

BESTUURSOVEREENKOMST A2 PASSAGE C.A. MAASTRICHT

Partijen

1. De minister van Verkeer & Waterstaat, de heer R.H. de Boer, handelend als bestuursorgaan, hierna te noemen “het Rijk”;
2. De gemeente Maastricht, in dezen vertegenwoordigd door de burgemeester van de gemeente Maastricht, de heer drs. G.B.M. Leers, hierna te noemen “Maastricht”;
3. De gemeente Meerssen, in dezen vertegenwoordigd door de burgemeester van de gemeente Meerssen, de heer drs. G.M.K. Kockelkorn, hierna te noemen “Meerssen”;
4. De provincie Limburg, in dezen vertegenwoordigd door de Commissaris der Koningin van de provincie Limburg, de heer mr. B.J.M. baron van Voorst tot Voorst, hierna te noemen “provincie Limburg”;

Hierna gezamenlijk te noemen “partijen”

De gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen en de provincie Limburg worden hierna gezamenlijk aangeduid als “regio”

Nemen het volgende in overweging:

- dat er vanuit verschillende overheden en op verschillende momenten studies verricht zijn naar de oplossing voor de A2 problematiek;
- dat dit vanuit de regio heeft geleid tot het rapport “Maastricht raakt de weg kwijt II”(juli 2002), waarin na een probleemanalyse verschillende oplossingsrichtingen aan de hand van relevante criteria op het gebied van het verkeer en vervoer, kwaliteit van de leefomgeving en gebiedsontwikkeling zijn beoordeeld;
- dat uiteindelijk in dat rapport is gekozen voor de genoemde optimale variant met een geïntegreerde oplossing van infrastructuur en gebiedsontwikkeling op basis van een tunneloplossing;
- dat in een gemeenschappelijke verklaring van 6 oktober 2002 partijen hebben verklaard dat het belang en de urgentie van de A2 problematiek, zoals verwoord in het rapport “Maastricht raakt de weg kwijt II” door alle partijen wordt erkend en niet meer ter discussie staat;
- dat gezamenlijk is besloten uiterlijk in 2006 of zo veel eerder als mogelijk een Tracébesluit te nemen en de financiering (conform het bepaalde in artikel 7) te hebben verzekerd en dat aansluitend met de concrete uitvoering zal worden begonnen;
- dat partijen de sterke vervlechting en synergie van hun belangen in het project onderkennen
- dat partijen met inachtneming van eigen publiekrechtelijke verantwoordelijkheden in gezamenlijkheid, met tijdige inschakeling van private partners voortvarend werken aan de integrale oplossing van deze problematiek;
- dat partijen zich baseren op het feitelijke draagvlak in de regio voor de integrale oplossing van de A2 passage c.a. Maastricht;
- dat het project A2 passage c.a. Maastricht in een stroomversnelling is gekomen door de benoeming van een tunneloplossing in het Strategisch Akkoord van het kabinet Balkenende, de motie in de 2^e Kamer inzake de A2 nr.49 (28600) door de leden De Nerée tot Babberich, Van As, Van Beek en Van der Vlies, het besluit van het kabinet van 6 december 2002 alsook de toezegging van de minister tijdens de MIT-behandeling op 9 december 2002;
- dat partijen hun gezamenlijke strategie ten aanzien van de verdere uitwerking van de aanpak van het project A2 passage c.a. Maastricht door middel van de daarvoor noodzakelijkerwijs te volgen Tracéwetprocedure en de andere planologische procedures en de wijze van het betrekken van private partijen willen vastleggen in een bestuursovereenkomst.

Komen het volgende overeen:

Artikel 1: Doel van partijen

Het doel van deze bestuursovereenkomst is het integrale commitment vast te leggen om:

- te komen tot het samenstellen van een integraal en duurzaam pakket van maatregelen op het gebied van infrastructuur en gebiedsontwikkeling, gericht op het garanderen van de doorstroming op de A2 en het verbeteren van de bereikbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving van Maastricht en de regio;
- gezamenlijk te werken aan het tot stand brengen van de benodigde producten voor het voeren van het bestuurlijk overleg en het doorlopen van de Tracéwetprocedures, de (bestemmings)planprocedure en de procedures voor de inschakeling van marktpartijen;
- de samenwerking tussen partijen te regelen;
- de uitgangspunten die voor partijen gelden vast te leggen;
- uiterlijk in 2006 of zoveel eerder als mogelijk een Tracébesluit te nemen en, uitgaande van de afgesproken taakstellende bijdragen van de ondertekenaars van deze overeenkomst, de volledige financiering verzekerd te hebben alsmede activiteiten ten behoeve van het kunnen starten van de uitvoering;
- aansluitend daarop met de concrete uitvoering van het project A2 passage c.a. Maastricht te beginnen.

In deze overeenkomst worden daartoe de verantwoordelijkheden en taken van alle partijen vastgelegd en een projectorganisatie ingesteld. Uitgangspunt is dat iedere partij alle noodzakelijke bouwstenen die tot haar eigen verantwoordelijkheid behoren in de samenwerking inbrengt, alsmede alle noodzakelijke besluiten voortvarend neemt, zodat er een geïntegreerde samenwerking en werkwijze tot stand wordt gebracht, waarbij alle partijen alsook te betrekken private partijen inbreng en invloed hebben. Dit alles is gericht op de totstandkoming en optimalisatie van een integrale oplossing.

Artikel 2 Projectomschrijving van het project A2 passage c.a. Maastricht

De overeenkomst heeft betrekking op een integrale oplossing van de problemen rondom de A2 zoals beschreven in het rapport "Maastricht raakt de weg kwijt II".

In dit rapport zijn diverse oplossingsrichtingen onderzocht en getoetst aan erkende kwaliteitscriteria ten aanzien van verkeer, economische vitaliteit, leefomgeving, barrièrewerking, gezondheid en gebiedsontwikkeling. In het rapport is geconcludeerd dat een geïntegreerde oplossing op basis van ondertunneling (de zogenaamde optimale variant) het beste voldoet aan deze criteria, onverlet de nog te doorlopen procedures en (kwaliteits)eisen vanuit wet en regelgeving en Rijksbeleid.

Partijen stellen vast dat de in het rapport zo genoemde optimale variant als alternatief in de Startnotitie zal worden opgenomen. De infrastructurele werken in de optimale variant van de regio betreffen de Passage, de Viaductweg, de aansluiting Beatrixhaven en de completering van de verknoping A2-A79.

Partijen stellen vast dat in de Tracéwetprocedure andere reële alternatieven die evenzeer aan de genoemde kwaliteitscriteria voldoen bestudeerd zullen worden. Ieder reëel alternatief zal liggen in / nabij het huidige tracé en moet evenzeer voldoen aan de genoemde kwaliteitscriteria. De nulvariant, een maaiveldvariant, een Luikse variant of een variant om de stad heen vormen geen reële alternatieven voor de Startnotitie. De nulvariant zal als referentie alternatief in de procedure worden meegenomen naast een meest milieuvriendelijk Alternatief (MMA) .

Partijen zijn het erover eens dat een goede integratie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling uitgangspunt is voor de kwaliteitsoplossing voor de genoemde problemen en de optimalisering van kosten en opbrengsten binnen de taakstellende kaders.

Voor de gebiedsontwikkeling geldt als projectgebied de zones die genoemd zijn in het rapport "Maastricht raakt de weg kwijt II" (A2 van iets ten noorden van de verknoping A2/A79 tot iets ten zuiden van de aansluiting Europaplein, A 79 van iets ten oosten van aansluiting Amby tot de A2, Viaductweg van overgang met A2 tot Noorderbrug, en het gebied tussen A2 en industrieterrein Beatrixhaven).

Artikel 3. Taken, bevoegdheden, resultaat

Partijen komen overeen dat zij ieder voor zich en gezamenlijk overeenkomstig hun verantwoordelijkheden en taken een zodanige inzet plegen in menskracht, budget en ambtelijke en bestuurlijke beschikbaarheid voor overleg, producties en besluitvorming, dat de benodigde producties en bestuurlijke besluitvormingstrajecten voor de Tracéwetprocedure, de Bestemmingsplanprocedure en de PPS-aanbestedingsprocedure in tempo worden geleverd en doorlopen, opdat er in 2006 een Tracébesluit is vastgesteld en met private partijen afspraken zijn gemaakt zodanig dat aansluitend met de concrete uitvoering wordt gestart.

Teneinde het hoge tempo te kunnen halen zullen partijen op korte termijn een Stappenplan voor alle (hoofd)activiteiten (voor o.a. de Tracéwetprocedure, planologische procedures en de inschakeling van private partijen) met tijdsplanning opstellen, die door de Stuurgroep als taakstellend voor alle partijen wordt vastgesteld. Streven is dit Stappenplan per 1 april 2003 in de Stuurgroep vast te stellen.

De Tracéwetprocedure omvat de volgende hoofdproducten:

- de Startnotitie waarin onder andere alle reële alternatieven benoemd worden;
- de Richtlijnen op basis waarvan de Trajectnota/MER wordt opgesteld;
- de Trajectnota/MER, die alle informatie bevat, die nodig is voor het bevoegd gezag om tot besluitvorming en Standpuntbepaling van het tracé te kunnen komen;
- het Ontwerp-Tracébesluit en uiteindelijk het Tracébesluit, waarmee de Tracéwetprocedure wordt afgesloten.

Alternatieven die bij een vroegtijdige PPS-aanbesteding (zie artikel 8 over uitgangspunten ten aanzien van marktpartijen) worden ingediend en voldoen aan de genoemde kwaliteitscriteria zullen meegenomen worden in de tracéwetprocedure.

Het Bestemmingsplan zal parallel en in samenhang met het Tracébesluit tot stand worden gebracht.

Artikel 4 Verantwoordelijkheden

Voor de Tracéwetprocedure is het Rijk als bevoegd gezag verantwoordelijk.

Voor de Bestemmingsplanprocedures zijn de beide gemeenten als bevoegd gezag verantwoordelijk.

De provincie ondersteunt de integrale oplossing en zet haar planologische bevoegdheden (goedkeuringsbevoegdheid ten aanzien van bestemmingsplannen) in gericht op het bereiken van de doelstellingen van het project.

De in te richten projectorganisatie, en zolang als de projectorganisatie niet operationeel is, de gemeente Maastricht, zal het initiatief nemen voor de gezamenlijke uitwerking van een PPS-model en de aanbestedingsprocedure.

Voor het tot stand brengen van de producten is een gezamenlijke en zo integraal mogelijke planvorming nodig die voorziet in de integratie en optimalisatie van de eisen, mogelijkheden, kosten en opbrengsten voor infrastructuur en vastgoedontwikkeling.

De verantwoordelijkheid hiervoor wordt opgedragen aan een gezamenlijke projectorganisatie.

De gemeente Maastricht heeft hierbij de verantwoordelijkheid voor de regie alsook die voor het (doen) uitwerken van de plannen van gebiedsontwikkeling inclusief ramingen. Het Rijk is verantwoordelijk voor de uitwerking van de plannen voor de rijksinfrastructuur inclusief de ramingen. Iedere partij heeft hierbij de verantwoordelijkheid zijn eisen en deskundigheden en besluitvorming conform de planning in te brengen.

Artikel 5. Organisatie

Stuurgroep

Er wordt een stuurgroep ingesteld die bestaat uit een vertegenwoordiging van de gemeente Maastricht, de gemeente Meerssen, de provincie Limburg en het rijk.

Partijen zorgen ervoor dat hun stuurgroepleden op korte termijn (binnen een maand na ondertekening van de overeenkomst) worden benoemd en binnen de wettelijke mogelijkheden voldoende worden gemandateerd. Voor het rijk zal de HID van de regionale directie Limburg als vertegenwoordiger in de stuurgroep optreden.

Als voorzitter van de Stuurgroep zal de gemeente Maastricht optreden.

Projectorganisatie

Partijen zullen ten behoeve van de integrale planvorming intensief samenwerken en richten daartoe een gezamenlijke projectorganisatie op. Partijen zorgen voor een bemensing van deze organisatie die overeenkomt met de verantwoordelijkheden en taken van deze partijen en de planning van de werkzaamheden. De personen die werken in deze projectorganisatie zullen dit project prioriteit geven boven andere projecten.

De gemeente Maastricht neemt het initiatief voor het op korte termijn oprichten en inrichten van de projectorganisatie.

Het secretariaat van de Stuurgroep wordt uitgevoerd door de projectorganisatie.

Kosten planfase (Tracéwetprocedure, bestemmingsplanprocedure, PPS-procedure):

Iedere partij draagt de kosten die horen bij de uitvoering van de eigen taken en bevoegdheden, inclusief de kosten van de inzet van de eigen mensen in de projectorganisatie. Deze kosten maken geen deel uit van de bedragen zoals genoemd in artikel 7.

Op korte termijn zal voor de kosten van het projectmanagement gezamenlijk (door de projectorganisatie i.o.) een projectbegroting worden opgesteld. Daarbij zal een verdeelsleutel worden voorgesteld, waarover de Stuurgroep bij unanimiteit zal beslissen. Op basis van deze verdeelsleutel zullen de kosten voor het projectmanagement over partijen worden verdeeld en door partijen worden betaald.

Artikel 6 Taakverdeling

De projectorganisatie heeft als taak dat alle producten zo integraal mogelijk, in gezamenlijkheid en in een hoog tempo tot stand worden gebracht, gericht op een geoptimaliseerde oplossing. De projectorganisatie kan zelf taken binnen de projectorganisatie (laten) uitvoeren dan wel door de organisaties van partijen of door private partijen laten uitvoeren.

Iedere partij zorgt voor een tijdige inbreng van de eisen, de randvoorwaarden en het beleid die voortvloeien uit zijn verantwoordelijkheden en bevoegdheden.

Iedere partij zorgt voor het tijdig nemen van besluiten die voortvloeien uit zijn rol in het project en zijn rol als Bevoegd Gezag.

Artikel 7 Uitgangspunten ten aanzien van de financiële middelen voor de uitvoering van het project.

Partijen hebben besloten dat op het moment dat de Tracéwetprocedure en de bestemmingsplanprocedures zijn afgerond, met inachtneming van de taakstellende bedragen van partijen de financiering verzekerd zal zijn, zodat er aansluitend met de uitvoering zal worden begonnen (gepland in 2006/2007). Deze taakstellende bedragen zijn inclusief de kosten voor voorbereiding, administratie en toezicht.

De regio heeft een bijdrage toegezegd van nominaal € 68 miljoen (€ 45,6 miljoen door de gemeente Maastricht en de gemeente Meerssen en € 22,7 miljoen door de provincie Limburg), die is gekoppeld aan het realiseren van de kwaliteitscriteria zoals die worden bereikt in de optimale oplossing van het rapport “Maastricht raakt de weg kwijt II”, de daarin opgenomen raming van de kosten en opbrengsten alsook aan de start van de realisering aansluitend op het Tracébesluit.

De rijksbijdrage in de totale projectkosten bedraagt maximaal 292 miljoen (prijspeil 2003), inclusief BTW. Dit taakstellende bedrag zal beschikbaar komen in de periode 2007-2011.

Partijen zullen de mogelijkheden voor een positieve bijdrage uit de grondexploitatie maximaal uitnuttten, passend bij de kwaliteitscriteria. Er zal sprake zijn van een transparante grondexploitatie-opzet. De opbrengsten uit de grondexploitatie zullen volledig aan de financiering van het integrale project ten goede komen.

De ruimte voor eventuele andere financieringsconstructies die uit de samenwerking met private partijen voortvloeien, zullen maximaal worden benut en aan de financiering van het integrale project ten goede komen.

Artikel 8 Uitgangspunten ten aanzien van de betrokkenheid van marktpartijen

Partijen zien als een belangrijke voorwaarde voor het tot stand brengen van een geïntegreerde, optimale en financierbare oplossing een vroegtijdige samenwerking met private partijen.

Op basis van de analyse in het voor de regio opgestelde rapport “PPS aanpak A2 Maastricht” zien partijen kansen in een vroegtijdige aanbesteding van een PPS waarin marktpartijen worden geselecteerd voor het aandragen van innovatieve, kwalitatieve en kostenefficiënte alternatieven die zij in hun effecten, kosten en opbrengsten garanderen en in staat en bereid zijn te realiseren.

Partijen spreken af om, na ondertekening van deze overeenkomst, gezamenlijk het meest optimale PPS-model vast te stellen inclusief een aanbestedingsstrategie die aansluit op de activiteiten en besluitvorming van de Tracéwetprocedure en het Bestemmingsplan.

Als denkrichting voor het betrekken van private partijen geldt een zo vroeg mogelijk verkrijgen van innovatieve voorstellen uit de markt, een zo groot mogelijke afdekking van de risico's voor de kosten en opbrengsten van de concrete uitvoering van deze voorstellen en het verkrijgen van een zo gunstig mogelijke prijs/kwaliteitsverhouding.

Uitgangspunten voor het te kiezen PPS-model zijn:

- risicoafdekking en inzichtelijke waardering van de risico's ten aanzien van de projectkosten (infrastructuur en gebiedsontwikkeling);
- risicodragend ontwikkelen van vastgoed en garanderen van de ontwikkelingswinst voor het project;
- profitsharing bij hogere afzetprijzen van het vastgoed;
- mogelijkheden van inbreng van creativiteit en marktkennis bij integratie van infrastructuur en vastgoedontwikkeling;
- creativiteit, technische know-how en uitvoeringskennis voor kostenefficiënte planontwikkeling en ontwerp;
- garanderen van tijdige oplevering van producties voor de besluitvorming en de uitvoering;
- voldoende marktwerking (dwz tenminste drie gekwalificeerde consortia);
- een kostprijs en opbrengstenplaatje dat substantieel beter is dan bij een traditionele aanpak van aanbesteding op basis van een ontwerp voor de infrastructuur en een separate vastgoedontwikkeling. Hiervoor dienen integratievoordelen helder gekwantificeerd te worden alsook kosten van mogelijk gefaseerde aanbesteding infrastructuur en gebiedsontwikkeling helder in kaart te zijn gebracht.
- PPS- mogelijkheden passen binnen de Europese aanbestedingsrichtlijnen;
- voorzien in een functioneel programma van eisen voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling;
- de uitkomsten uit de PPS moeten passen binnen de afgesproken bedragen van het Rijk en de Regio.
- risico verdeling tussen publieke en private partners
- heldere en inzichtelijke business case

Artikel 9 Grondverwerving

Partijen dragen kennis van het feit dat de gemeente Maastricht inmiddels aankopen verricht in het kader van de integrale oplossing voor infrastructuur en gebiedsontwikkeling om onrust en onzekerheid bij eigenaars en bewoners weg te halen. De gemeente voert dit aankoopbeleid op passieve wijze, dat wil zeggen op basis van aanbiedingen. De prijsstelling vindt marktconform plaats. Partijen komen in gezamenlijkheid tot bepaling van het tijdstip dat overgeschakeld wordt op een actief aankoopbeleid en / of de wijze waarop met private grondeigenaren wordt samengewerkt.

De kosten in dit kader, te weten aankoopssommen c.a., exploitatieresultaten tijdelijk beheer en rentekosten zullen worden verrekend via de regionale bijdrage cq. zijn onderdeel van de bijdrage van de regio.

Als het project niet doorgaat dan zijn de kosten en het risico van deze verwervingen voor rekening van de gemeente Maastricht.

Artikel 10 Looptijd en voorwaarden Bestuursovereenkomst

De overeenkomst treedt in werking vanaf de dag na ondertekening.

Deze bestuursovereenkomst en de daarin opgenomen bedragen vormen de basis van alle andere nog af te sluiten overeenkomsten in het kader van de planontwikkeling, de besluitvorming en concrete uitvoering van het project.

Partijen kunnen in onderling overleg deze bestuursovereenkomst wijzigen of beëindigen.

Bij verschillen van inzicht met betrekking tot de overeenkomst zullen partijen zich tot het uiterste inspannen deze verschillen van inzicht in onderling overleg op te lossen.

Aldus overeengekomen en in vijfvoud ondertekend te Maastricht op 15 januari 2003

De Minister van Verkeer & Waterstaat,

R.H. de Boer

De gemeente Maastricht,

Burgemeester drs. G.B.M. Leers

De gemeente Meerssen,

Burgemeester drs. G.M.K. Kockelkorn

De provincie Limburg,

Commissaris van de Koningin mr. B.J.M. Baron van Voorst tot Voorst