

Van: Statenlid, Berghorst, A <a.berghorst@prvlimburg.nl>

Verzonden: dinsdag 15 november 2022 15:43

Aan: _griffie <griffie@prvlimburg.nl>; Pregled, Alexander <aoj.pregled@prvlimburg.nl>; Bighelaar van den, Simon <sfp.van.den.bighelaar@prvlimburg.nl>

CC: Statenlid, Ijpelaar, WAJ <waj.ijpelaar@prvlimburg.nl>; Statenlid, Caldenberg van, M <m.van.caldenberg@prvlimburg.nl>

Onderwerp: Verzoek tot interpellatie Maaslijn

Geachte Voorzitter,

Hierbij dien ik, mede namens het CDA en SP, een verzoek tot een interpellatiedebat in over de Maaslijn.

Hartelijke groet,

Aleida Berghorst
PvdA

Aan:
Voorzitter van Provinciale Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht



Maastricht, 15 november 2022

Betreft: Verzoek tot interpellatie

Geachte Voorzitter van Provinciale Staten,

Via deze weg verzoeken wij om een interpellatiedebat als bedoeld in artikel 39 Reglement van Orde voor Provinciale Staten 2021 over de aanhoudende problemen op de Maaslijn.

Gisteren werd Provinciale Staten via een mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) geïnformeerd over de gevolgen van het stopzetten van de aanbesteding voor het project opwaardering van de Maaslijn. De mededeling portefeuillehouder roept vragen op en bevestigt de zorgen die onze partijen al geruime tijd over dit belangrijke project hebben.

In het interpellatiedebat stellen wij graag de volgende vragen aan de orde:

1. In uw brief schrijft u dat *"ProRail op 14 april in haar rol als aanbestedende dienst aan het ministerie van I&W en aan de provincie heeft gemeld dat zij volgens de regels van de aanbestedingswetgeving geen andere mogelijkheid zag dan de aanbestedingsprocedure voor de elektrificatie van de Maaslijn in te trekken en deze opnieuw vorm te geven."*
 - a. Waren er zorgen over de aanbesteding van de Maaslijn vóór 14 april? Zo ja, welke zorgen waren er bij wie en wanneer bent u over die zorgen geïnformeerd?
 - b. Wie heeft formeel besloten om de aanbesteding stop te zetten? Is het stopzetten van de aanbesteding gedaan in overleg met Gedeputeerde Staten of werd u voor een voldongen feit gesteld?
 - c. Zijn er tussen Rijk, ProRail en de Provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland afspraken gemaakt over het nemen van dit soort besluiten? Zo ja, Wat zijn die afspraken?
 - d. Is het juridisch juist dat er volgens de aanbestedingswetgeving geen andere mogelijkheid was dan de aanbestedingsprocedure voor de elektrificatie van de Maaslijn in te trekken en deze opnieuw vorm te geven. Zo ja, kunt u het juridisch kader omschrijven waaruit dat blijkt? Zo nee, welke andere mogelijkheden waren er en hadden die mogelijkheden tot andere of betere uitkomsten geleid?
2. U schrijft dat u samen met de Maaslijn-partners drie scenario's hebt laten onderzoeken. Op basis van dat onderzoek bent u samen van oordeel dat nut en noodzaak van het project niet ter discussie staat en dat continuering van de bestaande projectscope het meest gunstige scenario oplevert. Kunt u per scenario een indicatie geven van de kosteninschatting en de indicatieve planning?
3. De nieuwe planning van ProRail rekent met een beoogde indienststellingsdatum van eind 2027. Realisatie van de Maaslijn loopt daarmee ten minste drie jaar vertraging op. Uit de mededeling maken wij op dat in die planning rekening wordt gehouden met de huidige onzekere marktsituatie als gevolg van de Oekraïne-crisis, met noodzakelijke langere levertijden van materialen, en met de 80-weekse buitendienststelling van het derde spoor in Duitsland (doortrekking Betuwelijn) die ertoe leidt dat de Maaslijn in 2025 en aanvang 2026 niet buiten gebruik kan worden gesteld voor het uitvoeren van werkzaamheden.
 - a. Kunt u de planning van het Project Opwaardering Maaslijn weergeven in een tijdslijn startend vanaf besluit tot continuering van het project in oktober 2022 tot beoogde indienststellingsdatum eind 2027.
 - b. Leidt de 80-weekse buitendienststelling ook daadwerkelijk tot 80 weken vertraging in de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn? Zo nee, hoeveel vertraging in de realisatie wordt dan daadwerkelijk door deze 80-weekse veroorzaakt?
 - c. Wie heeft de afspraken rond de 80-weekse buitendienststelling gemaakt? Wanneer zijn deze afspraken gemaakt? Met wie? En wat houden deze afspraken in?

4. In 2019 is het krediet voor de Opwaardering Maaslijn door Provinciale Staten bijgesteld naar € 212,6 miljoen. Kort daarna bleek dat de raming van ProRail voor tientallen miljoenen afweek van de ramingen tot dan toe. Uit Statenvoorstel G-21-023¹ blijkt dat de voornaamste oorzaak was dat het ontwerp uit 2018 onvolledig en kwalitatief onvoldoende was. En dat destijds uitgevoerde second opinion om te komen tot een bestuursovereenkomst heeft zich primair op de methodiek en opbouw van de kostenraming gericht, maar heeft de volledigheid en juistheid van het ontwerp niet getoetst.
 - a. Wie heeft het ontwerp uit 2018 opgesteld?
 - b. Wie was opdrachtgever van de second opinion?
 - c. Wie heeft de second opinion uitgevoerd? En welke opdracht is aan deze uitvoerder verstrekt?
 - d. Dat het Ontwerp 2018 onvolledig en kwalitatief onvoldoende was heeft tot vertraging geleid in de realisatie van het project. Kunt u inzichtelijk maken om hoeveel vertraging het precies gaat? Als deze vertraging niet had plaatsgevonden, wanneer was de aanbestedingsprocedure dan gestart? En wat was de beoogde datum van gunning?
5. Op 14 februari 2020 heeft Provinciale Staten ingestemd met een vergoeding aan Arriva voor vertraging in de realisatie van de Opwaardering Maaslijn van € 49 miljoen. Met Arriva is daarna afgesproken dat bij nog eens 2 jaar vertraging de kostenvergoeding van Arriva indicatief nog eens € 40 miljoen zal bedragen.² Met een beoogde indienststellingsdatum van eind 2027 loopt de realisatie van de Maaslijn loopt nu ten minste drie jaar vertraging op. Kunt u een indicatie geven van de kostenvergoeding die aan Arriva verschuldigd is bij een vertraging van minimaal 3 jaar? Graag ontvangen wij een specificatie van de opbouw van die kosten inclusief een indexatie naar huidig actueel prijspeil.
6. In Statenvoorstel G-21-023 beschrijft u dat toekomstige mee- en tegenvallers in het Maaslijnproject in de verhouding 50 – 50 gedeeld worden tussen Rijk en regio. Daarbij gaat het Rijk ook voor 50% participeren in het financiële risico voor de OV-concessie bij eventuele verdere vertraging van elektrificatie na 2024.
 - a. Is dit de enige afspraak die gemaakt is over verdeling van de kosten? Zo nee, welke afspraken zijn er nog meer?
 - b. Zijn er uitzonderingen op deze afspraken mogelijk? Zo ja, onder welke omstandigheden wordt van deze afspraken afgeweken?
 - c. Graag ontvangen wij het volledige bestuursakkoord waarin afspraken over verdeling van de kosten gemaakt zijn.

Tevens verzoeken wij om een informerende brief van Gedeputeerde Staten, voorafgaande aan het interpellatiedebat, met daarin een antwoord op de in dit verzoek gestelde (feitelijke) vragen en een complete schets van het doorlopen proces en de gemaakte keuzes.

Wij hopen op een spoedig debat.

Hartelijke groet,

Aleida Berghorst – PvdA

Wouter IJpelaar – CDA

Marc van Caldenberg - SP

¹ <https://portal.ibabs.eu/Agenda/View/eb5e4a59-2ffb-4e59-861f-7637dd72fbb5/0?returnUrl=%2FSearch%2F0#0b247231-be46-49db-b9e0-e053a7c2041c>

² <https://portal.ibabs.eu/Agenda/View/eb5e4a59-2ffb-4e59-861f-7637dd72fbb5/0?returnUrl=%2FSearch%2F0#0b247231-be46-49db-b9e0-e053a7c2041c>