

VOLGNUMMER
110-2015

DATUM
29 september 2015

ORGANISATIEONDERDEEL
Programma Belvédère Maastricht

CORRESPONDENTIENUMMER
2015. 32266

BIJLAGEN
5

ONDERWERP RAADSVORSTEL
Tram Vlaanderen-Maastricht

STELLER
Bartholoméé/350 4601
guid.bartholomee@maastricht.nl

AAN DE LEDEN VAN PROVINCIALE STATEN EN GEMEENTERAAD

1. Samenvatting

Inleiding-voorwoord

Bijgaand treft u aan de rapportage over het dossier tram Vlaanderen-Maastricht.

De rapportage is samengesteld uit drie delen:

Deel 1 betreft een rapportage over de review op het integrale dossier, deel 2 betreft een rapportage over de variantenstudie leidend tot een voorstel tot scope-aanpassing met een tijdelijke eindhalte ter plaatse van Mosae Forum en deel 3 betreft een rapportage over de quick scan Spoorbrugvariant.

Wij beseffen dat met deze rapportage veel informatie op u afkomt. Wij hebben ons ingespannen om dit complexe dossier zo compleet mogelijk en op een toegankelijke wijze aan u voor te leggen opdat u tot een zorgvuldige afweging en besluitvorming kunt komen.

Aanvullend hebben wij voor u een tweetal inloophmomenten georganiseerd om u zo maximaal mogelijk te faciliteren.

Deel 1 Rapportage review

Rapportage deel 1 bevat de resultaten van de algehele review van het tramdossier waarover u op 25 februari 2015 bent geïnformeerd.

De opdracht tot deze review werd gegeven naar aanleiding van signalen over problemen op technisch, financieel en planningsvlak met mogelijke gevolgen voor het bestemmingsplan.

De conclusie van de review is dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht met het tracé vanaf de landsgrens tot aan het Station niet binnen de gestelde kaders kan worden uitgevoerd. Het tracé is niet te realiseren binnen het beschikbare budget, er is nog geen zicht op de wijze waarop de technische problemen bij de Wilhelminabrug kunnen worden opgelost en de planning is niet haalbaar.

Het bestemmingsplan is inmiddels via een zogenaamde 'bestuurlijke lus' gerepareerd.

Deze review resultaten - zoals deze eerder ter kennis van u zijn gebracht - worden u thans ter vaststelling aangeboden. Bij deze vaststelling onderschrijft u deze conclusie.

Deel 2 Rapportage variantenstudie met voorstel tot scopewijziging tijdelijke eindhalte Mosae Forum

Rapportage deel twee gaat over de resultaten van de variantenstudie. Deze variantenstudie vloeit voort uit de contractuele afspraken met de partners vastgelegd in de Kaderovereenkomst. Volgens deze afspraken moet er in redelijkheid worden gezocht naar alternatieven als de scope niet binnen de kaders kan worden gerealiseerd.

Binnen de afspraken hebben wij via de variantenstudie gezocht naar oplossingen om het doel van de Kaderovereenkomst, zijnde een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, toch te realiseren.



In eerste instantie zijn een tweetal locaties als tijdelijke eindhalte onderzocht, zijnde de locaties Boschstraat en Mosae Forum. Bij brief van 12 juni 2015 respectievelijk 30 juni 2015 hebben wij u ervan in kennis gesteld dat wij de voorkeur hebben uitgesproken voor de locatie Mosae Forum omdat deze op een aantal punten positiever scoort dan de halte Boschstraat. Wij hebben in deze brieven aangegeven dat wij nog voldoende mogelijkheden zagen om de begroting voor de locatie Mosae Forum van dat moment groot € 70,1 mio binnen de beschikbare financiële kaders te brengen. Vervolgens hebben wij de halte Mosae Forum gedetailleerder uitgewerkt vanuit de techniek, conditioneringsvraagstukken en andere relevante aspecten en op basis daarvan de begroting geactualiseerd.

Onze conclusie op basis van de uitgevoerde variantenstudie is dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht binnen de gestelde kaders kan worden uitgevoerd en wel met een inkorting van het tracé vanaf de landsgrens tot en met een tijdelijke eindhalte op de locatie Mosae Forum.

De begroting voor deze variant sluit met het bedrag van € 65,8 mio binnen de financiële kaders. Het tracé tot aan Mosae Forum is te realiseren binnen het (gewijzigde) bestemmingsplan en technische vraagstukken zijn oplosbaar. Deze inkorting heeft nauwelijks effect op de vervoerswaarde; de overstap van tram op bus is bij de locatie Mosae Forum optimaal. Kortom, met de realisatie van het project Tram Vlaanderen-Maastricht met een tijdelijke eindhalte ter plekke van Mosae Forum wordt een nagenoeg gelijkwaardig alternatief geboden en de oorspronkelijke doelstellingen van het project blijven overeind. De tussen partijen gesloten Kaderovereenkomst kan daarmee worden uitgevoerd. Dat betekent dat een belangrijk nieuw vervoerssysteem voor de grensregio kan worden gerealiseerd. Een volgende kwaliteitsimpuls vindt plaats voor het openbaar vervoer met positieve effecten op economie, onderwijs, toerisme en recreatie. Met de introductie van de tramverbinding wordt een belangrijke voorwaarde gecreëerd voor Euregionale bereikbaarheid met kansen voor uitwisseling van kennis, flexibilisering van de arbeidsmarkt en ruimtelijke ontwikkeling langs het tracé.

Rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie inclusief ons voorstel tot scope-aanpassing van het project wordt u eveneens ter vaststelling aangeboden. Bij de vaststelling onderschrijft u onze conclusie inclusief het voorstel tot scope-aanpassing gericht op het uitvoeren van het project Tram Vlaanderen-Maastricht met een tijdelijke eindhalte ter plaatse van Mosae Forum.

Deel 3 Rapportage quick scan Spoorbrug (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies)

Onderdeel van het proces was de vraag naar de validiteit van de argumenten die destijds ertoe hebben geleid om van een mogelijke andere variant, zijnde de Spoorbrugvariant, af te zien.

Deze vraag hebben wij - zoals dat is toegezegd in de vergadering van de gemeenteraad van Maastricht d.d. 17 maart 2015 - beantwoord via een quick scan.

De quick scan hebben wij laten uitvoeren door een extern deskundig bureau (Attica Advies) dat niet eerder betrokken is geweest bij het opstellen of beoordelen van de gehanteerde argumenten. Uit de quick scan die voorligt, blijkt dat de destijds gehanteerde argumenten om van de variant Spoorbrug af te zien nog steeds valide zijn.

Zo wordt bevestigd dat de Spoorwegwet niet voorziet in de mogelijkheid om trams toe te laten op hoofdspoor en dat statuswijziging van hoofdspoor naar lokaal spoor vanaf de Spoorbrug tot en met het emplacement uiterst moeilijk is. Bevestigd wordt dat trams op het spooreplacement alleen toelaatbaar zijn via een eigen spoor ter voorkoming van vermenging met het overig treinverkeer en dat voor een eigen spoor fysiek op het emplacement te weinig ruimte is.



Er is geen robuuste dienstregeling mogelijk voor de tram vanwege de eisen rondom de hoge stand van de Spoorbrug in relatie tot de scheepvaart. Er zijn tal van technische problemen in relatie tot de beveiliging, in relatie tot het materieel en de spoorweginfra op het emplacement en er zijn problemen met betrekking tot voor trams benodigde spanningsvoltage. Aanvullend kan worden gesteld dat de Spoorbrugvariant niet binnen het financiële kader is te realiseren.

Deze optelsom van onmogelijkheden en problemen maken dat de Spoorbrugvariant niet realistisch is.

De resultaten van deze quick scan zijn in de vorm van rapportage deel 3 (bijlage 3a en 3b) bijgevoegd en worden ter kennis van u gebracht. Daarmee is de toezegging zoals deze is gedaan op 17 maart 2015 uitgevoerd.

Zicht op het station

Met het voorstel dat nu voorligt, wordt ons inziens voldaan aan de tussen partijen gesloten Kaderovereenkomst. Dat neemt niet weg dat de oorspronkelijke ambitie om nog een keer bij het Station te geraken overeind blijft. In de komende tijd zal moeten blijken in hoeverre deze ambitie - voor zover deze door alle partijen onderschreven blijft - is te realiseren bijvoorbeeld in combinatie met kansen die zich aandienen zoals de plannen rondom de vierlaagsduwbakvaart op de Maas. Op dit moment kan geen zekerheid worden gegeven over de eventuele doortrekking van het tracé naar het Station.

Hoe nu verder - het belang van de tramverbinding

Zoals wij hebben aangegeven, toont de variantenstudie aan dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht vanaf de landsgrens tot aan Mosae Forum binnen de kaders gerealiseerd kan worden. Ook is aangegeven dat de doelstellingen van het project overeind blijven.

Met het project zijn grote belangen gediend.

Zo staat de tramverbinding Vlaanderen-Maastricht niet op zichzelf, maar deze maakt deel uit van een in fases te realiseren tramnetwerk in Belgisch-Limburg. Het is de bedoeling om naast de verbinding tussen Hasselt en Maastricht ook verbindingen tussen Hasselt-Genk-Maasmechelen respectievelijk Hasselt en Neerpelt/Lommel te realiseren. Daarmee wordt de tram de drager van het regionale openbaar vervoernetwerk in Belgisch-Limburg met een grensoverschrijdende verbinding.

Met andere woorden de bereikbaarheid en kwaliteit van het openbaar vervoer in de corridor Hasselt-Maastricht neemt fors toe. Er zijn positieve effecten op de gebieden economie, onderwijs en toerisme/recreatie. Concreet gaat het daarbij onder meer om de bereikbaarheid van Maastricht Health Campus en Chemelot Campus vanuit een grotere regio.

De rol en functie van de tramverbinding Hasselt-Maastricht blijkt ook uit de Railagenda van de Provincie Limburg. Daarin staat dat men groot belang hecht aan goede grensoverschrijdende spoorverbindingen met omliggende steden en gebieden.

Naast deze meer Euregionale aspecten draagt de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht ook bij aan een aantal meer stedelijke ambities en doelen die voordelen opleveren voor beide zijden van de grens, zoals:

- een verbetering van de Euregionale bereikbaarheid is goed voor de stedelijke economie van Maastricht;
- een verbeterde bereikbaarheid per openbaar vervoer met Vlaanderen draagt bij aan het functioneren van de Euregionale arbeidsmarkt;
- een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht biedt een duurzaam vervoerssysteem (schoon en veilig) dat nog eens wordt versterkt door koppeling met Park&Ride-voorzieningen (met name Lanaken);



- een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht zorgt voor een verbinding tussen twee universiteitssteden en draagt bij aan de kennisuitwisseling tussen beide universiteiten;
- de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht draagt door haar lijnvoering door Maastricht-Noordwest bij aan de ruimtelijke herontwikkeling van deze stedelijke zone (Belvédère binnen en buiten de singels).

Kortom, wij zien grote voordelen van het project Tram Vlaanderen-Maastricht zoals deze ook al eerder zijn aangegeven en die aan de basis liggen van het project.

Dat betekent dat wij graag tot realisatie overgaan van het project Tram Vlaanderen-Maastricht met als tijdelijke eindhalte Mosae Forum.

Hoe verder - tegen de achtergrond van de Kaderovereenkomst

Aanvullend willen wij u het volgende ter overweging meegeven.

Bij de vraagstelling hoe nu verder om te gaan met voorliggende rapportages zal de vastgestelde Kaderovereenkomst tussen partijen eveneens betrokken moeten worden.

In de Kaderovereenkomst is voorzien in de mogelijkheid dat een van de partners terecht zou komen in de situatie waarin wij ons nu bevinden; namelijk het niet kunnen uitvoeren van de scope binnen de kaders. In de Kaderovereenkomst zijn afspraken vastgelegd hoe daarmee om te gaan. Zowel procesmatig als inhoudelijk.

De Kaderovereenkomst biedt partijen namelijk de mogelijkheid om van de afspraken af te wijken en partijen hebben zich verbonden om constructief daarover te overleggen en al het mogelijke te doen ter verzekering van de nakoming van de overeenkomst.

Ingevolge de Kaderovereenkomst zijn partijen gehouden tot een inspanningsverplichting om de overeenkomst uit te voeren en mogen zij aanpassingen in de scope en de programma's van eisen aan elkaar voorstellen.

Zulke voorstellen zullen - aldus de Kaderovereenkomst -

- met welwillendheid worden beoordeeld en
- behoudens redelijke bezwaren worden geaccepteerd voor zover deze aanpassingen:
 1. kostenneutraal zijn voor de andere partij(en),
 2. niet leiden tot nadelige gevolgen voor de opdracht(en),
 3. geen aanleiding geven of kunnen geven tot hogere gebruiks- of onderhoudskosten of andere kosten voor de andere partij(en) en
 4. voor het overige in overeenstemming zijn met het bepaalde in deze overeenkomst.

Voor een bindende wijziging van deze overeenkomst geldt (aldus de Kaderovereenkomst) het vormvereiste dat de wijziging schriftelijk is geschied en ten minste is getekend door de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht. Indien ook het Vlaams Gewest dient of wenst mee te tekenen, zal de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn de overige partijen daarvan tijdig op de hoogte stellen. Indien het overleg tot wijziging tot overeenstemming leidt, zal de wijziging worden vastgelegd in een addendum dat bij deze overeenkomst wordt gevoegd.

Tot zover de afspraken uit de Kaderovereenkomst. Deze afspraken zijn gelegd naast de conclusies van het review rapport en het rapport variantenstudie die nu voorliggen.



Uit de review blijkt dat het oorspronkelijk tracé tot aan het Station niet binnen de kaders gegund kan worden. Via de variantenstudie met een tijdelijke eindhalte Mosae Forum hebben wij ons ingespannen om met een scope-aanpassing te komen die - voor zover wij kunnen beoordelen - de toets aan de vier gestelde criteria doorstaat, die binnen de kaders gerealiseerd kan worden, die de doelstellingen van het project overeind houdt én waartegen naar ons oordeel dan ook geen redelijke bezwaren zijn in te brengen. Met andere woorden het voorstel tot scope-aanpassing zou tegen de achtergrond van de Kaderovereenkomst welwillend beoordeeld moeten worden. Daarmee wordt gehandeld overeenkomstig de afspraken van de overeenkomst en zou de overeenkomst uitgevoerd worden.

Hoe verder - tegen de achtergrond van publiekrechtelijke en privaatrechtelijke rollen

Regelmatig wordt de vraag gesteld in hoeverre wij vrij zijn in onze overwegingen en besluitvorming. Voorop staat dat elke partij vanuit zijn publiekrechtelijke positie in principe vrij is zijn eigen afweging te maken rondom de voorgestelde scope-aanpassing en daarover te beslissen.

Privaatrechtelijk gezien ligt dat een stuk genuanceerder. Er ligt vanuit de contractuele afspraken uit de Kaderovereenkomst een inperking van deze bestuurlijk-politieke vrijheid.

Deze inperking - die wij onszelf overigens hebben opgelegd door het aangaan van de Kaderovereenkomst - raakt de kernwaarden van ons bestel: consistentie van beleid en nakoming van afspraken zijn thema's die de overheid maken tot een betrouwbare partner, zeker daar waar een langjarige samenwerking aan de orde is en grote belangen spelen op het vlak van (voor)investeringen. En daar waar de gemaakte afspraken niet geheel passend zijn (in dit geval als gevolg van de review), is maximale flexibiliteit van de partners en het vermogen tot wendbaarheid gevraagd om alsnog tot uitvoering van deze afspraken te komen (in dit geval via de scope-aanpassing) temeer de Kaderovereenkomst dit expliciet aangeeft.

Samengevat mag vanuit publiekrechtelijke positie in alle vrijheid worden besloten, vanuit privaatrechtelijke afspraken liggen daar beperkingen bij niet nakoming waarvan kernwaarden worden aangetast en schadeplichtigheid niet is uit te sluiten.

Hoe verder - tegen de achtergrond van economische en duurzaamheidsmotieven

In het kader van de besluitvorming behoren economische en duurzaamheidsaspecten bij de afwegingen betrokken te worden.

Het project Tram Vlaanderen-Maastricht is qua impact meer dan een verbinding tussen twee steden. Het economisch belang van dit project lijkt het het belang van goed openbaar vervoer minimaal te evenaren, zo niet te overstijgen.

Er zijn immers tal van investeringen gepland aan Belgische zijde langs het tracé, in de diverse steden en dorpen; ook aan Nederlandse zijde - waar het project dwars door de gebiedsontwikkeling Belvédère loopt en als motor dient voor vervolginvesteringen - zijn de belangen groot.

Het totaal aan investeringen belooft honderden miljoenen euro's. Vanuit werkgelegenheidsoptiek is hier sprake van een majeure ontwikkeling.

Los van dit directe economische belang langs het tracé leert de ervaring dat tramverbindingen als economische motor fungeren voor een gehele regio; er ontstaat nieuwe dynamiek met nieuwe kansen voor de regio Hasselt-Maastricht.

Wij verwachten dat het project ook een volgende bijdrage zal leveren aan onze duurzaamheidsambities.



Tramprojecten zijn in de regel aanbodgestuurde projecten; reiscomfort, veiligheid en betrouwbaarheid hebben een positief effect op reizigersaantallen; er ontstaat een duurzame vorm van vervoer.

Vervolgproces

Het besluit naar aanleiding van voorliggende nota zal conform de Kaderovereenkomst worden voorgelegd aan de samenwerkende partijen; dat zijn de Provincie Limburg, de gemeente Maastricht, de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en het Vlaams Gewest.

De samenwerkende partijen zijn in de positie daarover een standpunt in te nemen en deze standpunten zullen over en weer worden uitgewisseld.

Minister Weyts van Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn is in december 2014 geïnformeerd over de review resultaten en over de variantenstudie die ter hand werd genomen. De minister is eveneens geïnformeerd over de voorkeursvariant Mosae Forum. Tijdens de variantenstudie is intensief contact geweest met de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn; er is eveneens met de Vlaamse minister gesproken.

Indien alle partijen de voorgestelde scope-aanpassing accepteren, vindt er een vervolg plaats waarvoor een plan van aanpak wordt opgesteld waarbij het project in een regulier projectmatig vervolgproces wordt gezet. Uiteraard wordt u betrokken bij het vervolgproces. Zoals aangegeven heeft elke partij in het dossier thans zijn eigen afweging te maken en is daarop nu niet vooruit te lopen.

Indien een of meerdere partijen op basis van redelijke bezwaren van realisatie van het project afzien, zal het project worden stopgezet, de contracten zullen worden ontbonden en de consequenties daarvan zullen in beeld worden gebracht. Deze worden aan u voorgelegd. Vanuit Nederlandse zijde is door de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht inmiddels een bedrag van ruim € 9,5 mio als voorbereidingskosten uitgegeven aan het project. Bij niet doorgaan van het tramproject zal het gemeentelijk aandeel hierin worden verhoogd met de kosten van omlegging van de Openbaar Vervoersas via de Bassinbrug naar Mosae Forum welke werkzaamheden nu integraal onderdeel uitmaken van het tramproject.

Aandachtpunten voor het vervolgproces

De laatste maanden is onder hoge druk gewerkt aan voorliggende nota met rapportages. Deze nota is een volgende stap in een complex dossier. Tram dossiers zijn in zijn algemeenheid complex vanuit de aard en inhoud, complex vanwege specifieke technische vraagstukken, een veelheid aan belangen en een groot aantal betrokken partijen. In het geval van het project Tram Vlaanderen-Maastricht komt daar nog bij de samenwerking met meerdere opdrachtgevende partijen, het Rijksgrensoverschrijdende karakter en omvangrijke wet- en regelgeving binnen Nederland en tussen Nederland en België.

Specifiek thema is de toepassing van de nieuwe Wet lokaal spoor en in het verlengde daarvan de voorgenomen noodzakelijk statuswijziging van hoofdspoor naar lokaal spoor zoals in de variantenstudie voorgesteld. Deze nieuwe wet moet nog in werking treden en betrokken Rijks-, Provinciale en lokale partijen zoekende naar wederzijdse rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Deze zoektocht maakt het tramproces tot een weerbarstig proces in de internationale context.



Dat betekent dat in het vervolgtraject nog een aantal hobbels is te nemen op het operationele vlak. Uitgaande van een positieve grondhouding van partijen hebben wij er voldoende vertrouwen in dat dit gaat lukken.

Tot slot en resumé

De oorspronkelijke scope van het tramproject is niet binnen de kaders te realiseren.

De argumenten tegen de Spoorbrugvariant zijn nog steeds valide.

Met een scope-aanpassing van het tramproject tot aan de tijdelijke eindhalte Mosae Forum wordt een alternatief geboden waarmee de doelstellingen van het project en daarmee ook de meerwaarde van het project voor stad en regio overeind blijven. Het project met scope-aanpassing kan binnen de (financiële) kaders worden gerealiseerd. En de afspraken met de partners in de Kaderovereenkomst worden daarmee uitgevoerd.

Daarmee dient zich een kans aan voor de regio die met beide handen gegrepen moet worden. In de toekomst zal gekeken worden waar zich kansen voordoen om de oorspronkelijke ambitie om tot bij het Station te geraken, dichterbij gebracht kan worden.

2. Beslispunten

1. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 1 zijnde de review van de Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht, in casu vast te stellen dat er geen redelijke bezwaren voorliggen tegen de voorgestelde scope-aanpassing van het project met een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum die binnen het bestaande budget gerealiseerd kan worden;
3. De voorgestelde scope-aanpassing conform de Kaderovereenkomst voor te leggen aan de partners in het project Tram Vlaanderen-Maastricht;
4. De standpunten van de partners terug te koppelen met daarbij een plan van aanpak voor het vervolgproces;
5. Kennis te nemen van de rapportage deel 3 zijnde de quick scan op de Spoorbrugvariant (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

3. Aanleiding

Aanleiding van voorliggende nota is dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht niet binnen de kaders tot aan het Station gerealiseerd kan worden.

Daarover bent u in kennis gesteld via de review.

Ingevolge de Kaderovereenkomst ligt er een inspanningsverplichting om te onderzoeken hoe het project dan wel uitgevoerd kan worden. Deze inspanningsverplichting is opgepakt in de vorm van de variantenstudie.

De resultaten van deze studie liggen voor en daarover is besluitvorming nodig. De variantenstudie wijst uit dat het project Tram Vlaanderen-Maastricht met scope-aanpassing gerealiseerd kan worden binnen de kaders waarbij de doelstellingen van het project overeind blijven en de afspraken met de projectpartners kunnen worden uitgevoerd.

Daarmee kan het project worden gerealiseerd.



Tot slot ligt er de vraag naar validiteit van de argumenten die ertoe geleid hebben om van de variant Spoorbrug af te zien. Daartoe is rapportage deel 3 opgesteld.

4. Relatie met bestaand beleid

De voorliggende nota heeft een relatie met diverse beleidsvelden op het vlak van onder andere economie, mobiliteit, duurzaamheid, ruimtelijke ordening, grensoverschrijdende samenwerking, et cetera.

5. Gewenst beleid en mogelijke opties

Met betrekking tot de rapportage deel 1

- Tot vaststelling over te gaan van de review resultaten en daarmee de conclusie te onderschrijven dat realisatie binnen de kaders niet mogelijk is;
- Daarbij wordt ervan uitgegaan dat deze kaders - zoals eerder door u aangegeven - niet worden gewijzigd ergo dat het oorspronkelijk beschikbaar gestelde budget niet wordt verhoogd om daarmee de realisatie tot aan het Station vanuit financieel opzicht wel mogelijk te maken (dat betekent overigens nog niet dat daarmee de technische problemen om de Maas te kruisen opgelost zijn).

Met betrekking tot de rapportage deel 2

- Tot vaststelling over te gaan van de variantenstudie en de voorgestelde scope-aanpassing te onderschrijven;
- Het go-moment c.q. het vervolg is mede afhankelijk van de besluitvorming van de partners in het project ergo er moet sprake zijn van unanimiteit. Bij gebrek aan unanimiteit stopt het project en worden de gevolgen daarvan voorgelegd.
- Ingeval naar de mening van uw leden van Provinciale Staten en gemeenteraad daartoe redelijke argumenten bestaan die pleiten tegen de voorgestelde scope-aanpassing, dan betekent dit dat de variantenstudie niet wordt vastgesteld.

Met betrekking tot rapportage deel 3

- Kennis te nemen van de quick scan variant Spoorbrug (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

6. Duurzaamheid en gezondheid

Vervoer per tram is een (volgende) vorm van duurzaam openbaar vervoer.

7. Personeel

In de begroting voor het project zijn de geraamde kosten van personele inzet tot en met 2020 meegenomen.



8. Informatie en automatisering

Niet van toepassing.

9. (Duurzame) aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. IBOR beheersparagraaf

Niet van toepassing.

11. Financiën

Onderstaand wordt achtereenvolgens ingegaan op:

- Kosten en dekking investeringskosten;
- Kosten en dekking jaarlijkse kosten.

Kosten en dekking investeringskosten

Eerder is - in het kader van de keuze voor de variant Mosae Forum - per brief van 12 en 30 juni 2015 aan Provinciale Staten en gemeenteraad aangegeven dat er een begroting voorligt (prijspeil 2014) van € 70,1 mio waarbij is aangegeven dat de colleges nog mogelijkheden zien om de begroting naar beneden te krijgen. Het bedrag van € 70,1 mio werd in de brief aangemerkt als het worst case scenario. Er lag een dekking voor van € 69,9 mio ook prijspeil 2014. Er is in die begroting aan de hand van een planuitwerking met de status van schetsontwerp, Voorlopig Ontwerp en Referentie Ontwerp gewerkt met bandbreedtes van + en - 17%.

Zoals in de samenvatting is aangegeven is - nadat de voorkeur was uitgesproken voor de variant Mosae Forum - deze variant verder uitgewerkt van het ontwerpplan met de status van Voorlopig Ontwerp naar status van opgewaardeerd Voorlopig Ontwerp waarbij gedetailleerd is ingezoomd op de techniek, op conditioneringsvraagstukken en op overige begrotingsposten.

In de aanloop naar het opgewaardeerd Voorlopig Ontwerp zijn (aanvullende) onderzoeken uitgevoerd en verder verfijnd naar bodem, archeologie, kabels en leidingen en dergelijke en op basis daarvan zijn de calculaties aangescherpt.

Daarbij kon de begroting aan de hand van realistische aannames naar beneden bijgesteld worden. De investeringsraming sluit momenteel op een bedrag van € 65,8 mio (prijspeil 2015). Deze begroting is uiteraard voor u beschikbaar en wij vragen begrip voor vertrouwelijkheid.

In de actuele raming is een marge aangehouden van gemiddeld 10% en daarmee is bij de begroting van € 65,8 mio rekening gehouden.

Dit percentage is gelet op de fase waarin het plan verkeert gebruikelijk. De begroting kan als realistisch en robuust worden aangemerkt. Binnen deze raming is voorts een risicopost opgenomen, alsmede uiteraard een post voor onvoorziene kosten.



De dekking bedraagt € 70,5 mio (prijsspeil 2015) met inbegrip van de index.

In de gemeentelijke dekking van de overeengekomen index wordt voorzien door aanpassing van de omslagrente binnen de gemeente. Eveneens wordt daarbij betrokken het optimaliseren van de betalingsritmes van de bijdragen aan de tram.

In deze dekking is voorzien middels bijdragen van Rijk, Provincie en gemeente.

Onderdeel van de variantenstudie was het onderzoek naar het beschikbaar houden van de Rijksgelden. Het spreekt vanzelf dat door het Rijk getoetst moest worden in hoeverre aan de subsidievoorwaarden wordt voldaan bij een scope-aanpassing.

Daarover is met het Rijk de laatste maanden intensief contact geweest. De voorgestelde scope-aanpassing is getoetst aan deze subsidievoorwaarden en de conclusie is dat de oorspronkelijke doelstellingen van het project - die ten grondslag liggen aan de subsidietoekenning - overeind blijven. Daarmee onderkent ook het Rijk de meerwaarde van het project ondanks de inkorting van het tracé tot aan de Wilhelminabrug.

De bevestiging daarvan door het Rijk zal naar verwachting een dezer weken formeel worden ontvangen.

Mocht bij afronding van het project blijken dat de realisatiekosten lager uitvallen dan het beschikbare budget, dan worden partijen gecompenseerd naar rato van hun inbreng. De afspraken hieromtrent zullen bij het wijzigen van de overeenkomsten worden vastgelegd.

Het totaal aan dekkingsmiddelen zijnde € 70,5 mio (prijsspeil 2015) biedt voldoende comfort in relatie tot de raming ad € 65,8 mio (prijsspeil 2015).

In tabelvorm ziet dit er als volgt uit:

bijdragen partners inclusief indexering (prijsspeil 2015) in miljoenen euro's	
gemeente Maastricht	19,8
Provincie Limburg	13,7
Ministerie van Infrastructuur en Milieu	37,0
totaal	70,5

Kosten en dekking jaarlijkse kosten

Er is sprake van de navolgende jaarlijkse kosten die ten laste komen van de Nederlandse partijen:

- Kosten organisatie bevoegd gezag lokaal spoor;
- Kosten beheerorganisatie;
- Kosten beheer en onderhoud traminfrastructuur.

De kosten voor de organisatie bevoegd gezag lokaal spoor vloeien voort uit de 'Wet lokaal spoor'. Volgens deze wet is de Provincie Limburg het bevoegd gezag ter zake. Geraamd is dat hiervoor kosten zijn van circa 1 fte (personeelskosten), alsmede een werkbudget van circa € 85.000 per jaar (prijsspeil 2015).

structurele kosten Provincie i.v.m. bevoegd gezag Wet lokaal spoor (prijsspeil 2015)
--



personeelskosten 1 fte (eerste inschatting maximaal schaal 12)	€ 115.000
jaarlijks werkbudget	€ 85.000
totaal	€ 200.000

Deze kosten die voortvloeien uit de wettelijke provinciale taak (waarschijnlijk vanaf 2019) zijn nu nog niet voorzien in de provinciale begroting. Bij een positief besluit zal in het vervolgproces hiertoe een dekkingvoorstel worden gedaan. In de integrale afweging van het Limop zal vanaf 2019 met deze ontwikkeling worden rekening gehouden.

De kosten voor de beheerorganisatie zijn geraamd op 1 fte. De gemeente Maastricht - zijnde de beoogde beheerorganisatie - stelt deze functie beschikbaar binnen de bestaande formatie door middel van herschikking. Dit conform raadsbesluit ter zake van Tram Vlaanderen-Maastricht d.d. 18 december 2012.

De kosten voor beheer en onderhoud (inclusief vervanging) van de traminfrastructuur op Nederlands grondgebied zijn geactualiseerd op basis van het aangepaste stadstracé met tijdelijke eindhalte Mosae Forum. De kosten zijn geraamd op circa € 600.000 per jaar (prijspeil 2015) doch hierbij is nog sprake van een forse onzekerheidsmarge. Daarvoor wordt dan ook nog een percentage van + of - 30% aangehouden. Gelet hierop blijven we vooralsnog als uitgangspunt hanteren een jaarlijkse dotatie ten behoeve van beheer en onderhoud van € 800.000 (prijspeil 2012). Zulks in lijn met de eerdere besluitvorming ter zake (onder andere raadsbesluit d.d. 18 december 2012). Deze middelen dienen jaarlijks te worden gestort in een onderhoudsvoorziening. De uitwerking hiervan (risicodragers, stortingsmomenten en dergelijke) zal worden opgenomen bij het aanpassen van de overeenkomsten.

Deze kosten worden gedekt door een gebruiksvergoeding die de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn betaalt zijnde € 400.000 per jaar (prijspeil 2012), welke is gerelateerd aan een bepaalde beschikbaarheid van het traminfrastructuur. Daarnaast draagt de Provincie Limburg € 400.000 per jaar (prijspeil 2012) bij aan deze voorziening. Deze bedragen worden jaarlijks geïndexeerd. Betaling geschiedt met ingang van start exploitatie (2020/2021) en loopt tot einde exploitatie, zijnde 35 jaar later. De provinciale bijdrage ad € 400.000 (prijspeil 2012) zal vanaf 2020 worden verwerkt in het Limop. Over de periode 2016 tot en met 2019 zal in het Limop geen rekening worden gehouden met de reservering van € 400.000 voor beheer en onderhoud.

Voor de volledigheid vermelden we dat de exploitatie van de tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht geheel voor rekening en risico van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn geschiedt, zoals vastgelegd in de Kaderovereenkomst tussen de Nederlandse en Belgische partijen.

12. Voorstel

1. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 1 zijnde de review van de Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie Tram



Vlaanderen-Maastricht, in casu vast te stellen dat er geen redelijke bezwaren voorliggen tegen de voorgestelde scope-aanpassing van het project met een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum die binnen het bestaande budget gerealiseerd kan worden;

3. De voorgestelde scope-aanpassing conform de Kaderovereenkomst voor te leggen aan de partners in het project Tram Vlaanderen-Maastricht;
4. De standpunten van de partners terug te koppelen met daarbij een plan van aanpak voor het vervolgproces;
5. Kennis te nemen van de rapportage deel 3 zijnde de quick scan op de Spoorbrugvariant (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

13. Vervolg / Planning

De voorliggende variantenstudie is ter kennis gebracht aan de projectpartners. De projectpartners zijn uitgenodigd om deze in overweging te nemen en daarover te besluiten.

De projectpartners worden over en weer op de hoogte gesteld van de besluitvorming. Op basis daarvan wordt het vervolgproces geformuleerd en ingegaan.

Het streven is erop gericht dat de besluitvorming van de partners voor de jaarwisseling heeft plaatsgevonden.

In hoofdstuk 10 van de variantenstudie is de planning voor de middellange termijn opgenomen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De secretaris, De commissaris van de koning.

De secretaris,

De burgemeester,

A. de Kroon. Th. Bovens.

P.J. Buijtels.

J.M. Penn-te Strake.



BIJLAGE

I

VOLGNUMMER

110-2015

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 29 september 2015,
organisatieonderdeel Programma Belvédère Maastricht , no. 2015-32266;

BESLUIT:

1. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 1 zijnde de review van de Tram Vlaanderen-Maastricht;
2. Tot vaststelling over te gaan van rapportage deel 2 zijnde de variantenstudie Tram Vlaanderen-Maastricht, in casu vast te stellen dat er geen redelijke bezwaren voorliggen tegen de voorgestelde scope-aanpassing van het project met een tijdelijke eindhalte bij Mosae Forum die binnen het gestelde budget gerealiseerd kan worden;
3. De voorgestelde scope-aanpassing conform de Kaderovereenkomst voor te leggen aan de partners in het project Tram Vlaanderen-Maastricht;
4. De standpunten van de partners terug te koppelen met daarbij een plan van aanpak voor het vervolgproces;
5. Kennis te nemen van de rapportage deel 3 zijnde de quick scan op de Spoorbrugvariant (bestaande uit 3a. oplegnotitie quick scan Spoorbrugtracé en 3b. rapport Attica advies).

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van2015

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit