

VOLGNUMMER  
04-2014

DATUM  
21-01-2014

TEAM  
Ruimte

CORRESPONDENTIENUMMER  
20143.54329

BIJLAGEN  
div.

RAADSCOMMISSIE  
Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit

ONDERWERP RAADSVORSTEL  
Bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen – Maastricht / MER

STELLER  
M. Pas/350 4410  
miranda.pas@maastricht.nl

## AAN DE GEMEENTERAAD,

### 1. Samenvatting

Voor u ligt het raadsvoorstel aangaande de vaststelling van het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht (TVM).

Het project TVM betreft de realisatie van een elektrische tramverbinding tussen het Centraal Station in Hasselt (BE) en het Centraal Station in Maastricht (NL) met een lengte van circa 35 kilometer. Tevens worden diverse haltes aangelegd. Voor het Vlaamse deel van het traject is de plan- en besluitvormingsfase al volledig afgerond. In dat kader is door Vlaanderen (alleen) voor het Vlaamse deel van de verbinding een m.e.r.-procedure doorlopen. Na het besluit in oktober 2013 van het Vlaams Gewest is de gehele besluitvorming op het dossier Spartacus / Lijn 1; Maastricht – Hasselt in België afgerond. De laatste stap in de besluitvorming op Nederlands grondgebied bestaat uit het planologisch vastleggen van de inpassing van de tramverbinding in Maastricht.

Het bestemmingsplan beoogt het planologisch vastleggen van de circa 5 kilometer lange tramverbinding op Nederlands grondgebied met drie haltes; ter hoogte van Belvédère, de binnenstad en het Centraal Station van Maastricht.

Voordat ingegaan wordt op de planologische procedure zetten wij eerst nog eens op een rij waarom het belangrijk is dat deze tramverbinding tot stand komt. De komst van een tramverbinding Hasselt – Maastricht is van cruciaal belang voor een toekomstbestendig Maastricht.

Elk economisch rapport wijst uit dat de toekomst voor onze stad voor een belangrijk deel in de Euregio ligt. Voor het optimaal economisch functioneren van de stad is een duurzame en robuuste grensoverschrijdende bereikbaarheid binnen die Euregio een cruciale randvoorwaarde voor succes. De sneltramverbinding Hasselt – Maastricht is hierbinnen onontbeerlijk.

Zeker wanneer we ons realiseren dat de sneltram Hasselt -Maastricht pas de eerste stap is van het Limburgbrede Spartacusplan. Het zorgt verder via Hasselt voor snelle openbaar vervoerverbindingen naar Antwerpen en Brussel.

De sneltram biedt Maastricht een unieke kans. Zeker wanneer we ons realiseren dat Maastricht slechts een klein deel van de benodigde investeringskosten op Nederlands grondgebied voor haar rekening neemt. Het leeuwendeel wordt door derden gefinancierd. Ook loopt Maastricht geen risico's in de exploitatiefase en is langjarige exploitatiezekerheid gewaarborgd.

Voor de toekomst van onze stad is de tram een onmisbare schakel. De tram halveert de reistijd per OV en verbindt de twee Limburgse hoofdsteden, verbindt twee universiteiten, biedt Limburgse grenswerkers de kans om per OV te reizen en niet te vergeten: het biedt de vele Belgische



bezoekers van de binnenstad een zeer aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dat betekent wel dat we mensen brengen en halen waar ze moeten zijn. In Maastricht is het drukke stadscentrum daarom een onmisbare halte, zoals De Lijn bevestigt. De tram zal met een halte in de Boschstraat verder een belangrijke bijdrage leveren aan een succesvolle herontwikkeling van Belvédère binnen de singels. Door een nieuwe P+R parkeerplaats in Lanaken te koppelen aan de tramverbinding dragen we bij aan de wens voor het meer autoluw maken van de binnenstad.

Voorts wijzen wij erop dat wij met onze partners in Nederland en Vlaanderen al vele jaren in eendrachtige samenwerking werken aan de totstandkoming van dit project, alsmede hierover met hen afspraken hebben gemaakt.

Nu aan de orde is de bestemmingsplanprocedure. Omtrent het concept ontwerpbestemmingsplan TVM heeft in de maand mei van 2013 het verplichte vooroverleg plaatsgevonden. Van de provincie (Nederlands) Limburg, de provincie (Belgisch) Limburg, de Nederlandse Gasunie, RWS, ProRail en de gemeente Lanaken zijn inhoudelijke reacties ontvangen. Deze reacties zijn verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan.

Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven is ten behoeve van het bestemmingsplan een Milieueffectrapport (MER) opgesteld.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft tezamen met het MER vervolgens van 15 juli tot en met 30 augustus 2013 voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Op 4 juli 2013 heeft een informatieavond plaatsgevonden.

Ten aanzien van het MER is tevens een toetsingsadvies van de Commissie voor de Milieueffectrapportage een concept en definitief toetsingsadvies ontvangen (24 oktober 2013 / rapportnummer 2818-59 en 8 januari 2014 / rapportnummer 2818-73).

Wij hebben op basis van het definitief advies van de Commissie de rapporten aangepast en aangevuld, alsmede in het Bestemmingsplan aanpassingen aangebracht. Dit o.a. om de milieueffecten te mitigeren.

Nu het Vlaams Gewest, De Lijn, Gemeente Maastricht en Provincie Limburg allen hebben ingestemd met de kaderovereenkomst, waarin de afspraken zijn vastgelegd over de realisatie en exploitatie van de Tramlijn Vlaanderen-Maastricht, behoeft er geen exploitatieplan zoals bedoeld in de Grexwet te worden vastgesteld omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is.

Op het project is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

## 2. Beslispunten

Wij stellen uw raad voor:

- 1) te besluiten geen exploitatieplan (artikel 12 Wro) vast te stellen.
- 2) het MER vast te stellen.
- 3) de tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingebrachte zienswijzen 1 t/m 24, 26, 28, 30 en 31 ontvankelijk te verklaren; de zienswijzen 25, 27 en 29 niet-ontvankelijk te verklaren.
- 4) de zienswijzen 9 en 26 gegrond te verklaren, de zienswijzen 1, 2, 3, 4, 6, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24 en 28 ongegrond te verklaren en de zienswijzen 5, 7, 8, 11, 15, 16, 19, 30 en 31 deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.
- 5) het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht, met inbegrip van de wijzigingen die voortvloeien uit de tegen het ontwerp van dit bestemmingsplan ingebrachte zienswijzen



alsmede met inbegrip van de ambtshalve wijzigingen die als zodanig zijn opgesomd in de van dit raadsvoorstel deel uitmakende notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" alsmede met inbegrip van kleine tekstuele en redactionele aanpassingen, digitaal gewijzigd vast te stellen onder codering NL.IMRO.0935.BPTVM2013-vg01 waarbij de volgende ondergrond is gebruikt:  
o\_NL.IMRO.0935.BPTVM2013-vg01.dwg.

- 6) te bepalen dat het raadsvoorstel alsmede de notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" integraal deel uitmaken van uw besluit.
- 7) Te verklaren dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

### 3. Aanleiding

In mei 2004 presenteerde de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn haar visie op de toekomst van het regionaal openbaar vervoer in Belgisch Limburg, genaamd het Spartacusplan. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van een aantal regionale tramverbindingen, waaronder een tramverbinding tussen de stations van Hasselt (BE) en Maastricht (NL). In de uitwerking van het traject wordt het Nederlands deel van de tramverbinding aangeduid met 'Tram Vlaanderen – Maastricht (TVM)'.

Het tramtraject heeft een totale lengte van circa 35 km en ligt voor circa 5 km op Nederlands grondgebied. Het project op Nederlands grondgebied bestaat uit:

- De aanleg van een elektrische tramverbinding van circa 5 km vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot en met het voorplein van station Maastricht.
- De aanleg van drie haltes aan deze verbinding.
- De realisatie van twee onderstations voor de elektriciteitsvoorziening.

Het tracé van de tram op Nederlands grondgebied bestaat uit twee delen:

- Een buitenstedelijk tracédeel van circa 2.800 meter: vanaf de Belgisch-Nederlandse grens tot en met het uittakwissel goederenspoorlijn nabij de Noorderbrug.
- Een binnenstedelijk tracédeel van circa 2.200 meter: het stadstracé vanaf het uittakwissel goederenspoorlijn nabij de Noorderbrug tot aan station Maastricht (voorplein).

Omtrent het concept ontwerpbestemmingsplan TVM heeft in de maand mei van 2013 het verplichte vooroverleg plaatsgevonden. Van de provincie (Nederlands) Limburg, de provincie (Belgisch) Limburg, de Nederlandse Gasunie, RWS, Pro Rail en de gemeente Lanaken zijn inhoudelijke reacties ontvangen. Deze reacties zijn verwerkt in het ontwerp-bestemmingsplan.

Om het milieubelang een volwaardige plaats in de besluitvorming te geven is ten behoeve van het bestemmingsplan een Milieueffectrapport opgesteld. De basis voor het Milieueffectrapport vormt de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Deze notitie heeft van 22 april tot en met 3 juni 2013 ter inzage gelegen. Op de NRD zijn 28 zienswijzen en adviezen ontvangen. Bij het opstellen van het Milieueffectrapport is rekening gehouden met de ingebrachte zienswijzen en adviezen.

Het MER Tram Vlaanderen – Maastricht heeft betrekking op de m.e.r.-procedure voor het Nederlandse deel van de tramverbinding. De m.e.r.-procedure is gekoppeld aan de 'moederprocedure'. Dit is de procedure op grond waarvan de besluitvorming plaatsvindt, in dit geval de bestemmingsplanprocedure voor de TVM. In een MER worden de effecten van de voorgenomen activiteiten en eventuele realistische alternatieven hiervoor op de (leef)omgeving in beeld gebracht. In dit MER zijn twee alternatieven uitgewerkt en op effecten beoordeeld. Het gaat daarbij om:

- Maastracé (voorkeursalternatief)



- Markttracé

Voor het buitenstedelijk tracé worden geen alternatieven onderzocht, vanwege het gebruik van het bestaande goederenspoor.

Op basis van de effectbeoordelingen scoort het Maastracé beter dan het Markttracé.

Verder zijn voor het Nederlandse tracé drie haltes voorzien:

- Halte Belvédère (de halte Belvédère komt óf buitenstedelijk óf binnenstedelijk te liggen).
- Halte binnenstad.
- Halte station Maastricht (op het voorplein).

Op basis van de effectbeoordelingen scoort de binnenstedelijke halte Belvédère beter dan de buitenstedelijke halte Belvédère (nabij Bosscherveld).

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft tezamen met het MER vervolgens van 15 juli tot en met 30 augustus 2013 voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken. Op 4 juli 2013 heeft een informatieavond plaatsgevonden. Tijdens de informatieavond en gedurende alsmede na de inzagetermijn zijn in totaal 31 zienswijzen ontvangen, waarvan er 28 ontvankelijk zijn.

Ten aanzien van het MER is tevens een voorlopig toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (24 oktober 2013 / rapportnummer 2818–59) ontvangen. In haar toetsingsadvies heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage geadviseerd het MER nog op de volgende onderdelen aan te vullen:

- nader onderbouwen nut en noodzaak.
- kwantitatief bepalen van de trillingshinder, waarbij moet worden aangegeven in welke mate de richtwaarden worden overschreden en in welke mate met mitigerende maatregelen de hinder teruggebracht c.q. uitgesloten kan worden.
- de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aan te geven en te beoordelen. Daarbij tevens aangeven in welke mate de effecten van booggeluid gemitigeerd kunnen worden.

In een oplegnotitie bij de MER zijn deze onderdelen verder uitgewerkt.

In relatie tot nut en noodzaak stelt oplegnotitie MER – Rapport Ecorys navolgende:

- **Verbetering van het OV-aanbod op de corridor Maastricht-Hasselt wordt noodzakelijk geacht om de ruimtelijk economische samenhang in de EMR te bevorderen** - Een substantiële verbetering van het OV-aanbod op deze relatie wordt daarom noodzakelijk geacht om het grensoverschrijdende verkeer te faciliteren;
- **De TVM biedt een oplossing voor de noodzakelijke verbetering van het OV-aanbod op de corridor Maastricht-Hasselt en de Euregio Maas Rijn** - Dit leidt tot positieve gevolgen voor de vervoersafwikkeling in Maastricht en Euregio Maas Rijn;
- **De TVM draagt bij aan de versterking van de ruimtelijk-economische kwaliteit van de grensregio** - TVM zal aantoonbaar bijdragen aan een aantal wezenlijke kenmerken van ruimtelijk-economische kwaliteit, die Maastricht zal helpen bij het realiseren van haar ambities voor de toekomst.

Het MER laat zien dat de inpassing van de tram in Maastricht voldoet aan vele milieukundige aspecten; hieruit blijkt o.a. ook dat voldaan wordt aan de normering i.k.v. Wet Geluidhinder. Ten aanzien van de aspecten trillingen en booggeluid is nader onderzoek uitgevoerd.



Deze oplegnotitie (incl. bijlagen) is vervolgens weer aan de Commissie voor de milieueffectrapportage voorgelegd. In haar definitieve toetsingsadvies (8 januari 2013 / rapportnummer 2818-73) heeft de Commissie aangegeven dat zij:

- nut en noodzaak nog steeds onvoldoende onderbouwd vindt;
- haar bevindingen m.b.t. booggeluid en trillingen bij de besluitvorming over het bestemmingsplan zouden moeten worden betrokken.

N.a.v. het definitief advies van de Commissie voor de m.e.r. zijn navolgende stappen gezet:

- het rapport nut en noodzaak is, daar waar mogelijk, aangepast n.a.v. de bevindingen van de Commissie voor de m.e.r.;
- In paragraaf 4.1 van de toelichting bij het Bestemmingsplan is een aanvullende tekst over nut en noodzaak opgenomen;
- Rapport inzake trillingshinder is aangepast en aanvullend is een memo 'resultaten aanvullend onderzoek 'floating slab constructie trambaan' opgesteld n.a.v. bevindingen van de Commissie voor de m.e.r.;
- In het Bestemmingsplan zijn voorwaardelijke verplichtingen opgenomen ter zake van geluid en trillingshinder om effecten te mitigeren;
- De bevindingen m.b.t. (hoog)geluid en trillingshinder zullen vanzelfsprekend ook worden doorvertaald naar het aanbestedingsdossier t.b.v. de realisatie van de sneltramverbinding op Nederlands grondgebied.

Uit het voorgaande volgt dat door middel van technische maatregelen trillingshinder wordt voorkomen; voldaan wordt aan de richtlijn ter zake.

Booggeluid is een specifiek aandachtspunt. Ter zake gelden geen normeringen, terwijl ook formele rekenmethoden ontbreken. Ondanks dat is het aspect booggeluid toch nader onderzocht voor onderhavig project. Geconstateerd wordt dat op aantal locaties er sprake is van een risico dat zich booggeluid kan voordoen. Onzeker is hoe dit booggeluid zich mogelijk manifesteert. Preventief worden voorzieningen aan het trammaterieel getroffen, die de kans op - en de eventuele omvang van - booggeluid sterk reduceert. Voorts zullen waar nodig aanvullende maatregelen worden getroffen.

Naast bovenstaande zaken stellen wij t.a.v. nut en noodzaak van de tramverbinding Vlaanderen – Maastricht het navolgende vast:

- Alle betrokken projectpartners zijn overtuigd van nut en noodzaak van de realisatie van een sneltramverbinding Vlaanderen – Maastricht als onderdeel van de gewenste Euregionale OV-structuur voor de toekomst;
- De Commissie voor de m.e.r. baseert zich bij haar bevindingen op het Nederlandse MER; dit MER gaat over de ruimtelijke inpassing van de sneltramverbinding op Nederlands grondgebied (circa 5 km), terwijl men het Belgische MER (circa 30 km) – dat in 2009 is uitgebracht – buiten beschouwing laat;
- De Commissie voor de m.e.r. baseert zich bij haar oordeel ter zake van nut en noodzaak in hoofdzaak op dezelfde informatie als uw Raad bij uw besluitvorming d.d. 18 december 2012. Uw raad concludeerde destijds op basis van deze informatie dat het tramproject wel zou moeten worden gerealiseerd ('Go – besluit').

Nu het Vlaams Gewest, De Lijn, Gemeente Maastricht en Provincie Limburg inmiddels allen met de kaderovereenkomst hebben ingestemd, waarin de afspraken zijn vastgelegd over de realisatie van de Tramlijn Vlaanderen-Maastricht, behoeft er geen exploitatieplan zoals bedoeld in de Grexwet te worden vastgesteld omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is.



De gemeenteraad dient het bestemmingsplan binnen 12 weken na de termijn van de ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan vast te stellen. Het betreft hier overigens geen fatale termijn, doch slechts een termijn van orde.

Op het project is de Crisis- en herstelwet van toepassing.

#### 4. Relatie met bestaand beleid

Al enkele jaren wordt aan beide kanten van de grens gewerkt aan de voorbereiding van dit - voor de Euregio, Belgisch en Nederlands Limburg en de stad Maastricht - belangrijke project. Onderstaand volgen in chronologische volgorde de belangrijkste, reeds opgestelde, documenten en beslismomenten in Nederland en België.

##### *Spartacus plan*

In mei 2004 presenteerde de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn haar visie op de toekomst van het regionaal openbaar vervoer in Belgisch Limburg; genaamd het Spartacusplan. Onderdeel hiervan is de ontwikkeling van een aantal regionale tramverbindingen, waaronder de Tram Hasselt – Maastricht (lijn 1).

Tijdens de zitting van de Raad van Bestuur van De Lijn van 21 december 2005 werd de beslissing genomen om de studie en procedure voor realisatie van het Spartacusplan op te starten.

##### *MER en Gewestelijk Ruimtelijk UitvoeringsPlan (GRUP) België*

In de periode 2006-2008 is de milieueffectrapportage (m.e.r.)-procedure doorlopen voor het project 'Spartacus Lijn 1 Hasselt - Maastricht' voor zover gelegen op Belgisch grondgebied. Het milieueffectrapport (MER) is op 17 april 2008 uitgebracht, en heeft gediend ter onderbouwing van de vergunningsaanvragen en het GRUP. Het GRUP is vergelijkbaar met het Nederlandse bestemmingsplan. In het GRUP, dat is vastgesteld op 23 oktober 2009, is de tramverbinding planologisch vastgelegd. Dit planologische besluit is inmiddels onherroepelijk.

##### *Strategienotitie tram Vlaanderen - Maastricht*

In november 2007 presenteerde de gemeente Maastricht de 'Strategienotitie Tram Vlaanderen - Maastricht'. In deze notitie zijn de kaders en randvoorwaarden voor dit project aangegeven, evenals de mogelijke varianten voor een dergelijke verbinding. De raadscommissie Stadsbeheer Milieu en Mobiliteit (SMM) heeft de Strategienotitie besproken en het college B&W verzocht het project nader uit te werken.

##### *Koersnota Tram Vlaanderen - Maastricht*

Voorjaar 2008 verscheen de 'Koersnota Tram Vlaanderen - Maastricht' van de gemeente Maastricht. De raadscommissie SMM heeft op 13 mei 2008 de koersnota besproken en het college van B&W heeft verzocht de stadsvariant (een tramverbinding door de binnenstad van Maastricht) nader uit te werken en de regiovariant en mengvariant – die via de spoorbrug zouden worden getraceerd - niet langer in beschouwing te nemen.

##### *Intentieverklaring 'Samen werken aan Euregionaal Openbaar Vervoer'*

Op 30 juni 2008 ondertekenden een groot aantal (euregionale) partijen een intentieverklaring om te komen tot verbetering van het euregionale openbaar vervoernetwerk, onder andere door realisatie van het project TVM.



#### *Intentieverklaring Tram Vlaanderen Maastricht*

Ook op 30 juni 2008 ondertekenden de gemeente Maastricht, De Lijn en de provincies Belgisch- en Nederlands-Limburg een intentieverklaring om te komen tot realisatie van het project TVM om onder meer de stedelijke centra met elkaar te verbinden.

#### *Bestuurlijke rapportage Tram Vlaanderen - Maastricht*

Vervolgens behandelde in september 2009 de gemeenteraad de 'Bestuurlijke rapportage Tram Vlaanderen - Maastricht'. Hierin zijn drie verschillende stadstracés in kaart gebracht en beoordeeld op diverse aspecten. Er is ingestemd met de bevindingen tot dan toe. Hoewel de raad nog geen definitieve keuze maakt, bestaat er een voorkeur voor een tracé via de Maasboulevard. Een tracé via de Markt is echter nadrukkelijk als terugvaloptie benoemd. Voorts heeft de raad gevraagd enkele tracé- en haltemogelijkheden nader te onderzoeken.

#### *Bestuursovereenkomst AROV (Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer)*

In januari 2010 ondertekenden het ministerie van Verkeer en Waterstaat (nu ministerie van Infrastructuur en Milieu) en de provincie Limburg een bestuursovereenkomst waarin de financiële afspraken uit het Actieprogramma Regionaal Openbaar Vervoer (AROV) ten behoeve van TVM zijn bekrachtigd. In navolging tekenden de gemeente Maastricht en Provincie Limburg op 1 maart 2010 een bestuursovereenkomst waarin de financiële inbreng van beide partijen in het project TVM is vastgelegd en bekrachtigd.

#### *Beslisdocument Stadstracé Tram Vlaanderen - Maastricht*

In 2011 is het 'Beslisdocument Stadstracé Tram Vlaanderen - Maastricht' door de gemeente Maastricht uitgebracht. Hierin wordt een aantal uitgangspunten en randvoorwaarden benoemd en worden de in de Bestuurlijke rapportage geadviseerde alternatieven en tracévarianten nader uitgewerkt en beoordeeld. In het Beslisdocument worden het Maastracé via de Bassinbrug en het Markttracé als realistische alternatieven beoordeeld. De gemeenteraad van Maastricht besliste op 31 mei 2011 om:

- de tramverbinding te traceren via de Boschstraat-noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug – Sint Maartenslaan – Stationsplein (voorkeurstracé);
- een planstudie uit te voeren naar de realisatie van de tramverbinding op Nederlands grondgebied;
- een go – no go besluit te nemen over TVM in december 2012 op basis van de planstudie.

#### *Structuurvisie Maastricht 2030*

In de 'Structuurvisie Maastricht 2030; Ruimte voor ontmoeting' (2012) is gekozen voor 'robuuste en duurzame bereikbaarheid en ontsluiting: keuzemogelijkheid'. De stad wil hierbij mobilisten keuzemogelijkheden bieden op welke wijze zich men in en naar de stad wil verplaatsen. Dit heeft tot gevolg dat gekozen wordt voor robuuste regionale structuren voor auto, openbaar vervoer en fiets. De tramverbinding tussen de beide Limburgse hoofd- en universiteitssteden Hasselt en Maastricht past hierin.

#### *Kaderovereenkomst*

Inmiddels hebben de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn, het Vlaams Gewest, de Provincie Limburg en de Gemeente Maastricht allen ingestemd met de kaderovereenkomst. Het doel van deze overeenkomst is enerzijds te komen tot de benodigde doelmatige afstemming, coördinatie en samenwerking door het bepalen van de scope en de taken en verantwoordelijkheden op hoofdlijnen. Anderzijds is het doel om te komen tot procesafspraken over de noodzakelijke verdere contractering benodigd voor de realisatie en exploitatie van de tramverbinding.



#### *Projectbesluit Tram Vlaanderen - Maastricht*

In december 2012 is het document 'Projectbesluit Tram Vlaanderen – Maastricht' uitgebracht door de gemeente Maastricht en provincie Limburg. Dit document biedt een samenvatting van alle relevante (plan)studies en onderzoeken en omvat verder overige relevante informatie die een rol speelt bij het te nemen projectbesluit (go – no go besluit). Daarnaast is in het Projectbesluit opgenomen op welke wijze de partijen voornemens zijn de tramverbinding op het Nederlands deel te realiseren. Provinciale Staten van de provincie Limburg heeft via de Agenda Treinverkeer opdracht gegeven tot de realisatie van TVM.

De gemeenteraad van Maastricht heeft op 18 december 2012 een positief projectbesluit genomen onder voorbehoud dat de BTW-problematiek zou worden opgelost. Daarbij is een tijdspad aangegeven voor onder meer het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek naar de halte Belvédère binnen de singels, de voorbereiding van de aanbesteding en de planologische en vergunningenprocedure. Voorts nam uw Raad een motie aan, waarin men het college van Burgemeester en Wethouders verzocht om de haalbaarheid van een ondergrondse fietsenstalling te onderzoeken nabij het Station Maastricht.

#### *Bestemmingsplan TVM en Milieueffectrapport TVM*

Op 16 april 2013 is de gemeente Maastricht akkoord gegaan met het opstellen van één bestemmingsplan voor het gehele tramtracé op Nederlands grondgebied. Tevens is besloten tot het opstellen van een MER, waarin het Markttracé als alternatief wordt meegenomen.

#### *Ontwerpdetaillering stadstracé*

Op 25 juni 2013 stelde het college van burgemeester en wethouders de ontwerpdetaillering van het stadstracé vast. Deze ontwerpdetaillering heeft plaatsgevonden in afstemming met diverse belanghebbenden, zoals de Fietzersbond, de taxibranche en Veolia. Op basis van de ontwerpdetaillering heeft de planologische vertaling plaatsgevonden.

#### *Bestemmingsplan TVM en Milieueffectrapport TVM*

Op 25 juni 2013 stelde het college van burgemeester en wethouders het ontwerp-bestemmingsplan en MER vast en stemde in met de openbaarmaking t.b.v. de procedure zienswijzen.

## **5. Gewenst beleid en mogelijke opties.**

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft tezamen met het MER vervolgens van 15 juli tot en met 30 augustus 2013 voor een ieder ter inzage gelegen. Tijdens de informatieavond en gedurende alsmede na de inzagetermijn zijn in totaal 31 zienswijzen ontvangen, waarvan er 28 ontvankelijk zijn.

De zienswijzen alsmede de beantwoording daarvan zijn opgenomen in de van dit raadsvoorstel deel uitmakende "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht". In deze nota wordt op de inhoud van de zienswijzen gemotiveerd ingegaan. De beantwoording van de zienswijzen is cursief in deze nota weergegeven.

In onderstaand overzicht is aangegeven welke wijzigingen in het bestemmingsplan zijn aangebracht n.a.v. de ingebrachte zienswijzen:

- In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen die toeziet op het voorkomen van trillingshinder n.a.v. de resultaten van de opgestelde prognose trillingen.
- In het bestemmingsplan is in de specifieke gebruiksregels opgenomen dat het gebruik ten behoeve van de betreffende bestemming genoemde tramverkeer uitsluitend toegestaan is





overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijktens het uitgevoerde geluidsonderzoek, ten grondslag hebben gelegen aan het geluidsonderzoek.

- De algemene voorwaarden uit de Beleidsregels zijn overgenomen bij de bouwregels van artikel 11 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed'.
- De planregels van artikel 11 'Waterstaat - Stroomvoerend rivierbed' zijn aangevuld met een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden. Hierin zijn ook de beleidsregels meegenomen.
- Enkele tekstuele fouten in het akoestisch rapport zijn hersteld.
- In de tabel in bijlage 1 van de verkeerstoets TVM waren twee verkeerde straten benoemd; nummer 3 dient Sint Maartenslaan en nummer 12 dient Boschstraat te zijn. Echter het bedoelde wegvak is juist. In de bijbehorende figuur was nummer 15 op de verkeerde weg geplaatst.
- Bijlage 2 t.a.v. de wegcategorisering van de verkeerstoets TVM is inmiddels achterhaald. De betreffende bijlage is verwijderd.

Naast wijzigingen die zijn aangebracht vanwege de zienswijzen, zijn ook ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. In onderstaand overzicht is aangegeven om welke punten in de toelichting het gaat. De regels en verbeelding zijn niet aangepast.

- In paragraaf 1.4. is toegevoegd dat het Uitbreidingsplan in Hoofdzaak 1954, (geactualiseerd t/m oktober 1980) per 1 juli 2013 is vervallen. Vanaf deze datum geldt voor de betreffende gebieden de Bouwverordening van de gemeente Maastricht.
- Paragraaf 4.1. 'Doelstelling' is uitgebreid met een toelichting over nut en noodzaak van de voorgenomen realisatie van de tramlijn.
- Paragraaf 5.1. is aangevuld met het advies van de commissie voor de m.e.r. Naar aanleiding van het advies is een oplegnotitie MER opgesteld die als bijlage 2 van de toelichting is opgenomen.
- In paragraaf 5.2.5. is het wateradvies van het Waterschap Roer en Overmaas verwerkt. Het advies zelf is opgenomen in bijlage 3 van de toelichting.
- Paragraaf 5.3 is aangepast n.a.v. het doorvoeren van de aanpassingen in het akoestisch onderzoek als gevolg van de ingekomen zienswijzen.
- Paragraaf 5.10 is aangepast n.a.v. het doorvoeren van de resultaten van de opgestelde prognose trillingen n.a.v. de ingekomen zienswijzen.
- Bijlage 9 Natuurtoets TVM Buitenstedelijk is vervangen door het definitieve rapport en als zodanig benoemd in paragraaf 5.11.
- Bijlage 11 Voortoets Natura 2000 TVM is vervangen door het definitieve rapport en als zodanig benoemd in paragraaf 5.11.
- In hoofdstuk 6 is een uitleg opgenomen over de in de regels opgenomen voorwaardelijke verplichtingen ten aanzien van de aspecten geluid en trillingen.
- Hoofdstuk 7 is aangevuld met de kaderovereenkomst, een beknopte toelichting op de economische uitvoerbaarheid en de vermelding dat een planschaderisicoanalyse is uitgevoerd.
- Paragraaf 9.2 is ingevuld naar aanleiding van de gehouden procedure ex artikel 3.8 Wro.
- De Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen is als bijlage 13 van de toelichting opgenomen.
- Er hebben diverse redactionele en tekstuele aanpassingen plaatsgevonden, die niet van belang zijn voor de inhoud.

#### *Motie ondergrondse fietsenstalling*

Met betrekking tot de door uw gemeenteraad – bij de behandeling van het raadsbesluit 129-2012; Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht - aangenomen motie inzake het haalbaarheidsonderzoek voor een ondergrondse fietsenstalling bij het Station Maastricht zij vermeld, dat de haalbaarheid is onderzocht. De resultaten hiervan zijn aan de raadscommissie SMM op 13 januari 2014 gepresenteerd. De preferente oplossing is een ondergrondse fietsenstalling onder het Stationsplein; de hiermee gepaard gaande kosten zijn geraamd op circa € 11,5 mio (excl. BTW, prijspeil 2013). De



financiële haalbaarheid zien wij met vertrouwen tegemoet. Indien e.e.a. onverhoopt niet slaagt, dan hebben wij een terugvaloptie achter de hand om de fietsstallingsproblematiek op te lossen (Plan B). In de maand december 2013 heeft overleg met diverse stakeholders plaatsgevonden. De komende tijd vindt ter zake de nadere uitwerking en overleg plaats. Wij komen hierop terug met nadere voorstellen aan uw Raad.

## **6. Duurzaamheid en gezondheid.**

De geëlektrificeerde tramverbinding met het Belgische achterland biedt een duurzaam alternatief voor bezoekers aan de stad en leidt tot substitutie van autoritten en vervanging van diverse (Belgische) busverbindingen (reductie fijnstof en CO<sub>2</sub>).

De navolgende duurzaamheidsprincipes – zoals opgenomen in de Structuurvisie 2030 - zijn hierbij aan de orde:

- Keuzevrijheid (multimodale bereikbaarheid / vergroting diversiteit gebieden);
- Toekomstbestendigheid (robuuste infrastructurele netwerken);
- Benutting aanwezige gebiedskenmerken (uitgaan van intrinsieke waarden);
- Hoogwaardige samenleving (stimuleren van ontmoeting).

## **7. Personeel.**

Niet van toepassing.

## **8. Informatie en automatisering**

Niet van toepassing.

## **9. (Duurzame) aanbestedingen.**

Niet van toepassing.

## **10. IBOR beheersparagraaf.**

Niet van toepassing

## **11. Financiën.**

Het Vlaams Gewest, De Lijn, Gemeente Maastricht en Provincie Limburg hebben allen ingestemd met de kaderovereenkomst, waarin de afspraken zijn vastgelegd over de realisatie en exploitatie van de Tramlijn Vlaanderen-Maastricht, behoeft er geen exploitatieplan zoals bedoeld in de Grexwet te worden vastgesteld omdat het verhaal van kosten van de grondexploitatie anderszins verzekerd is.

In algemene zin wordt met betrekking tot de financiële- en risicoparagraaf verwezen naar raadsbesluit 129-2012; Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht d.d. 18-12-2012, waarin de financiële kaders en de risicobeheersingsaanpak met betrekking tot onderhavig project zijn uiteengezet. Binnen het project TVM wordt gehandeld binnen deze vigerende (beleids)kaders.

Met betrekking tot de BTW-aspecten wordt vermeld dat de BTW-compensabiliteit van rijkswege gehandhaafd blijft, met dien verstande dat landelijk sprake is van een plafond. Derhalve is



uitgangspunt dat de BTW voor onderhavig project volledig compensabel is. Er is namelijk een klein deeltraject van circa 150 meter ter hoogte van het Station Maastricht, waar de gronden in eigendom zijn en blijven van NS. De BTW-compensabiliteit alhier is formeel nog niet verzekerd. Derhalve is sprake van een BTW-risico van maximaal € 0,5 mio. Met de belastingdienst wordt ter zake nader overleg gevoerd, waarbij gezocht wordt naar een voor partijen conveniërende oplossing. Definitief uitsluitsel volgt spoedig. Indien zich dit risico, van maximaal € 0,5 mio, zich onverhoopt zal voordoen, dan wordt het taakstellend opgevangen binnen het bestaande projectbudget.

## 12. Voorstel

Wij stellen uw raad voor:

- 1) te besluiten geen exploitatieplan (artikel 12 Wro) vast te stellen.
- 2) het MER vast te stellen.
- 3) de tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingebrachte zienswijzen 1 t/m 24, 26, 28, 30 en 31 ontvankelijk te verklaren; de zienswijzen 25, 27 en 29 niet-ontvankelijk te verklaren.
- 4) de zienswijzen 9 en 26 gegrond te verklaren, de zienswijzen 1, 2, 3, 4, 6, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24 en 28 ongegrond te verklaren en de zienswijzen 5, 7, 8, 11, 15, 16, 19, 30 en 31 deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.
- 5) het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht, met inbegrip van de wijzigingen die voortvloeien uit de tegen het ontwerp van dit bestemmingsplan ingebrachte zienswijzen alsmede met inbegrip van de ambtshalve wijzigingen die als zodanig zijn opgesomd in de van dit raadsvoorstel deel uitmakende notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" alsmede met inbegrip van kleine tekstuele en redactionele aanpassingen, digitaal gewijzigd vast te stellen onder codering NL.IMRO.0935.BPTVM2013-vg01 waarbij de volgende ondergrond is gebruikt: o\_NL.IMRO.0935.BPTVM2013-vg01.dwg.
- 6) te bepalen dat het raadsvoorstel alsmede de notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" integraal deel uitmaken van uw besluit.
- 7) te verklaren dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

## 13. Vervolg / Planning

Gelet op het feit dat het bestemmingsplan gewijzigd wordt vastgesteld, dient het raadsbesluit volgens artikel 3.8 lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening onverwijld langs elektronische weg naar de inspecteur van de ruimtelijke ordening respectievelijk gedeputeerde staten van Limburg te worden gestuurd.

De inspecteur en gedeputeerde staten kunnen binnen zes weken na vaststelling een aanwijzing geven, inhoudende dat een onderdeel geen deel blijft uitmaken van het plan.

Aangezien het plan in nauw overleg met de provincie is opgesteld en er geen nationale belangen in het geding zijn, verwachten wij niet dat dit gaat gebeuren.

De bekendmaking van het besluit tot vaststelling van het bestemmingsplan dient in dit geval derhalve zes weken na de vaststelling plaats te hebben. Vanaf dat moment kunnen belanghebbenden die tijdig een zienswijze kenbaar hebben gemaakt, alsmede een belanghebbende die kan aantonen dat hij redelijkerwijs niet in staat is geweest tijdig zijn zienswijze bij de raad kenbaar te maken, gedurende de termijn van tervisielegging (zes weken) beroep in dienen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook kunnen belanghebbenden beroep indienen tegen



VOLGNUMMER  
04-2014

het vastgestelde bestemmingsplan, voor zover het betreft de wijzigingen ten opzichte van het ontwerp van het bestemmingsplan.

Het plan treedt in werking daags na afloop van de beroepstermijn, tenzij er binnen de beroepstermijn beroep is ingesteld en een voorlopige voorziening is aangevraagd bij de Voorzitter van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. In dat geval wordt de uitspraak van voornoemde voorzitter afgewacht.

Het project TVM is overigens aangemerkt als een project waarop de Crisis- en Herstelwet van toepassing is. In onderdeel 8.2 van bijlage I behorende bij de Crisis- en herstelwet is de aanleg of wijziging van tramwegen of metrowegen namelijk aangemerkt als categorie ruimtelijke en infrastructurele projecten als bedoeld in artikel 1.1, eerste lid.

En dat betekent dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is op het project TVM. Dit heeft een aantal procedurele voordelen en betekent ook dat de Raad van State (in principe) binnen zes maanden haar uitspraak moet doen.

Het plan is onherroepelijk daags na de beroepstermijn indien geen beroep is ingesteld dan wel zodra op het beroep afwijzend is beslist door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

P.J. Buijtels.

De Burgemeester,

O. Hoes.

**Raadsvoorstel**



VOLGNUMMER  
04-2014

#### 14. Communicatie richting raad

De bekendmaking van het vastgestelde bestemmingsplan geschiedt op de daartoe wettelijk voorgeschreven en gebruikelijke wijze, door middel van publicaties op de gemeentelijke website op [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl), in de Ster en in de Staatscourant.

Raadsvoorstel



Bijlage  
I

VOLGNUMMER  
04-2014

## DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 21 januari 2014, sector Ruimte, no. 2013.54329;

overwegende:

dat de raadscommissie SMM op 13 mei 2008 de Koersnota TVM heeft besproken en heeft ingestemd om de stadsvariant (een tramverbinding door de binnenstad van Maastricht) nader uit te werken en de regiovariant en mengvariant, die beiden via de spoorbrug lopen, niet langer in beschouwing te nemen;

dat de gemeenteraad van Maastricht op 31 mei 2011 heeft besloten om de tramlijn in de binnenstad van Maastricht te traceren via de Boschstraat-Noord – Bassinbrug – Maasboulevard – Wilhelminabrug – Sint Maartenslaan – Stationsplein;

dat de gemeenteraad van Maastricht op 18 december 2012 een positief projectbesluit heeft genomen op basis van planstudies voor het buitenstedelijk- en binnenstedelijk tracé. Dit onder voorbehoud van een passende oplossing van de BTW-problematiek;

dat inmiddels alle projectpartners, in casu de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn, het Vlaams Gewest en de provincie Limburg en de gemeente Maastricht, hebben ingestemd met de kaderovereenkomst, waarin nadere afspraken zijn gemaakt over de realisatie en exploitatie van de Tramlijn Vlaanderen Maastricht;

dat het ontwerp van het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht tezamen met het MER met ingang van 15 juli tot en met 30 augustus 2013 voor een ieder ter inzage gelegen, waarbij de gelegenheid is geboden om binnen deze termijn zienswijzen met betrekking tot het ontwerp kenbaar te maken;

dat er binnen en na deze periode in totaal 31 zienswijzen ontvangen, waarvan er 28 ontvankelijk zijn;

dat, zoals blijkt uit het raadsvoorstel van burgemeester en wethouders alsmede uit de bijbehorende notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht", die beide worden geacht van dit besluit deel uit te maken, aanleiding is gevonden om het bestemmingsplan op onderdelen aan te passen;

gehoord de commissie Stadsbeheer, Milieu en Mobiliteit d.d. 3 februari 2014;

### BESLUIT:

- 1) geen exploitatieplan (artikel 6.12 Wro) vast te stellen.
- 2) het MER vast te stellen.
- 3) de tegen het ontwerp-bestemmingsplan ingebrachte zienswijzen 1 t/m 24, 26, 28, 30 en 31 ontvankelijk te verklaren; de zienswijzen 25, 27 en 29 niet-ontvankelijk te verklaren.



Bijlage

I

VOLGNUMMER

04-2014

- 4) de zienswijzen 9 en 26 gegrond te verklaren, de zienswijzen 1, 2, 3, 4, 6, 10, 12, 13, 14, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 24 en 28 ongegrond te verklaren en de zienswijzen 5, 7, 8, 11, 15, 16, 19, 30 en 31 deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.
- 5) het bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht, met inbegrip van de wijzigingen die voortvloeien uit de tegen het ontwerp van dit bestemmingsplan ingebrachte zienswijzen alsmede met inbegrip van de ambtshalve wijzigingen die als zodanig zijn opgesomd in de van dit raadsvoorstel deel uitmakende notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" alsmede met inbegrip van kleine tekstuele en redactionele aanpassingen, digitaal gewijzigd vast te stellen onder codering NL.IMRO.0935.BPTVM2013-vg01 waarbij de volgende ondergrond is gebruikt:  
o\_NL.IMRO.0935.BPTVM2013-vg01.dwg.
- 6) te bepalen dat het raadsvoorstel alsmede de notitie "Nota zienswijzen en ambtshalve wijzigingen bestemmingsplan Tramlijn Vlaanderen-Maastricht" integraal deel uitmaken van uw besluit.
- 7) te bepalen dat de Crisis- en herstelwet van toepassing is.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 18 februari 2014.

De Griffier,

De Voorzitter,

Raadsbesluit