

Projectplan Projectdeel NL Tram Maastricht-Hasselt

Documentnaam:
TVM5.4|002_Projectplan projectdeel NL Tram Maastricht-Hasselt_V1.1



Autorisatie

Naam	Functie	Datum	Paraaf
G. Bartholomé	Ambtelijk Opdrachtgever/Primus inter pares		
L. van Damme	Ambtelijk Opdrachtgever		
M. Olman	Adviseur Berenschot		
J. Couvreur	Projectmanager Nederland		

Wijzigingenbeheer

Versie	Datum	Wijziging
0.16	10-03-2017	concept versie t.b.v. College van B&W gemeente Maastricht en Gedeputeerde Staten van de provincie Nederlands Limburg.
0.17	21-03-2017	Diverse opmerkingen verwerkt
1.0	22-03-2017	Diverse opmerkingen verwerkt
1.1	23-03-2017	Diverse opmerkingen verwerkt

Lijst van Afkortingen

Afktoring	Omschrijving
CAT	Document categorie
DO	Definitief Ontwerp
E&C+M	Engineering & Construct + Maintain
GS	Gedeputeerde Staten
ILT	Inspectie Leefomgeving & Transport
IPM	Integraal Projectmanagement
ISA	Independent Safety Assessor
IVP	Integraal veiligheidsplan
KPE	Kritische Prestatie Eisen
MT	Managementteam
MER	Milieueffectrapportage
NKPE	Niet-kritische Prestatie Eisen
NL	Nederland
OG	Opdrachtgever
ON	Opdrachtnemer
OV-as	Openbaar Vervoer route
PIP	Primus inter pares
PS	Provinciale Staten
RC	Referentieontwerp Contract
SCW	Scopewijziging
SE	Systems Engineering
SMP	Safety Managementplan
SSK	Standaard Systematiek Kostenramingen
TMH	Tram Maastricht-Hasselt
TVM	Tram Vlaanderen-Maastricht
UAV-GC	Uniforme Administratieve Voorwaarden - Geïntegreerde Contracten
UO	Uitvoeringsgereed Ontwerp
VAT-kosten	Kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht
VL	Vlaanderen
VO+	Voorlopig Ontwerp
WLS	Wet Lokaal Spoor
WOM	Wijkontwikkelingsmaatschappij

Inhoudsopgave

A. Inleiding	5
A.1 Inleiding	5
A.2 Voorgeschiedenis	5
A.3 (organisatorische) Uitgangspunten voor het projectplan.....	6
B. Projectdoelstelling	8
C. Scope	9
D. Raakvlakken met andere projecten	11
0 Bestuur.....	12
0.1 Bestuurlijke organisatie.....	12
0.1.1 Bestuurlijke Werkgroep VL-NL.....	13
0.1.2 Stuurgroep NL.....	13
0.1.3 Projectgroep VL-NL.....	14
1 Projectmanagement.....	16
1.1 Projectorganisatie	16
1.2 Statuswijziging spoor	19
1.3 Wet Lokaal Spoor	19
2 Contractmanagement	21
2.1 Contractvoorbereiding	21
2.2 Aanbesteding.....	21
2.3 Systeemgerichte Contractbeheersing	22
2.4 Op- en Afleveren	22
3 Technisch management	23
3.1 Ontwerp OG	24
3.2 Ontwerp ON.....	24
3.3 Realisatie ON	25
3.4 Testen en in gebruik nemen	25
3.5 Beheer & Onderhoud.....	26
4 Omgevingsmanagement.....	28
4.1 Planologie.....	28
4.2 Verwerving	29
4.3 Vergunningen	29
4.4 Archeologie	29
4.5 Niet gesprongen explosieven.....	29
4.6 Bodem.....	30
4.7 Stakeholders.....	30
4.8 Flora & Fauna.....	30
4.9 Kabels & Leidingen.....	30
5 Projectbeheersing	31
5.1 Financiën	31
5.1.1 Budget.....	31
5.1.2 Raming.....	31
5.1.3 Situatie per 1-1-2017.....	31
5.1.4 Procedures administratieve organisatie en interne controle.....	32
5.2 Planning	32
5.3 Risico's	33
5.4 Kwaliteit	34

5.5	Scope	34
5.6	Facilitair	35
5.6.1	Documentmanagement.....	35
6	Communicatie	36
	Bijlage 1: Addendum bij Kaderovereenkomst d.d. 15-12-2016	39
	Bijlage 2a: Projectstructuur	47
	Bijlage 2b: Categorisering Documenten	49
	Bijlage 2c: Bestuurlijke Planning.....	51
	Bijlage 3: Organogram projectteam NL.....	52
	Bijlage 4a: Verificatietabel ‘aanbevelingen per thema Berenschot’	56
	Bijlage 4b: Verificatietabel ‘aandachtspunten samenwerking De Lijn’	60
	Bijlage 4c: Verificatietabel ‘Gateway Reviewrapport MAASLIJN Project’	60
	Bijlage 5: Format Voortgangsrapportage.....	62
	Bijlage 6a: Baseline 3b (VO+).....	63
	Bijlage 6b: Scopewijziging SCW001 (concept).....	66
	Bijlage 7: Overall Planning	69
	Bijlage 8: Risico TOP-10.....	70

A. Inleiding

A.1 Inleiding

Voor u ligt het projectplan voor het project Tram Maastricht-Hasselt (voorheen Tram Vlaanderen-Maastricht). Met dit projectplan wordt inzicht gegeven in de aanpak van het project. Het projectplan beschrijft de doelstelling van het project, de scope van het project en de wijze waarop deze scope wordt gerealiseerd. In het projectplan wordt een en ander concreet beschreven. Met dit projectplan worden de (organisatorische) kaders voor het project in beeld gebracht waarlangs het project verder wordt ontwikkeld en gerealiseerd. Het projectplan is daarmee sturend van aard en kan ook later worden ingezet als toetsingskader voor het gevoerde proces en het bereikte resultaat.

Startpunt voor het projectplan is de ondertekening van het addendum op de Kaderovereenkomst op 15 december 2016 door de partners in het tramproject zijnde het Vlaams Gewest, de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn, de provincie Nederlands Limburg en de gemeente Maastricht (zie Bijlage 1). Met deze ondertekening is de doorstart van het project geformaliseerd. Dat is ook het moment om de projectnaam te wijzigen in **Tram Maastricht-Hasselt** (TMH). Deze naam sluit beter aan bij de opgave die er ligt, bij het tracé van de tram dat wordt beschreven.

In het voorliggende projectplan is rekening gehouden met de aanbevelingen die zijn benoemd in het evaluatierapport van Berenschot en het gateway reviewrapport van het Maaslijn Project. Suggesties van de leden van Provinciale Staten en de gemeenteraad van Maastricht evenals van de Vlaamse partners zijn eveneens meegenomen.

Het projectplan is bij wijze van concept vastgesteld door de bestuurlijke opdrachtgevers voor het project zijnde de colleges van Gedeputeerde Staten van Limburg en de gemeente Maastricht en wordt ter kennis gebracht aan de leden van Provinciale Staten. Aansluitend wordt het projectplan in overleg met de partners definitief gemaakt.

Op basis van het definitieve projectplan worden de werkzaamheden, gericht op verdere voorbereiding en uitvoering van het tramproject, verder ter hand genomen.

A.2 Voorgeschiedenis

Door de Vlaamse overheid is het Spartacusplan geïnitieerd dat voorziet in een uitgebreid netwerk van tram en busverbindingen in Vlaanderen. Één van de drie tramlijnen uit het Spartacusplan voorziet in een tramlijn van Centraal Station van Hasselt naar Lanaken.

De doelstellingen achter het Spartacusplan zijn door de provincie Nederlands Limburg en de gemeente Maastricht onderschreven. Dat leidt ertoe dat tussen het Vlaams Gewest en de vervoermaatschappij De Lijn aan de ene zijde en de besturen van provincie Nederlands Limburg en gemeente Maastricht aan de andere zijde is afgesproken om Lijn 1 van het Spartacusplan door te trekken van Lanaken over de Rijksgrens naar het Centraal Station te Maastricht.

Ter uitvoering van deze afspraak is op 13 december 2011 een overeenkomst ondertekend tussen de provincie Nederlands Limburg en de gemeente Maastricht waarin de onderlinge samenwerkingsafspraken werden vastgelegd. Op 11 maart 2014 is de Kaderovereenkomst ondertekend tussen deze twee partijen en het Vlaams Gewest en de vervoermaatschappij De Lijn. Deze Kaderovereenkomst voorziet in verdere concretisering van afspraken om het project met als scope een tram verbinding van het Centraal Station in Hasselt tot het Centraal Station in Maastricht verder te doen ontwikkelen, realiseren en exploiteren.

Medio 2014 blijkt dat de verbinding tot aan het Centraal Station te Maastricht onder andere technisch en financieel niet binnen de gestelde kaders mogelijk is. Dat is voor de Nederlandse partijen de aanleiding om een variantenstudie uit te voeren. In september 2015 blijkt uit deze variantenstudie dat

de variant met als eindhalte Mosae Forum in plaats van het Centraal Station Maastricht wel binnen de kaders gerealiseerd kan worden.

Deze variant met als eindhalte Mosae Forum is in eerste instantie in oktober en november 2015 door de twee Nederlandse partijen bij wijze van scope aanpassing van het project geaccordeerd en in juni 2016 onder voorwaarden ook door de twee Vlaamse partijen. De scope aanpassing met de daarbij behorende voorwaarden zijn- zoals de kaderovereenkomst dat voorschrijft- gegoten in de vorm van een addendum op de kaderovereenkomst, welk addendum op 15 december 2016 door alle partners is ondertekend. De voorwaarden met betrekking tot de bredere grensoverschrijdende samenwerking op openbaar vervoer gebied, zoals opgenomen in het addendum (artikel 4), maken geen deel uit van de scope van het project. De in verband met de scopeaanpassing overeengekomen financiële bijdrage (artikel 3) aan de Vlaamse partners ad € 6 miljoen is ten laste gebracht van het projectbudget.

A.3 (organisatorische) Uitgangspunten voor het projectplan

Aanbevelingen

In opdracht van het provinciaal en gemeentebestuur is de projectaanpak over de periode 2007-2014 geëvalueerd door bureau Berenschot. In het evaluatierapport van bureau Berenschot wordt een aantal knelpunten uit het verleden opgesomd en van daaruit zijn bij wijze van contramal aanbevelingen voor de doorstart geformuleerd. Het evaluatierapport is voorgelegd aan en besproken met partner “De Lijn” en het Vlaams gewest. Er zijn door de Vlaamse partners enkele aandachtspunten m.b.t. de onderlinge samenwerking benoemd. De aanbevelingen en aandachtspunten staan mede aan de basis van het voorliggende projectplan en komen bij de betreffende onderwerpen terug. In het evaluatieproces is ook ruimte ingebouwd voor suggesties voor de vervolgaanpak van leden van de Provinciale Staten en van de gemeenteraad. In bijlage 4a en 4b zijn de aanbevelingen en aandachtspunten voor zover nu al bekend in het kader van het concept projectplan, opgenomen.

Binnen project Maaslijn, de treinverbinding tussen Nijmegen en Roermond, heeft de provinciesecretaris van de provincie Nederlands Limburg een gateway review gevraagd m.b.t. de gekozen governance. Binnen project Maaslijn is, net als binnen project TMH, sprake van een complexe opgave en samenwerking tussen diverse partijen. De gateway review resulteert in een zestal aanbevelingen. Bij de totstandkoming van voorliggend projectplan is kennis genomen van het reviewrapport en zijn betreffende aanbevelingen beschouwd en meegenomen. Bijlage 4c toont de aanbevelingen en de wijze waarop deze zijn geborgd in het projectplan.

De colleges van Gedeputeerde Staten & Burgemeester en Wethouders hebben bij het evaluatierapport van Berenschot twee kanttekeningen geplaatst.

Samenwerking tussen alle partners

De eerste kanttekening heeft betrekking op het thema dat volgens beide colleges relevant is in relatie tot de aanbevelingen, namelijk het thema van de samenwerking tussen de partners aan weerszijden van de grens. Naar de mening van beide colleges moet de samenwerking meer dan voorheen het geval was geïntensiveerd worden op een aantal grensoverschrijdende thema's omdat alleen dan het project succesvol kan worden gerealiseerd.

De sterke wederzijdse beïnvloeding bij een groot aantal onderwerpen aan Nederlandse en Vlaamse zijde noopt tot een integrale aanpak van het project van Maastricht tot Hasselt. Thema's als een integrale planning, integraal risicomanagement, aanbestedingsstrategieën, wet lokaal spoor, aanbestedingsprocessen, gunningsmomenten, onderhoud, de verkeersleiding en calamiteitenmanagement aan beide zijden van de grens, zijn voorbeelden van thema's waarbij intensief samengewerkt moet worden en die momenteel hoog op de gemeenschappelijke agenda staan. Het streven om uiteindelijk zelfs te komen tot één projectorganisatie voor het totale project TMH voert misschien op dit moment te ver, de wens respectievelijk noodzaak tot intensievere samenwerking met behoud van bevoegdheden en verantwoordelijkheden wordt door alle partners onderschreven. De samenwerking wordt periodiek geëvalueerd middels evaluatiesessies op zowel bestuurlijk, ambtelijk als projectmanagement niveau.

Lijn- en projectverantwoordelijkheid

De tweede kanttekening heeft te maken met de uitoefening door de Nederlandse partners van publiekrechtelijke taken die nodig zijn om het project te laten slagen. Concreet gaat dit over de projectverantwoordelijkheid en de lijnverantwoordelijkheid van de partners op het vlak van het uitoefenen van specifieke publieke taken in relatie tot het project.

Als de uitvoering van die taken cruciaal is voor het welslagen van het project zouden deze aldus Berenschot per definitie onder mandaat moeten worden gebracht van de projectorganisatie. De beide colleges geven er de voorkeur aan om publieke taken met een specifiek karakter (veiligheid, bestemmingsplan, toezicht e.d.) te houden binnen de gebruikelijke bestuurlijke en ambtelijke lijnen en verantwoordelijkheden. Hiermee wordt ongewenste vermenging van rollen en verantwoordelijkheden voorkomen en dit past binnen de aanbevelingen vanuit het gateway reviewrapport van het Maaslijn project.

Intensieve samenwerking tussen lijn- en projectmanagement in combinatie met gedragen collegestandpunten waarbij de bestuurlijke lijnverantwoordelijkheid en de bestuurlijke projectverantwoordelijkheid samenkomen staan dan uiteindelijk borg voor zorgvuldige afwegingen en keuzes. In de kaderovereenkomst is overigens erin voorzien dat de samenwerkingsafspraken onverlet laten dat elke partner zijn afwegingen heeft te maken en tot besluiten moet komen die vanuit publiekrechtelijk oogpunt noodzakelijk zijn.

In voorliggend projectplan is rekening gehouden met beide kanttekeningen.

Zwaartepunt bij de projectuitvoering naar de gemeente Maastricht

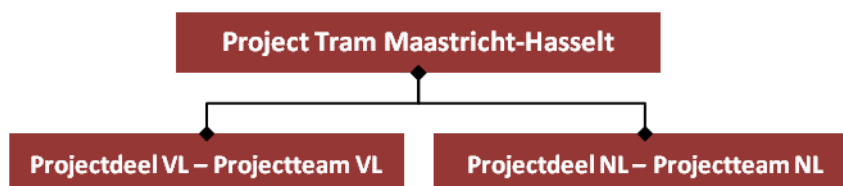
Met de omslag van het project TMH van een meer beleidsmatige aanpak naar een aanpak gericht op uitvoering zal de relatie met de stad Maastricht intensiever worden. Inpassing in de stedelijke openbare ruimte, afstemming met andere projecten in de stad, vergunningverlening door de lokale overheid etc. zorgen er logischerwijze voor dat het zwaartepunt in de projectorganisatie kantelt naar de gemeente Maastricht. De gemeente Maastricht maakt voor wat betreft de verdere voorbereiding en uitvoering van het Nederlandse projectdeel van project TMH gebruik van de projectorganisatie van Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij (WOM) B.V. Deze vennootschap is als operationeel vehikel belast met de realisatie van de gebiedsontwikkeling van het plangebied Belvédère waarin het tramtracé naar aanleiding van de aangepaste scope nu volledig is opgenomen.

De bestuurlijke regie op het project blijft ongewijzigd bij de vier respectievelijk twee Nederlandse partners (zie paragraaf 0.1 Bestuurlijke organisatie). Het project wordt door de gemeente Maastricht respectievelijk Belvédère WOM B.V. transparant en toetsbaar uitgevoerd op basis van de door de Provinciale Staten op 6 november 2015 en door de gemeenteraad op 20 oktober 2015 vastgestelde kaders.

Reikwijdte van het projectplan – scope Nederlands deel

Het tramproject van Hasselt tot Maastricht bevat een aantal thema's met een grensoverschrijdend karakter, die samen worden opgepakt. De samenwerking staat hoog op de agenda.

Voorliggend projectplan voorziet in de scope van het Nederlands deel van het project vanaf de Rijksgrens tot aan de eindhalte bij Mosae Forum (projectdeel NL), zoals wordt uitgevoerd door het projectteam Nederland (projectteam NL). Het Vlaamse deel van het project (projectdeel VL) wordt door het projectteam van de Lijn uitgevoerd (projectteam Vlaanderen (VL)). Projectteam VL heeft daarvoor haar eigen plan van aanpak. In voorliggend projectplan zijn de eerste samenwerkingsafspraken tussen de partners verwerkt.



Figuur 0-1

B. Projectdoelstelling

Doelstelling Bestuurlijke Werkgroep VL-NL ¹

Door de Vlaamse overheid is het Spartacusplan geïnitieerd dat voorziet in een uitgebreid netwerk van tram en busverbindingen in Vlaanderen. Dit met als doel om te komen tot een kwalitatieve en kwantitatieve verbetering van het vervoersaanbod, minder milieubelasting en het creëren van voorwaarden voor economische groei. Eén van de drie tramlijnen uit het Spartacusplan voorziet in een tramlijn van Centraal Station Hasselt naar Lanaken.

Door de Nederlandse partners zijn deze projectdoelstellingen onderschreven, waarbij mede is overwogen dat een rijks grens overschrijdende openbaar vervoersvoorziening een positief effect heeft op de Euregionale arbeidsmarkt en op de uitwisseling van kennis tussen de universiteitssteden Hasselt en Maastricht. Reden om samen met de Vlaamse partners het eindpunt van de tramhalte vast te stellen bij Mosae Forum in het centrum van Maastricht.

Doelstelling Projectgroep VL- NL ¹

Doelstelling van de Projectgroep VL-NL is het geïntegreerd realiseren van de projectdelen Vlaanderen en Nederland.

Projectdoelstelling Projectteam NL ¹

Doel van het Projectteam NL is het aantoonbaar en navolgbaar realiseren van de scope van projectdeel NL binnen de gestelde kaders van tijd (overall planning), geld (budget) en kwaliteit (proces- en producteisen).

Het doel dient bereikt te worden met inachtneming van de volgende aspecten:

- Veiligheid: geen incidenten en ongevallen;
- Omgevingshinder: zo min mogelijk klachten;
- Samenwerking: integrale afstemming met project "Spartacuslim1" op specifiek te benoemen onderdelen;
- Informatie: tijdige en correcte informatievoorziening aan de bestuurlijke organisatie.

¹ Zie paragraaf 0.1 Bestuurlijke organisatie

C. Scope

Het vervoerssysteem “Tram Maastricht -Hasselt” is in de kaderovereenkomst gesplitst in 2 projectdelen:

- Projectdeel VL: het projectdeel dat bestaat uit de Vlaamse Railinfrastructuur, het trammaterieel en de vervoersdiensten;
- Projectdeel NL: het project bestaande uit de Nederlandse Railinfrastructuur.

Projectteam NL is verantwoordelijk voor de realisatie van projectdeel NL, waarvan de scope bestaat uit de volgende onderdelen:

	(sub) Onderdeel	Scope	Buiten scope
0	Bestuurlijk	Het genereren van (begeleidende) documenten voor besluitvorming.	
		Het informeren van de bestuurlijke organisatie m.b.t. de voortgang van het project.	
1	Projectmanagement	Het inrichten en aansturen van projectteam NL.	
		Het regisseren en faciliteren van de statuswijziging van hoofdspoor naar lokaalspoor.	Het tijdig formaliseren van de statuswijziging (verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie)
		Het voeren van regie m.b.t. de implementatie van de Wet Lokaal Spoor richting vervoerder (De Lijn), beheerder (Gem. Maastricht) en bevoegd gezag (Provincie Limburg).	
		Het afstemmen met Vervoermaatschappij De Lijn op het gebied van benoemde producten.	
		Het ondersteunen van de provincie Limburg m.b.t. het inrichten van het Bevoegd Gezag.	Het tijdig formaliseren van de inrichting van het Bevoegd Gezag en het vervullen van de functie van Bevoegd Gezag (verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie)
		Het regie nemen bij het inrichten van de beheerderorganisatie van de gemeente Maastricht.	Het tijdig inrichten van de beheerderorganisatie en het vervullen van de functie van Beheerder (verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie)
2	Contract	Het voorbereiden, aanbesteden en begeleiden van de contracten om de Nederlandse infrastructuur te realiseren.	
		Het afstemmen met projectteam VL van de aanbestedingsstrategie.	
		Het overdragen van het opleverdossier aan de beheerder(s).	



	(sub) Onderdeel	Scope	Buiten scope
3	Techniek	Het nader ontwerpen en begeleiden van het realiseren van de Nederlandse infrastructuur ten behoeve van het vervoerssysteem Tram Maastricht-Hasselt op basis van het vastgestelde voorlopig ontwerp (VO+) (baseline 3b), zie bijlage 6a en het nader op te maken en vast te stellen bestemmingsplan.	
		Het ontwerpen en realiseren van fase 2 verleggen openbaar vervoer as (OV as) binnenstad (conform scopewijziging SCW001, zie bijlage 6b).	
		Het afstemmen van het ontwerp met omgeving in relatie tot het bestemmingsplan.	
		Het afstemmen van het ontwerp en de realisatie met projectteam VL.	
4	Omgeving	Het voeren van de regie m.b.t. het verwerven van de benodigde percelen ten behoeve van de Nederlandse infrastructuur.	
		Het voeren van de regie m.b.t. de totstandkoming van een onherroepelijk bestemmingsplan (incl. aanvulling milieueffectrapportage (MER)), het schrijven van het bestemmingsplan, het voeren van de regie m.b.t. het doorlopen van de procedure.	Het tijdig en op de juiste manier doorlopen van de procedure om te komen tot een onherroepelijk bestemmingsplan incl. aanvulling MER (verantwoordelijkheid van de lijnorganisatie).
		Het afstemmen met Techniek m.b.t. het bestemmingsplan en ontwerp.	
		Het valideren van het ontwerp van de Nederlandse infrastructuur bij de geïnventariseerde stakeholders (i.s.m. techniek).	
		Het verkrijgen van de benodigde opdrachtgever vergunningen (OG vergunningen).	
		Het begeleiden van het ontwerp en de realisatie van de Nederlandse infrastructuur m.b.t. overige omgevingsaspecten.	
		Het afstemmen van relevante omgevingsaspecten met projectteam VL.	
5	Projectbeheersing	Het opstellen van de Voortgangsrapportage.	
		Het genereren van stuurinformatie m.b.t. financiën, planning, kwaliteit.	
		Het aantoonbaar en navolgbaar vastleggen van de informatiestroom.	
		Het ter besluitvorming voorleggen en procesmatig begeleiden van scopewijzigingen (geïnitieerd door stakeholders/projectorganisatie/opdrachtnemer).	
		Het inventariseren, kwantificeren, beheersen van risico's.	

	(sub) Onderdeel	Scope	Buiten scope
		Het afstemmen van planning en risico's met projectteam VL.	
6	Communicatie	Het communiceren met de omgeving m.b.t. het project Tram Maastricht-Hasselt.	
		Het afstemmen van het communicatieplan met projectteam VL.	

D. Raakvlakken met andere projecten

Het project Tram Maastricht-Hasselt, projectdeel NL, wordt samen met een aantal andere projecten uitgevoerd door Wijkontwikkelingsmaatschappij Belvédère BV. Projecten binnen het programma Belvédère Maastricht waarmee wordt afgestemd zijn onder andere:

- Noorderbrugtracé;
- Ontwikkeling Sphinx Noord;
- Timmerfabriek;
- Ontwikkeling Eiffelgebouw, Loods 5;
- Frontenpark;
- Ontwikkeling Landbouwbelang.

De raakvlakken met het programma Belvédère (o.a. bij de spoorwegovergang Bosscherweg, de kruising Franssensingel, de Boschstraat) worden inhoudelijk afgestemd met de betreffende projectleiders. Nadat de projectleiders van de afzonderlijke projecten het inhoudelijk eens zijn over de beheersing van het raakvlak, wordt dit als besluit in de managementteam overleggen van de afzonderlijke projecten vastgelegd en door de programmamanager van het Belvédère programma bekrachtigd.

Vanwege de impact op de bereikbaarheid van de stad wordt samengewerkt met de programma's Maastricht Bereikbaar en Beter Benutten 2.

Met betrekking tot natuurcompensatie is gekozen voor een aanpak in een breder perspectief, waarvan de maatregelen al zijn uitgevoerd.

0 Bestuur

Op 11 maart 2014 is door afgevaardigden van de partijen, (het Vlaams Gewest, de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn, de provincie Nederlands Limburg en de gemeente Maastricht) de “Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt – Maastricht” overeengekomen en ondertekend.

Op 15 december 2016 is door deze partijen het Addendum 1 bij deze Kaderovereenkomst overeengekomen en ondertekend (bijlage 1)

Tussen de Nederlandse partijen is op 13 december 2011 de “Samenwerkingsovereenkomst gemeente Maastricht en provincie Limburg ten behoeve van de realisatie van de railinfrastructuur op Nederlands grondgebied ten behoeve van Tram Maastricht-Hasselt” overeengekomen en vastgesteld.

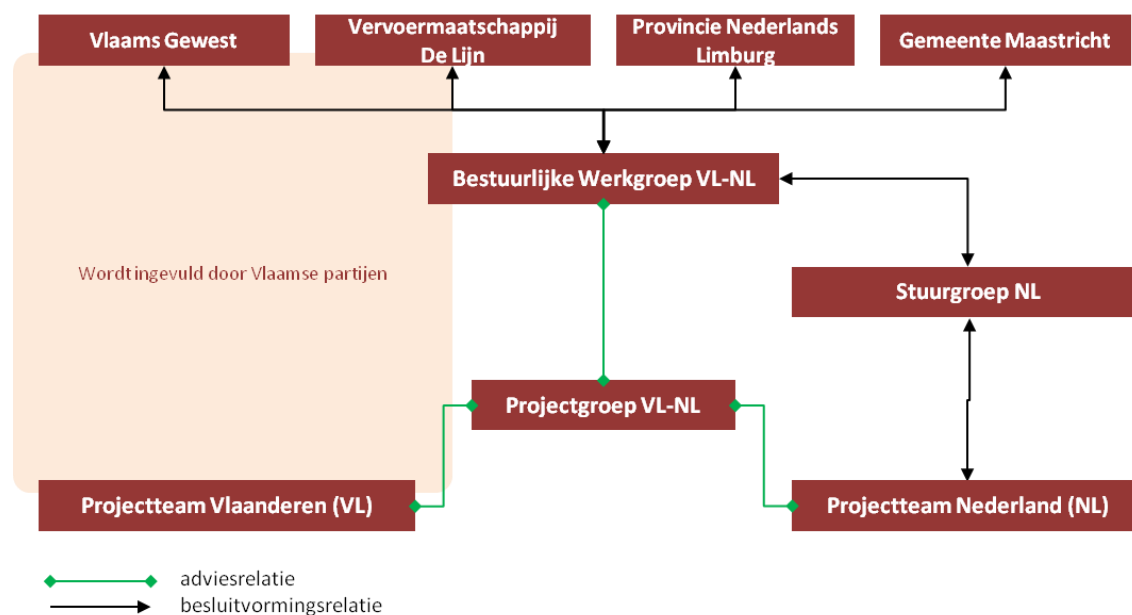
Op verzoek van beide colleges heeft bureau Berenschot een procesevaluatie uitgevoerd, betrekking hebbende op de periode 2007 – 2014. Het resulterende rapport “Procesevaluatie van het project Tram Vlaanderen Maastricht” bevat aanbevelingen voor toekomstige projecten.

Middels collegenota 2016-39854 van 6 december 2016 is besloten om de uitvoering van projectdeel NL van het project Tram Vlaanderen Maastricht (inmiddels Tram Maastricht-Hasselt,) met inachtneming van de aanbevelingen op te dragen aan de programmamanager Belvédère Maastricht. Tevens is aan de programmamanager Belvédère mandaat verleend om de operationaliteit verder ter hand te nemen en daar waar nodig en mogelijk de samenwerking tussen alle partners op te zoeken.

Bovenstaande documenten vormen de basis voor de in voorliggend projectplan benoemde bestuurlijke organisatie.

0.1 Bestuurlijke organisatie

Onderstaand figuur 0.1-1 toont schematisch de bestuurlijke organisatie. De verschillende onderdelen worden in de navolgende paragrafen beschreven.



Figuur 0.1-1

Voor het eenduidig bepalen van het (bestuurlijke) niveau waarop bepaalde documenten vastgesteld dienen te worden, wordt gebruik gemaakt van de matrix zoals opgenomen in Bijlage 2b. Bijlage 2c bevat de planning van de documenten die door Bestuurlijke Werkgroep VL-NL en/of door de Stuurgroep NL vastgesteld dienen te worden.

0.1.1 Bestuurlijke Werkgroep VL-NL

De Bestuurlijke Werkgroep is bestuurlijk verantwoordelijk voor de realisatie van de tramverbinding tussen Maastricht en Hasselt.

De taken van de Bestuurlijke Werkgroep zijn:

- Het toetsen van producten, voorstellen en adviezen die instemming vereisen van de vier partijen;
- Het verkrijgen van mandaat van de vier partijen voor te nemen besluiten;
- Het nemen van besluiten na instemming van de vier partijen;
- Het informeren van de vier partijen;
- Het afhandelen van escalaties;
- Het behandelen van overige geagendeerde onderwerpen.

De Bestuurlijke Werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers (bestuurders) van het Vlaams Gewest (minister), Vervoermaatschappij De Lijn (directeur), de provincie Nederlands Limburg (deputé ruimte & infra) en de gemeente Maastricht (wethouder Mobiliteit), elk bijgestaan door een ambtenaar. De bestuurders vertegenwoordigen elk 1 stem, beslissingen worden op basis van unanimité genomen. De Bestuurlijke Werkgroep staat onder voorzitterschap van de minister van het Vlaams Gewest. Afhankelijk van de voortgang van het project en de actualiteit worden betrokkenen uitgenodigd om de Bestuurlijke Werkgroep VL-NL bij te wonen teneinde deze werkgroep te informeren en/of te adviseren.

De Bestuurlijke Werkgroep komt 4 keer per jaar bij elkaar. Op de agenda komen in ieder geval de volgende agendapunten:

- Voortgangsrapportage (CAT I, zie format in bijlage 5);
- Besluitvorming overige CAT I documenten;
- Grensoverstijgende afstemmingsonderwerpen;
- Escalaties;
- Overige geagendeerde onderwerpen.

De minister van het Vlaams Gewest neemt minimaal 2 x per jaar deel aan het overleg. Indien de actualiteit het vereist wordt de frequentie structureel aangepast of worden incidenteel overlegmomenten ingevoegd.

0.1.2 Stuurgroep NL

De Stuurgroep NL is bestuurlijk verantwoordelijk voor project “Tram Maastricht-Hasselt”, projectdeel NL.

De taken van de Stuurgroep NL bestaan uit:

- Het toetsen van producten, voorstellen en adviezen van het Projectteam NL en het doorleiden hiervan naar de Bestuurlijke Werkgroep/lijnorganisaties gemeente Maastricht/provincie Nederlands Limburg;
- Het verkrijgen van mandaat van de gemeente Maastricht / provincie Nederlands Limburg voor het nemen van besluiten, waarvoor geen instemming van de Vlaamse partners noodzakelijk is;
- Het nemen van besluiten (door de bestuurders), waarvoor geen instemming van de Vlaamse partners noodzakelijk is;

- Het informeren van de bestuurlijke werkgroep, de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg.

De Stuurgroep NL bestaat uit vertegenwoordigers van de provincie Nederlands Limburg (deputé ruimte & infra, ambtelijk opdrachtgever) en de gemeente Maastricht (wethouder mobiliteit, ambtelijk opdrachtgever). De ambtelijk opdrachtgever van de gemeente Maastricht fungeert richting richting Stuurgroep en richting projectteam NL als primus inter pares (PIP).

Afhankelijk van de voortgang van het project en de actualiteit worden derden/betrokkenen uitgenodigd om het overleg van de Stuurgroep bij te wonen teneinde de Stuurgroep te informeren en/of te adviseren. In dat kader wordt specifiek gewezen op de ambtenaren en bestuurders die verantwoordelijk zijn voor de voor het project noodzakelijke lijnactiviteiten.

Het overleg van de Stuurgroep vindt maandelijks plaats in het Gouvernement met in ieder geval de volgende agenda:

- Voortgangsrapportage (CAT I);
- Overige CAT I documenten;
- CAT II documenten;
- Overige onderwerpen per vakgebied (Bestuurlijk, Projectmanagement, Contract, Techniek, Omgeving, Projectbeheersing, Communicatie).

De bestuurders (deputé en wethouder) vertegenwoordigen elk 1 stem, beslissingen worden op basis van unanimité genomen. Voorzitter van de Stuurgroep is de wethouder Mobiliteit van de gemeente Maastricht.

Ambtelijk opdrachtgeversoverleg / directeurenoverleg

Voorafgaand aan het Stuurgroep overleg, vindt ter voorbereiding een ambtelijk opdrachtgeversoverleg plaats (ambtenaar provincie- ambtenaar gemeente Maastricht). Indien de agenda van de Stuurgroep onderwerpen bevat die voorafgaand aan de bestuurlijke besluitvorming afstemming vereisen met de lijnorganisaties van de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg, dan nemen eveneens betreffende directeuren van de lijnorganisaties deel aan dit overleg.

0.1.3 Projectgroep VL-NL

De Projectgroep VL-NL heeft als taak het bevorderen van de samenwerking waar dat kan en nodig is en het integraal voorbereiden en realiseren van de projectdelen VL en NL. Zolang niet een persoon als zodanig is aangewezen vervult de projectgroep de rol van coördinator/regisseur.

De taken van de Projectgroep VL-NL bestaan uit:

- Het opzoeken en faciliteren van de samenwerking tussen de beide projectteams binnen alle vakgebieden;
- Het coördineren/afstemmen van gezamenlijke producten van de beide projectteams;
- Het voorbereiden van de agenda van de bestuurlijke werkgroep en daarbij het ter besluitvorming voorleggen van (grensoverschrijdende) agendapunten en escalaties aan de bestuurlijke werkgroep, voorzien van inhoudelijk advies.

De samenwerking tussen de beide projectteams op het gebied van planning, risicomanagement, de Wet Lokaal Spoor, verkeersleiding en aanbesteding is in gang gezet. Deze samenwerking wordt in het vervolg van het project geïntensiveerd.

De Projectgroep VL-NL bestaat in eerste instantie uit vertegenwoordigers van het Projectteam VL (projectmanager VL) en Projectteam NL (PIP, projectmanager NL). In onderling overleg tussen de partijen wordt bekeken of er een integraal coördinator/regisseur wordt aangesteld.

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

Het overleg van de Projectgroep VL-NL vindt 2-wekelijks in Hasselt plaats met de volgende agenda:

- Samenwerking tussen projectteam Vlaanderen en projectteam Nederland;
- Voortgang per vakgebied, afstemmen raakvlakken Vlaanderen en Nederland;
- Stand van zaken actiepunten (adequate en tijdige opvolging);
- CAT I documenten;
- CAT II documenten;
- CAT III documenten;
- Grensoverschrijdende escalaties.

Voorzitter van de Projectgroep VL-NL is de projectmanager VL.

1 Projectmanagement

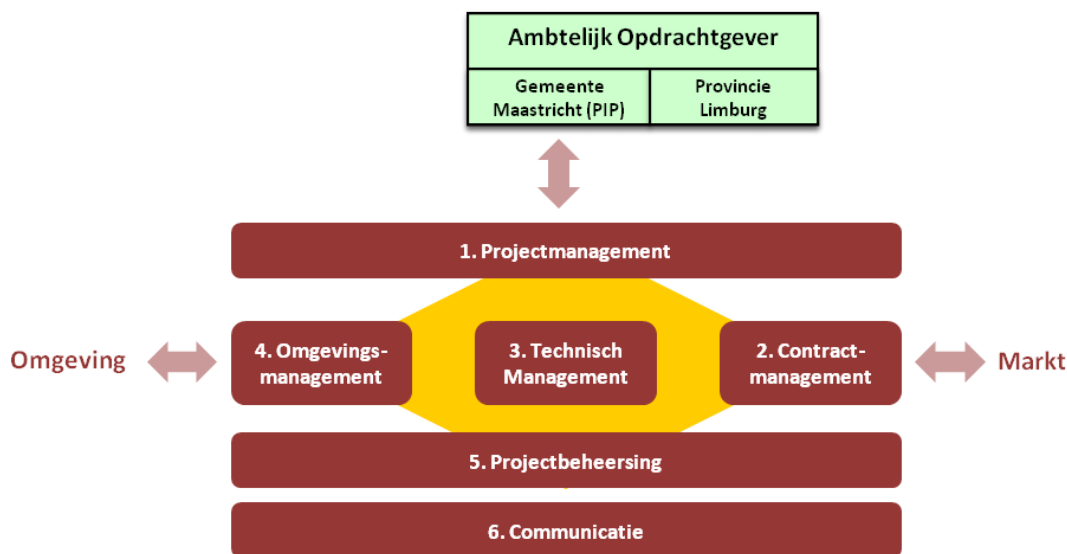
1.1 Projectorganisatie

Projectstructuur

Om projectdeel NL van het project Tram Maastricht-Hasselt te realiseren is het Projectteam NL binnen Belvédère WOM opgericht. Aanleiding voor het inrichten van een projectteam is de noodzaak voor een professionele sturing en beheersing van het project.

Het projectteam is gebaseerd op het IPM (integraal project management) model, een in de infrasector gebruikelijk model. De projectstructuur (vakgebieden met onderliggende processen) wordt integraal toegepast voor de projectsturing en –beheersing. In Bijlage 2a is de structuur van vakgebieden en processen opgenomen, met een beknopte toelichting.

In onderstaand figuur is het IPM model verbeeld. Centraal staat het project, tussen de omgeving en de markt, met daarboven de Opdrachtgever. Bij de organisatie staat het technisch management centraal. Daar wordt het project vormgegeven en gerealiseerd. De ambtelijk opdrachtgever (PIP) vormt de schakel tussen de projectorganisatie en de bestuurlijke organisatie. Het projectmanagement stuurt inhoudelijk het project aan en is verantwoordelijk voor het projectresultaat. Het omgevingsmanagement vormt de schakel naar de stakeholders. Contractmanagement vormt de schakel naar de markt. Projectbeheersing en communicatie ondersteunen.



Figuur 1.1-1

Per IPM rol is een functieprofiel opgesteld (zie bijlage 3). Vervolgens is, zoals dat te doen gebruikelijk is bij de totstandkoming van een nieuwe projectorganisatie, eerst binnen de lijnorganisaties van de twee partners gekeken of de betreffende profielen intern ingevuld konden worden. Daar waar dit niet mogelijk is gebleken is de functie extern ingevuld.

Overeenkomstig de aanbevelingen van Bureau Berenschot zijn er inmiddels externe functionarissen aangetrokken op sleutelposities met ervaringsdeskundigheid zoals de projectmanager, de technisch manager, de safety manager en de manager risicobeheersing/planning.

Er zijn specifieke afspraken gemaakt met adviesbureaus over de verwachte inbreng, werkwijze en houding van medewerkers om het tramproject tot een succes te kunnen maken. I.v.m. het borgen van continuïteit, eenduidige kennisopbouw en uitwisseling daarvan binnen de projectorganisatie en tussen de partners zijn cruciale medewerkers voor langere periodes vastgelegd.

Het volledige organogram (op basis van rollen) van het projectteam is opgenomen in Bijlage 3, inclusief de vervangingsregeling en een beschrijving op hoofdlijnen van de taken en verantwoordelijkheden van de IPM rollen.

Opdrachtgeversrol

Bestuurlijk opdrachtgever vanuit de gemeente Maastricht is namens het college van Burgemeester en wethouders de wethouder Mobiliteit. Vanuit de provincie Nederlands Limburg is namens het college van gedeputeerde staten de gedeputeerde Groen, Landbouw, Infra, Rail en Monumenten bestuurlijk opdrachtgever. Ambtelijk opdrachtgever is vanuit de gemeente Maastricht de programmamanager Belvédère en vanuit de provincie Nederlands Limburg de programmamanager OV - railagenda. De ambtelijk opdrachtgever van de gemeente Maastricht fungeert richting de projectmanager als primus inter pares (PIP) en vormt de schakel tussen het projectteam NL en de Stuurgroep NL. De programmamanager Belvédère/directeur WOM BV draagt ervoor zorg dat alle opdrachten die te maken hebben met projectdeel NL worden geformaliseerd. Deze opdrachten richting de toekomstige Opdrachtnemers worden aan hem voorgelegd door de projectmanager. De programmamanager Belvédère/directeur WOM BV zorgt ervoor dat project TMH als afzonderlijk project wordt geadmistreerd in de boeken van Belvédère WOM BV en daardoor transparant en navolgbaar inzichtelijk blijft voor de partners.

Projectorganisatie / -sturing

Sturingslijnen binnen het projectteam

Het projectteam is conform de projectstructuur ingericht. De projectmanager NL stuurt het IPM team aan en stemt bestuurlijke zaken af met de PIP. Per vakgebied is een verantwoordelijke IPM-rolhouder benoemd. De IPM-rolhouder is verantwoordelijk voor de processen en producten binnen zijn/haar vakgebied en rapporteert aan de projectmanager NL. De IPM-rolhouder plant de werkzaamheden, stuurt medewerkers en ingeschakelde partijen aan, controleert de producten die opgeleverd worden en stuurt bij daar waar nodig. De IPM-rolhouder voert derhalve duidelijk de regie binnen zijn/haar vakgebied. Tevens is de IPM-rolhouder verantwoordelijk voor de afstemming met zijn/haar collega aan de zijde van de projectteam VL, zie onderstaande tabel:

Projectteam NL		Projectteam VL
Vakgebied	IPM-rol	Rol
1 – Projectmanagement	Projectmanager NL	n.t.b.
2 – Contractmanagement	Contractmanager	
3 – Technisch management	Technisch Manager	
4 – Omgevingsmanagement	Omgevingsmanager	
5 – Projectbeheersing	Manager Projectbeheersing	
6 – Communicatie	Communicatiemanager	

In verband met de complexiteit van het project is een strategisch adviseur aangesteld. De strategisch adviseur volgt het project op enige afstand, fungeert als klankbord, kan gevraagd en ongevraagd adviseren aan de projectorganisatie over organisatorische en inhoudelijke vraagstukken. De strategisch adviseur heeft kennis van tramprojecten en de daarbij horende bestuurlijke, organisatorische en inhoudelijke kenmerken. De adviseur is hiërarchisch aangesloten bij de PIP.

Sturingslijnen richting de bestuurlijke organisatie

- Besluiten die door de bestuurlijke organisatie genomen dienen te worden, worden in het MT vastgesteld;
- De PIP informeert vervolgens de Stuurgroep NL en legt te nemen besluiten voor.

Sturingslijnen richting de ambtelijke organisaties

- De projectmanager NL is verantwoordelijk voor het project en voor de producten die aan de Stuurgroep worden voorgelegd;

- De lijnorganisaties zijn verantwoordelijk voor de onderwerpen die tot de lijnverantwoordelijkheid behoren (zie onder A3 lijn- en projectverantwoordelijkheid). Voordat een product aan de Stuurgroep wordt voorgelegd, vindt indien nodig op initiatief van de PIP overleg plaats met de lijnorganisaties (zie paragraaf 0.1.2 ambtelijk opdrachtgeveroverleg/directeurenoverleg);
- De directies van de lijnorganisaties van de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg zijn verantwoordelijk voor het vrijmaken van de benodigde capaciteit ten behoeve van het project, voor het tijdig leveren van de in de planning opgenomen producten en voor de kwaliteit van de medewerkers.

Overlegstructuur

MT-overleg

Het managementteam van projectteam NL (Projectmanager NL, contractmanager, technisch manager, omgevingsmanager, manager projectbeheersing, manager communicatie, PIP, manager bedrijfsvoering gemeente Maastricht, projectsecretaris) voert wekelijks overleg, onder voorzitterschap van de projectmanager NL, waarbij per vakgebied de actualiteit besproken wordt, met name gericht op voortgang en risicobeheersing. Besluiten in het MT kunnen slechts genomen worden na instemming van de PIP. Van het overleg wordt een verslag gemaakt en acties en besluiten worden vastgelegd. Maandelijks sluit de strategisch adviseur aan. De strategisch adviseur kijkt onafhankelijk en kritisch naar het project en de aanpak. Om deze rol in te kunnen vullen wordt de strategisch adviseur consequent meegenomen in de informatiestroom.

Rapportage

Het projectteam NL sluit bij de rapportering aan bij de Regeling Grote Projecten van de provincie Limburg aan de Staten en de Belvédère rapportage aan de Raad en wel middels een drietal rapportages.

- Basisrapportage: De basisrapportage beschrijft de situatie bij ongewijzigd beleid (nulmeting), op een zodanige wijze dat effectmeting na verwezenlijking van het project mogelijk is. De basisrapportage geeft daarbij een compacte beschrijving op hoofdlijnen van:
 - a. Doelstelling(en) project;
 - b. Reikwijdte van het project;
 - c. Besluitvormingsmomenten en betrokkenheid;
 - d. Planning van het project;
 - e. Financiën van het project;
 - f. Risico's en risicobeheersing;
 - g. Projectbeheer en projectbeheersing;
 - h. Overige informatie benodigd voor de controlerende taak.

Voorliggend projectplan geeft invulling aan de Basisrapportage zoals hierboven beschreven.

- Voortgangsrapportage: In de 6-maandelijkse voortgangsrapportage wordt naast de voortgang, expliciet melding gemaakt van wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van de informatie die is opgenomen in de basisrapportage, aangevuld met informatie die mogelijk aanvullend door de bestuurders is gevraagd.
 - a. Ontwikkeling ten aanzien van de doelstelling(en) van het project t.o.v. de Basisrapportage;
 - b. Beschrijving van verandering in de reikwijdte van het project;
 - c. Beschrijving van verandering in de besluitvorming en de betrokkenheid van bestuurders;
 - d. Ontwikkeling in de planning van het project;
 - e. Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project;
 - f. Beschrijving van verandering in risico's en risicobeheersing;
 - g. Beschrijving van verandering in projectbeheer en projectbeheersing;
 - h. Veranderingen in de overige informatie benodigd voor de controlerende taak.

In bijlage 5 is het format voor de Voortgangsrapportage opgenomen.

- **Eindevaluatie:** De eindevaluatie geeft een compacte beschrijving op hoofdlijnen:
 - a. In welke mate is/zijn de oorspronkelijke doelstelling(en) van het project gerealiseerd?
 - b. Welke activiteiten zijn verricht om de doelstelling(en) van het project te realiseren?
 - c. Hoeveel bedragen de kosten van het project?
 - d. In hoeverre is de oorspronkelijke- en de laatst gewijzigde projectraming en projectplanning gerealiseerd?
 - e. Actuele informatie over de wijze waarop risico's zijn onderkend en beheerst, alsmede een beschrijving van de (financiële) gevolgen van risico's die zich gedurende het project hebben gemanifesteerd;
 - f. Actuele informatie over de wijze waarop het project is beheerst en beheerd en informatie over hoe de projectorganisatie heeft gefunctioneerd;
 - g. Een verklarende analyse van verschillen tussen de uitgangspunten uit de basisrapportage en de op dit moment actuele stand van zaken van het project, ten aanzien van de genoemde aspecten onder a. t/m d.

De voortgangsrapportage wordt tevens periodiek aan het Ministerie van I&M aangeboden, waarbij over de voortgang in relatie tot de subsidievoorwaarden gerapporteerd wordt. Indien er vanuit de partners behoefte is aan het inzien van vertrouwelijke projectinformatie, dan kan die op verzoek, na instemming van de programmamanager ingezien worden.

1.2 Statuswijziging spoor

Op Nederlands grondgebied bestaat de traminfrastructuur uit 2 delen, het binnenstedelijk tracé en het buitenstedelijk tracé. Het buitenstedelijk tracé is thans in gebruik voor goederentreinvervoer en heeft de status "hoofdspoor". Het binnenstedelijk deel van het tracé valt onder de status "lokaal spoor".

Partijen hebben na zorgvuldige afweging de wens om de status van het buitenstedelijk deel waarover het personenvervoer gaat plaatsvinden te wijzigen in "lokaal spoor", waardoor na statuswijziging één regime ontstaat voor de exploitatie.

Bij de statuswijziging wordt het juridisch en economisch eigendom van het buitenstedelijk deel van het tracé overgedragen aan de gemeente Maastricht / provincie Nederlands Limburg (projectteam NL formuleert een advies).

1.3 Wet Lokaal Spoor

De Wet Lokaal Spoor is van toepassing op bij Koninklijk Besluit aangewezen lokale spoorwegen die bestemd zijn voor openbaar personenvervoer met stads-, voorstads- of regionale spoorvervoerdiensten of voor goederenvervoer. De Wet Lokaal Spoor bevat regels inzake de aanleg, het beheer, het gebruik en de veiligheid van lokale spoorwegen en legt de verantwoordelijkheid vast van de lokale overheden voor de lokale spoorweginfrastructuur.

De afstemming met het in te richten Bevoegd Gezag (provincie Nederlands Limburg), de afstemming met de toekomstig beheerder (gemeente Maastricht) en de samenwerking met projectteam VL is cruciaal voor het tijdig implementeren van de Wet Lokaal Spoor.

De benodigde kennis m.b.t. het implementeren van de Wet Lokaal Spoor is binnen het projectteam gebracht. De projectmanager NL voert de regie, bijgestaan door de safety manager.

In de eerste helft van 2017 wordt een integraal Plan van Aanpak opgesteld m.b.t. de statuswijziging en Wet Lokaal Spoor onder verantwoordelijkheid van de Projectmanager NL. Dit Plan van Aanpak bevat de stappen die door betrokken partijen (projectteam NL, vervoerder “De Lijn”, beheerder gemeente Maastricht, Bevoegd Gezag Provincie Nederlands Limburg, Ministerie I&M, Prorail) op een bepaald moment genomen moeten worden en welke producten/documenten geleverd dienen te worden. Tevens beschrijft het plan de rollen en verantwoordelijkheden van projectteam NL, Bevoegd Gezag, beheerder en vervoerder.

Safety Case

Vanuit de Wet Lokaal Spoor worden eisen gesteld aan een aantoonbare borging van de veiligheidsaspecten. Deze worden in het project door middel van een Safety Case aangetoond. De goedkeuring van de Safety Case leunt sterk op een aantoonbaar beheerst proces van ontwerp en realisatie. De rol van de Safety Case en wijze waarop deze tot stand komt wordt beschreven in het nog op te stellen Integraal Veiligheidsplan (IVP) en het Safety Management Plan (SMP). Het safety proces wordt aangestuurd door de aangetrokken Safety Manager, zijn rol wordt eveneens beschreven in het IVP en in het SMP.

Vaststellen kritische prestatie eisen (KPE)

In de kaderovereenkomst is afgesproken dat de prestatie van de Nederlandse infrastructuur wordt beoordeeld aan de hand van Kritische Prestatie Eisen (KPE). Aan de KPE's is een bonus/malus regeling gekoppeld. De KPE's en de bonus/malus regeling worden in de Realisatie- en Exploitatie overeenkomst vastgelegd.

De Lijn heeft een opzet gemaakt voor de KPE's voor het Vlaamse contract. Het projectteam NL onderzoekt welke indicatoren relevant zijn voor de Nederlandse situatie. Hierbij wordt de toekomstige beheerder betrokken. Op basis van hiervan wordt een voorstel aan de Lijn gedaan met betrekking tot de keuze van KPE's, niet kritische prestatie eisen (NKPE's) en de daarbij passende grenswaarden.

Er wordt een gezamenlijke (projectteam NL / projectteam VL) dialoog gevoerd over het voorstel in relatie tot de werking van de bonus/malus regeling. Na het bereiken van een gemeenschappelijk akkoord wordt de uitkomst opgenomen in het PVE-NL en in de Realisatie- en Exploitatieovereenkomst.

De KPE's zijn daarmee een belangrijk element in het PVE-NL en leggen een verbinding tussen ontwerpeisen, bouweisen en onderhoudseisen.

2 Contractmanagement

2.1 Contractvoorbereiding

Voor het optimaal benutten van de markt bij het aanstellen van een kundige opdrachtnemer (aannemer) wordt gebruik gemaakt van een contract op basis van de uniforme administratieve voorwaarden voor geïntegreerde contracten (UAV-GC). In Nederland is het gebruik van UAV-GC gebruikelijk bij grotere en/of complexere infrastructurele projecten omdat hierbij de kennis en kunde van de opdrachtnemer maximaal wordt benut. Tevens is de risicoverdeling tussen opdrachtgever en opdrachtnemer beter verdeeld naar de partij die het risico kan dragen.

Contractvorm

Binnen de UAV-GC zijn nog diverse varianten mogelijk gelet op ontwerprijheden, financiering en onderhoud. Op basis van een onafhankelijk voorlopig advies van een drietal partijen geniet voorsnog voor projectdeel NL de contractvorm engineering, construct en maintain (E&C+M) de voorkeur. Hierbij wordt onder verantwoordelijkheid van de Opdrachtnemer (ON) het definitief ontwerp gerealiseerd op basis van het referentieontwerp contract (RC) dat door projectteam NL wordt opgesteld. Opdrachtnemer werkt vervolgens het definitief ontwerp verder uit in een uitvoeringsgereed ontwerp, waarna de werkvoorbereiding start ten behoeve van de uitvoering. Binnen de voorgestelde contractvorm realiseert de Opdrachtnemer het Werk en voert hij na oplevering het onderhoud uit gedurende de afgesproken periode.

Deze keuze voor een E&C+M is onder andere gebaseerd op het feit dat voor het binnenstedelijke gedeelte er weinig ontwerprijheden zijn voor de toekomstige opdrachtnemer.

De gemeente Maastricht heeft een specifieke beeldkwaliteit (welstand, stedenbouw, etc) voor de stad waarbij diverse ontwikkelingen (Timmerfabriek, Noorderbrugtracé, Sphinx Noord) reeds in gang zijn gezet. Het betreffen randvoorwaarden voor het ontwerp van de zichtbare onderdelen (bijv. tramhaltes) die goed beheersbaar zijn in de fase van het referentie ontwerp contract. De gedetailleerde technische uitwerking (engineering) is vanwege de deskundigheid bij Opdrachtnemer goed beheersbaar binnen het E&C+M contract.

2.2 Aanbesteding

Het Nederlandse deel is maar een beperkt deel van de railverbinding tussen Maastricht en Hasselt. In overleg met de partners is de voorlopige voorkeur uitgesproken om de realisatie (eventueel incl. onderhoud) van het werkend vervoersysteem door één Opdrachtnemer te laten uitvoeren voor het gehele tramtraject. Daarom is er de ambitie om te komen tot één aanbesteding.

De aanbesteding wordt in die situatie gesplitst in twee delen, namelijk een Nederlands en een Vlaams perceel. De inschrijver met de beste aanbieding voor het geheel wordt de Opdrachtnemer van Hasselt tot Maastricht.

De precieze aanbestedingsstrategie wordt in overleg met projectteam VL nog definitief vastgesteld en ter besluitvorming voorgelegd.

2.3 **Systeemgerichte Contractbeheersing**

Bij het toepassen van de UAV-GC past een contractmanagement op gepaste afstand van de Opdrachtnemer op basis van benoemde risico's. Op deze wijze kan de Opdrachtnemer zijn kennis en kunde optimaal toepassen en richt de Opdrachtgever zich op de risicovolle processen en producten.

De Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) wordt in Nederland veelal toegepast bij UAV-GC projecten waarbij ProRail en Rijkswaterstaat leidend zijn. Een verdere uitwerking van de contractbeheersing wordt beschreven in het contractbeheersplan.

2.4 **Op- en Afleveren**

Opdrachtnemer levert na realisatie het Werk op aan de Opdrachtgever (Belvédère WOM BV voor het Nederlands perceel). Tevens dient dan de overdracht plaats te vinden aan de beheerder in casu de gemeente Maastricht. In de contractvoorbereiding worden eisen opgenomen waaraan het Werk en de bijhorende op- en afleverdossiers dienen te voldoen. De opdrachtgever WOM betreft daarbij de gemeente Maastricht en de provincie Nederlands Limburg.

Bij de start van de realisatie dient de Opdrachtnemer te starten met het opstellen van de dossiers en het betrekken van de Opdrachtgevers en beheerders.

3 Technisch management

Binnen het vakgebied Technisch management komt het vervoersysteem tot stand door het achtereenvolgens uitwerken van het ontwerp, het bouwen van de infrastructuur en de systemen, het testen van de onderdelen van het vervoersysteem en het proefdraaien van de dienstregeling.

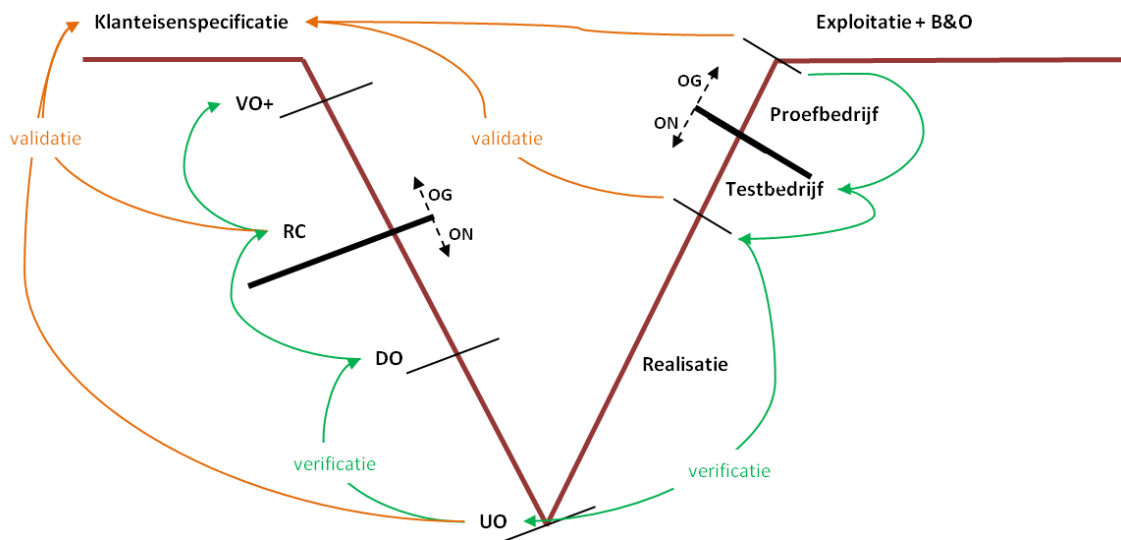
Systems Engineering (SE)

De aanpak van het technische proces is gebaseerd op de principes van Systems Engineering (SE). SE biedt een geïntegreerde en gestructureerde set methodieken om projecten succesvol te verwezenlijken en te beheren.

De kernelementen zijn als volgt samen te vatten:

- gestructureerde wijze specificeren van eisen;
- gestructureerde wijze ontwerpen van een passende oplossing op basis van deze eisen;
- gestructureerde wijze realiseren van het ontwerp;
- gestructureerde wijze m.b.t. het beheersen van de raakvlakken tussen de deelsystemen ten behoeve van integraal ontwerp;
- gestructureerde wijze beheren van de gerealiseerde oplossing;
- gestructureerde wijze verifiëren en valideren gedurende het gehele technische proces;
- gestructureerde wijze managen van het gehele systeem gedurende de levensduur.

Onderstaand figuur toont de verschillende fases die het project doorloopt, en waar het ontkoppelpunt ligt tussen Opdrachtgever (OG) en Opdrachtnemer (ON). Opdrachtgever werkt het VO+ op enkele onderdelen (risicogestuurd) verder uit, waarna Opdrachtnemer het ontwerp voltooit, realiseert en test.



Door het toepassen van de verificatie en validatie technieken uit de systems engineering wordt aantoonbaar geborgd dat het ontworpen systeem voldoet aan de eisen (verificatie), dat het een integraal systeem is, en dat het voldoet aan de verwachtingen van de stakeholders (validatie).

3.1 Ontwerp OG

Startpunt voor het spoorontwerp is het VO+, variant Mosae Forum, zoals vastgesteld in de collegevergadering van 29 september 2015, de raadsvergadering van 20 oktober 2015 en de Provinciale Staten vergadering van 6 november 2015 .

De klanteisen zijn in het VO+ reeds geïnventariseerd en vertaald in het PVE-NL (Programma van eisen NL). Deze vertaalslag wordt gecontroleerd en aantoonbaar vastgelegd tijdens de contractvoorbereiding.

De inpassing van het project in de stedelijke omgeving is een zeer belangrijk aandachtspunt. Er wordt vanuit het oogpunt van risicobeheersing gekozen voor het uitwerken van het VO+ naar een detailniveau waarmee instemming kan worden verkregen van de Gemeente Maastricht (beeldkwaliteit, inpassing) en waarvan de restrisico's inzichtelijk zijn. Om dit niveau te bereiken worden, op basis van risico's, onderdelen van het ontwerp tot respectievelijk tekst-/schets-, voorlopig of definitief ontwerp uitgewerkt.

Ook op technische aspecten waar vanuit risicobeheersing geen of slechts zeer beperkte oplossingsruimte gewenst is, zal het VO+ gedetailleerd uitgewerkt worden. Daar waar de oplossingsruimte wel risicovrij gegeven kan worden, zal deze worden aangegeven.

Het resultaat wordt vastgelegd als referentieontwerp bij de aanbesteding onder de naam Referentieontwerp Contract (RC). Het RC zal geverifieerd worden tegen het PVE-NL om zeker te stellen dat het voldoet aan de eisen. Daarnaast wordt het RC vanuit omgeving gevalideerd bij de relevante stakeholders.

Tijdens deze ontwerpfase wordt tevens de safety case ontwerp opgesteld, als onderdeel van de integrale safety case ten behoeve van het verkrijgen van de benodigde vergunningen voor exploitatie.

3.2 Ontwerp ON

Het Referentieontwerp Contract (RC) wordt door de opdrachtnemer uitgewerkt tot een integraal definitief ontwerp (DO) om alle onderdelen op hetzelfde ontwerpniveau te brengen. Dit DO zal door de opdrachtnemer geverifieerd worden aan de eisen van het contract en de integraliteit van het systeem.

Het DO bestaat uit tekeningen, berekeningen, (verificatie)rapporten en overige rapporten etc. en zal ter acceptatie worden voorgelegd aan de opdrachtgever waarna het validatie proces DO kan worden afgerond.

Op basis van het DO werkt de opdrachtnemer de disciplines uit tot een Uitvoeringsgereed ontwerp (UO). Het UO bestaat uit werktekeningen, werkplannen, instructies etc. en kan gezien worden als het eerste uitvoeringsproduct en dient daarom gereed te zijn voor uitvoering en kan getoetst worden door de opdrachtgever door middel van een producttoets.

Zowel in de DO als UO fase houdt de opdrachtgever risicogestuurd audits bij de opdrachtnemer ter verificatie van het systeem, proces of product. Voor zowel toetsen, audits als het behandelen van afwijkingen op het ontwerp maakt de opdrachtgever gebruik van een, in lightrail, gespecialiseerd ingenieursbureau.

3.3 Realisatie ON

Het gerealiseerde werk zal door de opdrachtnemer worden vastgelegd in een dossier. Afwijkingen in gerealiseerd werk kunnen ontstaan door wijzigingsverzoeken en/of afwijkingen in realisatie. Technische afwijkingen zullen beoordeeld worden door zowel de opdrachtnemer als het Technisch Management van de opdrachtgever. Wijzigingen / afwijkingen worden via de daartoe geldende procedures vastgelegd en mede getoetst aan de eisen / integraliteit van het systeem.

Voordat de testfase c.q. testbedrijf aanvangt wordt het werk technisch gereed gemeld op de disciplines door de opdrachtnemer en geverifieerd aan de eisen. De opdrachtgever voert hier een toets op uit. Op basis van de geconstateerde gebreken wordt bepaald of het de testfase c.q. het testbedrijf kan aanvangen.

3.4 Testen en in gebruik nemen

Testfase

Tijdens de testfase is projectteam NL de beheerder van de Nederlandse infrastructuur.

Technisch Testbedrijf

Nadat de opdrachtnemer heeft aangetoond dat de railinfrastructuur voldoet aan de gestelde eisen, start het verkrijgen van toestemming voor testritten buiten exploitatie. Het geven van deze toestemming is een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag, de provincie Limburg. Met de toegestane testvoertuigen worden de technische systeemintegratie testen uitgevoerd. Het initiatief voor de benodigde activiteiten ligt bij de opdrachtnemer, hiertoe wordt een testplan gemaakt, in afstemming met projectteam VL.

Proces Integratie Testen

Na een succesvolle afronding van het Technisch Testbedrijf starten de proces integratie testen. Hierbij worden de procedures in samenhang met de Nederlandse infrastructuur getest. Deze testen vinden plaats op basis van een testplan dat door de vervoersorganisatie De Lijn wordt opgesteld. Onderdeel van deze testen is de integratie van de tramexploitatie met het afhandelen van het goedertransport.

Indien het Testbedrijf correct wordt afgerond kan de Oplevering voor ingebruikname worden gedaan door de opdrachtnemer. Hierbij wordt de samenwerking opgezocht met de toekomstige beheerder van de infrastructuur in casu de gemeente Maastricht om de hierop volgende overdracht naar de beheerder vlot te kunnen laten verlopen.

Safety Case Realisatiefase

Tijdens de Realisatiefase wordt de Safety Case verder aangevuld. Daartoe wordt een beschrijving opgesteld in het Safety Management Plan. Hiermee dient te worden aangetoond dat de realisatie zodanig is uitgevoerd dat een veilige exploitatie en een veilig beheer mogelijk is.

De Safety Case wordt beoordeeld door een ISA (Independent Safety Assessor). Bij een positief uitkomst wordt de Safety Case met het oordeel van de ISA voorgelegd aan ILT. ILT geeft de bevindingen in een advies aan het bevoegd gezag. De rollen van ISA en ILT worden beschreven in het nog op te stellen IVP en het SMP.

De Provincie Limburg geeft als bevoegd gezag de vergunning tot ingebruikname van de infrastructuur. Op basis van deze vergunning kan het proefbedrijf starten.

Proefbedrijf

Het projectteam NL doet de oplevering voor ingebruikname aan de gemeente Maastricht als operationeel beheerder van de railinfrastructuur. De door de beheerder gecontracteerde onderhoudsaannemer gaat aan het werk. De bouwaannemer doet zijn garantieverplichtingen gestand

Alle voertuigen die ingezet worden voor het proefbedrijf zullen tenminste de status hebben “beperkt toegelaten”, zoals beschreven in “Toelating Reizigersmaterieel TMH”.

Het proefbedrijf heeft twee doelstellingen: de opleiding van bestuurders op wegbekendheid en de simulatie van de exploitatie, zonder betalende passagiers. De Lijn voert de regie over het proefbedrijf, het projectteam NL ondersteunt dit en zal daartoe verplichtingen opnemen in het contract met de Opdrachtnemer. Het proefbedrijf eindigt met de toestemming voor start exploitatie door het Bevoegd Gezag, de Provincie Limburg.

De in hoofdstuk 3.4 beschreven processen vragen om een consequente aanpak en intensieve aansturing. Met ILT als belangrijke partner hierbij is afgesproken dat er periodiek overleg zal plaatsvinden in de aanloop naar de afgifte door ILT van de vereiste goedkeurende verklaringen zodat er tijdig bijgestuurd kan worden.

3.5 Beheer & Onderhoud

Na het succesvol afronden van de testfase en voor de start van het proefbedrijf wordt het werk opgeleverd en overgedragen door de Opdrachtnemer aan de Opdrachtgever (programmamanager). De opdrachtgever zal het werk gelijktijdig overdragen aan de beheerder (gemeente Maastricht). Om dit A-B-C proces soepel te doen verlopen zal de gemeente Maastricht betrokken worden in de ontwerp en realisatie fasen (stap 3.1 t/m 3.4). Het is dan ook van belang dat de beherende organisatie van de gemeente Maastricht operationeel is voor afronding van het Referentieontwerp Contract ter verificatie van de te leveren en daarmee te beheren en te onderhouden traminfrastructuur.

Bij de start van het proefbedrijf moeten alle actoren operationeel zijn die gedurende de exploitatiefase een rol hebben. Zo moeten de beheerder (gemeente Maastricht) en de opdrachtnemer van het onderhoud (nader te benoemen) op dat moment gereed zijn hun taken en verantwoordelijkheden in te vullen.

Beheer tijdens de realisatiefase

Buitenstedelijk tracé (waar goederenvervoer wordt gecombineerd met personenvervoer)

De ombouw van dit deel van het goederenspoor zal onder verantwoordelijkheid van het projectteam NL worden gedaan. Hiertoe dient voor aanvang van de realisatiefase de statusovergang van hoofdspoor naar lokaalspoor te zijn voltooid, tenzij daarover tevoren met Prorail afspraken kunnen worden gemaakt. Het tracé zal overgedragen worden door Prorail (via het ministerie van I&M).

Uitgangspunt is dat tijdens de ombouw het gehele tracé buiten dienst genomen wordt. Het beheer van het goederenspoor zal tijdelijk via het projectteam NL worden gedaan door de Opdrachtnemer (bouwaannemer). Tijdens dit beheer zal de ombouw worden gerealiseerd.

Zodra de spoorlijn weer in dienst genomen wordt zal de gemeente Maastricht zijn beheertaken starten. Voorlopig uitgangspunt is dat vervoersorganisatie De Lijn voorziet in de verkeersleiding voor het begeleiden van de treinbewegingen en het opvangen van calamiteiten. Indien de indienststelling plaatsvindt voordat de exploitatie start, zal vervoersorganisatie De Lijn nog niet de verkeersleiding invullen. Er wordt dan in een tijdelijke oplossing voorzien.

Binnenstedelijk tracé

De bouw van het binnenstedelijk tracé zal gefaseerd plaatsvinden, in afstemming met de overige werkzaamheden in het gebied en de bereikbaarheid van de stad. De werkvakken waarin gebouwd wordt zullen tijdelijk worden onttrokken aan het gebruik en het beheer van deze werkvakken valt dan onder de verantwoordelijkheid van het projectteam NL. In het kader van de aanbesteding worden daarover afspraken gemaakt met de opdrachtnemer. Daarbij wordt het Programmabureau Maastricht Bereikbaar betrokken opdat de stad Maastricht bereikbaar blijft en de overlast wordt beperkt tot het minimum.

Na het gereedkomen van een werkvak zullen de werkvakken weer worden opengesteld voor openbaar gebruik.

Beheer tijdens de exploitatiefase

Het beheer tijdens de exploitatiefase wordt nader beschreven in het nog op te stellen Beheerplan (document TMH1.3|010).

4 Omgevingsmanagement

4.1 Planologie

Als gevolg van de gewijzigde scope zoals overeengekomen in het Addendum bij de kaderovereenkomst dient de bestemmingsplanprocedure (inclusief aanvulling MER) opnieuw doorlopen te worden.

De regie voor het schrijven van het bestemmingsplan is in handen van de omgevingsmanager van het projectteam NL. In het projectteam zijn medewerkers van Arcadis werkzaam voor het schrijven van het bestemmingsplan. Medewerkers van het bureau van de landsadvocaat Pels Rijcken & Droogleevers Fortuijn en het bureau van de stadsadvocaat Paulussen zijn eveneens betrokken bij de totstandkoming van het bestemmingsplan. Technisch inhoudelijk voert de technisch manager een controle uit op de documenten.

Formeel verantwoordelijk voor het doorlopen van de procedure met betrekking tot het verkrijgen van een onherroepelijk bestemmingsplan (incl. aanvulling MER) is de bestuurlijke en ambtelijke lijnorganisatie van de Gemeente Maastricht. De gemeenteraad wordt als besluitvormend orgaan betrokken bij de wijze waarop het bestemmingsplan met alle daarbij behorende documenten vorm en inhoud krijgt.

Onderzoeken worden gestart nadat het projectteam een akkoord heeft gegeven m.b.t. de exacte scope van het onderzoek, de uitgangspunten en de planning. Gedurende de looptijd van het onderzoek koppelt het bureau/bedrijf periodiek de voortgang terug aan de omgevingsmanager.

Per product worden de raakvlakken met het Vlaamse deel van het project in kaart gebracht en afgestemd met het projectteam VL in het reguliere overleg. Het bestemmingsplan (incl. MER) betreft een CAT I document (instemming vereist van de Vlaamse Partners, zie Bijlage 2b).

4.2 Verwerving

Ten behoeve van het realiseren van de scope dienen de nevenstaande percelen verworven c.q. onthurd te worden. De betreffende eigenaren zijn en worden inmiddels benaderd.

Uitgangspunt voor de planning is het slagen van de minnelijke verwerving vóór maart 2018. Onder regie van de omgevingsmanager worden de percelen verworven.

Verwervingsdossiers	
Perceel	Aankoop
OVH-H-714- OVH-H-715-	294 m ² 155 m ²
OVH-H-761-	371 m ²
OVH-H-759- OVH-H-760-	51 m ² 174 m ²
MTT-D-4062- MTT-H-2597- MTT-D-4061- MTT-D-4059-	433 m ² 90 m ² 27 m ² 481 m ²
MTT-E-2977-	5 m ²
OVH-H-1312- OVH-A-2657- MTT-H-2849- MTT-H-2847- MTT-D-4060- MTT-D-4058- MTT-D-4057-	12605 m ² 37865 m ² 4220 m ² 1458 m ² 4625 m ² 480 m ² 7059 m ²

In het kader van de integratie van de planning aan Vlaamse zijde met de planning aan Nederlandse zijde wordt het eventuele onteigeningsscenario meegenomen.

4.3 Vergunningen

Na de inventarisatie van de benodigde vergunningen, waarvoor de eerste aanzet gereed is, wordt op basis van risico's / verantwoordelijkheden en de planning bepaald welke vergunningen door Projectteam NL aangevraagd dienen te worden en welke door de toekomstige Opdrachtnemer aangevraagd kunnen worden.

Onder regie van de omgevingsmanager worden de aanvragen opgesteld, opgevolgd en worden de vergunningen verkregen. De omgevingsmanager maakt gebruik van specialisten om de aanvragen op te stellen.

4.4 Archeologie

In het kader van de variantenstudie is in een eerder stadium reeds uitvoerig gekeken naar het onderdeel archeologie. Er is ten behoeve van het bestemmingsplan geen verdere aanvullende actie nodig m.b.t. archeologie. Vanuit de gemeente Maastricht is een specialist aan het projectteam toegevoegd die het onderwerp Archeologie in relatie tot het project bewaakt.

4.5 Niet gesprongen explosieven

De gegevens omtrent eventuele aanwezigheid van niet gesprongen explosieven zijn bekend en worden toegevoegd aan de contractdocumenten.

4.6 Bodem

Ten behoeve van het bestemmingsplan en de aanvulling MER is het niet noodzakelijk om aanvullend bodemonderzoek te laten doen. De beschikbare informatie is voldoende om het bestemmingsplan een de aanvulling MER op te stellen.

Ten behoeve van het Referentieontwerp Contract worden de volgende onderzoeken nog uitgevoerd:

- Spoorbaan kanaal Zuid Willemsvaart tot aan Vlaamse grens: verkennend bodem- en asbestonderzoek;
- Aansluiting oprit aan Brusselseweg: asfalt-, bodem- en asbestonderzoek;
- Onderstation Thomas Regout: nader onderzoek olieverontreiniging;
- Van Brusselseweg tot Vlaamse grens: verkennend bodem- en asbestonderzoek waterberging westelijk van verbrede spoordijk.

In het projectteam NL is een specialist conditionering opgenomen, die de onderzoeken begeleidt.

4.7 Stakeholders

De stakeholder analyse is uitgevoerd in de VO+ fase. Klanteisen zijn geïnventariseerd en verzameld in de klanteisenspecificatie (KES) en de gehonoreerde eisen zijn opgenomen in het programma van eisen (PvE). In de fase van VO+ naar RC wordt de stakeholder analyse onder regie van de omgevingsmanager geactualiseerd en wordt de KES bijgewerkt en meegenomen in het ontwerpproces.

De vertaling van klanteis naar KES/PvE/ontwerp wordt aantoonbaar vastgelegd (verificatie) en gevalideerd bij de stakeholder. Het verificatieplan (hoe worden de eisen aangetoond) wordt vooraf met de betreffende stakeholders afgestemd (gevalideerd).

Verdere verificatie en validatie momenten tijdens ontwerp en realisatie worden benoemd in het verificatie en validatie plan.

4.8 Flora & Fauna

Ten behoeve van het bestemmingsplan en de aanvulling MER dienen de natuuronderwerpen geactualiseerd te worden vanwege gewijzigde wetgeving. Sinds 1 januari 2017 is de nieuwe wet natuurbescherming van kracht, waardoor voor enkele onderdelen aanvullend onderzoek verricht dient te worden:

- Natura 2000: nieuwe stikstoftoetsing en actualisatie toetsing aan de instandhoudingdoelen;
- Natuurnetwerk Nederland en houtopstanden: toetsing goudgroene natuurzones en de bronsgroene landschapszone, toetsing boswet;
- Soortenbescherming: inventarisatie van beschermde soorten, actualisatie toetsing van de aangetroffen beschermde soorten.

De natuurcompensatiemaatregelen die nodig zijn als gevolg van de realisatie van de tram zijn reeds uitgevoerd. Verwacht wordt dat uit de aanvullende onderzoeken geen nieuwe opgaven voortvloeien op het vlak van compensatiemaatregelen.

4.9 Kabels & Leidingen

Er is een aantal voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd. Onder regie van de omgevingsmanager wordt op dit thema gedetailleerd vervolgonderzoek ingesteld binnen de scope van het project aan de hand waarvan de benodigde maatregelen worden voorbereid en uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek dienen als input voor het ontwerp.

5 Projectbeheersing

5.1 Financiën

5.1.1 Budget

Het financieel kader voor de realisatie van projectdeel NL van project Tram Maastricht-Hasselt is vastgesteld. Het projectbudget bedraagt € 70,5 miljoen (prijspeil 2015), en bestaat uit onderstaande bijdragen:

BUDGET (prijspeil 2015)

Stakeholder	Bedrag
Ministerie van I&M	€ 37.000.000
Provincie Limburg	€ 13.700.000
Gemeente Maastricht	€ 19.800.000
Totaal	€ 70.500.000

5.1.2 Raming

De raming, behorende bij de te realiseren scope (zie C.), is opgesteld met behulp van de Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK, CROW publicatie 137).

Onderstaand op hoofdlijnen de raming van de te realiseren scope op basis van de planning met start exploitatie in december 2020 (TMH5.4|001_Overall planning_V0.10):

RAMING (prijspeil 2015)

Onderdeel	Bedrag
Bouwkosten	€ 32.3
VAT- kosten (Voorbereiding, administratie, toezicht), bouwgerelateerde kosten	€ 25.2
Wet Lokaal Spoor	€ 3.0
Risicoreservering	€ 4.0
Kosten Addendum 1 bij Kaderovereenkomst	€ 6.0
Totaal	€ 70.5

5.1.3 Situatie per 1-1-2017

Van het beschikbare gestelde budget is in de periode tot 1-1-2017 besteed:

BESTEDINGEN

Onderdeel	Bedrag
Apparaatskosten	€ 3.9
Onderzoeken	€ 1.8
Ontwerp/engineering	€ 2.9
Contracting/aanbesteding	€ 0.6
Communicatie/drukwerk	€ 0.1
Conditionering en K&L	€ 0.1
Onvoorzien	€ 0.1
Overig	€ 0.2
Vergoeding aan Vlaamse partners	€ 3.0
Totaal	€ 12.7

5.1.4 Procedures administratieve organisatie en interne controle

Voor een beheerste gang van zaken worden m.b.t. financiën procedures opgenomen in het kwaliteitsmanagementsysteem (KMS).

5.2 Planning

De overall planning is opgebouwd conform de projectstructuur (vakgebied en proces) en bevat per proces de activiteiten die nodig zijn om de scope te realiseren. Versie 0.10 van de planning wordt als geaccepteerde baseline bewaakt en bevat de volgende fasering:

ID_BSL	Baseline	Planning versie 0.10
BSL_1	Vorbereidingsfase	
BSL_2	Precontractuele fase	
BSL_3a	Contractuele fase - Voorlopig ontwerp	
BSL_3b	Contractuele fase - Voorlopig Ontwerp +	Basis voor doorstart project
BSL_3c	Contractuele fase – Referentieontwerp Contract	Gereed nov-2017
BSL_4	Aanbestedingsfase	Gereed okt-2018
BSL_5	Realisatiefase	Gereed mei-2020
BSL_6	Proefbedrijf	Gereed okt-2020
BSL_7	Ingebruikname	Dec-2020

De overall planning beoogt een geïntegreerde planning van de projectdelen VL en NL te zijn en komt tot stand via intensief structureel overleg tussen de Manager Projectbeheersing van het projectteam NLen zijn tegenhanger vanuit het projectteam VL. De verwachting is dat de eerste integrale planning medio 2017 gepresenteerd wordt in de voortgangsrapportage.

Elke voortgangsrapportage bevat een actuele standlijn van de planning, op basis van de daadwerkelijke voortgang zoals gerapporteerd vanuit de beide projecten. Tevens toont de planning het kritieke pad van het project. Het kritieke pad laat de opeenvolgende activiteiten zien die, indien ze uitlopen, direct invloed hebben op de einddatum van het project. Maandelijks wordt de voortgang bijgewerkt op basis van de door de IPM-rolhouders gerapporteerde voortgang.

Een achterstand van meer dan 10 werkdagen op een activiteit op het kritieke pad / op een benoemde mijlpaal wordt als Afwijking beschouwd. Afwijkingen worden gerapporteerd in de voortgangsrapportage en derhalve bestuurlijk besproken.

Voor het opstellen en bewaken van de planning wordt gebruik gemaakt van professionele projectplanning software Primavera P6. Bijlage 7 bevat op hoofdlijnen de vigerende Overall Planning, de baseline waarop gerapporteerd wordt.

Planning i.r.t. risicomanagement

Om de haalbaarheid van de planning te toetsen, worden risico's die bij optreden gevolgen hebben voor de planning, gekoppeld aan een activiteit in de planning. Middels het uitvoeren van een zogenaamde Monte Carlo simulatie, waarbij de planning vele malen wordt doorgerekend met steeds wisselende doorlooptijden als gevolg van al dan niet optredende risico's, wordt inzicht verkregen in de mate van zekerheid van het halen van de mijlpalen. Het resultaat van de simulatie wordt steeds opgenomen en toegelicht in de voortgangsrapportage.

5.3 Risico's

Het is de taak van Projectbeheersing om risico's en risicobeheersing expliciet te maken, zodat risico's tijdig gesignaleerd en bewust beheerst kunnen worden. Het structureel vastleggen van risico's en mutaties maakt de risicobeheersing navolgbaar en maakt analyse mogelijk.

De cyclus die binnen het risicomanagement proces steeds doorlopen wordt:

- **Signaleren/melden:** Het signaleren van een risico en het melden aan de risicomanager is een cruciale factor binnen het risicomanagement proces. Op diverse momenten (voeren van een overleg, lezen van een document, bijwonen van een risicosessie, bezoeken van de projectlocatie) signaleert een projectmedewerker een risico. Dit geeft hij/zij door aan de risicomanager;
 - **Registreren:** De risicomanager registreert het gemelde risico in het programma Relatics en toets bij de melder of de registratie het risico juist weergeeft;
 - **Toewijzen:** In het overleg projectbeheersing worden de gesignaleerde risico's besproken en toegewezen aan een IPM-rolhouder. Tevens wordt het risico gekoppeld aan een proces in de projectstructuur;
 - **Kwantificeren:** De IPM-rolhouder bepaalt in overleg met de risicomanager de kwantificering van het risico (o.b.v. de RISMAN methodiek).
 - **Beheersen:** Door het MT worden alle risico's besproken die een kwantificering hebben in de klasse 'middel' en 'hoog'. De kwantificering wordt vastgesteld en de beheersing wordt definitief bepaald. De beheersing kan het volgende karakter hebben:
 - o Het risico wordt geaccepteerd, waarbij indien nodig budget wordt gereserveerd voor het geval het risico optreedt;
 - o Het risico wordt gemitigeerd middels het nemen van een preventieve maatregel, waarbij indien nodig budget wordt aangewend om het risico te voorkomen én indien nodig budget wordt gereserveerd voor het geval het risico alsnog optreedt. Het overdragen van het risico middels het verzekeren en/of uitbesteden van werkzaamheden is daarbij een van de mogelijke maatregelen.
- Risico's met een score in de klasse 'laag' worden periodiek beschouwd en indien nodig geactualiseerd.
- **Evaluëren:** Periodiek wordt het risicodossier geactualiseerd en geëvalueerd. Hierbij wordt de kwantificering en reservering opnieuw tegen het licht gehouden, wordt de effectiviteit van beheersmaatregelen beschouwd en worden opgetreden risico's geanalyseerd. Tevens wordt het risicodossier halfjaarlijks onafhankelijk getoetst.

Het risicoregister beoogt een integraal register van de projectteams VL en NL te zijn. De Stuurgroep NL wordt periodiek actief geïnformeerd middels een volledige rapportage. Bijlage 8 bevat de risico TOP-10 per 21-2-2017. In de komende periode wordt het risicoregister van projectteam VL geïntegreerd. Tevens bevat bijlage 8 de indeling van kans en gevolgklassen en de wijze van beheersing van hoog, middel en laag gescoorde risico's.

Risico's i.r.t. financieel management

Indien ervoor wordt gekozen om voor de beheersing van een risico een financiële reservering toe te kennen, is deze zichtbaar in het financieel overzicht. De reservering wordt opgenomen uit de post "Onvoorziene risico's" en wordt toegevoegd aan de post "Voorziene risico's". Zodra het risico optreedt en er een financiële verplichting wordt aangegaan, wordt deze afgedekt vanuit de post "Voorziene risico's".

Indien er een verplichting wordt aangegaan die geheel onvoorzien is, dan wordt direct de post "Onvoorziene risico's" aangewend, waarna een analyse plaatsvindt van het risicoregister teneinde herhaling te voorkomen.

In de raming bedraagt de risicoreservering € 4.0 miljoen. Nadat het actualiseren van het risicoregister is afgerond en de beheersmaatregelen zijn benoemd, wordt de ontwikkeling van de risicoreservering via de periodieke voortgangsrapportage gespecificeerd inzichtelijk gemaakt.

5.4 Kwaliteit

Interne kwaliteitsborging

Binnen de projectorganisatie wordt gewerkt volgens een kwaliteitsmanagementsysteem (KMS). In dit KMS staan risicogestuurd de interne processen beschreven. Om vast te stellen of, en aan te tonen dat er volgens het KMS gewerkt wordt, worden interne audits uitgevoerd vanuit het vakgebied Projectbeheersing. Eventueel geconstateerde afwijkingen worden behandeld als verbeterpunten.

De kwaliteit van het werk

Het proces van verificatie en validatie van (klant)eisen is op hoofdlijnen beschreven binnen de vakgebieden Techniek en Omgeving en wordt in detail uitgewerkt in het KMS.

Veiligheid

Door de projectorganisatie zal een veiligheids- en gezondheidsplan (V&G-plan) tijdens de ontwerpfase opgesteld worden. De technisch manager vervult de wettelijke rol van V&G coördinator ontwerpfase. De omgang met veiligheid gedurende de realisatiefase wordt door Opdrachtnemer beschreven in het V&G-plan uitvoeringsfase.

5.5 Scope

De projectscope is beschreven in onderdeel C van het projectplan. Om de beheersing van het project mogelijk te maken is het uitermate belangrijk om de projectscope stabiel te houden. Dit betekent dat het aantal wijzigingen in de projectscope tot een noodzakelijk minimum beperkt dient te worden gehouden.

Opdrachtgever/Stakeholder – Projectteam NL

Indien Opdrachtgever of een stakeholder een wens/eis kenbaar maakt, dan treedt de procedure Scopewijziging in werking. Deze procedure voorziet in de stappen:

- Helder krijgen van de klantvraag (formuleren van SMART eisen / wensen / beschikbaar budget);
- Vaststellen status (bestaande scope/aanvullende scope);
- Bepalen gevolgen voor de beheersaspecten (tijd, geld, kwaliteit, omgeving, veiligheid);
- Opstellen van het formulier scopewijziging en vaststellen in MT;
- Accepteren van de scopewijziging (conform Kaderovereenkomst, paragraaf 8.1 c.):
 - o via de projectgroep VL-NL en de Bestuurlijke Werkgroep VL-NL (met instemming PS en Raad) indien de scopewijziging (top)eisen raakt van de Nederlandse én Vlaamse partners;
 - o via de projectgroep VL-NL en Stuurgroep NL (met instemming van PS en Raad) indien de scopewijziging eisen raakt van de Nederlandse partners.
- Implementeren van de scopewijziging conform proces systems engineering.

Projectteam NL – Opdrachtnemer

Het overeenkomen van een scopewijziging met de Opdrachtnemer (hoofdcontract) geschiedt conform de UAV-GC procedure en wordt nader beschreven in het Contractbeheersplan.

5.6 Facilitair

5.6.1 Documentmanagement

Documentbeheer dient ertoe om te bewerkstelligen dat de relevante projectdocumenten gestructureerd en op adequate wijze worden opgesteld, beheerd, verspreid, gewijzigd en gearhiveerd. Documentbeheer is gedetailleerd beschreven in het KMS. Vastgestelde documenten worden op professionele wijze in de Relatics-tool beheerd.

6 Communicatie

Het project Tram Maastricht Hasselt kent een forse communicatieopgave. Nut en noodzaak van de tram worden nog steeds maatschappelijk ter discussie gesteld en de afgelopen jaren heeft het project meerdere vertragingen en tegenslagen opgelopen. Dat heeft het vertrouwen in het project geen goed gedaan. Zowel niet aan Nederlandse als aan Vlaamse zijde. Met deze kennis in het achterhoofd gecombineerd met de resultaten uit het Berenschot rapport zijn er aanbevelingen voor de wijze en organisatie van de projectcommunicatie in het verdere verloop.

Hoofddoelstelling Communicatie

Het hoofddoel van de communicatie is het ‘waarom’ van de Tram Maastricht Hasselt terug op het netvlies te krijgen. Dat is de afgelopen jaren steeds verder uit beeld verdwenen. Het gaat om de volgende kernboodschap:

Kernboodschap

De Tram Maastricht-Hasselt is onderdeel van het veel bredere Spartacusplan. Dat is het toekomstplan van De Lijn voor de hele provincie Belgisch Limburg. Een plan met een compleet en fijnmazig OV-netwerk van tramlijnen, snelbussen, stads- en streekbussen dat zorgt voor een betere en duurzame mobiliteit in Belgisch Limburg.

De uitvoering van de Tram Maastricht-Hasselt is de eerste concrete stap van dit nieuwe OV-netwerk. Een robuuste, grensoverschrijdende verbinding die de OV-reistijd halveert en de aantrekkelijkheid en economische kracht van de hele Euregio vergroot.

De Tram Maastricht-Hasselt zorgt voor meer kansen voor werken over de grenzen, een versterkte aantrekkelijkheid van alle gemeenten langs het tracé en een betere en duurzame bereikbaarheid voor universiteiten en binnensteden van Hasselt en Maastricht.”

Twee hoofdpogaven

Om dit ‘waarom’ van de tram terug in beeld te krijgen zijn er twee centrale communicatieopgaven: de presentatie/beeldvorming van het project als één project (dat loopt van Hasselt naar Maastricht) en het herbouwen van vertrouwen in het (doorgaan van het) project.

Eén project: Tram Maastricht Hasselt

De communicatie van het project kenmerkte zich in het verleden vooral door een aparte communicatiestrategie en invulling aan Nederlandse en Vlaamse zijde. Eén van de belangrijkste conclusies uit het Berenschot rapport is het gemis aan een integrale projectaanpak, ook voor het communicatiedeel. De inzet richt zich nu op een centrale communicatieaanpak voor het hele project. In brede samenwerking met alle projectpartners en gemeenten aan het tramtracé. De eerste stap daarin is het hanteren van één en dezelfde projectnaam aan beide zijden van de grens. Aan Nederlandse zijde is de projectnaam Tram Vlaanderen Maastricht gehanteerd. Aan Vlaamse zijde is gesproken tramlijn 1 als onderdeel van het Spartacus project. Besloten is om een nieuwe naam te hanteren: **Tram Maastricht-Hasselt**. Als onderdeel van het bredere Spartacus plan kan van een gezamenlijke set aan basiscommunicatiemiddelen worden opgesteld en uitgerold.

Herbouwen van vertrouwen

Het imago van het project heeft de afgelopen jaren forse deuken opgelopen. Het is van belang om het vertrouwen in het project opnieuw op te bouwen. Dat begint bij het wegnemen van de twijfel over het doorgaan van het project en wordt daarna langzaam maar zeker uitgebreid naar het creëren van draagvlak. Dat is geen sinecure, want we komen van ver. Hiertoe worden

een aantal centrale uitgangspunten in onze communicatie gehanteerd (zie 'Uitgangspunten').

Snelle omgevingsanalyse

De eerste stap die gezet wordt is het maken van een analyse van hoe het brede publiek (alles tussen Hasselt en Maastricht) naar het project kijkt en het project ervaart. Wat zijn de belangrijkste bezwaren, wat zien de mensen als voordelen en welke oplossingen/maatregelen ziet de omgeving ten aanzien van het voorkomen van hinder. Vanuit deze analyse kan dan de verdere strategie, de boodschap en de focus worden bepaald. Een dergelijke analyse wordt uitgezet via social media. Onderdeel van deze analyse is ook het in kaart brengen van de belangrijkste voor- en tegenstanders.

Planning

Tot medio 2017 wordt ook gebruikt voor de uitwerking en invulling van de basisset aan communicatiemiddelen. Daarna wordt gestart met de uitrol van de middelen en met communicatie over het project. Daarbij wordt de communicatie intensiever zodra buiten zichtbaar aan de slag gegaan wordt.

Voorlopig communiceert de Nederlandse zijde via de bestaande kanalen (website en social media provincie Nederlands Limburg en gemeente Maastricht) over de status van het project en blijven we op zoek naar momenten om ook nu al draagvlak voor het project terug te winnen en de omgeving te betrekken bij het bedenken van mogelijke beheersmaatregelen.

Organisatie

De samenwerking met de partners is erop gericht om vanuit één project te communiceren. Daarom wordt gewerkt aan het samenstellen van één communicatieteam dat bestaat uit communicatiemensen van Vlaamse en Nederlandse zijde. Dit team komt frequent en structureel (minimaal tweewekelijks in aanloop) samen om de communicatieacties zoals in het communicatieplan beschreven op te starten.

Uitgangspunten communicatie

Voor de communicatie over de Tram Maastricht Hasselt worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- **Pro-actief en continue communiceren**
Open en eerlijk communiceren. Ook als de boodschap niet prettig is. Klachten serieus nemen, weten wat er speelt en reageren snel. Het belang uitleggen. Kortom open, frequent, proactief en laagdrempelig communiceren.
- **De projectorganisatie is zichtbaar, aanspreekbaar en gemakkelijk benaderbaar**
In de aanloop naar de uitvoering zorgen we voor zichtbaarheid van het project. Dat kan op straat zijn, maar ook in de (sociale) media. Kiezen voor actief en begrijpelijk informatie geven over het project. Benaderbaar zijn via duidelijke kanalen (telefoon, mail en social media). Zodra we de uitvoering ingaan, maken we hierin nog een extra slag. Bijvoorbeeld door te werken met een Informatiecentrum, rondleidingen of –ritten te organiseren en deel te nemen aan projecten als Dag van de Bouw.
- **Pro-actief richting pers**
De pers is een belangrijke speler in de vorming van de publieke opinie. We geven met regelmaat persbriefings en voeden de pers actief met verschillende resultaten en mijlpalen in het project. We maken keuzes in wie de pers te woord staat. Soms een bestuurder en ook derden als dat nodig of handig is.
- **Storytelling: we laten anderen het verhaal vertellen**
We halen actief 'verhalen' op uit de samenleving die helpen om nut en noodzaak van de tram te duiden.


- **Geen lange termijn communicatieplannen**
We schrijven geen ver uitgewerkte communicatieplannen, vol communicatiemomenten en -middelen. We bepalen onze communicatiemomenten en –middelen jaarlijks aan de hand van mijlpalen op hoofdlijnen en signalen uit de omgeving.
- **Betrekken alle partners binnen het project bij de communicatie**
Goede en actuele communicatie en informatie is de verantwoordelijkheid van alle partners binnen het project. Onze partners (gemeenten, gebruikers, instellingen) dragen actief het project uit. Ze denken actief mee over informatie en boodschappen die we kunnen verspreiden. Wat is leuk om te melden? Wat is nieuwswaardig?
- **We betrekken de omgeving vroegtijdig bij het bepalen van beheersmaatregelen**
Het voorkomen van hinder en het minimaliseren van hinderbeleving is het meest effectief als de omgeving vroegtijdig betrokken wordt bij het meedenken over beheersmaatregelen. Hierin trekt communicatie samen op met omgevingsmanagement.
- **Website is centrale bron**
Centraal in de communicatiemix staat de website. Dit is de bron voor alle actuele informatie, foto's, uitingen en berichten. Via social media (Facebook en Twitter), digitale nieuwsberichten en via reguliere persberichten leiden we zo veel mogelijk bezoekers naar onze website.
- **We gebruiken social media als loket en niet alleen om te zenden**
Social media maken deel uit van de communicatiemix van het project. Onze verhalen, berichten en actualiteiten worden altijd via Twitter en Facebook gedeeld. Deze kanalen gaan we echter ook breder inzetten. We gebruiken ze ook als loket om antwoord te geven op vragen van buiten en als antenne voor wat leeft in de samenleving (en stemmen hier onze strategie weer op af)

Bijlage 1: Addendum bij Kaderovereenkomst d.d. 15-12-2016

Addendum 1 bij de Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht

Ondertekend te Maastricht op donderdag 15 december 2016



provincie limburg 



ADDENDUM 1 Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht

PARTIJEN:

1. Het **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door zijn regering, in de persoon van Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, de heer Ben Weyts (verder te noemen: "Vlaams Gewest");
2. **DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN**, een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap opgericht bij decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 31 juli 1990 zoals gewijzigd bij decreet van 2 april 2014, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, 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 Marc Descheemaeker, voorzitter van de raad van bestuur (verder te noemen: "De Lijn");
3. De **PROVINCIE NEDERLANDS LIMBURG**, ten dezen krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer 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 John Aarts, wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht (verder te noemen: "Gemeente" of "gemeente Maastricht");

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

De partijen 1 en 2 hierna gezamenlijk ook te noemen: "Vlaamse partijen".

De partijen 3 en 4 hierna gezamenlijk ook te noemen: "Nederlandse partijen".

OVERWEGENDE DAT:

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

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

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

Artikel 1 – Definities

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

Artikel 2 – Aanpassing Scope

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

“De gewijzigde Tapeisen luiden:

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

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

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

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

Artikel 3 - Financiële bijdrage

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

Artikel 4 - Bredere grensoverschrijdende samenwerking op openbaar vervoersgebied

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

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

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

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

Artikel 5 - Afstemming, coördinatie en samenwerking

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

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

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

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

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

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

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

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

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

De bestuurders van Partijen zijn ook tussentijds voor elkaar aanspreekbaar.

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

Artikel 6 - Slotbepalingen

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

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

6.3 Dit Addendum 1 is onderworpen aan Nederlands recht.

Geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit Addendum 1 zullen zoveel mogelijk in der minne worden opgelost en eerst worden voorgelegd aan de Bestuurlijke Werkgroep, alvorens een geschil eventueel wordt voorgelegd aan de bevoegde rechter.

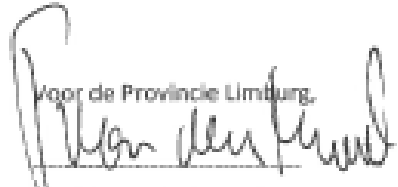
Uitsluitend de rechtbank te Maastricht is bevoegd (in eerste aanleg) te oordelen over geschillen aangaande of verband houdende met dit Addendum 1. In geval van spoedeisendheid behoeft de voorkeur voor overleg op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep niet in de weg te staan aan het entameren van een kort geding bij de rechtbank te Maastricht door de daartoe meest gereede Partij.

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

Voor het Vlaams Gewest,



Ben Weyts,
De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn



Voor de Provincie Limburg,
Patrick van der Broeck,
Gedeputeerde Infra, Rail en Monumenten

Voor de gemeente Maastricht,



John Aarts,
Wethouder Economie, Mobiliteit, Financiën,
Vastgoed en Personeel & Organisatie

Voor De Lijn,



Roger Kestelaot,
Directeur-generaal

.....
Marc Descheemaecker,
Voorzitter Raad van Bestuur

Bijlage 2a: Projectstructuur

	Vakgebied		Proces	Beschrijving
1	Projectmanagement	1.1	Projectorganisatie	Het inrichten en aansturen van het projectteam.
		1.2	Statuswijziging spoor	Het realiseren van de statuswijziging van hoofd- naar lokaalspoor.
		1.3	Wet Lokaal spoor	Het integraal implementeren van de Wet lokaal Spoor.
2	Contractmanagement	2.1	Contractvoorbereiding	Het opstellen van de contractdocumenten, incl. alle benodigde informatie.
		2.2	Aanbesteden	Het contracteren van een Opdrachtnemer.
		2.3	Systeemgerichte Contractbeheersing	Het risicogestuurd beheersen van het contract met Opdrachtnemer.
		2.4	Af- en opleveren	Het overdragen van het projectresultaat aan Beheerder(s).
3	Technisch management	3.1	Ontwerp OG	Het uitwerken van het VO+ tot RC (Referentieontwerp Contract).
		3.2	Ontwerp ON	Het uitwerken van het RC tot een Definitief Ontwerp en een uitvoeringsgereed ontwerp (UO).
		3.3	Realisatie ON	Het realiseren van het UO.
		3.4	Testen en in gebruik nemen	Het testen van het gerealiseerde vervoersysteem.
		3.5	Beheer & Onderhoud	Het beheer en onderhoud van de infrastructuur.
4	Omgevingsmanagement	4.1	Planologie	Het proces dat leidt tot een onherroepelijk bestemmingsplan.
		4.2	Verwerving	Het verwerven van benodigde percelen.
		4.3	Vergunningen	Het inventariseren van benodigde vergunningen en het verkrijgen van de OG-vergunningen.
		4.4	Archeologie	Het onderzoeken van het gebied m.b.t. archeologie en het bepalen van de omgang met vondsten.
		4.5	Niet gesprongen explosieven	Het onderzoeken van het gebied m.b.t. niet gesprongen explosieven en het bepalen van de omgang met vondsten.
		4.6	Bodem	Het milieu technisch onderzoeken van de bodem en het bepalen van de omgang met verontreinigingen / obstakels.
		4.7	Stakeholders	Het inventariseren van stakeholders, het ophalen van wensen/eisen, het in IPM bespreken van de klanteisen, het terugkoppelen / valideren m.b.t. klanteisen.
		4.8	Flora & Fauna	Het inventariseren van aanwezige natuurwaarden en nemen van



	Vakgebied		Proces	Beschrijving
				mitigerende / compenserende maatregelen in ontwerp en realisatie.
		4.9	Kabels & Leidingen	Het inventariseren van te verleggen K&L, het organiseren van de benodigde verleggingen.
5	Projectbeheersing	5.1	Financiën	Het financieel beheersen van het project.
		5.2	Planning	Het beheersen van het aspect tijd van het project.
		5.3	Risico's	Het beheersen van de risico's van het project.
		5.4	Kwaliteit	Het borgen van interne kwaliteit.
		5.5	Scope	Het bewaken van de scope en begeleiden van scopewijzigingen.
		5.6	Faciliteiten	- Het faciliteren van een werkomgeving voor het projectteam. - Documentbeheer.
6	Communicatie	6.1	Communicatie met omgeving	Voeren van projectcommunicatie.

Bijlage 2b: Categorisering Documenten

CAT I: (Gewijzigde) Documenten die door de Bestuurlijke Werkgroep in ieder geval vastgesteld en ondertekend worden. Voorafgaand aan het agenderen in de Bestuurlijke Werkgroep wordt het document vrijgegeven door de projectteams NL en VL en de Stuurgroep NL;

CAT II: (Gewijzigde) Documenten die door de Stuurgroep NL in ieder geval vastgesteld en ondertekend worden. Voorafgaand aan het agenderen in de Stuurgroep NL wordt het document vrijgegeven door het projectteam NL, na instemming van projectteam VL (in de projectgroep VL-NL);

CAT III: (Gewijzigde) Documenten die door het projectteam NL in ieder geval vastgesteld worden. Voorafgaand aan het agenderen in het MT wordt voor het document instemming verkregen van Projectteam VL (in de projectgroep VL-NL);

CAT IV: (Gewijzigde) Documenten die door het projectteam NL in ieder geval vastgesteld en ondertekend worden (zonder instemming van projectteam VL).

Titel	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV
0 – Bestuurlijk				
Addendum 2 bij Kaderovereenkomst				
Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst				
Realisatieovereenkomst De Lijn				
Exploitatieovereenkomst De Lijn				
1 – Projectmanagement				
Projectplan				
Voortgangsrapportage				
Documenten m.b.t. Statuswijziging spoor				
Documenten m.b.t. Wet Lokaal Spoor				
2 – Contractmanagement				
Aanbestedingsdocumenten				
Contractbeheersplan				
Contractdocumenten				
Gunning				
SCB-documenten				
Afleverdossier				
Opleverdossier				
3 – Technisch management				
Referentieontwerp Contract				
Definitief ontwerp				
Uitvoeringsgereed ontwerp				
Testplan				
Proefbedrijfplan				
4 – Omgevingsmanagement				
Onderzoeken t.b.v. bestemmingsplan				
Milieu Effect Rapportage				
Bestemmingsplan				
OG vergunningaanvragen				
Klanteisspecificatie (KES)				
Overeenkomst tot verwerving				
Besluit tot onteigening				



Titel	CAT I	CAT II	CAT III	CAT IV
Projectovereenstemming K&L (POS)				
5 – Projectbeheersing				
Projectraming				
Projectplanning				
Scopewijziging NL+B				
Scopewijziging NL				
Scopewijziging intern				
Risicoregister				
Prestatieverklaring				
Inkoopopdracht				
Kwaliteitsmanagementsysteem				
6 – Communicatie				
Communicatieplan				
Persbericht				

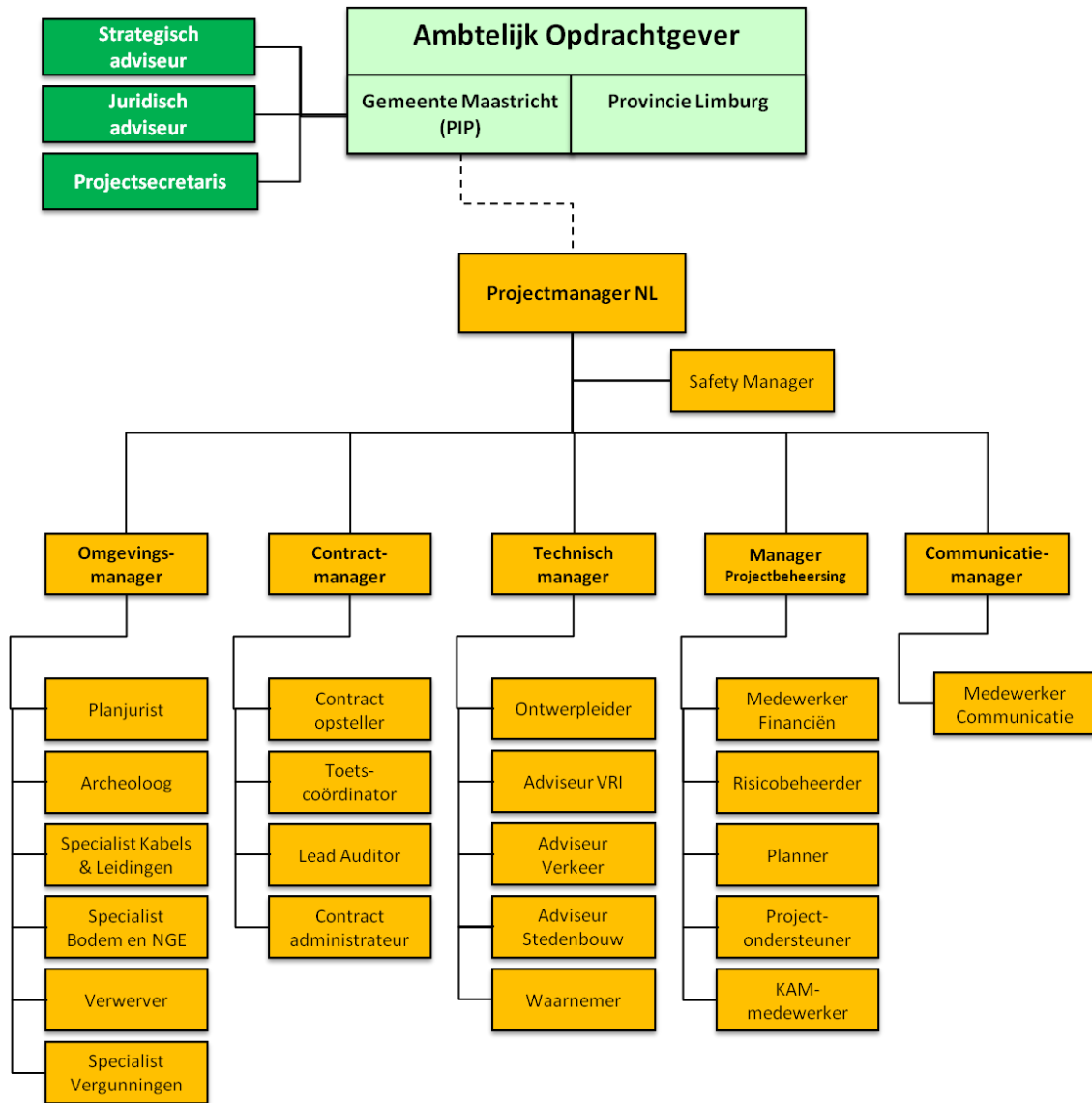
Bijlage 2c: Bestuurlijke Planning

Documenten van categorie I en II worden vastgesteld in het College van B&W en de Raad van de Gemeente Maastricht en in het college van Gedeputeerde Staten en Provinciale Staten van de Provincie Nederlands Limburg. Voorliggende bestuurlijke planning is gebaseerd op TMH5.2|001_Overall Planning_V0.10. In de periodieke voortgangsrapportage wordt de bestuurlijke planning telkens geactualiseerd.

De kolommen bevatten de weeknummers waarin het document behandeld wordt.

Titel	CAT I	CAT II	Gemeente Maastricht		Provincie Limburg	
			College	Raad	GS	PS
0 – Bestuurlijk						
Addendum 2 bij Kaderovereenkomst			16-2017		16-2017	
Addendum bij Samenwerkingsovereenkomst			18-2017		18-2017	
Realisatieovereenkomst De Lijn			40-2017		40-2017	
Exploitatieovereenkomst De Lijn			40-2017		40-2017	
1 – Projectmanagement						
Projectplan			11-2017		11-2017	
Voortgangsrapportage			Telkens in wk 04 en wk 30		Telkens in wk 04 en wk 30	
3 – Technisch management						
Aanbestedingsdocumenten			47-2017		47-2017	
Contractdocumenten			10-2018		10-2018	
Gunning			38-2018		38-2018	
Opleverdossier			14-2021		14-2021	
3 – Technisch management						
Referentieontwerp Contract			47-2017		47-2017	
Definitief ontwerp			03-2019		03-2019	
Uitvoeringsgereed ontwerp			17-2019		17-2019	
Testplan			16-2020		16-2020	
Proefbedrijfplan			29-2020		29-2020	
4 – Omgevingsmanagement						
Milieu Effect Rapportage			01-2018	05-2018		
Bestemmingsplan			24-2017 36-2017 01-2018	05-2018		
Besluit tot onteigening						
5 – Projectbeheersing						
Scopewijziging NL+B						
Scopewijziging NL						

Bijlage 3: Organogram projectteam NL



Vervanging Projectteam NL

Projectteam NL		
Vakgebied	IPM-rol	Wordt bij afwezigheid vervangen door
1 – Projectmanagement	Projectmanager NL	PIP
2 – Contractmanagement	Contractmanager	Manager Projectbeheersing
3 – Technisch management	Technisch Manager	Projectmanager NL
4 – Omgevingsmanagement	Omgevingsmanager	Technisch manager
5 – Projectbeheersing	Manager Projectbeheersing	Contractmanager
6 – Communicatie	Communicatiemanager	Medewerker Communicatie

Primus Inter Pares (PIP)

De PIP is als ambtelijk opdrachtgever de schakel tussen het projectteam NL en de Stuurgroep NL.

Basistaken en verantwoordelijkheden van de PIP:

- Draagt zorg voor bestuurlijk draagvlak en begeleid te nemen besluiten richting de Stuurgroep NL (bestuurlijk besluitvormingsproces);
- Neemt deel aan het MT, de Projectgroep VL-NL en de Stuurgroep NL;
- Stemt af met de projectmanager NL;
- Bekrachtigt besluiten uit het MT overleg;

Projectsecretaris

De projectsecretaris is verantwoordelijk voor het voorbereiden van de bestuurlijke overleggen.

Daarnaast is de projectsecretaris verantwoordelijk voor de verslaglegging van de overleggen van de Bestuurlijke Werkgroep VL-NL, de Stuurgroep NL en de Projectgroep VL-NL. Daarnaast bewaakt de secretaris de planning richting de bestuurlijke agenda van de Gemeente Maastricht (college en raad) en Provincie Limburg (PS en GS).

Projectmanager NL

De projectmanager NL is als eindverantwoordelijke binnen het projectteam NL verantwoordelijk voor het bereiken van de gestelde projectdoelen binnen de randvoorwaarden scope, tijd, geld, kwaliteit gedurende het gehele proces van aanbesteding, uitvoering en overdracht. Taken en

verantwoordelijkheden van de projectmanager NL:

- Is verantwoordelijk voor het tijdig, juist en volledig opleveren, overdragen en evalueren van het project
- Stemt af met de PIP ten behoeve van het uitvoeren van zijn taken;
- Organiseert en geeft leiding aan het projectmanagement, contractmanagement, techniek, omgeving, projectbeheersing en communicatie;
- Draagt zorg voor de benodigde deskundige personele bezetting van het project;
- Draagt zorg voor de totstandkoming en uitvoering van de projectopdracht conform het projectplan binnen de gestelde randvoorwaarden;
- Signaleert tijdig bestuurlijke aandachtspunten;
- Neemt initiatief tot besluitvorming over scopewijzigingen;
- Is verantwoordelijk voor het proces tot Statuswijziging van hoofd- naar lokaalspoor;
- Is verantwoordelijk voor het proces tot implementatie van de Wet Lokaal Spoor;
- Neemt deel als vertegenwoordiger van Projectteam NL aan de Projectgroep VL-NL (grensoverschrijdende afstemming);
- Is het eerste aanspreekpunt voor de toekomstige Opdrachtnemer;
- Stemt af met de counterpart aan Vlaamse zijde m.b.t. projectmanagement (aanspreekpunt aan Nederlandse zijde die instaat voor het projectmanagement van de diverse actoren op Nederlands grondgebied).

Contractmanager

De Contractmanager is verantwoordelijk voor de beheersing van het gehele proces van aanbesteding en uitvoering richting de marktpartijen. Daarnaast is de contractmanager verantwoordelijk voor de overdracht van het werk aan de beheerder(s). Op basis van Systeemgerichte Contractbeheersing (SCB) wordt het contract met Opdrachtnemer beheerst. Taken en verantwoordelijkheden van de

contractmanager:

- Sturen en bewaken van het aanbestedingsproces;
- Het opstellen van de contractdocumenten;
- Het adviseren m.b.t. het aanbestedingsproces (grensoverschrijdend);
- Het opstellen van het contractbeheersplan en het uitvoeren van de contractbeheersing;
- Het aansturen van het team contractmanagement (en voor contractmanagement ingehuurd hulppersonen);
- Verantwoordelijk voor de aantoonbare realisatie van de contractscope volgens de vraagspecificatie en binnen de randvoorwaarden;

- Bewaking en afhandeling van afwijkingen;
- Het adviseren en ondersteunen van de projectmanager NL aangaande contractuele zaken en SCB processen;
- Het afstemmen van contractgerelateerde zaken met stakeholders (i.o.m. omgevingsmanager);
- Het overdragen van het project conform de eisen uit het contract;
- Het onderhouden van de dagelijkse contacten met de toekomstig Opdrachtnemer inzake contractgerelateerde zaken;
- Het afstemmen met de counterpart aan Vlaamse zijde m.b.t. contractmanagement.

Technisch manager

De Technisch manager is verantwoordelijk voor het aantoonbaar realiseren van het gewenste technisch resultaat conform het Programma van Eisen en de algehele technisch inhoudelijke inbreng in het project. Taken en verantwoordelijkheden van de technisch manager:

- Ondersteunen bij het opstellen van het bestemmingsplan en het tot stand komen van daarbij benodigde onderzoeken;
- Leiden van het ontwerpproces t.b.v. Referentieontwerp Contract (RC);
- Ondersteunen bij het opstellen van de contractstukken voor aanbesteding;
- Het aansturen van het team techniek (en voor techniek ingehuurde hulppersonen);
- Het bewaken van technische raakvlakken;
- Bewaken en monitoren van de technische planningsonderdelen en de technische kwaliteit;
- Het afstemmen met de lijnorganisatie inzake de technische aspecten;
- Het afstemmen met de counterpart aan Vlaamse zijde inzake de technische aspecten;
- Het afstemmen met Opdrachtnemer inzake de technische aspecten;
- Het leveren van een technisch inhoudelijke bijdrage bij het formuleren van de systeem-, proces- en producttoetsen richting de toekomstige Opdrachtnemer (onderdeel SCB);
- Het leveren van een technische bijdrage aan de processen vallend onder de verantwoordelijkheid van de contractmanager, omgevingsmanager en manager projectbeheersing. Hierbij is de continue aandacht voor risicomanagement van belang.

Omgevingsmanager

De omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het creëren van de condities om te komen tot realisatie van het project. Daarnaast is de omgevingsmanager verantwoordelijk voor de maatschappelijke inbedding van het project en is daarmee de intermediair tussen de projectorganisatie en haar omgeving. Deze omgeving wordt gevormd door alle partijen die een belang hebben bij het project.

Taken en verantwoordelijkheden van de omgevingsmanager:

- Realiseren randvoorwaarden en onderzoeken om te komen tot een onherroepelijk bestemmingsplan, met procesbewaking en tijdige escalatie;
- Verwerven van benodigde percelen;
- Inventariseren en indien nodig verkrijgen van benodigde vergunningen;
- Beheersen van de conditionerende aspecten archeologie, niet gesprongen explosieven, bodemverontreiniging, kabels en leidingen;
- Inventariseren, verifiëren en valideren van wensen / eisen van stakeholders;
- Het aansturen van het team omgevingsmanagement (en voor omgevingsmanagement ingehuurde partijen);
- De interactie met de omgeving, binnen de publiekrechtelijke en privaatrechtelijke randvoorwaarden;
- Het monitoren en afhandelen van klachten en vragen vanuit de omgeving gedurende de realisatie van het project;
- Het afstemmen met de counterpart aan Vlaamse zijde inzake omgevingsaspecten;
- Het efficiënt samenwerken met omgevingspartijen;
- Het onderhouden van contacten met Maastricht Bereikbaar en Beter Benutten 2;
- Het vormgeven van de omgevingscommunicatie samen met de manager communicatie.

Manager Projectbeheersing

De manager projectbeheersing is verantwoordelijk voor de integrale sturing op de projectbrede beheersing van het project op de aspecten tijd, geld, kwaliteit (intern), scope en risicobeheersing en voor de ondersteunende processen . Taken en verantwoordelijkheden van de manager projectbeheersing:

- Ondersteunen bij het opstellen van de contractdocumenten voor de aanbesteding;
- Ondersteunen bij het organiseren en realiseren bemensing projectteam;
- Het realiseren van huisvesting projectteam (incl. ondersteunde (ICT) systemen);
- Het aansturen van het team projectbeheersing;
- Het beheersen van de scope inclusief de wijzigingen van het project;
- Het beheersen van uitgaven en inkomsten, kosten en opbrengsten;
- Het beheersen van het aspect tijd gedurende het project;
- Het identificeren en beheersen van kansen en bedreigingen van het project;
- Het beheersen van de kwaliteit binnen het project d.m.v. interne kwaliteitsborging;
- Het juist en tijdig rapporteren van voortgang;
- Het toegankelijk en traceerbaar vastleggen van documenten;
- Het afstemmen met de counterpart aan Vlaamse zijde inzake projectbeheersing aspecten.

Manager Communicatie

De manager communicatie is verantwoordelijk voor de communicatie in de meest brede zin van het woord, met als hoofddoel het creëren van draagvlak voor het integrale project en de werkzaamheden die er mee gepaard gaan. Taken en verantwoordelijkheden van de manager communicatie:

- Het adviseren en ondersteunen van het projectteam ten aanzien van communicatie;
- Het opstellen en uitvoeren van het integrale communicatieplan (VL en NL);
- Het coördineren van publiekscommunicatie, bouwcommunicatie en interne communicatie;
- Het afstemmen met de counterpart aan Vlaamse zijde inzake communicatie aspecten;
- Het beantwoorden/voorbereiden van persvragen.

Bijlage 4a: Verificatietabel ‘aanbevelingen per thema Berenschot’

BERENSCHOT		TMH	
Thema	Aanbeveling	Projectplan TMH	Toelichting
Doel en Scope	Definieer een heldere scope	C. Scope project	De scope is beschreven in onderdeel C. op basis van de projectstructuur. Bijlage 6A bevat een overzicht van documenten van baseline 3b (VO+), bijlage 6B bevat de scopewijziging m.b.t. de OV-as fase 2.
	Bestuurlijke opdrachtgevers dienen scope vast te stellen (+ instemming Raad en Staten).	H0.1 Bestuurlijke organisatie	Bijlage 2b bevat de categorisering van documenten. Projectplan (initiële scope) en scopewijzigingen zijn opgenomen in categorie I en II, hetgeen bestuurlijke vaststelling borgt.
	Maak scope afwijkingen expliciet	H5.5 Scopemanagement	Afwijkingen op de scope worden vastgelegd conform de KMS-procedure “scope wijzigingen” middels het scopeformulier.
	Scope afwijkingen dienen slechts na instemming van Raad en Staten vastgesteld te worden.	H0.1 Bestuurlijke organisatie	Bijlage 2b bevat de categorisering van documenten. Projectplan (initiële scope) en scopewijzigingen zijn opgenomen in categorie I en II, hetgeen bestuurlijke vaststelling borgt.
Fasering / Planning	Werk met een duidelijke, navolgbare en toetsbare fasering met duidelijke besluitvormingsmomenten en eisen waaraan besluiten moeten voldoen.	H0.1 Bestuurlijke organisatie H5.2 Planning	Bijlage 2b bevat de documenten die ter besluitvorming worden voorgelegd. De overall planning bevat de fasering en relevante besluitvormingsmomenten in de vorm van mijlpalen.
Kosten	Organiseer voldoende financiële en inhoudelijke kennis en kunde aan de kant van opdrachtgever om externe bureaus te kunnen aansturen en opgeleverde producten te beoordelen.	H1.1 Projectorganisatie H2.5 Contracten	De projectorganisatie wordt robuust ingericht, waarbij projectmedewerkers op de juiste ervaring, kennis en kunde worden geselecteerd. Indien nodig wordt personeel ingehuurd als onderdeel van het projectteam. Ook het voldoende beschikbaar zijn vormt een selectie criterium. Tevens worden 1 of 2 adviseurs aan het managementteam toegevoegd, die met een kritische blik kijken naar het functioneren van het project / projectteam.

BERENSCHOT		TMH	
Thema	Aanbeveling	Projectplan TMH	Toelichting
		derden H5.4 Kwaliteit	Contracten worden afgesloten op basis van SMART (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden) geformuleerde prestaties. Risicogestuurd worden toetsen uitgevoerd bij externe bureaus.
	Hanteer één methodiek (alle posten inzichtelijk, één logische systematiek van prijspeil, bandbreedtes, verklaar posten inhoudelijk).	H5.1 Financiën	Verdeling per vakgebied. Raming opgesteld m.b.v. de SSK systematiek.
	Bij de bepaling van het taakstellend budget dient expliciet aangegeven te worden welke kosten nog onzeker zijn, hoe deze tussen partners en begrotingen verdeeld gaan worden en welke mogelijke aanvullende financieringsbronnen er dan overwogen worden.	Bijlage 8 Projectraming / Budget per 1-1- 2017	In de raming zijn onzekerheden ingeschat per onderdeel en generiek. In de samenwerkingsovereenkomst tussen Gemeente en Provincie staat beschreven hoe omgegaan wordt met (dreigende) budgetoverschrijding.
	Maak duidelijke afspraken met de bestuurders wanneer zij waarover ingelicht willen worden. Wacht niet te lang bij het melden van onzekerheden.	H5.1 Financiën H5.2 Planning	Bestuurders worden middels de 2-maandelijke voortgangsrapportage structureel ingelicht m.b.t. voortgang en bijzonderheden. Het risicoregister en de financiële rapportage maken structureel onderdeel uit van de voortgangsrapportage.
Lokaal spoor / Statuswijziging spoor / kosten beheer en onderhoud	Maak bij beleidstrajecten, waarbij bovendien meerdere partijen betrokken zijn met elk hun eigen afwegingsruimte, tijdig een risicoanalyse en anticipeer op verschillende scenario's.	H1.2 / H1.3 / Bijlage 9: risicoregister.	De projectscope bevat de cruciale onderdelen: Bestemmingsplan, Sstatuswijziging, Wet Lokaal Spoor. M.b.t. de Statuswijziging en Wet Lokaal spoor is een risico analyse uitgevoerd. Het Plan van Aanpak implementatie Wet Lokaal Spoor is een beheersmaatregel voor betreffende risico's. Hierin wordt per partij beschreven wat de taken zijn, hoe deze zich verhouden tot de taken van andere partijen en wanneer deze zich in de tijd voordoen.
	Breng issues die potentieel grote impact hebben op de planning, kwaliteit en budget van het project onder het mandaat van de	C. Scope project	De belangrijke trajecten "Wet Lokaal Spoor" en "Statuswijziging spoor" zijn direct bij de projectmanager



BERENSCHOT		TMH	
Thema	Aanbeveling	Projectplan TMH	Toelichting
	projectmanager.		NL ondergebracht.
Informereren van Staten en Raad	Stel zowel voor de Raad als de Staten hetzelfde systeem van informatievoorziening op. Sluit hierbij aan op de Regeling Grote Projecten van de provincie. Stel een agenda op wanneer wie waarover geïnformeerd gaat worden.	H1.1 Rapportage Bijlage 2c Bestuurlijke planning	De rapportage is gebaseerd op de regeling grote projecten. De voortgangsrapportage wordt structureel verstuurd conform Bijlage 5. De bestuurlijke planning sluit aan op de Overall planning en op de agenda van College, Raad, GS en PS.
	Wees ruimhartig in de informatievoorziening aan Staten en Raad en beperk de informatie niet tot de formele besluitvormingsdocumenten.	H1.1 Rapportage	De voortgangsrapportage wordt structureel 2 maandelijks verstuurd conform Bijlage 5.
	Biedt Staten en Raad de gelegenheid al dan niet vertrouwelijke informatie over voortgang en risico's (periodiek) in te zien.	H1.1 Rapportage	De voortgangsrapportage wordt structureel 2 maandelijks verstuurd conform Bijlage 5. Op verzoek van bestuurders kunnen onderwerpen opgenomen en toegelicht worden. Vertrouwelijke informatie kan op verzoek en na instemming ingezien worden.
	Geef ook na de formele besluitvormingsmomenten regelmatig voorlichting over aangelegen kwesties.	H6. Communicatie	Zie communicatieplan (nader op te stellen).
Projectorganisatie, rollen en verantwoordelijkheden	Definieer de rollen van bestuurlijke opdrachtgevers, ambtelijke opdrachtgevers scherp en werk met een heldere besturingslijn.	H0.1 Bestuurlijke organisatie H1.1 Projectorganisatie Bijlage 3 Organogram	Sturingslijnen en rolbeschrijvingen zijn opgenomen onder genoemde hoofdstukken.
	Breng in het project alle elementen in die van invloed zijn voor tijd, budget en kwaliteit en breng deze onder het mandaat van de projectmanager.	C. Scope project H0.1 Bestuurlijke organisatie	Op basis van de projectstructuur is de scope van het project vastgelegd alsook de demarcatie bij raakvlakken. Cruciale zaken (bestemmingsplan, Statuswijziging, Wet Lokaal Spoor) vallen onder de regie van het project Programmamanager heeft per collegenota van 6 december 2016 mandaat gekregen om de operationaliteit ter hand te nemen.
	Indien essentiële activiteiten buiten de projectorganisatie worden geplaatst dienen er	H2.5 Contracten derden	Contracten worden afgesloten op basis van SMART (specifiek, meetbaar,

BERENSCHOT		TMH	
Thema	Aanbeveling	Projectplan TMH	Toelichting
	prestatieafspraken te worden gemaakt over de levering van de benodigde input voor het project.		acceptabel, realistisch, tijdgebonden) geformuleerde prestaties. Essentiële activiteiten zoals bv bestemmingsplan worden onder regie van de projectorganisatie uitgevoerd, waarbij specialisten binnen de projectorganisatie worden geplaatst en aangestuurd worden door de betreffende IPM-rolhouder. De essentiële medewerkers van de lijnorganisaties worden eveneens binnen de projectorganisatie geplaatst, onder regie van de IPM rolhouder. Met de lijnorganisaties wordt vastgelegd welke producten ze op welk moment dienen te leveren.
	Richt een Project Management Office in ter vervulling van de functies controle, sturing en ondersteuning.	H1.1 Projectorganisatie	De functies controle, sturing en ondersteuning zijn belegd bij het vakgebied Projectbeheersing.
Risicomanagement en risico's	Werk met een eenduidige, beproefde risicomanagementmethode en houdt de voortgang van de uitvoering van de beheersmaatregelen systematisch bij.	H5.3 Risicomanagement	<ul style="list-style-type: none"> - Methodiek = RISMAN, hetgeen een bewezen methodiek is binnen projecten in de sector. - Een beheersmaatregel wordt als concrete actie toegewezen aan een IPM rolhouder. - Systematische opvolging vindt plaats in het periodieke MT-overleg.
	Benoem een risicomanager of in ieder geval een functionaris die het risicomanagement specifiek tot zijn aandachtsgebied heeft.	H1.1 Projectorganisatie	De rol van risicomanager is expliciet benoemd en beschreven.
	Laat de risico's en de impact daarvan regelmatig toetsen door onafhankelijke, externe deskundigen.	H5.3 Risicomanagement	Het risicodossier wordt halfjaarlijks onafhankelijk getoetst.

Bijlage 4b: Verificatietabel ‘aandachtspunten samenwerking De Lijn’

Aandachtspunt “De Lijn”	TMH	
	Projectplan TMH	Toelichting
Continuïteit in het projectmanagement aan Nederlandse zijde	H1.1 Projectorganisatie	Sleutelfunctionarissen worden i.v.m. het borgen van continuïteit voor langere periodes vastgelegd.
Adequate en tijdige opvolging van afgesproken actiepunten uit het gezamenlijk overleg	H0.1.3 Projectgroep	Agendapunt = opvolgen actiepunten
Één aanspreekpunt langs Nederlandse zijde die instaat voor het projectmanagement van de diverse actoren op NL grondgebied.	H0.1.3 Projectgroep	Projectmanager NL benoemd als aanspreekpunt.
Aandacht voor de inzet van (technisch) gekwalificeerde gesprekspartners.	H1.1 Projectorganisatie	Indien intern de specifieke (technische) kennis niet aanwezig is, worden externe specialisten ingehuurd.

Bijlage 4c: Verificatietabel ‘Gateway Reviewrapport MAASLIJN Project’

Aanbeveling Gateway Reviewteam	TMH	
	Projectplan TMH	Toelichting
Richt ten behoeve van de nieuwe fase van project Maaslijn een governance in, die recht doet aan de rol en verantwoordelijkheid van de diverse betrokken partijen.	H0.1 Bestuurlijke organisatie	De 4 verantwoordelijke partijen zijn vertegenwoordigd in de bestuurlijke werkgroep VL-NL . De bestuurlijke structuur, de overlegstructuur, frequentie en agenda’s zijn benoemd en afgestemd op projectfasering. Beschreven is welke documenten op welk niveau in de bestuurlijke organisatie dienen te worden vastgesteld. Er is een onderscheid tussen lijnverantwoordelijkheid en projectverantwoordelijkheid
Bepaal de strategie die moet leiden tot een ondertekening van de SOK voor project Maaslijn op afzienbare termijn.	Bijlage 2C Bestuurlijke planning	In bijlage 2C zijn de overeenkomsten opgenomen, inclusief de plandata. De voortgang worden via de overlegstructuren bewaakt.
Blijf permanent in gesprek over de beleving van (de) scope bij de verschillende partijen en voer een strak wijzigingsbeleid op de scope.	C. Scope H5.5. Scope	In hoofdstuk C is de projectscope beschreven. H5.5 beschrijft de wijze van (bestuurlijke) afhandeling van scope wijzigingen, waarbij bestuurders consequent op de hoogte blijven van scope-ontwikkelingen.
Richt de projectorganisatie, de mandatering en de sturing zo in dat deze optimaal is	H0.1 Bestuurlijke organisatie H 1 Projectorganisatie	H0.1 en H1 bevat de wisselwerking (sturing,



Aanbeveling Gateway Reviewteam	TMH	
toegerust om de projectresultaten binnen tijd en budget op te leveren.		mandatering) tussen bestuurlijk opdrachtgevers, ambtelijk opdrachtgevers en het projectmanagement.
Organiseer gedurende de gehele looptijd van het project gerichte aandacht voor reflectie op samenwerken.	A3 Samenwerking tussen alle partners B Projectdoelstelling H0.1 Bestuurlijke organisatie H1 Projectorganisatie	Het belang van samenwerking tussen de partners is onderkend (projectdoelstelling) en komt tot uiting in de verschillende lagen van de organisatiestructuur. Reflectie op de samenwerking vindt plaats middels periodieke evaluatie sessies.
Stel de hoofdplanning van het project vast met kritische data (go-no go- momenten) en stuur daar strak op via de project governance.	H5.2 Planning Bijlage 7 Overall planning	De overall planning is vastgesteld. Op de voortgang wordt strak gestuurd via het MT overleg. Daarnaast wordt de planning (en de voortgang) in de bestuurlijke overleggen besproken en maakt de planning onderdeel uit van de periodieke voortgangsrapportage.

Bijlage 5: Format Voortgangsrapportage

Voortgangsrapportage: In de voortgangsrapportage wordt naast de voortgang, expliciet melding gemaakt van aanzienlijke wijzigingen en afwijkingen ten opzichte van de informatie die is opgenomen in de basisrapportage, aangevuld met informatie die mogelijk aanvullend door de bestuurders is gevraagd.

Inhoud

- **Managementsamenvatting**
- **Doel**
[Ontwikkeling ten aanzien van de doelstelling(en) van het project t.o.v. de Basisrapportage]
- **0 Bestuurlijk**
[Beschrijving van verandering in de besluitvorming en de betrokkenheid van bestuurders]
- **1 Projectmanagement**
[Voortgang en bijzonderheden m.b.t. projectorganisatie, integrale samenwerking, Statuswijziging spoor, Wet Lokaal Spoor].
- **2 Contractmanagement**
[Voortgang en bijzonderheden m.b.t. contractvoorbereiding, aanbesteding, systeemgerichte contractbeheersing]
- **3 Techniek**
[Voortgang en bijzonderheden m.b.t. ontwerp OG, ontwerp ON, realisatie]
- **4 Omgeving**
[Voortgang en bijzonderheden m.b.t. planologie, verwerving, vergunningen, archeologie, NGE, bodem, stakeholders, flora & fauna, kabels & leidingen]
- **5 Projectbeheersing**
 - 5.1 Financiën [Ontwikkelingen ten aanzien van de financiën van het project]
 - 5.2 Planning [Ontwikkeling in de planning van het project]
 - 5.3 Kwaliteit [Ontwikkelingen in de interne kwaliteitsborging van het project]
 - 5.4 Risico's [Beschrijving van verandering in risico's en risicobeheersing]
 - 5.5 Scope [Beschrijving van de verandering in de reikwijdte van het project]
- **6 Communicatie**
[Voortgang en bijzonderheden m.b.t. de communicatie rondom het project].

Bijlage 6a: Baseline 3b (VO+)

ID	Proces	ID_PRO	Document	Versie	Status
0. Bestuurlijk					
0.1	Bestuurlijk	TMH0.1	Brief Gemeenteraad Informatie over voorkeursvariant Tram Vlaanderen Maastricht	1.0	actueel
0.1	Bestuurlijk	TMH0.1	Trade Off Matrix Afwegingsnotitie voorkeursvariant	1.0	actueel
0.1	Bestuurlijk	TMH0.1	Rapport Quick Scan Spoorbrug (Attica)	1.0	actueel
0.1	Bestuurlijk	TMH0.1	Memo Oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé	2.0	actueel
0.1	Bestuurlijk	TMH0.1	Rapport Variantenstudie	7.0	actueel
1. Projectmanagement					
1.2	Statuswijziging spoor	TMH1.2	Memo Onderbouwing overwegingen, keuzen en gevolgen van hoofd naar lokaal spoor	1.0	actueel
1.2	Statuswijziging spoor	TMH1.2	Brief PL aan Min I&M Standpuntbepaling i.v.m. statuswijziging deel spoorlijn Maastricht - Lanaken	1.0	actueel
1.2	Statuswijziging spoor	TMH1.2	Brief Min I&M aan PL Standpuntbepaling i.v.m. statuswijziging deel spoorlijn Maastricht - Lanaken	1.0	actueel
1.2	Statuswijziging spoor	TMH1.2	Plan van aanpak statuswijziging en eigendomsoverdracht	8.0	actueel
1.2	Statuswijziging spoor	TMH1.2	Rapport Koersnota lokaal spoor	12.0	actueel
1.3	Wet Lokaal Spoor	TMH1.3	Plan van aanpak Voorbereiding Bevoegd Gezag lokaal spoor	9.0	actueel
1.3	Wet Lokaal Spoor	TMH1.3	Plan van aanpak Voorbereiding Beheer en onderhoud lokaal spoor	9.0	actueel
3. Techniek					
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Rapport Keuzedocument Tijdelijke eindhalte Tram Vlaanderen Maastricht	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Rapport Handboek Ruimtelijke Kwaliteit (De Lijn)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Veiligheidsbeoordeling VO+ TVM variant Mosae Forum	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo onderzoek raakvlakken ProRail Noorderbrug TVM D3.0 (Grontmij)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Kademuur-Maasboulevard-beschouwing gewijzigd tracé - verificatie berekeningen TVM (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Rapport Beoordeling constructieve veiligheid kunstwerken TVM - Beschouwing constructieve haalbaarheid wissel op Brug Zuid-Willemsvaart (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Bassinbrug-beschouwing gewijzigd tracé (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Bassinbrug-beschouwing onderbouw (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Bassinbrug-keerwanden-beschouwing gewijzigd tracé (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Beoordeling constructieve veiligheid kunstwerken TVM - Verificatieberekening Brug Sluis 20 (KW4) (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Beoordeling constructieve veiligheid kunstwerken TVM - Verificatieberekening kunstwerk Toerit Maasboulevardtunnel (KW6) (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Maasboulevard-tunneldak-beschouwing gewijzigd tracé (Antea Group)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Rapport Beeldkwaliteitsplan (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Systeemontwerp IT en K&L nieuwbouw (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Waterhuishoudkundig plan (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Basisberekening en ontwerp Trambrug (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Trambrug Aanzicht en doorsneden	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Basisberekening en ontwerp monumentale duiker (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Basisberekening trillingsvrije/arme plaat kindtunnel (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Rapport Tractievoedingstudie variant Maasboulevard (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Memo Ontwerp Uittakwissel N003 (Arcadis)	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Maasboulevard - Wilhelminabrug - Wilhelminasingel Bovenaanzicht Openbare Ruimte; BLAD 3 van 7	1.0	actueel

ID	Proces	ID_PRO	Document	Versie	Status
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Bassinbrug - Boschstraat Bovenaanzicht Openbare Ruimte; BLAD 4 van 7	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Noorderbrug - Buitengebied Bovenaanzicht Openbare Ruimte; BLAD 5 van 7	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Buitengebied 1 Bovenaanzicht Openbare Ruimte; BLAD 6 van 7	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Buitengebied 2 (tot landsgrens) Bovenaanzicht Openbare Ruimte; BLAD 7 van 7	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Dwarsprofielen 9 en 10	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Dwarsprofielen 11 en 12	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Dwarsprofielen 13 en 14	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Dwarsprofielen 15 en 21	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Dwarsprofielen 16 t/m 18	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Dwarsprofiel 20	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Lengteprofiel binnenstedelijk spoor 1	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Vlaamse grens - km 39.50 Lengteprofiel buitenstedelijk spoor 1	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Km 39.50 - km 38.33 Lengteprofiel buitenstedelijk spoor 1	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Km 38.33 - overweg Bosscherweg Lengteprofiel buitenstedelijk spoor 1	1.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Ontwerpnota Ontwerprapportage VO+ (TVM)	2.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Beoordeling constructieve veiligheid kunstwerken TVM - Verificatieberekening kunstwerk Kindtunnel (KW2) (Antea Group)	2.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Beoordeling constructieve veiligheid kunstwerken TVM - Verificatieberekening kunstwerk Bassinbrug (KW3) (Antea Group)	2.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Berekening Beoordeling constructieve veiligheid kunstwerken TVM - Verificatieberekening Keerwanden Bassin (KW5) (Antea Group)	2.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Monumentale duiker Aanzichten en doorsneden (Arcadis)	2.0	actueel
3.1	Ontwerp OG	TMH3.1	Tekening Trillingsvrijeplaat Aanzichten en doorsneden	2.0	actueel
3.5	Beheer & Onderhoud	TMH3.5	Rapport Life Cycle Cost LCC 2015 deel A: actualisatie LCC2014 en uitbreiding met varianten tijdelijke eindhaltes.	1.1	actueel
4. Omgeving					
4.1	Planologie	TMH4.1	Memo Tram Vlaanderen Maastricht: vervoerwaarde varianstudie (Goudappel Coffeng)	1.0	actueel
4.1	Planologie	TMH4.1	Rapport Geluid en Trillingen VO+ Maasmolendijk - Mosae Forum (Movares)	1.0	actueel
4.1	Planologie	TMH4.1	Plan van aanpak (fase 1) voor conditionerende onderzoeken TVM	1.0	actueel
4.1	Planologie	TMH4.1	Memo Vervoerskundig effect tijdelijk eindpunt centrum Maastricht (Goudappel Coffeng)	3.0	actueel
4.2	Verwerving	TMH4.2	Plan Grondverwervingsplan Tram Vlaanderen Maastricht 1 juli 2015 (Gemeente Maastricht)	1.0	actueel
4.5	Niet Gesprongen Explosieven	TMH4.5	Rapport Aanvullend vooronderzoek Conventionele Explosieven Tramtracé Vlaanderen - Maastricht & Fietsenstalling station Maastricht (Saricon)	2.0	actueel
4.6	Bodem / Milieu	TMH3.1	Milieukundig onderzoek TVM te Maastricht (Antea Group)	1.0	actueel
4.6	Bodem / Milieu	TMH3.1	Milieukundig onderzoek TVM te Maastricht (Antea Group)	2.0	actueel
4.6	Bodem / Milieu	TMH4.6	Sonderingen en boringen t.b.v. een tramlijn te Maastricht (Mos Grondmechanica)	1.0	actueel
4.7	Stakeholders	TMH3.1	Programma van Eisen (PvE) TVM gebaseerd op PvE NL Arcadis versie B	1.0	actueel
4.7	Stakeholders	TMH3.1	Programma van Eisen (PvE) TVM gebaseerd op PvE NL Arcadis versie B, incl. verificatie	1.0	actueel
5. Projectbeheersing					
5.1	Financien	TMH5.1	Raming Kostenramingen (Arcadis)	1.0	actueel
5.1	Financien	TMH5.1	Raming Begroting kosten t/m einde variantenfase	1.0	actueel



ID	Proces	ID_PRO	Document	Versie	Status
5.1	Financien	TMH5.1	Raming varianten Mosae Forum - Boschstraat per mei 2015	1.0	actueel
5.1	Financien	TMH5.1	Raming SSK variant Mosae Forum	1.0	actueel
5.1	Financien	TMH5.1	Raming Kostennotitie Beheer en Onderhoud TVM	8.0	actueel
5.3	Risico's	TMH5.3	Risicolijst 20151201	1.0	actueel
5.3	Risico's	TMH5.3	Risico's (Arcadis)	1.0	actueel
5.3	Risico's	TMH5.3	Risicodossier RVTO	1.0	actueel
5.4	Kwaliteit	TMH5.4	Plan van aanpak variantenstudie	2.0	actueel
		Aantal: 75			

Bijlage 6b: Scopewijziging SCW001 (concept)

Scopewijziging (SCW)

A: BASISINFORMATIE	
SCW nr.	TMH5.5 001 versie 0.3
Initiator / Stakeholder	Gemeente Maastricht
Opsteller	J. Kerstjens
Kenmerk initiator	2005-06375
Datum	01-03-2017
Titel	Opnemen volledige scope 'Fase 2 verleggen OV-as' in project TVM
Wijziging t.o.v. Baseline	3B, VO+
Beschikbaar budget	Onderdeel van bijdrage Gemeente Maastricht aan project TVM.
Aanleiding	
<ul style="list-style-type: none"> In 2005 is besloten de OV-as te verleggen. Fase 1 is reeds uitgevoerd, fase 2 dient nog uitgevoerd te worden. In Collegenota 2005-06375 is besloten fase 2 mee te nemen bij de uitwerking van het Masterplan Belvédère. In Raadsvoorstel 2011-19889 is als randvoorwaarde voor het Maastracé van TVM opgenomen dat de 2^e fase van de verlegging van de OV-as wordt geëffectueerd. In Raadsvoorstel 2012-50208 is als randvoorwaarde voor het projectbesluit tot realisatie van de tramverbinding op Maastrichts grondgebied opgenomen dat de 2^e fase van de verlegging van de OV-as wordt geëffectueerd. Tevens is dit raadsvoorstel vermeld dat de bijdrage uit Mobiliteitsfonds, ad 4 miljoen, voor 3,25 miljoen bestaat uit reservering 'Verlegging OV-as (tweede fase)'. In de bijdrage van de gemeente Maastricht aan het project (destijds Tram Vlaanderen Maastricht) is derhalve rekening gehouden met het uitvoeren van voorliggende scope. Het VO+ (baseline 3B) uit 2015 bevat niet de volledige scope van de 2^e fase van de verlegging van de OV-as. 	
Beschrijving wijziging	
<p>Ontwerpen en realiseren van de volledige scope van fase 2 verleggen OV-as conform Studie OV-as d.d. 1-3-2015.</p> <p>Fase 2 betreft:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aanleggen halte Boschstraat voor bussen komende uit Maagdendries richting Bassin; - Aanleg busbaan op Bassin/Maasboulevard; - Afronden halte Mosae Forum. <p>Ten opzichte van het VO+ betreft de halte Boschstraat aanvullende scope.</p>	
Bijlagen (zie C)	3
B: ONDERZOEK / ONDERBOUWING	
Zie C.	
C: DOCUMENTEN / BIJLAGEN	
#	titel
2005-06375	Collegenota Studie OV-as d.d. 1-3-2005
2011-19889	Raadsvoorstel Tram Vlaanderen Maastricht – keuze tracé d.d. 10-5-2011
2012-50208	Raadsvoorstel Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht d.d. 13-11-2012

<i>Documentnummer:</i>	<i>Datum:</i>	<i>Versie:</i>	<i>Status:</i>	<i>Pagina:</i>
TMH5.5 001_V0.3	01-03-2017	0.3	concept	1 van 3

Scopewijziging (SCW)

D: CONSEQUENTIE SCOPEWIJZIGING		
Aspect	Document	Consequentie
Tijd	Overall planning	Geen gevolgen voor de overall planning
Geld	Raming	De raming wordt opgesteld als onderdeel van de implementatie van de wijziging, zodra de eisen bekend zijn. Een eerste grove inschatting is dat beide bushaltes maximaal € 100.000 per bushalte kosten. Aangezien de kwaliteitseisen nog niet zijn aangeleverd door de gemeente Maastricht, geldt het bedrag van € 200.000 als een plafondbedrag.
	Dekking	Geen dekking. De kosten komen ten laste van de risicoreservering (post onvoorzien).
Kwaliteit	Eisen	Eisen worden als onderdeel van de implementatie van de wijziging opgehaald zodra gemeente Maastricht de contactpersoon heeft toegewezen.
Veiligheid	Veiligheidsrisico's	N.v.t.
Risico	Risicoregister	Zodra de eisen bekend zijn, worden de risico's van de scopewijziging ingeschat en verwerkt in het risicodossier.

E: BEOORDELING & VASTSTELLING			
Functie	Naam	Datum	Paraaf
Contractmanager	J. Dassen		
Technisch manager	J. Couvreur		
Omgevingsmanager	A. Savelberg		
Manager Projectbeheersing	J. Kerstjens		
Manager Communicatie	E. Gerardu		
MT: Projectmanager NL	J. Couvreur		
Programmamanager Belvédère WOM BV	G. Bartholomé		
Projectgroep	Voorzitter		
Stuurgroep	Voorzitter		
Bestuurlijke Werkgroep	Voorzitter		

F: IMPLEMENTATIE SCOPEWIJZIGING			
Aspect	Document	Gewijzigd document / documentversie	Paraaf IPM
Tijd	Overall planning		
Geld	Raming		
	Dekking		
Kwaliteit	Eisen		
Veiligheid	Risicoregister		
Risico	Risicoregister		

Documentnummer:

TMH5.5|001_V0.3

Datum:

01-03-2017

Versie:

0.3

Status:

concept

Pagina:

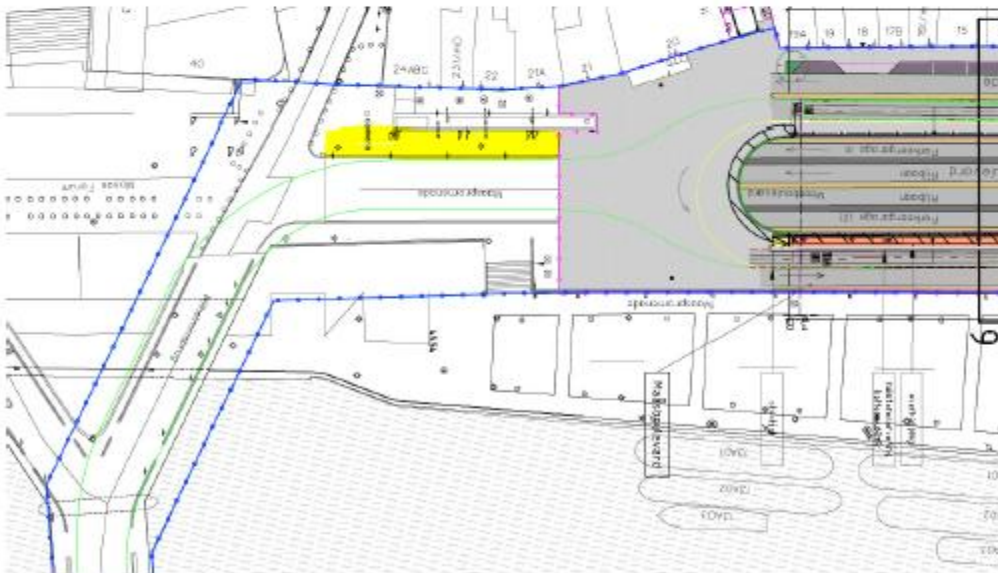
2 van 3

Scopewijziging (SCW)

Locatie halte Boschstraat



Locatie Halte Mosae Forum



Documentnummer:	Datum:	Versie:	Status:	Pagina:
TMH5.4 001_V0.3	01-03-2017	0.3	concept	3 van 3

Bijlage 7: Overall Planning

Onderstaande planning is gebaseerd op overall planning 0.10.

Tram Maastricht-Hasselt

PLANNING op hoofdlijnen
o.b.v. Overallplanning versie 0.10

Deelgebied	Start	Eind	2017			2018			2019			2020								
			j	f	m	j	f	m	j	f	m	j	f	m						
0 Bestuurlijk																				
Start exploitatie		22-dec-20																		
Ooreenkomen / actualiseren overeenkomsten partners	15-dec-16	11-sep-17																		
1 Projectmanagement																				
Statuswijziging hoofd - lokaal spoor	2-jan-17	31-okt-19																		
Wet lokaal spoor - Voorbereiding	2-jan-17	21-dec-17																		
Wet lokaal spoor - Spoorweginfra wijzige exploitatie	8-mei-20	22-dec-20																		
Wet lokaal spoor - Beheerder gereed voor beheer	18-apr-19	9-mrt-20																		
Wet lokaal spoor - Verweerder gereed voor exploitatie	22-dec-17	9-jun-12																		
2 Contract																				
Contractvoorbereiding	19-apr-17	4-dec-17																		
Aanbesteding	5-dec-17	4-okt-18																		
Contractbeheersing	5-okt-18	20-apr-21																		
3 Techniek																				
Ontwerp OG	1-mrt-17	30-okt-17																		
Ontwerp ON	5-okt-18	17-apr-19																		
Realisatie Binnenstedelijk	18-apr-19	7-mei-20																		
Realisatie Buitenstedelijk	6-nov-19	13-mrt-20																		
Testbedrijf	8-mei-20	3-aug-20																		
Proefbedrijf	4-aug-20	26-okt-20																		
4 Omgeving																				
Bestemmingsplan + MER	16-jan-17	4-okt-18																		
Vergeving	18-okt-16	27-feb-18																		
Vergunningen OG	18-okt-16	30-nov-18																		

kritieke pad

Bijlage 8: Risico TOP-10

ID_RIS	Risico	Risman
RIS_036	<p>Integreren planning NL en VL leidt tot vertraging.</p> <p>Risico: Doordat 'De Lijn' processen opnieuw dient te doen (b.v. aanbesteding materieel) na de doorstart van het project of omdat 'De Lijn' processen wenst op te starten na bepaalde besluitvorming aan Nederlandse zijde (b.v. bestemmingsplan / WLS / Statuswijziging), kan het gebeuren dat de overall planning 0.10 (baseline NL bij doorstart) ingrijpend aangepast dient te worden, waardoor er extra kosten ontstaan en de mijlpaal start exploitatie fors naar achteren schuift.</p> <p>Beheersmaatregel: d.m.v. intensieve samenwerking met projectteam VL de integrale planning optimaliseren.</p>	65
RIS_031	<p>Statuswijziging van Hoofd naar Lokaal spoor niet tijdig gereed.</p> <p>Risico: Doordat er weinig ervaring is bij betrokken partijen, kan het gebeuren dat weerstand ontstaat / er draagvlak ontbreekt, waardoor de statuswijziging niet tijdig gereed is i.r.t. de geplande start van de ombouw buitenstedelijk spoor en er derhalve stagnatiekosten ontstaan.</p> <p>Beheersmaatregel: d.m.v. intensieve samenwerking met betrokken stakeholders en regie voering door de projectorganisatie de planning strikt bewaken.</p>	51
RIS_038	<p>Technische en procesmatige interface met ProRail niet tijdig gereed.</p> <p>Risico: Doordat het demarcatiepunt niet tijdig wordt bepaald, en de interface (technisch, afstemming m.b.t. verkeersleiding) niet tijdig gespecificeerd wordt, kan het gebeuren dat de doorlooptijd van het ontwerp- en bouwproces Prorail langer duurt dan gepland, waardoor er vertraging optreedt en er extra kosten ontstaan.</p> <p>Beheersmaatregel: d.m.v. intensieve samenwerking met betrokken stakeholders en regie voering door de projectorganisatie de planning strikt bewaken.</p>	42
RIS_100	<p>Onderzoeken niet tijdig gereed</p> <p>Risico: Doordat opdrachtverstrekking traag verloopt of omdat de doorlooptijd van de onderzoeken langer is dan verwacht, kan het gebeuren dat het ontwerp en/of de bestemmingsplanprocedure niet kan worden gestart, waardoor er vertraging optreedt.</p> <p>Beheersmaatregel: opdrachtverstrekking prioriteren, vervolgens wekelijks contact m.b.t. voortgang van de onderzoeken.</p>	40
RIS_045	<p>Bevoegd gezag en/of Beheerder niet tijdig operationeel</p> <p>Risico: Doordat er gebrek aan kennis/ervaring bij de provincie Nederlands Limburg en/of de gemeente Maastricht is, kan het gebeuren dat het bevoegd gezag/beheerder niet tijdig operationeel is, waardoor de benodigde vergunningen niet tijdig verkregen kunnen worden.</p> <p>Beheersmaatregel: intensieve begeleiding van de provincie Nederlands Limburg en Gemeente Maastricht m.b.t. het inrichten van het Bevoegd Gezag en beheerorganisatie, conform Plan van Aanpak Bevoegd Gezag en Plan van Aanpak Beheerder.</p>	39
RIS_109	<p>Te weinig draagvlak voor het project</p> <p>Risico: Vertragingen en tegenslagen in het verleden, draagvlakdiscussies, twijfel over doorgaan blijven het project achtervolgen en vormen een bovenmatige belasting voor het project, de complexe processen, de besluitvorming die nog moeten gaan plaatsvinden en de projectorganisatie in de komende jaren.</p> <p>Beheersmaatregel: inspanningen leveren aan het herbouwen van vertrouwen, wegnemen van twijfel over doorgaan en bouwen van draagvlak. Vanuit communicatie ligt hier een forse opgave.</p>	32
RIS_033	<p>Bestemmingsplan wordt (deels) vernietigd door Raad van State</p> <p>Risico: Doordat stakeholders succesvol bezwaar maken tegen het nieuwe bestemmingsplan, kan het gebeuren dat het bestemmingsplan alsnog wordt vernietigd, waardoor het project niet kan worden uitgevoerd.</p> <p>Beheersmaatregel: concept BP en aanvulling MER nauwkeurig toetsen.</p>	28
RIS_095	<p>Projectorganisatie NL en VL niet op elkaar afgestemd</p> <p>Doordat er onvoldoende invulling wordt gegeven aan de samenwerking tussen het Vlaamse en het Nederlandse projectteam, kan het gebeuren dat de producten die gemaakt worden niet op elkaar afgestemd zijn, waardoor er afwijkingen ontstaan</p>	28



	die leiden tot vertraging en aanvullende kosten. Beheersmaatregel: samenwerking op diverse gebieden concretiseren, initiatief nemen tot samenwerking, teambuilding, spiegelen projectorganisaties VL en NL.	
RIS_028	De formalisatie dat de eventuele uitloop van de planning zonder effecten voor de bijdrage van I&M plaatsvindt Risico: De toenemende spanning op de planning als gevolg van het samenvoegen van de Nederlandse en Vlaamse planning is besproken met het Rijk. Geformaliseerd moet worden dat dit geen effect heeft voor de reeds uitbetaalde bijdrage van het Rijk. Beheersmaatregel: vroegtijdig en intensief overleg met het ministerie i.c. met de nieuwe minister-staatssecretaris m.b.t. de formalisatie.	15
RIS_090	Niet tijdige politieke besluitvorming Risico: Doordat belangrijke besluiten door 4 partners afzonderlijk genomen moeten worden, kan het gebeuren dat besluitvorming lang duurt, waardoor het project vertraging oploopt. Beheersmaatregel: goede afstemming van de opvolgende overleggen, tijdig starten met de voorbereidingen.	14

Indeling van kans en gevolklassen

#	Kans
0	Risico kan niet optreden (risico sluiten)
1	5%
2	10%
3	25%
4	50%
5	80%

#	Tijd
0	Geen invloed op de planning
1	0 tot 2 weken vertraging op eindproduct van betreffend proces.
2	2 tot 4 weken vertraging op eindproduct van betreffend proces.
3	4 tot 12 weken vertraging op eindproduct van betreffend proces.
4	12 tot 26 weken vertraging op eindproduct van betreffend proces.
5	26 tot 52 weken vertraging op eindproduct van betreffend proces.

#	Geld	Rekenwaarde
0	Geen financiële gevolgen	0
1	< € 50.000	25000
2	tussen € 50.000 en € 100.000	75000
3	tussen € 100.000 en € 250.000	175000
4	tussen € 250.000 en € 500.000	375000
5	tussen € 500.000 en € 1.000.000	750000

#	Kwaliteit
0	Geen afwijkingen op eis, product en/of dienst.
1	Minimale afwijkingen op eis, product en/of dienst. Functieherstel eventueel op lange termijn.
2	Redelijke afwijkingen op eis, product en/of dienst. Functieherstel benodigd, maar niet urgent.
3	Aanzienlijke afwijkingen op eis, product en/of dienst. Urgentie in functieherstel.
4	Vrijwel zekere afwijkingen op eis, product en/of dienst. Hoge urgentie in functieherstel.
5	Voldoet niet aan kwaliteit van eis, product en/of dienst. Functieherstel niet meer mogelijk.

#	Veiligheid
0	Geen veiligheidsrisico.
1	Lichte blessure.
2	Medische assistentie nodig. Ziekenhuisopname < 24 uur
3	Zwaar letsel. Ziekenhuisopname > 24 uur.
4	Blijvend letsel.
5	Dodelijke afloop.

#	Omgeving
0	Geen overlast voor stakeholders.
1	<ul style="list-style-type: none"> - Directe omgeving ervaart amper hinder; - Amper geluidshinder in directe omgeving door werkzaamheden; - Geen meldingen klachtenregister; - Vertraging < 5 minuten door file en/of omleiding; - Geen negatieve berichtgeving; - Zeer beperkte ontevredenheid bij stakeholders.
2	<ul style="list-style-type: none"> - Directe omgeving ervaart kortdurend hinder; - Kortdurende geluidshinder in directe omgeving door werkzaamheden; - Aantal meldingen klachtenregister < 3; - Vertraging 5-10 minuten door file en/of omrijden; - Ontstaan van sluipverkeer op OWN; - Negatieve berichtgeving intern; - Beperkte ontevredenheid stakeholders - Projectmanager moet zich verantwoorden naar Programmamanager.
3	<ul style="list-style-type: none"> - Directe omgeving ervaart gedurende een halve dag hinder; - Meldingen klachtenregister >3 / - Vertraging 10-20 minuten door file en/of omrijden; - Sluipverkeer op OWN; - Negatieve berichtgeving in lokale media; - Ontevredenheid stakeholders; - Project-/programmamanager moet zich verantwoorden naar lijnmanager/wethouder.
4	<ul style="list-style-type: none"> - Directe omgeving ervaart gedurende een hele dag hinder; - Meldingen klachtenregister > 10 / < 20; - Vertraging 20-40 minuten door file en/of omrijden; - Langzaam rijdend verkeer op OWN; - Negatieve berichtgeving in lokale/regionale media; - Grote ontevredenheid stakeholders; - Wethouder moet zich verantwoorden in de Raad.
5	<ul style="list-style-type: none"> - Directe omgeving kan niet functioneren door hinder; - Directe omgeving ondervindt schade; - Groot aantal meldingen klachtenregister > 20; - Vertraging >40 minuten door files en/of omrijden; - Negatieve berichtgeving in regionale / landelijke media; - Zeer grote ontevredenheid stakeholders - Bestuur moet zich verantwoorden aan minister.

Beheersing hoog, middel en laag gescoorde risico's

De beheersing wordt gebaseerd op RISMAN scores:

- RISMAN Totaal: kans * Σ aspecten
- RISMAN aspect: kans * aspect

Beheersing:

- Hoog (rood): Beheersing wordt in het MT vastgesteld, risico wordt expliciet gemeld in de Voortgangsrapportage;
- Middel (geel): Beheersing wordt in het MT vastgesteld, risico wordt opgenomen in de bijlage Risicoregister van de Voortgangsrapportage;
- Laag (groen): IPM rolhouder bepaalt beheersing, halfjaarlijks informeert de risicomanager naar de stand van zaken.