeersveiligheid te stellen eisen. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van het plan in de Boschstraat Noord te weinig ruimte resteert voor het fietsverkeer. Hetgeen de Fietsersbond naar voren heeft gebracht, geeft ook geen aanleiding voor het oordeel dat in strijd met gemeentelijk beleid is gehandeld. Voor zover de Fietsersbond zich beroept op provinciaal beleid om fietsongevallen terug te dringen met ongelijkvloerse kruisingen, overweegt de Afdeling dat de raad niet aan provinciaal beleid is gebonden. Wel dient de raad daarmee rekening te houden, hetgeen betekent dat dit beleid in de belangenafweging dient te worden betrokken. Voor het oordeel dat dit onvoldoende is gebeurd, is geen aanleiding. Het betoog faalt.

Bouwwerkzaamheden

13. Wat betreft de vrees van La Bergère voor overlast van bouwwerkzaamheden gedurende de realisering van het plan overweegt de Afdeling dat dit bezwaar geen betrekking heeft op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Dit bezwaar kan derhalve buiten beschouwing blijven.

Stedenbouwkundige aspecten

14. [appellant sub 1] en La Bergère betogen dat een ongerechtvaardigde inbreuk wordt gemaakt op het monumentale karakter van de panden Van Hasseltkade 10-12 onderscheidenlijk het beschermd stadsgezicht van Maastricht.

14.1. De raad stelt dat de Maasboulevard en de Van Hasseltkade thans reeds een sterke verkeersfunctie

hebben, waardoor de inpassing van de tram een minder grote impact zal hebben dan op een rustige weg.

14.2. Uit de aanwijzingsbesluiten Rijksmonument voor de panden Van Hasseltkade 10-12 blijkt dat de aanwijzing ziet op de bescherming van de panden zelf en niet op de omgeving van de panden. De woningen liggen niet in het plangebied, zodat het plan geen gevolgen heeft voor de monumentale status van de woningen. De binnenstad van Maastricht is sinds 1982 beschermd stadsgezicht. Het is onmiskenbaar dat de aanleg van de trambaan ruimtelijke gevolgen heeft voor de omgeving. Met name de bovenleiding zal mede het beeld bepalen. Echter, het gaat om een weg die, zoals in het deskundigenbericht wordt geconstateerd, al sterk is afgestemd op het gemotoriseerde verkeer en de daarbij behorende voorzieningen, zoals hoge lichtmasten. Het standpunt van de raad dat geen ongerechtvaardigde inbreuk wordt gemaakt op het monumentale karakter van de desbetreffende panden en het beschermde stadsgezicht, acht de Afdeling niet onredelijk. De betogen falen.

Privacy en uitzicht

15. [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] betogen dat door het mogelijk maken van een tramhalte aan de Van Hasseltkade tegenover hun woningen, hun privacy en uitzicht zal worden aangetast.

15.1. De raad stelt dat [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] in een zeer stedelijke omgeving wonen, waar altijd voetgangers en wegverkeer aanwezig zijn. Het privacybelang weegt volgens de raad niet op tegen het belang van de aanleg van de tramlijn.

15.2. In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich gelet op de stedelijke omgeving waarin gemotoriseerd verkeer aanwezig is, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de privacy van [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en het uitzicht vanuit hun woningen niet onevenredig worden aangetast. Daarbij is betrokken dat in het deskundigenbericht staat dat de afstand tussen de gevelwand en het perron van de tramhalte wat de woningen van [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] betreft ongeveer 13,5 m bedraagt. De zone daartussen bestaat uit een trottoir, een parkeer/laad- en losstrook, een fietsstrook, de rijbaan en de trambaan. [appellant sub 1] heeft in dit verband niet aannemelijk gemaakt dat de Van Hasseltkade een rustige ventweg is.

De betogen falen.

Parkeren

16. La Bergère betoogt dat als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Parallelweg richting het zuiden de bereikbaarheid van de parkeergarage voor hotelgasten wordt belemmerd. Hierdoor kan op de hoek Sint Maartenslaan - Parallelweg niet langer linksaf worden geslagen.

16.1. De raad stelt dat de Parallelweg alleen eenrichtingsweg wordt voor het gedeelte tussen de Sint Maartenslaan en de Akerstraat, waardoor vanuit de Sint Maartenslaan nog steeds linksaf de Parallelweg op kan worden geslagen.

16.2. Het bestemmingsplan regelt niet de rijrichting in straten. Wat er ook zij van de - blijkens de stukken wisselende - plannen voor de inrichting van de Parallelweg, het bestemmingsplan heeft op zichzelf niet het gevolg dat de desbetreffende parkeergarage onbereikbaar wordt. Het betoog faalt.

Bereikbaarheid hotels

17. La Bergère betoogt dat het plan onvoldoende rekening houdt met de wijze waarop de bevoorrading van de hotels aan de Sint Maartenslaan plaatsvindt. Er zal onvoldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens overblijven. Ook verwacht La Bergère dat het legen van de vetvangput niet meer mogelijk zal zijn, dan wel het verkeer erg gaat belemmeren.

17.1. De raad stelt dat het ontwerp voor de trambaan zoveel mogelijk aangepast zal worden aan de specifieke eisen die de bevoorrading van de hotels met zich brengt. Voor het ledigen van de vetvangpunt zal een oplossing worden gezocht.

17.2. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat het bestemmingsplan met hetgeen daarin mogelijk wordt gemaakt in de weg staat aan de bevoorrading van de hotels en voormeld ledigen van een put. Ter zitting heeft de raad toegezegd dat bij de uitvoering van het plan zal worden zorg gedragen voor een zodanige inrichting van de straat dat bevoorrading van de hotels en het ledigen van de vetvangput mogelijk blijft. Het betoog faalt.

Uitvoerbaarheid

18. Voor zover de financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt betwist door [appellant sub 3] en [appellant sub 1] overweegt de Afdeling dat in hoofdstuk 7 van de plantoelichting op de financiële uitvoerbaarheid is ingegaan. De voor de aanleg van de TVM gesloten kaderovereenkomst, waarbij de gemeente Maastricht partij is, is zodanig opgesteld dat de totale exploitatiekosten gedekt zijn. De raad heeft aangegeven dat de kosten voor de maatregelen die eventueel nodig zijn om overlast door trillingen en geluid te reduceren kunnen worden gedragen. Hetgeen [appellant sub 3] en [appellant sub 1] hebben aangevoerd, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel.

Waardevermindering

19. Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woningen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan hij heeft gedaan.

Conclusie ten aanzien van de ontvankelijke beroepen

20. Het beroep van de Fietzersbond is ongegrond.

21. Met het oog op een spoedige beëindiging van het geschil ziet de Afdeling aanleiding in de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère de raad op te dragen om binnen 16 weken na verzending van deze tussenuitspraak de gebreken in het bestreden besluit te herstellen. Namens de raad is ter zitting reeds aangegeven hoe de gebreken zouden kunnen worden hersteld, maar de Afdeling betreft dat betoog reeds vanwege de goede procesorde thans niet in haar oordeel, nu genoemde appellanten daarop in dit geval niet voldoende hebben kunnen reageren. De raad dient met inachtneming van hetgeen hiervoor onder 10.9 is overwogen artikel 4, leden 4.4.2 en 6.4.2, van de planregels te wijzigen, waarbij duidelijkheid wordt verschaft over de eisen waaraan moet worden voldaan ter voorkoming van onaanvaardbare trillingen, voorts wordt gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname trillinghinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake te stellen eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer in strijd is met het bestemmingsplan en tot slot een waarborg wordt opgenomen ter voorkoming van onaanvaardbare hinder door laagfrequent geluid.

Voorts dient de raad met inachtneming van hetgeen hiervoor onder 11.6 is overwogen artikel 4, leden 4.4.1 en 6.4.1, van de planregels te wijzigen, waarbij wordt gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname geluidhinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake gestelde eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer in strijd is met het bestemmingsplan en voorts rekening wordt gehouden met de resultaten van het aanvullend akoestisch onderzoek.

Afdeling 3.4 van de Awb behoeft bij de voorbereiding van een nieuw besluit niet opnieuw te worden toegepast. De raad dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken.

Proceskosten

22. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de beroepen van [appellant sub 5] en [appellant sub 8] niet-ontvankelijk;
- II. verklaart het beroep van de vereniging Fietsersbond ongegrond;
- III. draagt de raad van de gemeente Maastricht op om binnen 16 weken na verzending van deze tussenuitspraak:
 1. met inachtneming van overweging 21 de daar omschreven gebreken te herstellen en
 2. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en de wijziging van het besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. J.E.M. Polak, voorzitter, en mr. D.J.C. van den Broek en mr. E.A. Minderhoud, leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Zwemstra, griffier.

w.g. Polak w.g. Zwemstra
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 11 februari 2015

91.