



Aan de voorzitter en leden van
Provinciale Staten
van Limburg

Cluster	PP	Behandeld	R.M.M. Fasen
Ons kenmerk	2020/49752	Telefoon	+31 43 389 76 80
Uw kenmerk	-	Maastricht	4 december 2020
Bijlage(n)	1	Verzonden	4 december 2020

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen.

Van het lid : mevrouw A. Berghorst en de heer J. Kuntzelaers

Fractie : PvdA

Inzake : Voortgang Maaslijn

Geachte Staten

Op verzoek van uw Staten, en in het bijzonder de PvdA fractie, informeren wij u voorafgaand aan het notaoverleg MIRT van 7 december aanstaande over de stand van zaken omtrent de Maaslijn en beantwoorden we uw vragen.

Algemeen

Op 23 juli jl. zijn wij door ProRail geïnformeerd over een majeur oplopende kostenraming van het project project Maaslijn die de beschikbare dekking ruimschoots overstijgt. Op twee momenten 11 september en 27 november jl. hebben wij de leden van de Statencommissie Mobiliteit en Duurzaamheid hierover vertrouwelijk geïnformeerd. Dit mede naar aanleiding van motie 2477 van 21 juni 2019, waarin ons College is opgeroepen om in het Maaslijndossier Provinciale Staten in het vroegst mogelijke stadium op de hoogte te stellen van de te verwachten meerkosten, ook al is dit binnen een bandbreedte. Het ministerie van I&W (verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van het Maaslijn-project) heeft ons en ProRail verzocht om het dossier vooralsnog vertrouwelijk te behandelen. Voorliggende vragen vanuit uw Staten hebben ons tot de afweging gebracht u via deze brief op hoofdlijnen over de stand van zaken te informeren.

Hoe staat ons College in dit dossier?

Het belang van de Maaslijn voor de reiziger is zeer groot. Per dag maken vele reizigers gebruik van deze spoorlijn. Een lijn die op dit moment verre van ideaal is; enkelsporig en uitgerust met dieseltreinen omdat

√

Bezoekadres:
Limburglaan 10
NL-6229 GA Maastricht

Postbus 5700
NL-6202 MA Maastricht
postbus@prvlimburg.nl

Tel + 31 43 389 99 99
Fax + 31 43 361 80 99
www.limburg.nl

IBAN –nummer:
NL08RABO0132575728
BIC-code: RABONL2U



een bovenleiding ontbreekt. Opwaardering van de Maaslijn is voor ons College, evenals de Colleges van de provincies Noord-Brabant en Gelderland onontbeerlijk. De drie regionale partners hebben daarvoor inmiddels € 153 miljoen aan dekking ingebracht. De hoogte van deze regionale bijdrage is uniek en overstijgt de reguliere invulling van 'wederkerigheid' bij Rijksinfrastructuur. Het is voor ons college volstrekt helder dat het project binnen deze regionale bijdrage, zonder vertraging en met behoud van de vastgestelde scope moet worden uitgevoerd.

De feiten op een rij

Besluiten van Provinciale Staten

- *30 september 2016*, kredietbesluit, Limburgse bijdrage € 64,75 miljoen op een totaal geraamd projectbedrag van € 164 miljoen en realisatie uiterlijk in 2020;
- *21 juni 2019*; aanvullend kredietbesluit (ophoging tot een totale Limburgse bijdrage van € 99,9 miljoen) op een totaal geraamd projectbedrag van 212.6 miljoen en oplevering in 2024;
- *14 februari 2020*, verrekening met Arriva vanwege de 4 jaar vertraging

Daarnaast bent u op *6 mei 2020* (brief kenmerk 2020/17943) door ons college in het kader van de vaststellingsovereenkomst met Arriva geïnformeerd dat op basis van een gedegen analyse van de planning van het Maaslijnproject met Rijk en ProRail de einddatum december 2024 onveranderd blijft.

Voorafgaand aan de behandeling van het aanvullend kredietbesluit Maaslijn in juni 2019 zijn twee externe second opinions uitgevoerd op de raming van ProRail. De second opinion van bureau Kodos is als bijlage bij het aanvullende kredietbesluit Maaslijn in juni 2019 gevoegd. Het ministerie van I&W heeft destijds eveneens een second opinion laten uitvoeren door bureau Horvat.

De totale Limburgse bijdrage aan de Maaslijn is toen opgehoogd tot € 99,9 miljoen. Ook onze beide andere regionale partners Noord-Brabant en Gelderland hebben hun bijdrage opgehoogd c.q. herbevestigd tot respectievelijk € 31,6 en € 21,5 miljoen. Dat houdt in dat voor het verbeteren van de Maaslijn (elektrificatie, diverse spoorverdubbelingen) een regionale bijdrage van €153 miljoen euro beschikbaar is gesteld. Dat is ongeveer driekwart van het thans beschikbare Maaslijnbudget. Het Rijk draagt met een bijdrage van € 59,6 mln. het resterende kwart van de kosten.

In februari 2020 hebben wij de bestuursovereenkomst ondertekend met het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Gelderland. Daarin is de dagelijkse aansturing van het project bij het Rijk gelegd. Het Rijk en de provincie Limburg zijn ieder voor 50% risicodragend voor de risico's van het project boven het budget. In artikel 11 van de bestuursovereenkomst is opgenomen dat partijen met elkaar in overleg treden indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, die van dien aard zijn dat naar de maatstaven van redelijkheid en billijkheid ongewijzigde instandhouding van deze overeenkomst niet mag worden verwacht.

In juli 2020 zijn het ministerie van I&W en de provincie Limburg door ProRail geïnformeerd over een substantieel oplopende kostenraming van tientallen miljoenen. De oorzaken liggen – zo informeert ProRail ons - op het vlak van hogere bouwkosten vanwege eerder te laag geraamde kosten voor kunstwerken, kabels en leidingen, beveiligingsmaatregelen en veilig werken, en extra te hanteren risico-opslagen. Het precieze bedrag wordt nog via externe studies gevalideerd. Bij deze kostenraming gaat het nog steeds om een zogenaamde P50-raming; dat wil zeggen dat er nog steeds 50% kans op overschrijding/onderschrijding is.



Wij hebben ter voorbereiding op onze positiebepaling diverse scenario's afgewogen, waarbij er voor ons College slechts één optie aanvaardbaar is vanuit de optiek van de reiziger en vanuit duurzaamheidsoptiek. Dat is onverkort vasthouden aan de afgesproken opwaardering van de Maaslijn binnen het vastgestelde tijdschema zonder een aanvullende regionale bijdrage. Vanzelfsprekend zullen we, zoals door ons toegezegd, met uw Staten nog een sessie beleggen waarin wij alle mogelijke scenario's bespreken, en waarbij ook vervoerder Arriva aanwezig zal zijn.

In het BO MIRT van 25 november jl. hebben we met staatssecretaris Van Veldhoven over de Maaslijn gesproken en om die reden is in de Kamerstukken de passage opgenomen: *“Maaslijn. Rijk en regio zijn in gesprek over de uitwerking van maatregelen die nodig zijn voor de elektrificatie van de Maaslijn, alsmede maatregelen voor verbetering van de robuustheid van de dienstregeling op de Maaslijn. Conform de bestuursovereenkomst blijven partijen met elkaar in gesprek om de maatregelen op de Maaslijn zo snel als mogelijk te realiseren.”*

Daarnaast bevat de MIRT Kamerbrief ook een opmerking over kostenstijgingen: *“Ook is er sprake van forse kostenstijgingen bij lopende projecten. Deze kostenstijgingen moeten worden opgevangen om te voorkomen dat deze projecten vertragen. De realisatie van deze projecten is nodig om de verwachte mobiliteitsgroei te kunnen accommoderen.”*

Ons College gaat er vanuit dat het bovenstaande ook van toepassing is op de Maaslijn en dat de Maaslijn zonder verdere vertraging, zonder aanvullende regionale bijdrage en met behoud van alle scopeonderdelen in 2024 wordt opgeleverd.

Indien het Rijk oordeelt dat Europese middelen of andere fondsen kunnen worden aangewend zullen wij daarover graag meedenken.

We hebben met het ministerie van I&W en ProRail afgesproken dat lopende dit proces het Maaslijn-project door alle partijen onverkort wordt voortgezet, en wordt voorbereid op weg naar realisatie. Daarbij worden er qua scope op inhoud en oplevertijd geen concessies gedaan. Dat betekent dat ProRail alles op alles zet om het project uiterlijk eind 2024 op te leveren. Deze planning is alleen haalbaar indien tussen juni en november 2021 geplande belangrijke projectbeslissingen (ruimtelijke besluiten en aanbestedingsstukken) worden genomen.

In het onderstaande gaan wij in op uw vragen.

Vraag 1.

Wat is het karakter en aard van de overleggen waarnaar in MIRT-brief wordt verwezen?

Antwoord.

Voor de beantwoording van deze vraag verwijzen wij naar bovenstaande inleiding.

Vraag 2.

Kunt u ons informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de financiën?

Antwoord.

Zoals in voorgaande inleiding is beschreven is er sprake van een substantiële oplopende kostenraming, die de huidige dekking in vergaande mate overstijgt.



Vraag 3.

Kunt u ons informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de planning en het moment waarop het provinciaal inpassingsplan dient te worden vastgesteld om oplevering in 2024 mogelijk te maken?

Antwoord.

De vigerende planning voorziet, zoals eerder met uw Staten gedeeld, nog steeds in een tijdige ingebruikname van de geëlektrificeerde Maaslijn vóór december 2024. In het kader van bovengenoemde ontwikkelingen zijn zowel het ministerie van I&W als wij door ProRail geïnformeerd dat de buffers binnen deze planning zijn afgenomen. Op dit moment voorzien wij in mei 2021 een College besluit tot vaststelling van het ontwerp-Provinciaal Inpassingsplan. Dit Provinciaal Inpassingsplan zal vervolgens uiterlijk in november 2021 moeten worden vastgesteld, waarbij ProRail een projectbeslissing tot uitvoering neemt, en de aanbestedingsprocedure van start zal gaan. Feitelijke uitvoering van de werkzaamheden zal plaatsvinden in 2023 en 2024.

Vraag 4.

Kunt u ons informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie en de spoorverdubbelingen?

Antwoord.

De planvorming van de maatregelen aan het spoor is afgelopen periode verder uitgewerkt. Daarbij hebben er geen substantiële wijzigingen aan de elektrificatie en de spoorverdubbelingen van het project plaatsgevonden. Wel is duidelijk dat het project Maaslijn aan andere ontwikkelingen raakt. Zo worden in Venlo meerdere plannen voorbereid die naast de Maaslijn ook gericht zijn op de afwikkeling van het goederenvervoer, en op de komst van de IC van Eindhoven naar Düsseldorf. Daarnaast blijkt elektrificatie van de toegangssporen naar de onderhoudswerkplaats bij Blerick nodig om elektrisch treinmaterieel te kunnen onderhouden. Deze maatregelen staan niet ter discussie, maar wij zijn nog met de partners in overleg om te komen tot een (financieel) zuivere benadering van de diverse ontwikkelingen.

Vraag 5.

De PvdA is van mening dat de Maaslijn Rijksinfrastructuur is en dat het rijk daarvoor de verantwoordelijkheid moet dragen. De reeds beschikbaar gestelde regionale bijdrage zou toereikend moeten zijn voor de realisatie van het project Maaslijn. Kunt u daar uw standpunt in verwoorden?

Antwoord.

Wij delen uw standpunt volledig. Het is voor ons college volstrekt helder dat het project binnen deze regionale bijdrage, zonder vertraging en met behoud van de vastgestelde scope moet worden uitgevoerd.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Maastricht, 3 december 2020



Betreft: Schriftelijke vragen voortgang Maaslijn

Geacht college,

Op 21 juni 2019 hebben Provinciale Staten ingestemd met een (voor het provinciale deel Limburg) aanvullende financiële bijdrage van € 35,15 miljoen aan het investeringskrediet Opwaardering Maaslijn. Daarmee werd het budget voor de Maaslijn opgehoogd tot € 213 miljoen en daarmee werd de regionale bijdrage opgehoogd tot 153 miljoen.

Begin 2020 is de bestuursovereenkomst tussen alle partijen getekend. Het doel van deze overeenkomst is het maken van afspraken voor de samenwerking tussen en de financiering door partijen, mede op basis van ieders eigen verantwoordelijkheden en verplichtingen, die nodig zijn voor de uitvoering van het project. Het ministerie van I&W is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van ProRail.

Op 27 november 2020 verstuurde u een mededeling portefeuillehouder inzake het BO MIRT en het BO Goederencorridors van 25 november 2020. Over de Maaslijn is het volgende in de MIRT-stukken opgenomen: *"Rijk en regio zijn in gesprek over de uitwerking van de maatregelen die nodig zijn voor elektrificatie Maaslijn alsmede maatregelen voor verbetering van de robuustheid van de dienstregeling op de Maaslijn. Conform de bestuursovereenkomst blijven partijen met elkaar in gesprek om de maatregelen op de Maaslijn zo snel als mogelijk te realiseren."*

De PvdA constateert dat we te maken hebben met een strakke tijdsplanning voor het realiseren van dit project. Het niet tijdig realiseren van dit project heeft zeer kostbare consequenties voor de Provincie Limburg.

De PvdA constateert ook dat het notaoverleg MIRT 7 december aanstaande plaatsvindt en wil voor die tijd antwoord op onderstaande vragen ontvangen.

1. Wat is het karakter en aard van de overleggen waarnaar in MIRT-brief wordt verwezen?
2. Kunt u ons informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de financiën?
3. Kunt u ons informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de planning en het moment waarop het provinciaal inpassingsplan dient te worden vastgesteld om oplevering in 2024 mogelijk te maken.
4. Kunt u ons informeren over de laatste stand van zaken met betrekking tot de elektrificatie en de spoorverdubbelingen.

De totale projectkosten voor de Maaslijn zijn op dit moment 213 miljoen. Het Ministerie I&W draagt 59,6 miljoen bij, de Provincie Noord-Brabant draagt 31,6 miljoen bij, de Provincie Gelderland draagt 21,5 miljoen bij en de Provincie Limburg draagt 99,9 miljoen bij. En dat terwijl het hier gaat om rijksinfrastructuur. Het is alsof je een dakkapel op een huurhuis bouwt. En binnen het beleidsterrein Mobiliteit komen we in Limburg miljoenen tekort op andere belangrijke projecten.

5. De PvdA is van mening dat de Maaslijn rijksinfrastructuur is en dat het rijk daarvoor de verantwoordelijkheid moet dragen. De reeds beschikbaar gestelde regionale bijdrage zou toereikend moeten zijn voor de realisatie van het project Maaslijn. Kunt u daar uw standpunt in verwoorden?

Vertrouwende op een spoedige beantwoording.

Namens de PvdA fractie

Jasper Kuntzelaers en Aleida Berghorst