

VOLGNUMMER
129-2012

DATUM
13-11-2012

TEAM
Beleid en Ontwikkeling

CORRESPONDENTIENUMMER
2012-50208

BIJLAGEN
1

RAADSCOMMISSIE
Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit

ONDERWERP RAADSVORSTEL
Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht.

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

AAN DE GEMEENTERAAD,

1. Samenvatting

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

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

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

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

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

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

Uw Raad besliste op 31-05-2011 om:

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

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



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

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

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

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

De planstudie voor het binnenstedelijk gebied wijst uit dat:

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

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

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

De budgettaire dekking is als volgt:

- Rijk	€ 32,2 miljoen
- Provincie Limburg	€ 12,3 miljoen
- Gemeente Maastricht	<u>€ 18,0 miljoen</u> +
- TOTAAL	€ 62,5 miljoen



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

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

- buitenstedelijk tracé	€ 13,3 miljoen
- binnenstedelijk tracé	<u>€ 51,3 miljoen</u> +
- TOTAAL	€ 64,6 miljoen

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

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

- Extra beheer- en onderhoudskosten buitenstedelijk tracé	€ 100.000
- Beheer- en instandhoudingskosten binnenstedelijk tracé	<u>€ 700.000</u> +
- TOTAAL	€ 800.000

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

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

- De Lijn	€ 400.000
- Provincie Limburg; OV-budget	<u>€ 400.000</u> +
- TOTAAL	€ 800.000

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

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

Na uw positief projectbesluit is het tijdpad als volgt:

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



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

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

2. Beslispunten

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

3. Aanleiding

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

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

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

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

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

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

2007:

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



2008:

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

2009:

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

2011:

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

2012:

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

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

4. Relatie met bestaand beleid

- Bestuursakkoord Maastricht 2010-2014.

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

- Ruimtelijk MobiliteitsPakket Maastricht-Noord.

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

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

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

- Structuurvisie Maastricht 2030.

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



- Maastricht Culturele Hoofdstad 2018.

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

5. Planstudies buitenstedelijk en binnenstedelijk tracé

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

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

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

5.1. Planstudie buitenstedelijk tracé

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

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

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

5.2. Planstudie binnenstedelijk tracé

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

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



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

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

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

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

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

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

5.3. Effecten.

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

Onderstaand is ingegaan op:

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

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

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



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

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

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

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

6. Duurzaamheid en gezondheid

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

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

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

7. Personeel

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

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

8. Informatie en automatisering

N.v.t.



9. (Duurzame) aanbestedingen

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

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

10. IBOR beheersparagraaf

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

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

11. Financiën

11.1 Kosten en dekking investerings- en voorbereidingkosten

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

De budgettaire dekking is als volgt:

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

11.2 Kosten en dekking beheer en instandhouding

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

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

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

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



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

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

11.3 Overig financieel raamwerk

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

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

11.4 Kosten en opbrengsten tramexploitatie

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

11.5 Resumé

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

11.6 Risico's en risicobeheersing

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

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

De belangrijkste risico's zijn:

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



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

De belangrijkste beheersingsmaatregelen zijn:

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

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

12. Voorstel

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

13. Vervolg / Planning

Na een positief projectbesluit is het tijdpad als volgt:

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



VOLGNUMMER
129-2012

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

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris, De Burgemeester,

P.J. Buijtels. O. Hoes.

Raadsvoorstel

In de raadsportefeuille liggen ter inzage:

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

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



14. Communicatie richting raad

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

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

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

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

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

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

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



BIJLAGE

I

VOLGNUMMER

129-2012

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

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

gehoord de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit ;

gelet op:

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

BESLUIT:

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

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

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit