

Review Tram Vlaanderen Maastricht

februari 2015

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

Inhoud review TVM

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

Voorwoord

Geachte leden van de gemeenteraad en Provinciale Staten,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MEE TE ZENDEN STUKKEN x openbaar

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

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

Samenvatting van het onderwerp

De nota die voorligt, heeft een vierledig doel:

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

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

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

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

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

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

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

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



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

Beslispunten

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

Opmerkingen



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

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

1. Aanleiding.

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

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

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

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

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

2. Relatie met bestaand beleid.

2.1 Review-procesverloop

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 De review- inhoudelijk

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

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



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

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

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

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

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

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

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

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

3.1 Vervolg

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

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

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

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

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

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

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



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

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

3.3 Uitgangspunten voor het vervolg

Elementen waarover vooraf helderheid moet zijn.

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

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

3.4 Situatie m.b.t. De Lijn

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

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

3.5 Interpellatiedebat provincie

Heeft plaatsgevonden op 6 februari 2015.

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

3.6 Draaiboek openbare bijeenkomst PS en raad

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



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

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

3.7 Wet openbaarheid van bestuur

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

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

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

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Niet van toepassing.

5. Personeel & Organisatie.

Niet van toepassing.

6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Niet van toepassing.



8. Beheersparagraaf IBOR.

Niet van toepassing.

9. Financiën

Niet van toepassing.

10. Voorstel.

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

11. Vervolg / Planning.

Politiek-bestuurlijk proces - tijdpad



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

12. Communicatie.

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

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



Datum: 25 februari 2015

Volnummer: 026-pd

PERSBERICHT

Tram Vlaanderen Maastricht

Onderzoek naar eindhalte in Maastricht West

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

Review

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

Vertrouwelijkheid

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

Financiën

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

Wilhelminabrug / tunneldek Maasboulevard

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

Maastricht-West

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

Onafhankelijk onderzoek

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

Bestemmingsplan

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

Besluitvorming

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

Noot voor de redactie:

Inlichtingen:

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

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

Presentatie 25 februari 2015 over de review van Tram Vlaanderen
Maastricht



25 februari 2015

Informatieavond Tram Vlaanderen – Maastricht

Leden Provinciale Staten en Gemeenteraad



Gemeente Maastricht

provincie limburg



waar was het om begonnen!

“Spartacusplan”

initiatiefnemer

De Lijn

doel

impuls economische structuur
(koopsteden-kennissteden)

via

Euregionale OV-netwerken

TVM

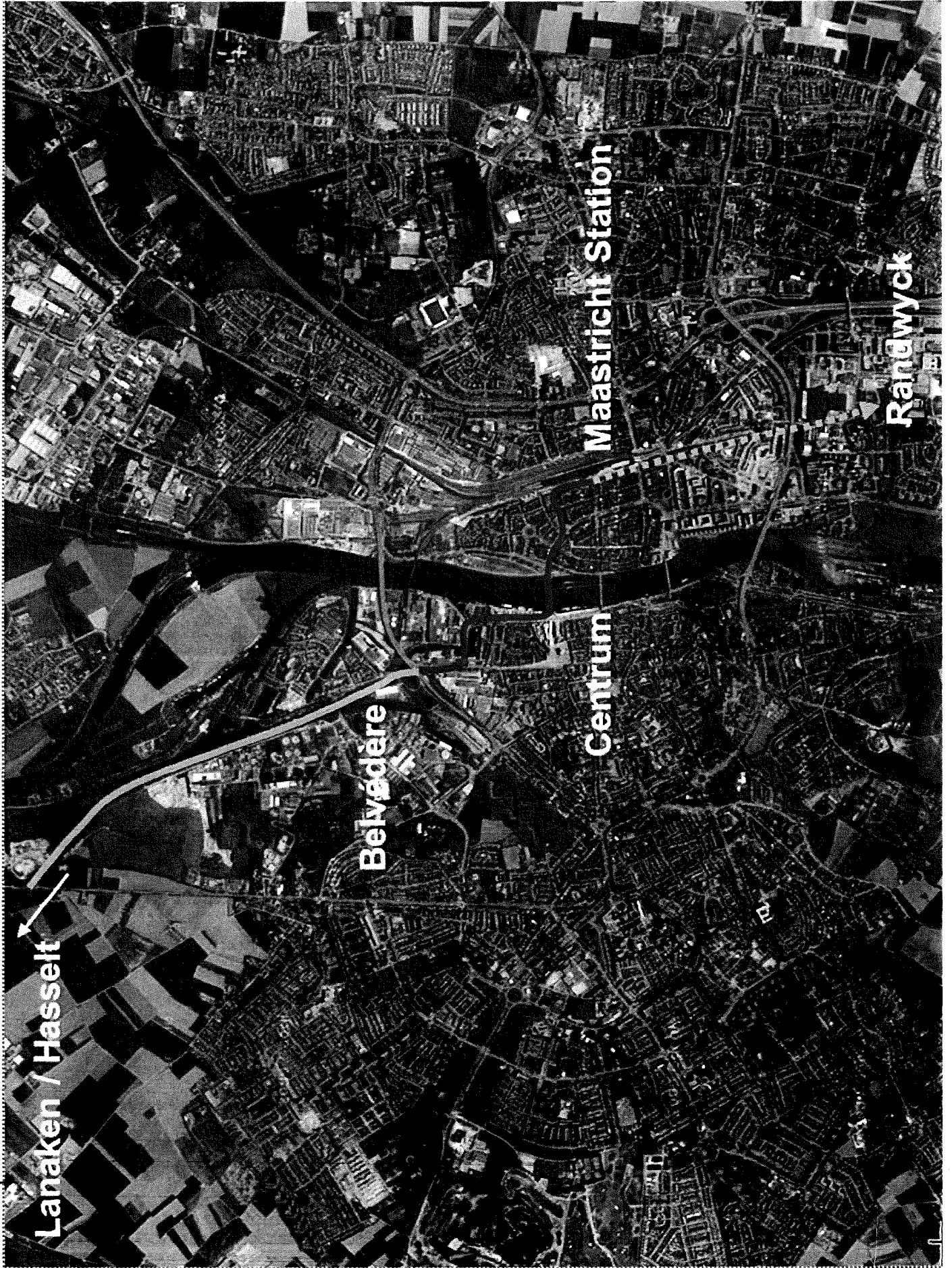
vormt daar een onderdeel van
30 km België (OG: De Lijn)
5 km Nederland (OG: PL + GM)



Gemeente Maastricht

provincie limburg





Lanaken / Hasselt

Belvédère

Centrum

Maastricht Station

Randwyck

doel van deze avond

A. informatieoverdracht

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

B. ruimte voor de eerste vragen



voorstel bestuurlijk – politiek proces

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



review: waarom tot nu toe vertrouwelijk

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



de review

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

opdracht luidde:

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



risico's 2012

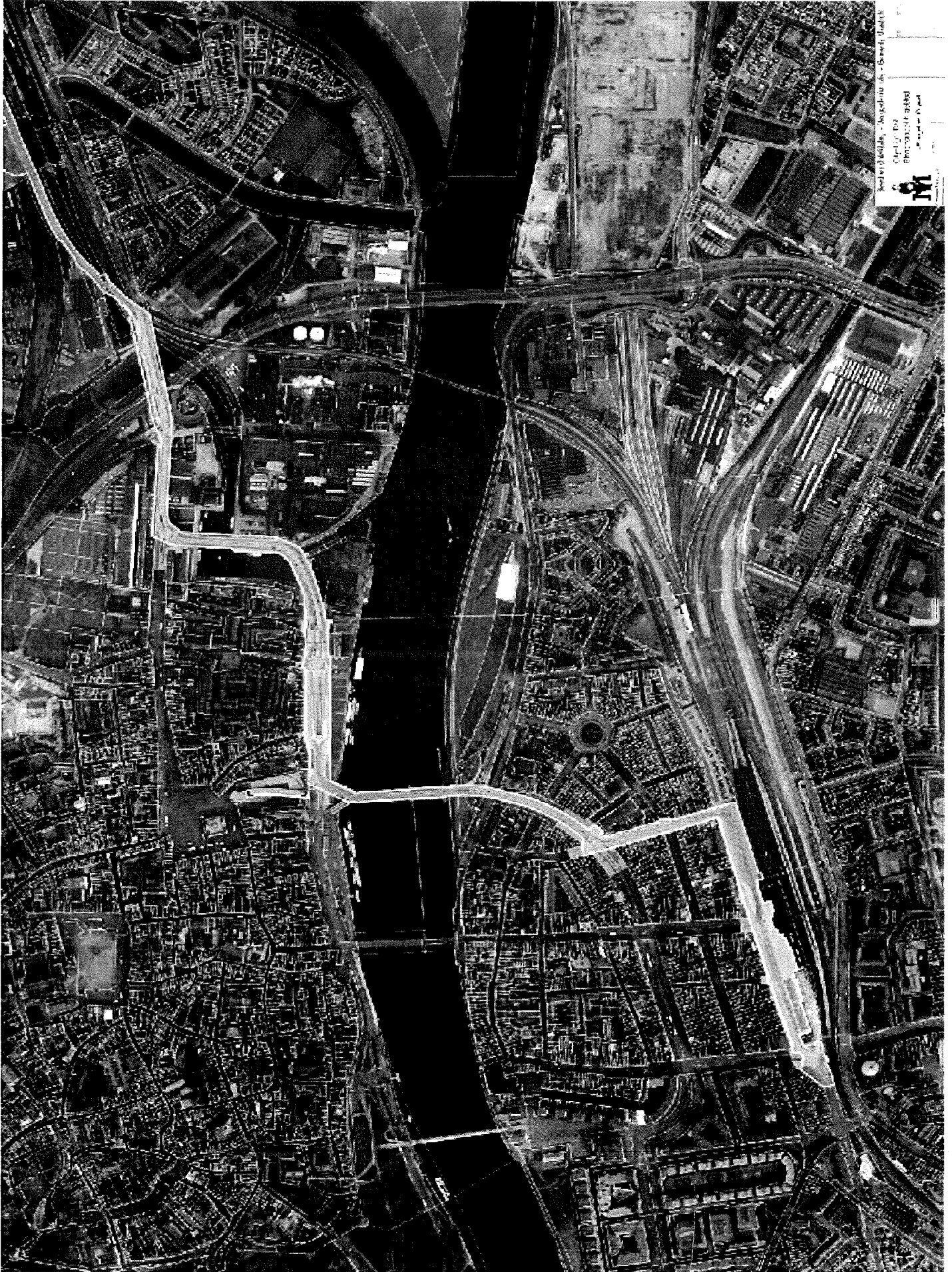
- forse onnauwkeurigheidsmarges ramingen
- indexering
- wet-regelgeving (w.o. WLS – Eurocode)
- medegebruik goederenspoorlijn
- flora- en fauna risico's
- procedure risico's
- aanbestedings-opdrachtgevers risico's



waar staan we (resultaten review)

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





Produced by the
City of New York
Department of City Planning
in cooperation with
the
NY
City

review techniek

Wilhelminabrug–Vork–Maasboulevard-tunneldek

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



Wilhelminabrug-Vork-Maasboulevard-tunneldek

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

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



Wilhelminabrug-Vork-Maasboulevard-tunneldek

resumé

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



Bassinbrug

- constructieprobleem
- oplosbaar binnen redelijke marges



brug Bosscherweg

- is verbreed
- oplosbaar binnen redelijke marges



financiën - investeringen

2012 opgave € 62,5 mio pp 2009

2014 review € 85 mio = hard

+

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



financiën - investeringen

hard € 25 mio*
w.o.

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

Wilhelminabrug (constructie)

Wilhelminabrug

Bassinbrug

tunneldek

index 2009-2013

stedelijke inpassing

maatregelen trilling + geluid

implementatie WLS

voorbereidingskosten

indexering 2014 e.v.

archeologie

flora en fauna

Boschpoortbrug

legeskosten

riolering

ISA

** inclusief € 5 mio versoberingen*



Ge1



financiën – beheer + onderhoud

uitgangspunt binnenstedelijk tracé = lokaal spoor
buitenstedelijk tracé = hoofdspoor

2012	800.000	400.000 De Lijn
		400.000 Provincie
		1 fte Gemeente



financiën – beheer + onderhoud

gewijzigd uitgangspunt: binnen + buitenstedelijk tracé = lokaal spoor

2014 € 800.000 wordt € 2 – 2,2 mio

als gevolg van

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



bestemmingsplan

- aanvullende planologische oplossing nodig

uitspraak Raad van State d.d. 11 februari 2015

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



enkele planningsaspecten

3 parallele sporen

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

bij doorzetten tracé Station eerst vervolgonderzoek Wilhelminabrug > 1 jaar



hoe nu verder ?

kaderovereenkomst is leidend

de geest van het contract

'er ligt een zware inspanningsverplichting om te realiseren'

partijen zijn niet gehouden tot het onmogelijke

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

indien niet gegund kan worden binnen de kaders

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

'besluitvorming

'resultaten worden ter besluitvorming voorgelegd aan elke partij'

- partijen moeten op constructieve wijze hiernaar kijken



hoe nu verder ?

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



hoe is het proces verlopen

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

