

ADDENDUM 1 Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht

PARTIJEN:

1. Het **VLAAMS GEWEST**, vertegenwoordigd door zijn regering, in de persoon van Vlaams Minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, de heer Ben Weyts (verder te noemen: "**Vlaams Gewest**");
2. **DE VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN**, een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap opgericht bij decreet van de Vlaamse Gemeenschap van 31 juli 1990 zoals gewijzigd bij decreet van 2 april 2014, met maatschappelijke zetel te 2800 Mechelen, Motstraat 20, met ondernemingsnummer 0242.069.537, in het kader van deze overeenkomst rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Roger Kesteloot, directeur-generaal, en de heer Marc Descheemaeker, voorzitter van de raad van bestuur (verder te noemen: "**De Lijn**");
3. De **PROVINCIE NEDERLANDS LIMBURG**, ten dezen krachtens besluit van het college van Gedeputeerde Staten rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer Patrick van der Broeck, gedeputeerde voor ruimte en infrastructuur, zetelend aan de Limburglaan 10, 6229 GA Maastricht (verder te noemen: "**Provincie**" of "**Provincie Limburg**");
4. De **GEMEENTE MAASTRICHT**, ten dezen krachtens besluit van het college van Burgemeester en Wethouders rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer John Aarts, wethouder Economie, Mobiliteit en Financiën, zetelend aan de Markt 78, 6211 CL Maastricht (verder te noemen: "**Gemeente**" of "**gemeente Maastricht**");

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

De partijen 1 en 2 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**Vlaamse partijen**".

De partijen 3 en 4 hierna gezamenlijk ook te noemen: "**Nederlandse partijen**".

OVERWEGENDE DAT:

1. Partijen op 11 maart 2014 te Hasselt de Kaderovereenkomst Tramverbinding Hasselt-Maastricht (hierna, de "**Kaderovereenkomst**") hebben ondertekend;
2. deze Kaderovereenkomst tot doel heeft enerzijds om tot de benodigde doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking tussen Partijen te komen middels definiëring van de Scope en middels verdeling van taken en verantwoordelijkheden van de Partijen en anderzijds om te komen tot procesafspraken gericht op onderlinge contractering, benodigd voor realisatie en exploitatie van de Tramverbinding, waarvoor verderop in de Kaderovereenkomst al een aantal bindende uitgangspunten zijn vastgelegd;
3. Partijen op basis van deze afspraken in de Kaderovereenkomst aan de slag zijn gegaan;

4. aan Nederlandse zijde in het kader van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht zich in de loop van 2014 majeure problemen hebben gemanifesteerd op technisch, financieel en planningsvlak met effecten voor het eerder vastgestelde bestemmingsplan inzake het Project Tram Vlaanderen-Maastricht;
5. als gevolg daarvan de realisatie van het Project Tram Vlaanderen-Maastricht niet mogelijk is binnen de door de Nederlandse partijen vooraf gestelde kaders; dit leidde tot een voorstel vanwege de Nederlandse partijen tot aanpassing van de Scope inhoudende een tracé-inkorting van het Centraal Station in Maastricht tot Mosae Forum (besluit van de gemeenteraad van Maastricht van 20 oktober 2015 en van Provinciale Staten van 6 november 2015);
6. de Kaderovereenkomst voorziet dat deze kan worden gewijzigd indien Partijen over de inhoud van de wijziging alsmede over de gevolgen van een wijziging overeenstemming hebben bereikt; daarbij geldt overeenkomstig artikel 8.1.c. een zware inspanningsverplichting voor Partijen om tot een wijziging te komen van de Scope;
7. Partijen constructief overleg hebben gevoerd over het voorstel tot Scope-aanpassing vanwege de Nederlandse partijen;
8. Partijen een akkoord hebben bereikt omtrent de voorgestelde Scope-aanpassing en de daarmee gepaard gaande voorwaarden en modaliteiten;
9. dit akkoord onder meer een financiële bijdrage vanwege de Nederlandse partijen ter compensatie van de nadelige (financiële) gevolgen voor de Vlaamse partijen van de Scope-aanpassing ten bedrage van € 6 mio omvat; alsook het streven naar een bredere grensoverschrijdende samenwerking op openbaar vervoersgebied tussen beide Limburgen;
10. Partijen zijn overeengekomen om in een addendum de contractuele aanpassingen van de Kaderovereenkomst die zich opdringen naar aanleiding van voormelde Scope-aanpassing vast te leggen (het “**Addendum 1**”).

KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:

Artikel 1 – Definities

Tenzij uitdrukkelijk anders bepaald, hebben de termen aangeduid met hoofdletter in dit Addendum 1 dezelfde betekenis als in de Kaderovereenkomst.

Artikel 2 – Aanpassing Scope

- 2.1 De Scope zoals vastgelegd in artikel 4.2 van de Kaderovereenkomst wordt gewijzigd in die zin dat de Tramverbinding zijn eindhalte heeft ter plaatse van Mosae Forum in plaats van het Centraal Station te Maastricht, onverminderd het bepaalde in artikel 2.3 hierna.
- 2.2 Dit leidt ertoe dat de Topeisen zoals vermeld in artikel 4.2, 4^e paragraaf van de Kaderovereenkomst vanaf datum van ondertekening van dit Addendum 1 op enkele onderdelen worden gewijzigd en deze gewijzigde onderdelen luiden als volgt:

“De gewijzigde Toepisen luiden:

1. Ter zake de Tramverbinding wordt een halfuurdienst aangehouden met een maximale reistijd tussen Hasselt station en Mosae Forum van ongeveer 36 minuten. De reistijd tussen Hasselt station en Lanaken zal ongeveer 28 minuten bedragen.

2. ongewijzigd

3. De Nederlandse Infrastructuur voorziet in halte “Belvédère” bij de Boschstraat en een halte “Mosae Forum” op de Van Hasseltkade. De Tramverbinding heeft zijn eindpunt aan het Mosae Forum te Maastricht. Het Nederlandse Tracé is gepland via de huidige spoorlijn (tot Bosscherweg), Boschstraat, Bassin, Maasboulevard, Van Hasseltkade. Het Nederlandse Tracé sluit aan op het Vlaamse Tracé. De haltes kennen een perronlengte van 80m en een hoogte van 350 mm.

Voor wat betreft de openbaar vervoersrelatie tussen Mosae Forum en Centraal Station (en Randwyck) engageren zich de partijen ervoor te zorgen dat er een frequente kosteloze busverbinding tot stand wordt gebracht respectievelijk in stand wordt gehouden die zoveel als mogelijk aansluit op de huidige situatie tussen de eindhalte Mosae Forum en het Centraal Station (en Randwyck) die aansluit op de dienstregeling van de tram, en waarvan op eenvoudige voorlegging van een vervoersbewijs van De Lijn gebruik kan worden gemaakt. De frequentie varieert afhankelijk van de momenten in de dag en week van gemiddeld elke 3 tot 4 minuten een bus tot elke 6 tot 8 minuten een bus. Daartoe zal de infrastructuur bij Mosae Forum indien nodig worden aangepast.

4. ongewijzigd

5. ongewijzigd

6. De Nederlandse Railinfrastructuur bestaat uit:

a. ongewijzigd

b. een grotendeels dubbelsporige baan tussen de Bosscherweg en de Van Hasseltkade (Mosae Forum)

c. de haltes (Belvédère en Mosae Forum) zoals hierboven beschreven;

d. ongewijzigd

e. ongewijzigd

f. ongewijzigd

7. ongewijzigd

8. ongewijzigd

9. ongewijzigd

- 2.3 De ambitie om de Tramverbinding door te trekken naar het Centraal Station te Maastricht blijft overeind.

Artikel 3 - Financiële bijdrage

- 3.1 De Nederlandse partijen verlenen een bijdrage van € 6 mio aan de Vlaamse partijen. Deze bijdrage is een tegemoetkoming aan de Vlaamse partijen in de voor hen nadelige (financiële) gevolgen van de aan Nederlandse zijde opgetreden majeure problemen en de daaropvolgende Scope-aanpassing zoals uiteengezet in artikel 2.
- 3.2 Voormelde compensatie van € 6 mio wordt aan de Vlaamse partijen betaald in twee gelijke delen van elk € 3 mio waarvan het eerste deel wordt betaald bij ondertekening van het addendum en het tweede deel wordt betaald bij de aanbesteding van de infrastructurele werken waarover in artikel 4.4 van de Kaderovereenkomst is bepaald dat deze aanbesteding zal kunnen geschieden nadat met voldoende zekerheid kan worden vastgesteld dat deze binnen de door partijen vastgestelde kaders kan plaatsvinden waarbij als uitgangspunt geldt dat de gunning zoveel mogelijk op dezelfde momenten moet plaatsvinden.
- 3.3 Door de integrale en tijdige uitvoering van dit Addendum 1 (inzonderheid de betaling zoals voorzien in onderhavig artikel 3 en de uitvoering van de maatregelen zoals voorzien in artikel 4 hieronder) en de wederzijdse toegevingen die erin besloten liggen, doen de Partijen op definitieve en onherroepelijke wijze afstand van alle eventuele vorderingen, contractueel dan wel buitencontractueel, die zij eventueel jegens elkaar mochten hebben met betrekking tot, verband houdend met, of voortvloeiend uit, de Scope-aanpassing en/of de majeure problemen op technisch, financieel en planningsvlak die aan de Scope-aanpassing ten grondslag liggen.
- 3.4 Partijen komen overeen dat de bijdrage als bedoeld in lid 3.1 door de Vlaamse partijen wordt terugbetaald aan de Nederlandse partijen als vast komt te staan dat de tramverbinding Hasselt – Maastricht niet kan worden gerealiseerd binnen de gestelde kaders ondanks dat partijen zich daartoe - conform het bepaalde in de kaderovereenkomst- tot het uiterste hebben ingespannen.

Artikel 4 - Bredere grensoverschrijdende samenwerking op openbaar vervoersgebied

- 4.1 De Provincie zal een busverbinding tussen Sittard en Maaseik realiseren, ingebed in de openbaar vervoersconcessie 2016- 2031 die volgens de huidige planning in 2016 zal starten.

Het betreft een busverbinding met een frequentie van voorlopig 1 x per uur van maandag tot en met zaterdag als vaste lijn, met in de daluren (i.c. 's avonds) en 's zondags een belbusdienst. Deze busverbinding sluit via Station Susteren aan op de Arriva-stoptrein naar Sittard en Maastricht.

De verbintenis van de Nederlandse partijen met betrekking tot deze busverbinding geldt onafhankelijk van de vraag in hoeverre alle processen en activiteiten die nodig zijn om de Tramverbinding in exploitatie te kunnen nemen met succes kunnen worden afgerond.

- 4.2 Partijen streven naar een kwaliteitsimpuls voor de tramhaltes gelegen langs de Tramverbinding ten faveure van de tramreizigers, door een kwaliteitsvolle uitbouw van de halte-infrastructuur. De invulling van deze kwaliteitsimpuls vindt in overleg plaats. De Provincie stelt, middels een subsidie, een bedrag van € 1 mio beschikbaar aan de Vlaamse partijen die hiertoe een subsidieaanvraag indienen bij de provincie Limburg ter realisatie van voormelde kwaliteitsimpuls. De provincie Limburg zal voorafgaande aan de ondertekening van het addendum de subsidievoorwaarden en het subsidieproces die ertoe strekken dat het bedrag van € 1 mio overgemaakt zal kunnen worden met de Vlaamse partijen delen.
- 4.3 De Provincie is bereid om een versnellingsimpuls te geven aan het treintraject Weert-Antwerpen en wel in de vorm van een provinciale bijdrage van € 4 mio aan de elektrificatie van het tracé Weert-Rijksgrens onder de voorwaarde dat het Nederlandse Rijk de andere € 4 mio beschikbaar stelt. Daartoe heeft de Provincie inmiddels binnen haar begroting het bedrag van € 4 mio afgezonderd en gereserveerd. De Provincie is in contact met het Nederlandse Rijk over voormelde voorwaarde. De Provincie zal de Vlaamse partijen op de hoogte houden van de evoluties hieromtrent. Deze verbintenis van de Nederlandse partijen met betrekking tot de versnellingsimpuls geldt onafhankelijk van de vraag in hoeverre alle processen en activiteiten die nodig zijn om de Tramverbinding in exploitatie te kunnen nemen met succes kunnen worden afgerond.

Artikel 5 - Afstemming, coördinatie en samenwerking

- 5.1 De Tramverbinding heeft een uniek karakter voor wat betreft inhoud en samenwerking. Voor een aantal gemeenschappelijke thema's zullen bijzondere oplossingen gevonden moeten worden. Partijen nemen het engagement op zich om deze thema's, zoals onder meer (de impact van) de wijziging van de kwalificatie van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur van hoofdspoor naar lokaal spoor (inclusief alle gevolgen daarvan, waaronder de Gebruiksvergoeding verschuldigd door De Lijn), de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht, en de overkoepelende procesbewaking en coördinatie van de voorbereiding en uitvoering van de Tramverbinding, zo spoedig als redelijkerwijze mogelijk verder uit te werken en de afspraken daaromtrent vast te stellen in een addendum bij de Kaderovereenkomst. Specifiek wat betreft de (gevolgen van de) wijziging van de kwalificatie van de Buitenstedelijke Nederlandse Infrastructuur van hoofdspoor naar lokaal spoor nemen partijen het engagement op zich om deze in een addendum vast te stellen waarbij als harde streefdatum 1 maart 2017 wordt aangehouden.
- 5.2 In afwijking van artikel 3.1 van de Kaderovereenkomst participeert het Vlaams Gewest in de persoon van de minister of diens afgevaardigde wel in de Bestuurlijke Werkgroep samen met de bestuurders van de andere Partijen.

In het licht hiervan, luidt artikel 3.1, 2^e tot en met 5^e paragraaf van de Kaderovereenkomst (de 6^e paragraaf blijft behouden) vanaf de datum van ondertekening van dit Addendum 1 als volgt:

“De Bestuurlijke Werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van alle Partijen en heeft de regie over het project en is belast met besluitvorming over onderwerpen waarover binnen de projectorganisatie geen overeenstemming is bereikt. De Gemeente wordt in de Bestuurlijke Werkgroep vertegenwoordigd door haar wethouder (portefeuillehouder mobiliteit), de Provincie door haar gedeputeerde (portefeuillehouder ruimte en infrastructuur), De Lijn door haar directeur en het Vlaams Gewest door de minister bevoegd voor mobiliteit of zijn afgevaardigde.

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

Ten behoeve van bovengenoemde regie maakt de Bestuurlijke Werkgroep alle daartoe benodigde werkafspraken. Daartoe komen de vertegenwoordigers van de Partijen op een door voorzitter te bepalen aantal momenten per jaar samen en voorts tenminste telkens indien een van de Partijen dan wel de (hierna te noemen) Projectgroep daaraan behoefte heeft. Afspraken die een wijziging van de kaderovereenkomst behelzen alsook (werk)afspraken die naar de mening van de Bestuurlijke Werkgroep bekrachtiging door Partijen behoeven, zijn slechts rechtsgeldig indien ze worden bekrachtigd door Partijen conform de wijzigingsprocedure opgenomen in artikel 8 van de Kaderovereenkomst.

Aan de overleggen van de Bestuurlijke Werkgroep kunnen externe partijen op ad hoc basis worden toegevoegd op initiatief van de voorzitter en/of de andere partijen zoals een gedeputeerde van de Belgische provincie Limburg, een vertegenwoordiger van ProRail en/of andere partijen.

Aan de externe partijen komt in de bestuurlijke werkgroep inspraak toe doch geen stemrecht. Afspraken kunnen ook buiten aanwezigheid van externe partijen door de Partijen binnen de Bestuurlijke Werkgroep gemaakt worden.

Indien bedoelde externe partijen advies geven, zullen de Partijen binnen de Bestuurlijke Werkgroep alvorens te besluiten, hiervan goede nota nemen en waar nodig of gewenst aangeven waarom van het advies wordt afgeweken. Het hiervoor bedoelde advies is niet bindend.”

De definitie van “Kernleden” wordt in het licht van bovenvermelde wijziging geschrapt.

De bestuurders van Partijen zijn ook tussentijds voor elkaar aanspreekbaar.

- 5.3 De Bestuurlijke Werkgroep en de Projectgroep zoeken de afstemming, coördinatie en samenwerking op, zonder afbreuk te doen aan de verantwoordelijkheden van de respectieve Partijen zoals uiteengezet in de Kaderovereenkomst.

Artikel 6 - Slotbepalingen

- 6.1 Dit Addendum 1 vormt een aanpassing van de Kaderovereenkomst, en maakt er een integraal onderdeel van uit vanaf datum van ondertekening.

6.2 Bij gebeurlijke tegenstrijdigheid met de Kaderovereenkomst hebben de bepalingen en aanpassingen zoals vastgelegd in dit Addendum 1 voorrang op de (initiële) bepalingen van de Kaderovereenkomst.

6.3 Dit Addendum 1 is onderworpen aan Nederlands recht.

Geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van dit Addendum 1 zullen zoveel mogelijk in der minne worden opgelost en eerst worden voorgelegd aan de Bestuurlijke Werkgroep, alvorens een geschil eventueel wordt voorgelegd aan de bevoegde rechter.

Uitsluitend de rechtbank te Maastricht is bevoegd (in eerste aanleg) te oordelen over geschillen aangaande of verband houdende met dit Addendum 1. In geval van spoedeisendheid behoeft de voorkeur voor overleg op het niveau van de Bestuurlijke Werkgroep niet in de weg te staan aan het entameren van een kort geding bij de rechtbank te Maastricht door de daartoe meest gereede Partij.

Aldus in viervoud opgemaakt, overeengekomen en ondertekend op te

Voor het Vlaams Gewest,

Ben Weyts,
De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken,
Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Voor de Provincie Limburg,

Patrick van der Broeck,
Gedeputeerde Infra, Rail en Monumenten

Voor de gemeente Maastricht,

John Aarts
Wethouder Economie, Mobiliteit, Financiën, Vastgoed en Personeel & Organisatie

Voor De Lijn,

Roger Kesteloot,
Directeur-generaal

Marc Descheemaeker,
Voorzitter Raad van Bestuur