

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

kaderovereenkomst

Tramverbinding Hasselt – Maastricht

provincie limburg



Gemeente Maastricht



Vlaamse
Regering



KADEROVEREENKOMST

Tramverbinding Hasselt - Maastricht

PARTIJEN:

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

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

OVERWEGENDE:

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

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

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

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

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

1. DEFINITIES

1.1 Definities

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

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

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

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

2. DOEL VAN DE OVEREENKOMST

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

3. PROJECTORGANISATIE

3.1 Periode tot Ingebruikname

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2 Projectorganisatie na Ingebruikname

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

4. ONTWIKKELFASE

4.1 Doel Ontwikkelfase

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

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

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

4.2 Scope

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

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

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

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

De Topeisen luiden:

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

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

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

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

4.3 Systems engineering

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

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

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

de volgende documenten:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.4. Contracten voor de Opdrachten, Aanbesteding en Gunning

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

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

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

naar artikel 4.2.

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

5. TAAKVERDELING EN VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN PARTIJEN

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

5.1 De Lijn

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.2 Vlaamse Gewest

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

5.3 Provincie en Gemeente

De provincie Limburg en gemeente Maastricht:

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

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

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

6. ONTWIKKELINGSACTIVITEITEN

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

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

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

7. DOORKIJK NAAR EXPLOITATIEFASE

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

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

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

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

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

8 WIJZIGINGEN EN OVERDRACHT

8.1 Wijziging van deze overeenkomst

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

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

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

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

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

8.2 Overdracht

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

9. OVERMACHT, ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN EN BTW-RISICO

9.1 Onvoorziene omstandigheid

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

9.2 Overmacht

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

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

9.3 BTW-risico

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. LOOPTIJD & BEEINDIGING

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

11. OVERIGE BEPALINGEN

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

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

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

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

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

12. TOEPASSELIJK RECHT, FORUMKEUZE EN GESCHILLENREGELING


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

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

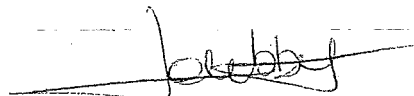
Voor de gemeente Maastricht

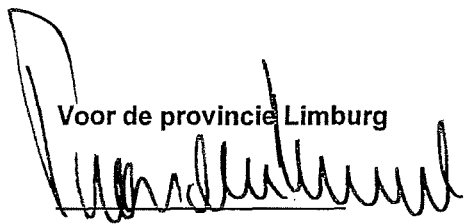

Albert Nuss,
wethouder mobiliteit en bereikbaarheid

Voor de De Lijn


Roger Kesteloot,
directeur-generaal

Jos Geuens,
voorzitter raad van bestuur





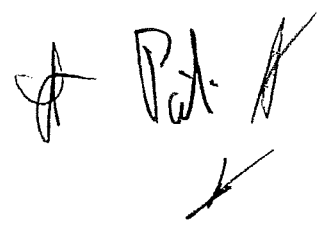
Voor de provincie Limburg

Patrick van der Broeck,
gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur



Voor de Vlaamse Regering

Hilde Crevits,
Vlaams Minister van Mobiliteit en
Openbare Werken



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

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



Tram Vlaanderen - Maastricht

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

Partijen

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

en

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

In aanmerking nemende, dat:

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

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

Komen het volgende overeen:

Artikel 1: Definities

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

Artikel 2: Doel samenwerkingsovereenkomst

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

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

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

Artikel 3: Begin, duur en einde van de overeenkomst

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

Artikel 4: Projectorganisatie

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



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

Artikel 5: Projectplan

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

Artikel 6: Doelstelling en scope van het Project

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

Artikel 7: Start werkzaamheden Projectorganisatie

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

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

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

Artikel 9: Wederzijdse verantwoordelijkheden van Partijen

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



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

Artikel 10: Verantwoordelijkheden Gemeente

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



Artikel 11: Verantwoordelijkheden Provincie

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

Artikel 12: Financieel beheer en afspraken

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

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

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

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

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

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

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

Samengevat: projectindexering, dekking indexering en dekking voorfinanciering

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

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



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

Artikel 13: Projectbudget

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

Artikel 14: Uitgangspunten aanbesteding infrastructuur

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

Artikel 15: Uitgangspunten beheer en onderhoud

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



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

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

Artikel 16: Communicatie en geheimhouding

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

Artikel 17: Positie van derden

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

Artikel 18: Wijziging van de overeenkomst

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

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

Artikel 19: Voortijdige beëindiging/ontbinding.

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

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

Artikel 20: Nietige bepalingen

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

Artikel 21: publiekrechtelijke positie

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

Artikel 22: Toepasselijk recht en geschillenregeling


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



Artikel 23: Bijlagen

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

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

provincie limburg 

Provincie Limburg
namens deze:


de heer A.E.P.J. Janssen



Gemeente Maastricht

Gemeente Maastricht
namens deze:


de heer A.M.R. Nuss