



Raadsvergadering	4 april 2017
Volgnummer	17-2017
Onderwerp	Tram Maastricht-Hasselt; evaluatie en concept projectplan
Programmanummer	12 Verkeer en mobiliteit
Registratienummer	2017-08538
Collegevergadering	21 maart 2017
Portefeuillehouder	Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel	BO Programma's en Strategie
Behandelend ambtenaar	GEMM Bartholomé Telefoonnummer: 043-350 4601 guid.bartholomee@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1 Raadsbesluit bijlage 2 Concept projectplan

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Proces

In opdracht van de colleges van Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders is door Bureau Berenschot een evaluatie uitgevoerd inzake het tramdossier. Bureau Berenschot heeft conform de opdracht terug gekeken naar de periode 2007-2014 en een aantal conclusies getrokken over de aanpak van het tramdossier in die periode. Aanvullend heeft Bureau Berenschot een aantal aanbevelingen gedaan voor de toekomst op het vlak van sturing en beheersing van grote projecten. Overeenkomstig de besluiten van het presidium leggen wij het evaluatierapport (dat eerder aan u is uitgereikt) aan u voor ten behoeve van het debat op raadsniveau.

Zoals wij u eerder hebben bericht, hebben wij de aanbevelingen van Bureau Berenschot op hoofdlijnen onderschreven met daarbij opmerkingen over grensoverschrijdende samenwerking en over de specifieke publieke positie-rol van de partners in relatie tot het projectbelang. Deze aanbevelingen zijn vertaald naar het projectplan rekening houdende met deze opmerkingen. Daarbij zijn ook de aanbevelingen van de Vlaamse partners en van de Gatewayreview Maaslijn meegenomen.



Voordat wij in overleg met de partners het projectplan definitief vaststellen, leggen wij het projectplan bij wijze van concept aan u voor met het voorstel om in te stemmen met de aanbevelingen en met de wijze waarop de sturing en beheersing van het tramproject zal gaan plaatsvinden in de komende jaren, zoals dat nu is geformuleerd in het concept projectplan. Met deze aanpak bent u volledig en tijdig in de positie voor commentaar, aanvullingen en dergelijke op de aanpak van dit project. Aanvullend bieden wij u de mogelijkheid voor een technische informatieronde-vragenuurtje over de stukken in de opmaat naar de raadsbehandeling.

Inhoud

Het projectplan voorziet in de aanpak van het tracé op Nederlands grondgebied; onze Vlaamse partners hebben voor het tracé op Vlaams grondgebied ook een plan van aanpak.

Bij de opstelling van het projectplan is aansluiting gezocht bij de aanpak van de grote infrastructurele projecten in den lande en de beproefde systematiek die Rijkswaterstaat daarbij hanteert. Vervolgens is het projectplan toegespitst naar de lokale situatie.

In het projectplan wordt aandacht besteed aan de samenwerking tussen de partners. Deze samenwerking wordt meer dan in het verleden opgezocht en daarmee is in de projectorganisatie rekening gehouden. Alleen op die manier kan het project succesvol worden gerealiseerd. Onze Vlaamse partners staan hier positief tegenover en op een aantal thema's wordt de samenwerking al concreet opgezocht.

In het evaluatierapport spreekt Bureau Berenschot (bladzijde 65) van het brengen van alle issues met een grote impact op het project onder mandaat van de projectorganisatie van het tramproject. Ook deze aanbeveling onderschrijven wij, zij het met de kanttekening betreffende issues die de specifieke publieke positie-rol raken; issues met een bijzondere publieke relevantie (veiligheid, het bestemmingsplan, toezicht en dergelijke). Wij zijn van mening dat deze issues bij de bestuurlijke en ambtelijke verantwoordelijkheidslijn moeten blijven ter voorkoming dat vanuit het project (belang) getreden wordt in de publieke taak, bevoegdheid en verantwoordelijkheid die elke partner heeft. Deze aanpak sluit aan op de afspraken van de Kaderovereenkomst tussen partijen waarin artikel 11.6 voorziet in de scheiding tussen publiek belang en project belang.



Beslispunten

1. Overeenkomstig het besluit van het presidium het politieke debat te voeren over de conclusies van Bureau Berenschot met betrekking tot de twee onderzoeksvragen over de periode 2007-2014;
2. In te stemmen met de aanbevelingen en met de wijze waarop de sturing en beheersing van het tramproject zal gaan plaatsvinden in de komende jaren, zoals dat nu is geformuleerd in het concept projectplan.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

1.1 De opdracht aan Bureau Berenschot

Bureau Berenschot heeft in opdracht van het college van Gedeputeerde Staten en ons college het proces rondom het tramproject Vlaanderen-Maastricht 2007-2014 geëvalueerd. Het evaluatieproces is begeleid door een stuurgroep onder voorzitterschap van gedeputeerde Geurts met wethouder Aarts als lid en met ambtelijke ondersteuning van de controllers van de Provincie en de gemeente. Het proces is begeleid door een begeleidingscommissie van twee Statenleden (de heren Heuvelings en Hermans) en drie raadsleden (de heren Van der Gugten, Peeters en Erckens).

De onderzoeksvragen die vooraf op Provinciale Staten- en raadsniveau zijn geaccordeerd zijn:

1. Waren de signalen over mogelijke afwijkingen zoals in 2014 geconstateerd, eerder bekend? Indien niet, hadden deze redelijkerwijze eerder bekend kunnen zijn.
2. Had de raad/Staten via het college van B&W/GS redelijkerwijs eerder geïnformeerd kunnen worden over de signalen die in de review eind 2014 naar voren zijn gekomen?
3. Kunnen we lessen trekken uit dit project met betrekking tot voldoende waarborgen van adequate sturing en beheersing van vergelijkbare grensoverschrijdende projecten.

1.2 De oplevering van het evaluatierapport

De resultaten van de evaluatie zijn door Bureau Berenschot verwoord in het evaluatierapport van 16 november 2016. Het evaluatierapport is behandeld in de vergadering van ons college op 6 december 2016. Besloten is kennis te nemen van het evaluatierapport, décharge te verlenen aan de onderzoekers, de aanbevelingen op hoofdlijnen te onderschrijven met twee opmerkingen (over grensoverschrijdende samenwerking en over de verschillende rollen van de partners), het evaluatierapport voor te leggen aan uw raad en opdracht te verlenen aan de projectorganisatie tram



om een projectplan op te stellen gericht op de doorstart van het tramproject met inachtneming van de aanbevelingen afkomstig uit het evaluatierapport van Bureau Berenschot gehoord de partners in het tramproject (noot: de besluitvorming op provinciaal en gemeentelijk niveau zijn op elkaar afgestemd).

1.3 Het proces naar de raad

Op 14 december 2016 is door Bureau Berenschot een presentatie gegeven over het evaluatierapport tijdens een gezamenlijke bijeenkomst voor de raads- en Statenleden. Het evaluatierapport met onze bestuurlijke reactie daarop werd u overhandigd. De bestuurlijke reactie kwam in het kort erop neer dat we kennis hebben genomen van de onderzoeksresultaten over het verleden en de aanbevelingen op hoofdlijnen hebben onderschreven met twee opmerkingen zoals hiervoor reeds vermeld. Wij hebben aangegeven dat wij het projectplan voor de doorstart gaan opstellen dat naar verwachting in het eerste kwartaal 2017 ter informatie aan de raad zal worden toegezonden.

Op 10 januari 2017 zijn de raadsleden via de stadsronde in de gelegenheid gesteld om informatieve vragen te stellen aan de onderzoekers van Bureau Berenschot en aan de portefeuillehouder, wethouder Aarts. Het evaluatierapport was geagendeerd voor raadsbehandeling op 17 januari 2017. Tijdens deze stadsronde is beraadslaagd over het moment voor het politieke debat in relatie tot het op te stellen projectplan voor de doorstart.

Bij brief van 13 januari 2017 is door de griffie aan de gemeenteraad medegedeeld dat 'Na de informatieronde van afgelopen dinsdag over de procesevaluatie Tram Vlaanderen-Maastricht heeft een meerderheid van de fracties aangegeven het debat in een raadsvergadering te willen voeren in combinatie met een raadsvoorstel dat door het college wordt voorbereid. Het raadsvoorstel zal met name geënt zijn op een uitwerking van de aanbevelingen van Berenschot inclusief een aangepast projectvoorstel Tram Vlaanderen-Maastricht'. Gekoerst wordt op 21 februari 2017.

Op 3 februari 2017 is door ons college op verzoek van het presidium van 25 januari 2017 een memo aangeleverd met betrekking tot onder andere de stand van zaken van het projectplan. Aangegeven is dat daarbij derden-deskundigen met ervaring in tramdossiers worden betrokken en dat ook onze partners in de gelegenheid (moeten) zijn bij dit complexe Rijksgrensoverschrijdende project om iets te vinden van de aanbevelingen temeer deze de samenwerking raken. Aangegeven is dat het projectplan naar verwachting na carnaval gereed is voor indiening bij de colleges.



Op 6 februari 2017 respectievelijk 7 februari 2017 hebben de fractievoorzitters en het presidium naar aanleiding van deze memo besloten de discussie te voeren in de raadsvergadering van 21 maart 2017 en gevraagd de stukken daarvoor op 9 maart 2017 aan te leveren.

Op 17 februari 2017 is door de portefeuillehouder aangegeven dat raadsbehandeling op 21 maart 2017 kan plaatsvinden mits de stukken daartoe op 16 maart 2017 kunnen worden verstuurd.

Op 22 februari 2017 heeft het presidium besloten dat in het kader van de zorgvuldige voorbereiding van de raadsvergadering de reguliere aanlevermomenten gehandhaafd worden en daarom de procesevaluatie te agenderen voor de raadsvergadering van 28 maart 2017.

Uiteindelijk is om agendatechnische redenen besloten om de raadsbehandeling op 4 april 2017 te doen plaatsvinden.

1.4 De reikwijdte en bevoegdheden-wat ligt ter besluitvorming voor

Het tramproject en daarmee dus ook het projectplan behelst het tracé op het Nederlands grondgebied. Het projectplan beschrijft de doelstellingen van het project, de projectscope en de wijze waarop de scope wordt gerealiseerd. Met het projectplan worden de (organisatorische) kaders en werkprocessen beschreven. Het projectplan vormt daarmee de leidraad voor sturing en beheersing van processen die moet leiden tot het beoogde resultaat. Dat betekent niet dat het projectplan garanties biedt voor succes, maar het borgt wel de professionele aanpak van het project. Het projectplan is door de opdrachtgevers van het project, zijnde de colleges van Gedeputeerde Staten en Burgemeester en Wethouders (voorlopig) vastgesteld. Daarbij zijn de aanbevelingen van Bureau Berenschot meegenomen, de twee opmerkingen van beide colleges op deze aanbevelingen zijn eveneens meegenomen alsmede de opmerkingen van de partners. Conform het gestelde in onze bestuurlijke reactie zijn ook de aanbevelingen uit de Gatewayreview Maaslijn geïncorporeerd in het projectplan.

Voor de projectorganisatie Tram Maastricht-Hasselt vormt het projectplan een handboek hoe te handelen. Het projectplan dient later als toetsingskader voor het gevoerde proces en bereikte resultaat. Het projectplan wordt bij wijze van concept aan u voorgelegd. Voordat wij in overleg met de partners het projectplan definitief vaststellen, stellen wij u voor om in te stemmen met de aanbevelingen en met de wijze waarop de sturing en beheersing van het tramproject zal gaan plaatsvinden in de komende jaren, zoals dat nu is geformuleerd in het concept projectplan.



Met deze aanpak is uw raad volledig en tijdig in de positie voor commentaar, aanvullingen en dergelijke op de aanpak van dit project. Daarna zullen wij in overleg met de partners het projectplan definitief maken waarbij reacties van uw zijde worden meegenomen.

1.5 De doorstart van het project

Op 20 oktober 2015 respectievelijk en 6 november 2015 is door uw raad en Provinciale Staten de variantenstudie vastgesteld. Met deze vaststelling werd vanuit Nederlandse zijde besloten door te gaan met het project en werd de nieuwe scope vastgesteld. Bij dat raadsstuk werden de kaders voor de doorstart vastgelegd (waaronder het budget). Deze kaders vormen voor het projectplan dat nu voorligt de basis.

Bij brief van 29 juni 2016 hebben wij u geïnformeerd dat de Vlaamse partners eveneens en onder voorwaarden instemden met de nieuwe scope. Daarmee is feitelijk groen licht gegeven voor de doorstart van het project. Overeenkomstig de afspraken van de Kaderovereenkomst zijn de afspraken rondom deze doorstart vastgelegde in een addendum behorende bij de Kaderovereenkomst. Dat addendum is op 15 december 2016 door alle partners ondertekend. Daarmee werd het moment van doorstart geformaliseerd en zijn de werkzaamheden hervat onder meer gericht op het projectplan.

2. Gewenste situatie.

2.1 Algemeen

Het projectplan treft u aan als bijlage 2. Bij de opstelling daarvan is aansluiting gezocht bij de aanpak van de grote infrastructurele projecten in den lande en de beproefde systematiek die Rijkswaterstaat daarbij hanteert. Vervolgens is het projectplan toegespitst naar de lokale situatie. De aanbevelingen van Bureau Berenschot opgenomen in bijlage 4a van het projectplan zijn meegenomen. De aanbevelingen van de Vlaamse partner zijnde bijlage 4b zijn eveneens meegenomen. Deze laatste aanbevelingen hebben met name betrekking op continuïteit en professionaliteit van betrokken medewerkers en het nakomen van afspraken. De aanbevelingen uit de Gatewayreview Maaslijn zijn opgenomen als bijlage 4c. Het projectplan is toegespitst naar de specifieke opgave die er ligt zoals twee opdrachtgevende partijen in Nederland, twee partijen aan Vlaamse zijde, specifieke thema's als statuswijziging van het spoor, verschillende rollen van betrokken instanties en dergelijke. Daarmee geeft het projectplan naar onze mening een goed beeld van de opgave en hoe de sturing en



beheersbaarheid zijn geregeld. Wij hebben bij het opstellen van het projectplan een onafhankelijke ervaringsdeskundige betrokken overeenkomstig eerdere suggesties van Staten- en raadsleden. Feit blijft dat er sprake is van een complex dossier hoe goed sturing en beheersbaarheid ook worden geregeld. Er is sprake van een veelheid van partijen en wisselende regelgeving op Europees, nationaal en lokaal niveau, aan weerszijden van de grens.

Van de partners wordt de komende jaren een grote mate van flexibiliteit verwacht om hierop in te kunnen spelen. Dat betekent dat het concept projectplan niet gezien kan worden als een statisch document, maar dat er ruimte moet zijn om in te kunnen spelen op wisselende omstandigheden zonder dat daarbij uiteraard de kernwaarden voor wat betreft de sturing en beheersing worden aangetast.

Het projectplan is een vrij omvangrijk en technisch plan met diverse bijlagen waarnaar wij graag verwijzen. Bij wijze van facilititeit hebben wij - inhakend op de belangrijkste aanbevelingen - voor u in het voorliggende raadsstuk enkele thema's eruit gelicht. Aanvullend bieden wij u respectievelijk een delegatie uit uw raad graag een mondelinge technische toelichting met ruimte voor technische gedachtewisseling aan met de opstellers van het projectplan, eventueel ook met de ervaringsdeskundige in de opmaat naar de raadsbehandeling of daarna voordat het projectplan definitief wordt vastgesteld.

2.2 Enkele thema's uit het projectplan

De scope en de kosten

In het evaluatierapport en de aanbevelingen van Bureau Berenschot wordt de onheldere en vaak wisselende scope met forse gevolgen voor de begroting en de planning als een van de belangrijkste oorzaken gezien van de ontstane situatie. In het voorliggende projectplan wordt de scope van het project beschreven en vastgelegd. Deze scope is eerder op raadsniveau vastgesteld in het kader van de variantenstudie op 20 oktober 2015.

Er wordt bij dit projectplan overeenkomstig de aanbevelingen van met name de Maaslijn een strak wijzigingsbeleid gevoerd met betrekking tot scope-aanpassingen in casu er wordt ervan uitgegaan dat er geen scopewijzigingen plaatsvinden tenzij.....; dit met het oog op sturing en beheersbaarheid. Bij scopewijzigingen geldt het principe dat de aanvrager van de scope-aanpassing zelf zorg draagt voor benodigd aanvullend budget en dat scope-aanpassingen binnen het project in overweging



worden genomen in relatie tot de eventuele risico's die daaruit voortvloeien (risicomanagement en planning).

Scope-aanpassingen worden doorgevoerd via een formele procesgang binnen de projectorganisatie en goedkeuringen van de Stuurgroep NL (portefeuillehouders Provincie en gemeente) en de Projectgroep VL-NL/Bestuurlijke Werkgroep VL-NL. Met andere woorden hierbij is de Stuurgroep NL actief betrokken. Met dit strakke proces wordt geborgd dat de opgave scherp in beeld blijft.

Voor wat betreft de kostenbeheersing-inzicht is conform de aanbevelingen van Bureau Berenschot gekozen voor één kostenmethodiek en wel de Standaard Systematiek Kostenraming. Discussies over prijspeilen, bandbreedtes, inclusief-exclusief BTW kunnen daarmee voorkomen worden. De uitsplitsing van posten naar risico's, investeringen of exploitatie komt en blijft helder in beeld. Er is met andere woorden een helder en eenduidig inzicht in de kosten.

Risicomanagement

Overeenkomstig de aanbevelingen van Bureau Berenschot is risicomanagement op professionele wijze in het projectplan geïntroduceerd. Er wordt gebruik gemaakt van de zogenaamde Rismanmethode. Volgens deze methode is risicomanagement 'het geheel van activiteiten en maatregelen gericht op het omgaan met risico's ter beheersing van een project'. Op basis van een continu proces van monitoren worden risico's in beeld gebracht en gehouden op inhoud (waar onder techniek, contractvorming), geld, tijd, omgeving en organisatie. Via een continue cyclus van signaleren, registreren, toewijzen aan een risicodrager, kwantificeren, beheersen en evalueren wordt continu (bij) gestuurd op de risico's.

Voor het risicomanagement is conform de aanbevelingen binnen de projectorganisatie één verantwoordelijke en deskundige functionaris aangetrokken. Periodiek wordt de Stuurgroep NL actief geïnformeerd op basis van een volledige rapportage.

Statuswijziging van hoofdspoor naar lokaal spoor

In het rapport Berenschot is de complexiteit van het tramdossier voor een groot deel gerelateerd aan de statuswijziging. Dit thema heeft een grote impact op scope, planning en kosten. De regelgeving rondom statuswijziging is nieuw en de ervaringen in den lande op dit vlak zijn minimaal. Vandaar dat wij er in dit raadsstuk wat langer bij stilstaan.



Het totale spoortracé vanaf het Station in Maastricht tot aan de grens met Lanaken heeft nu de status van hoofdspoor bedoeld voor internationale goederentreinen. Op een deel van dit hoofdspoor zal gecombineerd gebruik personen- en goederenvervoer plaatsvinden. Voor dit deel (300 meter na de grens waar de tram op het bestaande spoor aantakt tot aan de kruising Boschstraat waar de tram aftakt richting Boschstraat) wordt de status van hoofdspoor veranderd naar lokaal spoor. Vanaf deze aftakking tot aan de eindhalte heeft het tramtracé automatisch de status van lokaal spoor.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu heeft reeds bij brief van 18 juli 2013 in principe ingestemd met de statuswijziging.

Ook nadat deze statuswijziging naar lokaal spoor zijn beslag heeft gekregen, blijft de situatie complex om een aantal redenen zoals het gecombineerd gebruik personen- en goederenvervoer en de aansluitpunten van lokaal spoor op hoofdspoor. Er is bij de voorbereiding en exploitatie sprake van een groot aantal betrokken partijen ieder vanuit wettelijk voorgeschreven en beleidsmatig wenselijke rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden zoals Provincie, gemeente, Infrabel, Vervoermaatschappij De Lijn, ProRail en de Inspectie Leefmilieu & Transport.

Er is binnen het projectteam deskundigheid binnengehaald in verband met de noodzakelijke statuswijziging. In het projectplan is voorzien in een afzonderlijk plan van aanpak voor de statuswijziging en alles wat daarmee samenhangt. Het plan van aanpak leidt ertoe dat helderheid komt over rollen, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van alle bij de procedure statuswijziging voorafgaande aan de start exploitatie én tijdens de exploitatie relevante partijen. De aanzet voor dit plan van aanpak is gereed.

Over deze aanpak is reeds overleg gevoerd met de Inspectie Leefmilieu & Transport waaraan ingevolge de wet een cruciale rol is toebedeeld.

In het kader van dit thema wordt samen met partijen ook gekeken naar de actuele status van het goederenspoor naar aanleiding van het besluit van Infrabel om het onderhoud van het goederenspoor vanaf de grens naar het rangeerterrein in Lanaken fors terug te brengen vanwege het ontbreken van de vraag naar goederenvervoer.

Informatieverstrekking aan bestuur en politiek

In het projectplan is richting bestuurders voorzien in informatie en besluitvormingstrajecten op basis van een gestandaardiseerde agenda ter waarborging dat alle relevante onderwerpen een plek



krijgen. De bestuurders worden met andere woorden actief geïnformeerd en ook daarmee wordt aangesloten bij de aanbevelingen.

De overleggen vinden tweewekelijks (bijpraten portefeuillehouders Provincie - gemeente individueel), maandelijks (Stuurgroep NL; portefeuillehouders Provincie + gemeente) en 3 tot 4 keer per jaar (Bestuurlijke Werkgroep VL-NL zijnde de vier partners) plaats. Provinciale Staten en raad worden periodiek minimaal een keer per jaar via de geëigende kanalen geïnformeerd (Regeling Grote projecten-Belvédère) en er is ruimte ingebouwd voor formele en informele informatierondes. Er is daarnaast rekening gehouden met formele besluitvormingsmomenten van de diverse partners. Op werkniveau vindt er periodiek afstemming plaats tussen de Vlaamse en de Nederlandse partners.

De projectorganisatie

Tot nu toe hebben Provincie en gemeente gelijkwaardig en evenwichtig samengewerkt in het tramproject. Met de doorstart gaat het tramproject richting uitvoering. Vanwege de inpassing in de stad is het logisch dat de gemeente daarbij meer het voortouw neemt.

Voor het Belvédèregebied waar de tram doorheen loopt, heeft de gemeente een projectorganisatie opgericht die specifiek is belast met de uitvoering van projecten. Het tramproject wordt qua uitvoering daarbij ondergebracht waardoor de afstemming met de andere projecten in het Belvédèregebied is verzekerd.

Binnen de gebiedsontwikkeling Belvédère inclusief de grondexploitatie Belvédère wordt het tramproject als een afzonderlijk project transparant en navolgbaar in beeld gebracht. Provincie en gemeente blijven gezamenlijk als opdrachtgevers de regie voeren en zijn verantwoordelijk voor het tramproject.

Binnen de Belvédère-organisatie is de projectorganisatie voor het tramproject opgericht. Er zijn ervaren mensen aangetrokken onder andere op het vlak van de techniek, statuswijziging en risicomanagement en planning. Het project is opgezet volgens de regels van het projectplan op diverse thema's zoals begroting, planning, risicomanagement, archivering en dergelijke.

Overeenkomstig de eerdere suggesties van Staten- en raadsleden is er binnen de projectorganisatie een plek voor een zogenaamde strategisch adviseur; een ervaringsdeskundige die gevraagd en ongevraagd kritisch en onafhankelijk kijkt naar de projectorganisatie, naar de aanpak van het project en daarover adviseert.



Planning

Voor het Nederlandse deel van het project is een gedetailleerde projectplanning opgesteld. Alhoewel er sprake is van een krappe planning is het Nederlands deel uitgaande van deze planning in principe gereed voor de start exploitatie in 2020. Daarmee wordt voldaan aan een van de subsidiecriteria van het Rijk.

Vanwege de beoogde en noodzakelijke samenwerking over de landsgrens heen wordt de Vlaamse planning momenteel ingeschoven in de Nederlandse planning en er wordt gekeken of en welke processen parallel kunnen verlopen. Wat dit laatste betreft spelen de planning van de statuswijziging en het nieuwe bestemmingsplan hierin een belangrijke rol. Het bestemmingsplan wordt momenteel voorbereid en in afstemming met presidium-griffie zal worden bekeken hoe en wanneer wij uw raad hierbij betrekken voorafgaande aan de formele procesgang.

Uiteindelijk moeten deze inspanningen ertoe leiden dat er binnenkort een integrale totaalplanning ligt van het project Tram Maastricht-Hasselt. Het Ministerie is reeds bericht dat daardoor de spanning op de planning wordt vergroot. Het overleg daarover met het Rijk wordt binnenkort voortgezet.

Samenwerking en posities van de partners

Tot slot zijn de thema's samenwerking en rollen, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de partners in relatie tot het projectplan al eerder genoemd. Zoals aangegeven is in het projectplan voorzien dat er Rijksgrensoverschrijdende thema's spelen die in gezamenlijkheid opgepakt worden om de doorstart tot een succes te maken. Het gaat over thema's als planning, risicomanagement, aanbesteden, verkeersleiding, het calamiteitenteam, onderhoud en dergelijke. Deze thema's maken onderdeel uit van de opgave en worden nu samen met de Vlaamse partners concreet uitgewerkt. In de projectorganisatie is daartoe een samenwerkingsverband (projectgroep) opgericht dat ervoor zorg draagt dat het project zoveel mogelijk als een integraal project wordt voorbereid en gerealiseerd. De gezamenlijke thema's worden via deze projectgroep voorbereid. Deze projectgroep verzorgt de halfjaarlijkse uniforme informatieverstrekking aan de bestuurders. Verdergaande samenwerking wordt niet uitgesloten geacht.

In deze raadsnota is de rolverdeling tussen projectverantwoordelijkheid en lijnverantwoordelijkheid van de betrokken partners aan de orde gesteld. Dit thema is onder ingegeven rondom de discussies met betrekking tot statuswijziging en de Wet Lokaal Spoor. Daarbij treedt de Provincie enerzijds op op basis van regelgeving vanuit een formele rol als bevoegd gezag (vergunningverlener) met als



adviseur de Inspectie Leefmilieu & Transport naar de andere partners. Vanuit die positie heeft de Provincie voorwaarden te stellen (met een toetsende, bewakende en controlerende rol) naar partners op het vlak van veiligheid, toezicht en dergelijke. Anderzijds heeft de Provincie als partner in het project er alle belang bij dat het project snel, voor de partners acceptabel en soepel binnen de kaders wordt gerealiseerd. Ook bij het bestemmingsplan zou er sprake kunnen zijn van een spanning tussen de diverse rollen die de gemeente daarbij bekleedt. Wij zijn voorstander van scheiding van deze rollen uit oogpunt van governance-overwegingen en daarmee sluiten wij aan bij een van de aanbevelingen van de Gatewayreview Maaslijn. Zoals aangegeven voorziet de Kaderovereenkomst tussen de partners in de situatie dat partners vanuit verschillende rollen aan tafel zitten.

Tot zover een beknopte toelichting over de wijze waarop een aantal aanbevelingen zijn verwerkt in het projectplan.

3. Argumenten.

Niet van toepassing.

4. Alternatieven.

Niet van toepassing.

5. Financiën.

Niet van toepassing.

6. Vervolg.

Na de raadsvergadering wordt het projectplan in overleg met de partners definitief vastgesteld.



7. Participatie

De raad wordt de komende jaren op diverse manieren betrokken bij het tramproject. De betrokkenheid vloeit voort uit reguliere wettelijke taken (zoals bestemmingsplan). Via de jaarlijkse rapportage stand van zaken Belvédère krijgt de raad volledige informatie over de voortgang en inzicht in de kosten. Aanvullend zijn (informele) sessies voorzien waarin de raad wordt meegenomen op proces en inhoud.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,
De Secretaris, De Burgemeester,
P.J. Buijtels. J.M. Penn-te Strake.

Raadsvoorstel



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d.21 maart 2017, organisatieonderdeel BO
Programma's en Strategie, no 2017-08538;

BESLUIT:

1. Overeenkomstig het besluit van het presidium het politieke debat te voeren over de conclusies van Bureau Berenschot met betrekking tot de twee onderzoeksvragen over de periode 2007-2014;
2. In te stemmen met de aanbevelingen en met de wijze waarop de sturing en beheersing van het tramproject zal gaan plaatsvinden in de komende jaren, zoals dat nu is geformuleerd in het concept projectplan.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 4 april 2017.

de griffier,

de voorzitter,