



Provinciale Staten

Cluster PP
Ons kenmerk DOC-00533430
Uw kenmerk -
Bijlage(n) 1

Behandeld M.P.H. Nelissen
Telefoon +31646624802
Maastricht 29 augustus 2023
Verzonden 1 september 2023

Onderwerp

Statenvoorstel besluit infrastructuur Maaslijn 2023

Geachte Staten,

Hierbij bieden wij u het Statenvoorstel aan inzake het besluit infrastructuur Maaslijn 2023. Dit om ProRail in staat te stellen het gunningsproces Maaslijn conform planning in oktober 2023 te kunnen afronden zodat de Maaslijn in 2027 kan worden opgeleverd.

In het licht van uw Statenmotie 2951 ("De Maaslijn is een Rijksproject") en met het oog op de afspraken in het coalitieakkoord 2023-2027 "Elke Limburger telt" zullen wij in aanloop naar behandeling van dit voorstel in het besloten deel van de extra Statencommissie Leefomgeving van 8 september a.s. een verdere toelichting verstrekken.

In onze vergadering van 29 augustus jl. hebben wij op grond van artikel 84 Provinciewet (PW) besloten om een verplichting tot geheimhouding op te leggen ten aanzien van de volgende informatie: de vertrouwelijke bijlage bij het statenvoorstel 'besluit infrastructuur Maaslijn 2023' inclusief het bijbehorende kredietbesluit.

Deze informatie wordt onder de verplichting tot geheimhouding met uw Staten gedeeld, op grond van artikel 85, tweede lid, PW. Bij uw Griffie is deze informatie voor uw Staten ter inzage gelegd, en wel vanaf 4 september tot en met 29 september 2023. Van deze geheime informatie mag u alleen kennis nemen. Op de inzage door de leden van uw Staten is de procedure zoals beschreven in de brief aan uw Staten verzonden op 28 maart 2023 van toepassing.



De redenen die ten grondslag liggen aan de verplichting tot geheimhouding zijn de volgende. Artikel 84 PW bepaalt dat wij op grond van een belang, genoemd in artikel 5.1, eerste en tweede lid, van de Wet open overheid (Woo), de verplichting tot geheimhouding kunnen opleggen. De bepalingen uit de Woo die ten aanzien van de informatie geheimhouding rechtvaardigen zijn de volgende.

Op grond van artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder b, Woo blijft het verstrekken van informatie achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen respectievelijk de economische of financiële belangen van provinciale bestuursorganen. In onderhavige documenten is informatie opgenomen die inzicht geeft in de economische en/of financiële belangen van ons bestuursorgaan, namelijk de nog lopende vertrouwelijke aanbestedingsprocedure en de onderhandelingspositie van de provincie en andere betrokken partijen. Openbaarmaking zou de financiële belangen en strategische positie van de provincie en andere betrokken partijen onevenredig schaden.

Het statenvoorstel en de vertrouwelijke financiële aspecten worden tevens op 8 september 2023 in de besloten vergadering van de Statencommissie Leefomgeving toegelicht.

De verplichting tot geheimhouding duurt voort totdat uw Staten deze opheffen.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris



Statenvoorstel – 1 minuut versie

No: G-23-005

1 Onderwerp

Besluit infrastructuur Maaslijn 2023 inclusief kredietbesluit

2 Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

Vooraf en samengevat:

Doelstelling van de Provincie Limburg en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is om het project Maaslijn uiterlijk in 2027 op te leveren. Van Provinciale Staten vraagt het college van GS nu instemming op dit statenvoorstel, waarmee die doelstelling haalbaar blijft. Vanwege de lopende aanbestedingsprocedure en de onderhandelingspositie van de provincie zijn de financiële gegevens bij dit voorstel onder oplegging van geheimhouding voor uw Staten ter inzage gelegd, en worden deze in een besloten vergadering van uw Statencommissie toegelicht. PS heeft via motie 2951 “De Maaslijn is een Rijksproject” aan het college van GS de opdracht gegeven om zonder additionele provinciale meerkosten deze Maaslijn tot een goed einde te brengen. Als gevolg van de val van het kabinet op 7 juli j.l. hebben we te maken met een demissionair kabinet waarmee, ondanks intensief overleg, nog geen gewijzigde afspraken over de financiële bijdrage en governance gemaakt zijn.

In het coalitieakkoord 2023-2027 “Elke Limburger telt” heeft het college van GS een voorziening getroffen. Aan PS wordt voorgesteld om deze nu effectief te maken door het krediet toe te kennen. Daarmee kan de Realisatieovereenkomst met ProRail worden gesloten, en het project conform planning in uitvoering worden genomen. GS zullen met de motie in de hand tot aan uw besluit, én na gunning van het project de inzet van de motie trachten te verzilveren.

Vigerende afspraken project Maaslijn:

In 2021 hebben de provincie Limburg en het Rijk een bestuurlijk akkoord bereikt over de destijds opgelopen kosten Maaslijn. Daarbij werden de optredende meerkosten voor 75% gedragen door het Rijk, en voor 25% door de provincie Limburg. In aanvulling hierop is met dezelfde verdeelsleutel een risico-reservering van € 42 mln. aangelegd, en heeft het Rijk zich verbonden aan 50% cofinanciering bij de risico's van het project (waaronder de meer- en minderkosten voor de concessie openbaar vervoer als gevolg van een latere elektrificatie van de Maaslijn) die het taakstellend budget en de aanvullende risicoreservering overstijgen. Daarmee kwamen de financiële bijdragen van Rijk en regio (drie provincies) meer in evenwicht, en werd het Rijk mede risicodragende partij in vertragingsgevolgen voor de Concessie Openbaar Vervoer Limburg december 2016 – december 2031. Nadat bovenstaande afspraken inclusief een gewijzigd kredietbesluit door uw Staten op 1 oktober 2021 met besluit G-21-023 waren vastgesteld, zijn deze met het Rijk en de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg in een addendum op de bestaande Bestuursovereenkomst Maaslijn vastgelegd. Deze afspraken zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Maaslijn (Stcrt. 24 februari 2020, nr. 10131), en het Addendum op de Bestuursovereenkomst Maaslijn (Stcrt. 27 december 2021, nr. 48349) zijn nog altijd vigerend.



Hieronder volgt een toelichting op de belangrijkste gebeurtenissen na het overeenkomen van de hiervoor benoemde afspraken:

- In 2022 zijn uw Staten uitgebreid geïnformeerd over het stopzetten van de aanbesteding Maaslijn als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de daaruit volgende verstoringen in de leveringsketens van materialen. Ook bij het navolgende proces van heroverweging en beschouwing van alternatieve oplossingen of zelfs stopzetten van het project zijn uw Staten in (deels vertrouwelijke) vergaderingen nauw betrokken.
- Met de overwegingen en aandachtspunten vanuit uw Staten hebben GS samen met het Rijk op 20 oktober 2022 besloten om het project Maaslijn met ongewijzigde scope voort te zetten en opnieuw aan te besteden. Hierover hebben wij u op 14 november 2022 met mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) geïnformeerd.
- Naar aanleiding van deze mededeling heeft op 19 december 2022 over deze kwestie een interpellatiedebat plaatsgevonden. Daaruit bleek brede steun voor de ingezette koers om het project Maaslijn opnieuw aan te besteden met december 2027 als datum ingebruikname. Uw Staten hebben daarbij met motie 2951 ("De Maaslijn is een Rijksproject") de volgende oproep aan het college van GS gedaan:
 1. Bij de regering de eis neer te leggen dat de Maaslijn net als alle andere spoorprojecten in Nederland een Rijksproject wordt;
 2. En als college een vinger aan de pols te houden middels participatie in stuurgroep;
 3. Bij de regering de eis neer te leggen dat vanaf 01-10-2021 alle meerkosten van het project Maaslijn voor 100 procent ten laste van het Rijk moeten komen;
 4. Op de kortst mogelijke termijn te komen tot een projectoverdracht aan het Rijk waarin finale afspraken zijn gemaakt over de einddatum van het project.

Aanbesteding:

- ProRail is 14 februari 2023 gestart met de (nieuwe) aanbesteding voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn. De voorlopige gunning is voorzien op 3 oktober 2023 (na de vergadering van Provinciale Staten op 29 september a.s. en na opdrachtverlening door IenW en Limburg aan ProRail).
- De aanbiedingen worden door ProRail beoordeeld op prijs en op kwaliteit. Dit is onderdeel van het vertrouwelijke aanbestedingsproces waardoor er op dit moment geen concrete bedragen hierover in deze nota zijn opgenomen. Uw Staten zullen hierover vooraf vertrouwelijk, en na definitieve gunning en overeenstemming met het Rijk openbaar worden geïnformeerd. Om ProRail in staat te stellen tot gunning van de opdracht over te gaan is een aanvullend krediet benodigd.

Daarbij komt dat binnen de bij uw Statenbesluit G 21-023 vastgestelde kredieten werd uitgegaan van een reservering voor indexering van kosten voor de regio van € 14,1 mln. tot en met 2024. Door de recente wereldwijde prijsontwikkelingen was er afgelopen periode sprake van een hoge indexering. Daarnaast zal de indexeringsperiode 3 jaren langer doorlopen. .



Motie 2951 en bestuurlijke contacten:

- De bovengenoemde motie vanuit uw Staten is door GS bij elk bestuurlijk contact met betrokken bewindspersonen van het departement van IenW onder de aandacht gebracht. In aanvulling daarop is samen met de provincies Noord-Brabant en Gelderland, alsmede met de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen de Tweede Kamer benaderd. Dit heeft in de Tweede Kamer diverse malen tot aandacht voor de Maaslijn geleid, en tot een oproep vanuit meerdere Kamerfracties aan de Staatssecretaris van IenW om eventuele meerkosten voor de Maaslijn voor rekening van het Rijk te laten komen. De Staatssecretaris heeft daarbij steeds aangegeven éérst de aanbestedingsresultaten af te willen wachten, alvorens met Limburg in gesprek te treden. De oproep vanuit uw Staten om het project Maaslijn over te dragen aan het Rijk en alle meerkosten voor rekening van het Rijk te laten komen is tot heden niet opgevolgd door een Kamermotie richting de Staatssecretaris. Dat had vooral te maken met het op dat moment nog ontbrekende zicht op de hoogte van de mogelijk aanvullende financiële opgave. Wij moeten dan ook constateren dat het, ondanks een brede inzet vanuit ons college én vanuit uw Staten, niet is gelukt om vóór het moment van inschrijvingen met het Rijk te komen tot invulling van uw motie 2951.
In aanloop naar de gunning van de werkzaamheden zijn wij momenteel nog met het Rijk over bovenstaande in overleg. Wij zullen u hierover bij de behandeling van dit voorstel in uw Statencommissie en in Provinciale Staten nader informeren.
- Inschrijvende partijen hebben op 7 juli 2023 hun biedingen ingediend bij ProRail. Eveneens op 7 juli 2023 is het kabinet gevallen. Aangezien de Staatssecretaris aangegeven heeft éérst de exacte bedragen uit de aanbesteding af te willen wachten, alvorens met Limburg in gesprek te treden hebben wij moeten constateren dat er, mede gegeven de demissionaire status van het kabinet, binnen IenW nog geen ruimte is om op dit moment tot gewijzigde afspraken over de kostenverdeling en de governance van de Maaslijn te komen. Wij zijn en blijven hierover, parallel aan het aanbieden van dit Statenvoorstel, met het Rijk in overleg.
- Gewijzigde afspraken met het Rijk kunnen naar verwachting pas ná de geplande gunning van werkzaamheden, en mogelijk pas na het aantreden van een nieuw kabinet, worden geëffectueerd. Daarmee ontstaat er een situatie waarbij de volgende opties aan de orde zijn:
 1. Wachten op nieuwe afspraken of op een nieuw kabinet met nieuwe bewindspersoon om alsnog invulling trachten te geven aan Statenmotie 2951. Gevolg hiervan is dat er op dit moment geen financiële zekerheid aan ProRail kan worden verstrekt, en dat ProRail de werkzaamheden niet zal opdragen. Daarmee wordt de start van de realisatiefase vertraagd en zal de Maaslijn niet cf. afspraak in december 2027 gereed zijn, maar minimaal met 1 jaar extra vertragen. Deze aanvullende vertraging zal als gevolg van extra indexering, extra kosten projectmanagement ProRail én wederom 1 jaar langere dieselexploitatie naar verwachting nogmaals tot meerkosten leiden (inschatting € 5 tot € 10 mln. indexering per jaar en € 20 tot € 27 mln. concessiekosten per jaar). Daarbij geeft deze optie geen zekerheid over een succesvolle uitvoering van motie 2951.
 2. Op dit moment besluiten tot het voteren van extra middelen om cf. de vigerende afspraken met het Rijk te komen tot een sluitende financiële dekking voor het project. Daarmee kan ProRail cf. planning de werkzaamheden gunnen. Daarmee blijft het project binnen de (bijgestelde) planning, en worden de extra kosten het meest beheerst.



Geconcludeerd kan worden dat op dit moment de factor tijd de grootste invloed heeft op de kostenontwikkeling Maaslijn. Elk vertragsingsjaar zorgt voor een miljoenenbedrag aan prijsindexering en langere dieselexploitatie. Het heeft daarom boven alles prioriteit om zorg te dragen voor een tijdige (oktober 2023) opdrachtverlening door ProRail zodat de Maaslijn eind 2027 geëlektrificeerd is en de dieseltreinen kunnen worden ingewisseld voor elektrische treinen. Het is om deze reden dat aan uw Staten wordt voorgesteld om conform optie 2 en conform de afspraken zoals vastgelegd in het addendum op de Bestuursovereenkomst Maaslijn extra middelen te voteren zodat de opdrachtverlening aan ProRail, en daarmee de gunning van de werkzaamheden aan een aannemer, niet in gevaar komen. Parallel hieraan blijven wij ons maximaal inspannen om op zo kort mogelijke termijn tot aangepaste afspraken met het Rijk te komen over de Maaslijn, indachtig de oproep uit uw motie.

Het college van GS heeft de hiervoor omschreven risico's en ontstane situatie voorzien en heeft hiervoor middelen gereserveerd in het coalitieakkoord. Wanneer PS instemmen met het dit statenvoorstel wordt het akkoord op dit punt geëffectueerd, waardoor de voortgang van het project op dit moment veilig wordt gesteld en het project Maaslijn gegund kan worden, zodat het project eind 2027 gereed is.

In de samenwerking met lenW kiezen wij er vervolgens voor om de inzet van deze additionele middelen als 'voorlopig' te bestempelen. Wij blijven met lenW in gesprek over uw motie 2951, om daar vervolgens met terugwerkende kracht invulling aan te willen geven.

Gevolgen voor de exploitatie van de Maaslijn:

Het voorgaande heeft ook gevolgen voor de exploitatie van de Maaslijn die zal moeten worden voortgezet met dieselexploitatie. In relatie tot de al lopende levering voor de elektrische treinstellen voor de Maaslijn is reeds op 5 juli 2022 ingestemd met het starten van de onderhandelingen door Arriva over het verlengen van de leasecontracten van de huidige dieseltreinen. Dit om de continuïteit van het vervoer op de Maaslijn en hiermee de dienstverlening aan de reizigers ook na 2024 te kunnen waarborgen. Voorts hebben wij Arriva opdracht gegeven om schadebeperkende maatregelen te treffen die samenhangen met het later dan 1 januari 2025 opleveren van een geëlektrificeerde en partieel verdubbelde Maaslijn. Wij hebben uw Staten hier ook met een mededeling portefeuillehouder (DOC-00301576) over geïnformeerd. Een van de schadebeperkende maatregelen is dat Arriva twee volledig gereviseerde treinstellen uit een andere concessie tot december 2027 gaat inzetten op de Maaslijn ter vervanging van de Alstom Lint treinen. Deze Alstom Lint krijgen een technische revisie welke een langere periode in beslag zal nemen. De nieuwe treinstellen zullen niet alleen technisch gereviseerd zijn maar ook aan comfort hebben gewonnen door een volledige upgrade van het interieur.

Arriva heeft de meer- en minderkosten als gevolg van een latere elektrificatie inzichtelijk gemaakt voor de periode 2025 - 2027. Deze kosten worden nu door de provincie met ondersteuning van een externe adviseur getoetst. Uiteindelijk dient dit te leiden definitieve afspraken over de meer- en minderkosten tussen Limburg, lenW en Arriva. Dit proces is ten tijde van het aanbieden van dit Statenvoorstel nog niet geheel doorlopen. Gelet op de lopende gesprekken met Arriva en financiële belangen van de provincie Limburg kunnen wij u op dit moment nog geen concreet financieel besluit ten aanzien van deze vertragskosten OV-concessie voorleggen.

3 Bevoegdheid

Er is sprake van een autonome bevoegdheid van de provincie Limburg. Provinciale Staten stellen als onderdeel van het budgetrecht, de middelen vast.

4 Voorstel aan Provinciale Staten

1. in te stemmen met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een Realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027;
2. In te stemmen met het ophogen van het investeringskrediet infraproject Maaslijn met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln. per jaar vanaf 2026 conform kredietbesluit zoals onder oplegging van geheimhouding ter inzage is gelegd. Dit met inachtneming van het feit dat er later een separaat voorstel voor meerkosten exploitatie zal worden voorgelegd;
3. Kennis te nemen van de resterende risico's;
4. In te stemmen met een blijvende inzet gericht op uitvoering van Statenmotie 2951.

5 Argumenten / toets duurzaamheidparagraaf

Het belang van de Maaslijn voor de reiziger is zeer groot. Per dag maken meer dan 20.000 reizigers gebruik van deze spoorlijn. Een belangrijke bovenregionale verbinding die op dit moment verre van ideaal is; enkelsporig en zonder bovenleiding. De Maaslijn verbindt economische centra in het oosten en zuiden van Nederland. Met het project Opwaardering Maaslijn wordt de kwaliteit en betrouwbaarheid van het vervoer per spoor tussen Nijmegen, Venlo, Roermond en Sittard verbeterd. Het netwerk van geëlektrificeerde spoorlijnen in Zuidoost Nederland wordt ermee gecombineerd.

Om het project volgens geactualiseerde planning uiterlijk december 2027 op te kunnen leveren is het noodzakelijk om nu tot afspraken te komen over een sluitende financiële dekking. Zonder die afspraken kan ProRail de werkzaamheden niet opdragen aan een uitvoerende aannemer, en zal het project verder vertragen hetgeen niet alleen leidt tot forse nadelen voor reiziger en regio, maar ook tot majeure extra kosten voor de provincie Limburg zonder dat daar extra functionaliteit of meerwaarde tegenover staat. Concessiehouder Arriva wordt geconfronteerd met meerkosten als gevolg van het doorrijden met het huidige deels verouderde dieselmaterieel op de bestaande infra enerzijds en anderzijds de latere inzet van de elektrisch moderne nieuwe treinen. Ook de jaarlijkse indexering van kosten zal verder oplopen.

Versoberingsopties en alternatieve oplossingen bieden geen alternatief. Zie daartoe de nadere toelichting in paragraaf 7: Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf.

Na realisatie van de elektrificatie Maaslijn zal Arriva elektrische treinen inzetten die niet alleen meer comfort en snelheid bieden, maar ook ter plaatse geen CO-2 uitstoot genereren. Omdat ProRail haar bovenleiding voorziet van groene stroom geldt dit eveneens voor uitstoot aan de bron.



6 Risico's

Na instemming met onderhavig Statenvoorstel kan ProRail de werkzaamheden voor de Maaslijn opdragen aan een aannemer. Daarmee worden de projectrisico's fors verkleind:

- Het project verloopt volgens een met de aannemer overeengekomen planning waarmee de kans op verdere vertraging kleiner wordt;
- Er is sprake van een aanneemsom hetgeen de financiële risico's en bandbreedte van de kostenontwikkeling verder verkleind.

Ondanks bovenstaande risicoverkleining blijft er nog sprake van resterende risico's:

1. Kosten voor grondverwerving, kabels en leidingen, en projectkosten ProRail maken geen onderdeel uit van de aanneemsom en kennen daarmee nog een onzekerheidsmarge;
2. Financieel risico als gevolg van btw in verband met de eventuele omvorming van ProRail en het gezamenlijk opdrachtgeverschap;
3. Inhoudelijke projectrisico's zoals bijvoorbeeld de behandeling van beroepen tegen het Provinciaal Inpassingsplan door de Raad van State, tijdige realisatie van ecologische maatregelen, verkrijgen Wnb-vergunning als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw, en tijdige beschikbaarheid van voldoende kwartsloze ballast kunnen effect hebben op de planning en daarmee op de projectkosten.

In paragraaf 8 financiële aspecten worden deze risico's nader geduid.



Statenvoorstel

No: G-23-005

1. Onderwerp

Besluit infrastructuur Maaslijn 2023 inclusief kredietbesluit

2. Inleiding/aanleiding inclusief beoogd resultaat

In 2021 hebben de provincie Limburg en het Rijk een bestuurlijk akkoord bereikt over de destijds opgelopen kosten Maaslijn. Daarbij werden de optredende meerkosten voor 75% gedragen door het Rijk, en voor 25% door de provincie Limburg. In aanvulling hierop is met dezelfde verdeelsleutel een risico-reservering van € 42 mln. aangelegd, en heeft het Rijk zich verbonden aan 50% cofinanciering bij de risico's van het project (waaronder de meer- en minderkosten voor de concessie openbaar vervoer als gevolg van een latere elektrificatie van de Maaslijn) die het taakstellend budget en de aanvullende risicoreservering overstijgen. Mogelijke aanvullende risico's zouden 50-50 worden verdeeld tussen Rijk en provincie Limburg. Daarmee kwamen de financiële bijdragen van Rijk en regio (3 provincies) meer in evenwicht, en werd het Rijk mede risicodragende partij in de meer- en minderkosten voor de Concessie Openbaar Vervoer Limburg dec.2016-dec.2031.

Nadat bovenstaande afspraken inclusief een gewijzigd kredietbesluit door uw Staten op 1 oktober 2021 met besluit G-21-023 waren vastgesteld, zijn deze met het Rijk en de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg in een addendum op de bestaande Bestuursovereenkomst Maaslijn vastgelegd. Deze afspraken zoals vastgelegd in de Bestuursovereenkomst Maaslijn, en het Addendum op de Bestuursovereenkomst Maaslijn zijn nog altijd vigerend.

In 2022 zijn uw Staten uitgebreid geïnformeerd over het stopzetten van de aanbesteding Maaslijn als gevolg van de oorlog in Oekraïne en de daaruit volgende verstoringen in de leveringsketens van materialen. Ook bij het navolgende proces van heroverweging en beschouwing van alternatieve oplossingen of zelfs stopzetten van het project zijn uw Staten in (deels vertrouwelijke) vergaderingen nauw betrokken. Met de overwegingen en aandachtspunten vanuit uw Staten hebben GS samen met het Rijk op 20 oktober 2022 besloten om het project Maaslijn met ongewijzigde scope voort te zetten en opnieuw aan te besteden. Hierover hebben wij u op 14 november 2022 met mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) geïnformeerd. Naar aanleiding van deze mededeling heeft op 19 december 2022 over deze kwestie een interpellatiedebat plaatsgevonden. Daaruit bleek brede steun voor de ingezette koers om het project Maaslijn opnieuw aan te besteden met december 2027 als datum ingebruikname. Uw Staten hebben daarbij met motie 2951 ("De Maaslijn is een Rijksproject") de volgende oproep aan het college van GS gedaan:

1. Bij de regering de eis neer te leggen dat de Maaslijn net als alle andere spoorprojecten in Nederland een Rijksproject wordt;
2. En als college een vinger aan de pols te houden middels participatie in stuurgroep;
3. Bij de regering de eis neer te leggen dat vanaf 01-10-2021 alle meerkosten van het project Maaslijn voor 100 procent ten laste van het Rijk moeten komen;
4. Op de kortst mogelijke termijn te komen tot een projectoverdracht aan het Rijk waarin finale afspraken zijn gemaakt over de einddatum van het project.



Proces aanbesteding

ProRail is 14 februari 2023 gestart met de (nieuwe) aanbesteding voor de realisatie van het project Opwaardering Maaslijn. Dit aanbestedingsproces liep tot 7 juli 2023. Op die dag zijn er door een of meerdere aannemers(combinaties) inschrijvingen gedaan. Deze inschrijvingen zijn in de maanden juli en augustus door ProRail getoetst. Er zal worden gegund op basis van de 'beste prijs-kwaliteit verhouding' (gebaseerd op de gunningscriteria financiën en kwaliteit).

De voorlopige gunning is voorzien op 3 oktober 2023 (na de vergadering van Provinciale Staten op 29 september a.s. en na opdrachtverlening door IenW en Limburg aan ProRail), en een definitieve gunning zal plaatsvinden op 24 oktober a.s. (na bezwaartermijn en uitgaande van geen bezwaar). De winnaar van de aanbesteding is conform huidige planning vanaf 24 oktober 2023 bekend.

Resultaten aanbesteding

ProRail besteedt de werkzaamheden Maaslijn aan. Inschrijvende partijen hebben inmiddels een aanbieding gedaan. Deze aanbiedingen worden door ProRail beoordeeld op prijs en op kwaliteit. De financiële informatie uit de aanbiedingen wordt niet gedeeld met opdrachtgevers IenW en provincie Limburg. Dit is namelijk vertrouwelijke informatie uit het aanbestedingsproces. Door de vertrouwelijkheid van het lopende aanbestedingsproces en de invloed van de kwaliteitscriteria op de gunning kan de bijgestelde projectraming thans nog niet bekend worden gemaakt.

Om tijdig tot een gunningsbesluit te kunnen komen, heeft ProRail van haar beide opdrachtgevers echter financiële zekerheid nodig.

De kwalitatieve toets van de inschrijvingen wordt gebaseerd op de capaciteit (van personeel, materieel en materiaal), de uitvoeringsmethodiek (realisatie minimaal binnen de referentieplanning en zo mogelijk sneller), en op de hinderaanpak (minimale hinder voor de omgeving). Dit kwaliteitsdeel wordt binnen ProRail beoordeeld door een separate beoordelingscommissie die geen informatie ontvangt over het financiële deel van de aanbiedingen. Daarmee wordt een objectieve beoordeling geborgd.

Zoals hierboven beschreven voorziet de planning in een voorlopige gunning van de werkzaamheden op 3 oktober 2023, en een definitieve gunning op 24 oktober 2023 (na bezwaartermijn en uitgaande van geen bezwaar). Dat betekent dat de winnaar van de aanbesteding conform huidige planning op 24 oktober 2023 bij de definitieve gunning bekend zal worden. Opdrachtverlening aan ProRail door opdrachtgevers IenW en provincie Limburg zal daarmee altijd gebaseerd zijn op de geaggregeerde informatie uit de diverse aanbiedingen en niet op de concrete aanbieding van de winnende inschrijving. Dit is onderdeel van het vertrouwelijke aanbestedingsproces waardoor er op dit moment geen concrete bedragen hierover in deze nota zijn opgenomen. Voor uw Staten ligt de financiële paragraaf van dit statenvoorstel vertrouwelijk ter inzage. Uw Staten zullen daarnaast over de door ProRail bijgestelde projectraming op 8 september vertrouwelijk, en na definitieve gunning en overeenstemming met het Rijk openbaar worden geïnformeerd. Om ProRail in staat te stellen tot gunning van de opdracht over te gaan is een aanvullend krediet benodigd. Daartoe stellen wij voor om, zoals in het coalitieakkoord voorzien, in te stemmen met het ophogen van het investeringskrediet infraproject Maaslijn met aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln. per jaar.



Overleg met Rijk naar aanleiding van motie 2951 ("De Maaslijn is een Rijksproject")

De oproep vanuit uw Staten om het project Maaslijn over te dragen aan het Rijk en alle meerkosten voor rekening van het Rijk te laten komen, is door GS direct opgepakt. De motie is bij elk bestuurlijk contact met betrokken bewindspersonen (staatssecretaris en minister) van het departement van IenW ingebracht en bepleit.

In aanvulling daarop is samen met de provincies Noord-Brabant en Gelderland, alsmede met de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen de Tweede Kamer benaderd. Dit heeft in de Tweede Kamer diverse malen tot aandacht voor de Maaslijn geleid, en tot een oproep vanuit meerdere Kamerfracties aan de Staatssecretaris van IenW om eventuele meerkosten voor de Maaslijn voor rekening van het Rijk te laten komen.

De Staatssecretaris heeft in alle contacten met ons college, alsmede richting de Tweede Kamer consequent aangegeven dat zij de oproep vanuit Limburg én vanuit de Tweede Kamer duidelijk heeft gehoord en tot zich heeft genomen, maar daarbij ook steeds aangegeven dat IenW éérs de aanbestedingsresultaten af wilde wachten alvorens met Limburg in gesprek te treden over een eventuele gewijzigde kosten- en verantwoordelijkheidsverdeling. Ook de oproepen vanuit de Tweede Kamer zijn niet opgevolgd door een Kamermotie richting de Staatssecretaris. Dat had vooral te maken met het op dat moment nog ontbrekende zicht op de hoogte van de mogelijk aanvullende financiële opgave. Wij moeten dan ook constateren dat het, ondanks een brede inzet vanuit ons college én vanuit uw Staten, nog niet is gelukt om vóór het moment van inschrijvingen met het Rijk te komen tot invulling van uw motie 2951.

Inschrijvende partijen hebben op 7 juli 2023 hun biedingen ingediend bij ProRail. Eveneens op 7 juli 2023 is het kabinet gevallen. Aangezien de Staatssecretaris aangegeven heeft éérs de exacte bedragen uit de aanbesteding af te willen wachten, alvorens met Limburg in gesprek te treden hebben wij moeten constateren dat er, mede gegeven de demissionaire status van het kabinet, binnen IenW nog geen ruimte is om op dit moment tot gewijzigde afspraken over de kostenverdeling en de governance van de Maaslijn te komen. Wij blijven hierover, parallel aan dit Statenvoorstel, met het Rijk in overleg.

Gewijzigde afspraken met het Rijk kunnen naar verwachting pas ná de geplande gunning van werkzaamheden, en mogelijk pas na het aantreden van een nieuw kabinet, worden geëffectueerd.

Daarmee ontstaat er een situatie waarbij de volgende opties aan de orde zijn:

1. Wachten op nieuwe afspraken of op een nieuw kabinet met een nieuwe bewindspersoon om alsnog invulling trachten te geven aan Statenmotie 2951. Gevolg hiervan is dat er op dit moment geen financiële zekerheid aan ProRail kan worden verstrekt, en dat ProRail de werkzaamheden niet zal opdragen. Daarmee wordt de start van de realisatiefase vertraagd en zal de Maaslijn niet cf. afspraak in december 2027 gereed zijn, maar minimaal met 1 jaar extra vertragen. Deze aanvullende vertraging zal als gevolg van extra indexering én wederom 1 jaar langere dieselexploitatie naar verwachting nogmaals tot meerkosten leiden (inschatting € 5 tot € 10 mln. indexering per jaar en € 20 tot € 27 mln. concessiekosten per jaar zoals eerder in Statenvoorstel G 21-023 aangegeven). Daarbij geeft deze optie geen zekerheid over een succesvolle uitvoering van motie 2951;

2. Op dit moment besluiten tot het voteren van extra middelen om cf. de vigerende afspraken met het Rijk te komen tot een sluitende financiële dekking voor het project. Daarmee kan ProRail cf. planning op 3 oktober a.s. de werkzaamheden gunnen, en na de wettelijke bezwaartermijn definitief opdragen aan een aannemer. Daarmee blijft het project binnen de (bijgestelde) planning, en worden de extra kosten het meest beheerst.

Geconcludeerd kan worden dat op dit moment de factor tijd de grootste invloed heeft op de kostenontwikkeling Maaslijn. Elk vertragsjaar zorgt voor een miljoenenbedrag aan prijsindexering en langere dieselexploitatie. Het is om deze reden dat aan uw Staten wordt voorgesteld om cf. optie 2 en conform de afspraken zoals vastgelegd in het addendum op de Bestuursovereenkomst Maaslijn extra middelen te voteren zodat de opdrachtverlening aan ProRail, en daarmee de gunning van de werkzaamheden aan een aannemer, niet in gevaar komen. Parallel hieraan blijven wij ons maximaal inspannen om op zo kort mogelijke termijn tot aangepaste afspraken met het Rijk te komen over de Maaslijn, indachtig de oproep uit uw motie.

Het college van GS heeft de hiervoor omschreven risico's en ontstane situatie voorzien en heeft hiervoor middelen gereserveerd in het coalitieakkoord. Wanneer PS instemmen met het dit statenvoorstel wordt het akkoord op dit punt geëffectueerd, waardoor het project Maaslijn gegund kan worden, zodat het project eind 2027 gereed is.

In de samenwerking met IenW kiezen wij er vervolgens voor om de inzet van deze additionele middelen als 'voorlopig' te bestempelen. Wij blijven met het Rijk in gesprek, zo nodig met een nieuw kabinet, over uw motie 2951, om daar vervolgens met terugwerkende kracht invulling aan te gaan geven.

Gevolgen voor de OV-concessie Arriva

Het voorgaande heeft ook gevolgen voor de exploitatie van de Maaslijn die zal moeten worden voortgezet met dieselexploitatie. In relatie tot de al lopende levering voor de elektrische treinstellen voor de Maaslijn is reeds op 5 juli 2022 ingestemd met het starten van de onderhandelingen door Arriva over het verlengen van de leasecontracten van de huidige dieseltreinen. Dit om de continuïteit van het vervoer op de Maaslijn en hiermee de dienstverlening aan de reizigers ook na 2024 te kunnen waarborgen. Voorts hebben wij Arriva opdracht gegeven om schadebeperkende maatregelen te treffen die samenhangen met het later dan 1 januari 2025 opleveren van een geëlektrificeerde en partieel verdubbelde Maaslijn. Wij hebben uw Staten hier ook middels een mededeling portefeuillehouder (DOC-00301576) over geïnformeerd. Een van de schadebeperkende maatregelen is dat Arriva twee volledig gereviseerde treinstellen uit een andere concessie tot december 2027 gaat inzetten op de Maaslijn ter vervanging van de Alstom Lint treinen. Deze Alstom Lint krijgen een technische revisie welke een langere periode in beslag zal nemen. De nieuwe treinstellen zullen niet alleen technisch gereviseerd zijn maar ook aan comfort hebben gewonnen door een volledige upgrade van het interieur.

Arriva heeft de meer- en minderkosten als gevolg van een latere elektrificatie inzichtelijk gemaakt voor de periode 2025 - 2027. Deze kosten worden nu door de provincie met ondersteuning van een externe adviseur getoetst. Uiteindelijk dient dit te leiden definitieve afspraken over de meer- en minderkosten tussen Limburg, IenW en Arriva.



Dit proces is ten tijde van het aanbieden van dit Statenvoorstel nog niet geheel doorlopen. Gelet op de lopende gesprekken met Arriva en financiële belangen van de provincie Limburg kunnen wij u op dit moment nog geen concreet financieel besluit ten aanzien van deze vertragskosten OV-concessie voorleggen.

Wij hebben uw Staten eerder bij Statenstuk G 21-023 geïnformeerd dat deze vertragskosten indicatief € 20 à € 27 mln. per jaar kunnen bedragen, gezamenlijk te dekken door lenW en Limburg.

Helder is dat deze meerkosten op grond van de vigerende Bestuursovereenkomst op enig moment voor 50% door de provincie Limburg gedekt zullen moeten worden. Voor het jaar 2025 hebben uw Staten bij Statenbesluit G 21-023 reeds een voorziening van € 13,6 mln. getroffen, welke is opgenomen als onderdeel van ons weerstandsvermogen. Voor de gehele periode 2025 - 2027 zal nog een financieel besluit genomen moeten worden op basis van de met Arriva te bereiken overeenstemming over de hoogte van die kosten.

Voor de duidelijkheid merken wij op dat, indien uw Staten er voor kiezen om nu niet in te stemmen met onderhavig Statenvoorstel, deze kosten óók zullen optreden en tot einde OV-concessie zullen voortduren. Er kan dan immers niet tijdig een alternatief voor de dure dieseexploitatie worden geboden.

3. Bevoegdheid

Er is sprake van een autonome bevoegdheid van de provincie Limburg. Provinciale Staten stellen als onderdeel van het budgetrecht, de middelen vast.

4. Voorstel aan Provinciale Staten

1. in te stemmen met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een Realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027;
2. In te stemmen met het ophogen van het investeringskrediet infraproject Maaslijn met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln per jaar vanaf 2026 conform kredietbesluit zoals onder oplegging van geheimhouding ter inzage is gelegd. Dit met inachtneming van het feit dat er later een separaat voorstel voor meerkosten exploitatie zal worden voorgelegd;
3. kennis te nemen van de resterende risico's;
4. in te stemmen met een blijvende inzet gericht op uitvoering van Statenmotie 2951.

5. Risico's

Na instemming met onderhavig Statenvoorstel kan ProRail de werkzaamheden voor de Maaslijn opdragen aan een aannemer. Daarmee worden de projectrisico's fors verkleind:

- Het project verloopt volgens planning waarmee de kans op verdere vertraging kleiner wordt;
- Er is sprake van een aanneemsom hetgeen de financiële risico's en bandbreedte van de kostenontwikkeling verder verkleind.



Ondanks bovenstaande risicoverkleining blijft er nog sprake van resterende risico's:

1. Kosten voor grondverwerving, kabels en leidingen, en projectkosten ProRail maken geen onderdeel uit van de aanneemsom en kennen daarmee nog een onzekerheidsmarge.
2. Financieel risico als gevolg van btw in verband met de eventuele omvorming van ProRail en het gezamenlijk opdrachtgeverschap.
3. Inhoudelijke projectrisico's zoals bijvoorbeeld de behandeling van beroepen tegen het Provinciaal Inpassingsplan door de Raad van State, tijdige realisatie van ecologische maatregelen, verkrijgen Wnb-vergunning als gevolg van stikstofdepositie tijdens de bouw, en tijdige beschikbaarheid van voldoende kwartsloze ballast kunnen effect hebben op de planning en daarmee op de projectkosten.

In paragraaf 8 financiële aspecten worden deze risico's nader geduid.

6. Toelichting / kernargumenten/onderbouwing

Nu het aanbestedingsproces voor de Maaslijn is doorlopen, is er sprake van een stabiel beeld van het kostenniveau van dit project.

Om het project volgens planning te kunnen realiseren dient er per direct financiële zekerheid te worden geboden aan ProRail over deze kosten. Zonder die financiële zekerheid kan ProRail de werkzaamheden niet opdragen, en zal er aanvullende vertraging met aanvullende kostentoeename gaan optreden.

Uw Staten hebben eerder een oproep gedaan om het project Maaslijn over te dragen aan het Rijk, en alle meerkosten ten laste van het Rijk te laten komen. Mede door de demissionaire status van het kabinet is er op dit moment nog niet tot een aangepaste kostenverdeling en governance met het Rijk gekomen. Dat leidt tot de opties:

1. Wachten op nieuwe afspraken of een nieuw kabinet om alsnog invulling te geven aan motie 2951, met bijbehorende verdere kostenstijging tot gevolg;
2. Op dit moment blijven handelen cf. bestaande afspraken met het Rijk (50-50) zodat de voortgang van het project is verzekerd, en op een later moment trachten te komen tot hernieuwde afspraken met het Rijk.

Geconcludeerd kan worden dat op dit moment de factor tijd de grootste invloed heeft op de kostenontwikkeling Maaslijn. Elk vertragingjaar zorgt voor een miljoenenbedrag aan prijsindexering en langere dieselexploitatie. Het is om deze reden dat aan uw Staten wordt voorgesteld om cf. optie 2 en conform de afspraken zoals vastgelegd in het addendum op de Bestuursovereenkomst Maaslijn op dit moment extra middelen te voteren zodat de opdrachtverlening aan ProRail, en daarmee de gunning van de werkzaamheden aan een aannemer, niet in gevaar komen. Parallel hieraan blijven wij ons maximaal inspannen om op zo kort mogelijke termijn tot aangepaste afspraken met het Rijk te komen over de Maaslijn, indachtig de oproep uit uw motie.

In de samenwerking met lenW kiezen wij er vervolgens voor om de inzet van deze additionele middelen als 'voorlopig' te bestempelen.

7. Afweging van alternatieven en motivering gemaakte keuze / toets duurzaamheidparagraaf

Zomer 2022 hebben de diverse Maaslijn-partners (ministerie van IenW, provincies Limburg, Noord-Brabant en Gelderland), ProRail en Arriva) zich in gezamenlijkheid met externe deskundigheid van AT-Osborne en TNO verdiept in diverse alternatieve scenario's:

1. Infra-scenario: realiseren bestaande projectscope;
2. Stoppen met infraproject: dieselexploitatie verlengen tot einde concessie;
3. Materieel-scenario: inzet van batterij- of waterstoftreinen, eventueel met aangepaste projectscope (wel versnellen/verdubbelen, niet elektrificeren).

Uit de verdieping kwam het volgende beeld naar voren:

- Het stopzetten van het project Opwaardering Maaslijn leidt niet tot de beoogde en benodigde (spoor)ontwikkeling voor de reizigers en regio, en leidt tot aan einde concessie tot zeer hoge extra exploitatielasten;
- Het één-op-één vervangen van het huidige dieselmaterieel door een zero-emissie alternatief is niet mogelijk zonder kostbare aanpassingen aan de infrastructuur hetgeen tot een nieuwe planning met langere doorlooptijden leidt;
- In deze fase kiezen voor een andere materieelinzet op de Maaslijn is niet goedkoper en ook niet sneller te realiseren dan de bestaande projectscope, en kent daarbij aanzienlijke onzekerheden en risico's;
- Het afwijken en bijsturen van de bestaande projectscope leidt in alle gevallen tot een langere doorlooptijd en extra vertraging (met bijbehorende kosten en langere wachttijd op een verbeterd reisproduct), en is daarmee een belemmerende factor om te besluiten tot een scope-aanpassing.

Over het bovenstaande zijn GS op 20 oktober 2022 samen met het ministerie van IenW tot het oordeel gekomen dat nut en noodzaak van het project niet ter discussie staat, en dat continuering van de bestaande projectscope het meest gunstige scenario oplevert voor de reizigers en vervoerders en invulling geeft aan de duurzaamheidsdoelstellingen. Daarmee geniet dit scenario de voorkeur boven alle beschouwde alternatieve scenario's. Stoppen met het project Maaslijn is, gelet op de zware negatieve gevolgen, voor beide opdrachtgevers geen optie. Bij deze weging is de kosteninschatting, indicatieve planning en eventuele introductie van nieuw materieel met bijbehorende risico's betrokken.

Alternatieve oplossingen zijn niet sneller en goedkoper te realiseren dan de beoogde projectscope. Ook kennen deze alternatieven veel onzekerheden en risico's. Opdrachtgevers IenW en Limburg vinden het daarbij risicovol om in de realisatiefase van het project in te grijpen, een stap terug te doen in de planning en een ander spoor te bewandelen met nog niet breed uitgerolde technologie in Nederland. Daarvoor is de ambitie van spoedige realisatie van een duurzaam en betrouwbaar reisproduct op de Maaslijn te urgent.

Bovenstaande informatie is op 14 november 2022 met mededeling portefeuillehouder (DOC-00368515) met uw Staten gedeeld. In aanvulling hierop hebben GS u op 6 december 2022, als bijlage bij de beantwoording vragen Maaslijn bij verzoek tot interpellatiedebat (DOC-00376984), de samenvatting van het onderzoeksrapport van AT-Osborne met alternatieve scenario's en perspectieven laten toekomen.



Tijdens het interpellatiedebat Maaslijn op 19 december 2022 bleek brede steun vanuit uw Staten voor de ingezette koers om het project Maaslijn met de bestaande infrastructurele scope opnieuw aan te besteden, met december 2027 als datum ingebruikname.

8. Relatie met Programmabegroting – financiële aspecten

Scopewijziging

Bij dit project is sprake van een scopewijziging; de einddatum van het project wijzigt immers van 2024 naar 2027. Conform de afspraken over scopewijzigingen bij kredietbesluit Maaslijn 2016 G-16-035 worden de gevolgen van deze scopewijziging middels deze nota inzichtelijk gemaakt en aan PS voorgelegd.

Gelet op de nog lopende vertrouwelijke aanbestedingsprocedure en de onderhandelingspositie van de provincie worden de financiële aspecten van dit voorstel vertrouwelijk ter inzage gelegd. Het statenvoorstel en deze financiële aspecten worden tevens op 8 september 2023 in de besloten vergadering van uw SCLEO toegelicht.

9. Juridische aspecten – deregulering

Na positieve besluitvorming door uw Staten zal tussen de provincie Limburg en ProRail een Realisatieovereenkomst worden gesloten. Vervolgens zal ProRail, nadat zij ook van het Rijk de projectopdracht heeft ontvangen, het aanbestedingsproces vervolgen met een voorlopige gunning van de werkzaamheden. Definitieve gunning van de werkzaamheden is voorzien op 24 oktober 2023.

Tegen het Provinciaal Inpassingsplan Maaslijn van zowel de provincie Noord-Brabant als van Limburg zijn bij de Raad van State in totaal 15 beroepen ingediend. De verweerschriften van de provincies Limburg en Noord-Brabant zijn op 21 juli 2022 aan de Raad van State aangereikt. Behandeling van dit dossier is door de Raad van State nog niet ingepland, maar wordt einde 2023 verwacht. Bovenstaande betekent dat de werkzaamheden aan de aannemer worden opgedragen voordat de uitspraak van de Raad van State beschikbaar is. In het aanbestedingsdossier is een beëindigingsclausule opgenomen. Hiermee wordt geregeld dat ProRail gerechtigd is om de overeenkomst met de aannemer te beëindigen indien het PIP door de Raad van State geheel of gedeeltelijk wordt vernietigd. De laatste datum waarop deze clausule kan worden ingeroepen is 1 juni 2024. Na deze datum gelden de normale aanbestedingsbepalingen. Dat betekent dat ook dan nog steeds de opdracht kan worden beëindigd, maar dat de daarmee gepaard gaande kosten hoger zullen liggen.

10. Verbindingslijnen en andere visies

Relatie met Concessie Openbaar Vervoer Limburg december 2016 - december 2031

Zoals eerder beschreven is er in het dossier Maaslijn sprake van een nauwe samenhang tussen het infraproject en de OV-concessie. Bij het maken van de afspraken met het Rijk is vanuit die samenhang gekeken naar de gevolgen van een eventueel niet handelen op dit moment c.q. op een later moment tot een (mogelijk) beter akkoord komen.

Het effect van niet, dan wel later handelen, dan wel niet tot een akkoord komen betekent een verdere kostenstijging van het project door onder andere langer doorlopende indexering van investeringskosten, en leidt direct tot extra schadeclaims van de vervoerder voor het langer moeten uitvoeren van (duurdere) dieselexploitatie. Bij een latere oplevering van het project dan december 2027 treedt het risico op van langere dieselexploitatie. De kosten van dit risico zijn eerder indicatief op circa € 20 à € 27 mln. voor het eerste jaar vertraging (2028) geschat. Bij verdere vertraging nemen deze extra kosten verder toe. Uiteindelijk heeft het niet elektrificeren van de Maaslijn gevolgen voor een volgende OV-concessie.

11. Relatie met aanpak coronacrisis

N.v.t.

12. Toets Referendumverordening

N.v.t.

13. Effecten op CO₂ en stikstof emissies

Na realisatie van de elektrificatie Maaslijn zal Arriva elektrische treinen inzetten die niet alleen meer comfort en snelheid bieden, maar ook ter plaatse geen CO₂ uitstoot genereren.

Omdat ProRail haar bovenleiding voorziet van groene stroom geldt dit eveneens voor uitstoot aan de bron.

In de nieuwe gebruiksfase van het project Maaslijn zal er (na elektrificatie) ook geen sprake meer zijn van stikstofemissies vanwege personenvervoer. Tijdens de bouwphase is er sprake van een beperkte en tijdelijke toename van stikstofemissies door de inzet van bouwmachines naast de reguliere exploitatie met dieseltreinen.

14. Verdere planning, procedure en uitvoering

Na positieve besluitvorming door uw Staten zal tussen de provincie Limburg en ProRail een Realisatieovereenkomst worden gesloten, en zal het Rijk een beschikking aan ProRail afgeven voor haar opdracht. Vervolgens zal ProRail het aanbestedingsproces vervolgen met een voorlopige gunning van de werkzaamheden. Definitieve gunning van de werkzaamheden is voorzien op 24 oktober 2023.

Na gunning van de werkzaamheden zal de aannemende partij het werk gaan voorbereiden met o.m. een nadere uitwerking van de planning, bouwfaserings- en bouwlogistiek, inkoop van grote hoeveelheden materialen, enz.. Thans is voorzien dat in 2025 de realisatiewerkzaamheden in en nabij Venlo worden uitgevoerd. Vervolgens zal in 2026 op de noordelijke Maaslijn tussen Nijmegen en Venlo worden gewerkt, en in 2027 zowel op de noordelijke als de zuidelijke Maaslijn (Venlo – Roermond). Ingebruikname van de geëlektrificeerde Maaslijn is in december 2027 voorzien. In overleg met de geselecteerde aannemer kan deze planning op onderdelen nog worden bijgesteld, waarbij de einddatum december 2027 als uiterste ingebruikname geldt.



15. Periodieke informatie/sturingsinformatie

☐ **Via Jaarstukken en Begroting**

- ☐ Paragraaf Projecten
- ☐ Paragraaf Financieringen
- ☐ Paragraaf Verbonden Partijen
- ☐ Paragraaf Bedrijfsvoering
- ☐ Programmaverantwoording

X Voortgangsrapportages Regeling grote Projecten

16. Evaluatie

N.v.t.

17. Communicatie

Communicatie besluitvorming vindt plaats via de openbare besluitenlijst Provinciale Staten.

18. Meegezonden bijlagen

- In onze vergadering van 29 augustus jl. hebben wij op grond van artikel 84 Provinciewet (PW) besloten om een verplichting tot geheimhouding op te leggen ten aanzien van de volgende informatie: het vertrouwelijk memo bij het statenvoorstel 'besluit infrastructuur Maaslijn 2023' inclusief het bijbehorende kredietbesluit.

Deze informatie wordt onder de verplichting tot geheimhouding met uw Staten gedeeld, op grond van artikel 85, tweede lid, PW. Bij uw Griffie is deze informatie voor uw Staten ter inzage gelegd, en wel vanaf 4 september tot en met 29 september 2023. Van deze geheime informatie mag u alleen kennis nemen. Op de inzage door de leden van uw Staten is de procedure zoals beschreven in de brief aan uw Staten verzonden op 28 maart 2023 van toepassing.



**ONTWERPBESLUIT
PROVINCIALE STATEN
VAN LIMBURG**

No: G-23-005

Onderwerp:

Provinciale Staten van Limburg;

gezien het voorstel van Gedeputeerde Staten van Limburg van

besluiten:

1. In te stemmen met de actuele projectscope en –planning gericht op opdrachtverlening aan ProRail door middel van een Realisatieovereenkomst in oktober 2023 en ingebruikname Maaslijn in december 2027;
2. In te stemmen met het ophogen van het investeringskrediet infraproject Maaslijn met een aanvullende kapitaallast van € 1,34 mln per jaar vanaf 2026 conform kredietbesluit zoals onder oplegging van geheimhouding ter inzage is gelegd. Dit met inachtneming van het feit dat er later een separaat voorstel voor meerkosten exploitatie zal worden voorgelegd;
3. Kennis te nemen van de resterende risico's;
4. In te stemmen met een blijvende inzet gericht op uitvoering van Statenmotie 2951.

Aldus vastgesteld door Provinciale Staten van Limburg in hun vergadering van 29 september 2023.

De heer mr. A.O.J. Pregled, griffier

De heer E.G.M. Roemer, voorzitter