



Raadsvergadering	
Volgnummer	9-2018
Onderwerp	Vaststellen bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt
Programmanummer	10 Stadsontwikkeling
Registratienummer	2018-01991
Collegevergadering	23-01-2018
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Programma's en Strategie
Behandelend ambtenaar	JHA Jans Telefoonnummer: 043-350 4547 koos.jans@maastricht.nl
Bijlagen	Bijlage 1 Raadsbesluit Bijlage 2 Zienswijzennota bestemmingsplan Tram- Maastricht-Hasselt Bijlage 3 Lijst van wijzigingen bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt Bijlage 4 Ontwerpbestemmingsplan



AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Hierbij leggen wij uw raad het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt (TMH) ter besluitvorming voor. Dit bestemmingsplan is de planologisch-juridische verankering van en de basis voor de realisatie van de circa 3,8 kilometer lange geëlectriceerde light-railverbinding (tram) op Nederlands grondgebied met haltes ter hoogte van de Timmerfabiek (halte Sphinxkwartier) en aan de oostzijde van de tunnelingang Maasboulevard (halte Mosae Forum tevens eindhalte).

In de vorm van raadsinformatiebrieven bent u regelmatig op de hoogte gesteld van de voortgang van het project waar onder het nieuwe bestemmingsplantraject. Ook bent u op 3 oktober 2017 met een raadspresentatie geïnformeerd over de inhoud van het ontwerpbestemmingsplan en de start van de formele juridische procedure en de daarbij behorende zienswijzentermijn.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen en binnen die termijn zijn 26 zienswijzen ingediend. In de bij dit raadsvoorstel behorende zienswijzennota zijn deze geanonimiseerd weergegeven en is een reactie op alle zienswijzen gegeven. De zienswijzen geven aanleiding om het bestemmingsplan op een (beperkt) aantal onderdelen aan te passen. Ook is er een aantal ambtshalve wijzigingen.

Beslispunten

1. In te stemmen met de beantwoording van de ingekomen zienswijzen, zoals opgenomen in Zienswijzennota bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt (bijlage 2 van dit raadsvoorstel);
2. Het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt gewijzigd vast te stellen met inbegrip van de lijst van wijzigingen (bijlage 3 van dit raadsvoorstel);
3. Te bepalen dat voor het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt de ondergrond met de codering o_NL.IMRO.0935.BPTRAMMH-vg01.dxf is gebruikt;
4. Te bepalen dat geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden omdat de aanleg van de lightrailverbinding niet is aan te merken als een bouwplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;
5. Te bepalen dat dit raadsvoorstel integraal deel uitmaakt van het raadsbesluit;



6. Het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt op de gebruikelijke wijze bekend te maken en in de Belgische krant Het Belang van Limburg.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Met de Tram Maastricht-Hasselt willen Rijk, Provincie Limburg, gemeente Maastricht, Vlaamse Overheid en De Lijn samen een duurzame kwaliteitssprong voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de regio realiseren. Het project Tram Maastricht-Hasselt, als onderdeel van het Spartacusplan, voorziet in de aanleg van een ruim 30 km lange tramverbinding tussen het station van Hasselt en het centrum van Maastricht. Met deze tramverbinding wordt de reistijd per openbaar vervoer tussen het station van Hasselt en de eindhalte Mosae Forum in Maastricht teruggebracht van circa 72 minuten naar circa 36 minuten. De reis wordt comfortabel en aantrekkelijk. Bij realisatie van de tramverbinding gaat de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn bovendien in Belgisch Limburg buslijnen vanuit omliggende kernen met korte overstaptijden verknopen met de tram. Bij de haltes worden e-bikes-voorzieningen gerealiseerd. Hierdoor wordt ook de reistijd vanuit deze kernen zowel naar Maastricht als naar Hasselt verkort. Met deze investering willen de verantwoordelijke overheden de economische structuur van Limburg versterken en de economische samenwerking in de Euregio Maas-Rijn stimuleren.

De tramverbinding Maastricht-Hasselt past in het mobiliteitsbeleid van de Vlaamse overheid, het Rijk, de Provincie Limburg en de gemeente Maastricht. De tram Maastricht-Hasselt draagt bij aan de structuurversterking in de regio omdat het de hoofdsteden van de beide Limburgen met zijn bestuurs- en kenniscentra met elkaar verbindt. Voor het duurzaam en vitaal functioneren van de stad Maastricht is het van groot belang dat de stad vanuit de Euregio zo optimaal mogelijk bereikbaar is. Het project Tram Maastricht-Hasselt biedt een uitgelezen kans om de bereikbaarheid van de stad Maastricht vanuit de Euregio te verbeteren.

Met de realisatie van de Tram Maastricht-Hasselt wordt dus een robuuste en duurzame OV-verbinding tussen de beide hoofdsteden van Nederlands en Belgisch Limburg gerealiseerd, waardoor de aantrekkelijkheid van beide steden en de gehele Euregio wordt vergroot en waardoor de economische structuur van Limburg wordt versterkt. Daarmee wordt invulling gegeven aan een van de 4 belangrijkste ruimtelijke thema's, die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Maastricht 2030.



Op 15 december 2016 hebben de betrokken partijen een bestuurlijk akkoord gesloten over de te realiseren tramverbinding Maastricht-Hasselt als onderdeel van een breder pakket aan maatregelen om het grensoverschrijdend vervoer te verbeteren in Limburg. Dat bestuurlijk akkoord, vastgelegd in een Addendum op de Kaderovereenkomst 2014, gaat uit van een tracé met een eindhalte bij Mosae Forum.

Om deze tramverbinding te realiseren is een nieuw bestemmingsplan voorbereid en is het eerder opgestelde Milieu Effect Rapport (MER) geactualiseerd voor het buitenstedelijk tracé en aangevuld voor het binnenstedelijk tracé: de Aanvulling MER 2017. Omdat in de doelstellingen de halte aan de westzijde van de Maas naar voren komt is in de Aanvulling MER 2017 uit zorgvuldigheidsoogpunt en ter beperking van juridische risico's een analyse gemaakt van drie mogelijke realistische locaties voor de ligging van de eindhalte aan deze westzijde met bijbehorende binnenstedelijk tracé: eindhalte Mosae Forum, eindhalte Boschstraat (ter hoogte van Sphinxkwartier) en eindhalte Markt.

Ten behoeve van de Aanvulling MER is door Goudappel Coffeng en Ecorys (opnieuw) onderzocht wat de vervoerkundige, verkeerskundige en regionaal-economische effecten van het tramproject zijn en zijn de realistische alternatieven voor de eindhalte aan de westzijde van de Maas op deze effecten beoordeeld (Bestuurlijke Rapportage Tram Maastricht-Hasselt).

Alles overwegende is gekozen voor het voorkeursalternatief, te weten eindhalte Mosae Forum met het bijbehorende binnenstedelijke tracé. Het voorkeursalternatief is als uitgangspunt genomen voor de juridische verankering in het nieuwe bestemmingsplan.

De raad is op grond van de Wet op de ruimtelijke ordening het bevoegd gezag voor het vaststellen van het bestemmingsplan.

2. Gewenste situatie.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 29 september 2017 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Gedurende deze termijn bestond de mogelijkheid zienswijzen in te dienen, zowel mondeling als schriftelijk. Er zijn 26 zienswijzen ingediend.

Uw raad gelieve als bijlage 2 bij dit raadsvoorstel aan te treffen ons voorstel tot beantwoording van de zienswijzen gericht tegen het ontwerpbestemmingsplan. In deze zienswijzennota zijn de



ingediende zienswijzen geanonimiseerd weergegeven en hebben wij per zienswijze een reactie gegeven. Omdat een aantal thema's in veel zienswijzen terugkomt, hebben wij deze in de zienswijzennota in een afzonderlijk hoofdstuk themagewijs van een reactie voorzien en daarnaar bij de beantwoording van de zienswijze van de individuele reclamanten verwezen. Het betreft de thema's nut en noodzaak, verkeer, spoorbrug, verbinding tussen OV-knooppunten, andere aanwending budget Tram Maastricht-Hasselt en omzetting naar lokaal spoor versus onttrekking goederenvervoer. Op de eerste drie thema's die het vaakst terugkomen wordt in de volgende paragraaf van dit raadsstuk nader ingegaan; de andere genoemde thema's komen in de zienswijzennota terug evenals de behandeling van de specifieke zienswijzen per individuele reclamant.

3. Argumenten - toelichting thema's.

3.1 Nut en noodzaak

Diverse reclamanten zijn van mening dat de tramverbinding niet nodig is. In paragraaf 2.2 van de Zienswijzennota is uiteengezet wat het nut en de noodzaak zijn van de tramverbinding. Hierna volgt een korte toelichting op die paragraaf.

Met de tram Maastricht-Hasselt wordt een kwaliteitssprong voor het grensoverschrijdend openbaar vervoer in de regio gerealiseerd. De tramverbinding brengt de beide hoofdsteden van Belgisch en Nederlands Limburg, Hasselt en Maastricht, binnen circa 36 minuten reistijd van elkaar. De reis wordt bovendien comfortabel en aantrekkelijk. Daarmee zorgt de tramverbinding voor:

1. de noodzakelijke versterking van de regionaal-economische structuur van Limburg en de stimulans van de economische samenwerking in de Euregio Maas-Rijn;
2. de bediening van de nog steeds groeiende vervoervraag tussen Belgisch Limburg en Maastricht;
3. een goed alternatief voor de auto;
4. een directe Euregionale railverbinding;
5. een snelle en kwalitatief hoge OV-verbinding tussen Hasselt en Maastricht.

In de Bestuurlijke Rapportage Tram Maastricht-Hasselt zijn onder meer de vervoerkundige en regionaal-economische effecten van het project onderzocht. Ook is een toets uitgevoerd op het doelbereik van de projectdoelstellingen. Conclusies uit het rapport voor het voorkeursalternatief, tracé eindhalte Mosae Forum, zijn de volgende:



Vervoerkundige effecten

De reistijd tussen Maastricht en Hasselt neemt sterk af.

- De rijtijd tussen station Hasselt en de eindhalte in Maastricht wordt 36 minuten, waarvan de rijtijd tussen het centrum van Hasselt en Maastricht (33 minuten) onderdeel uitmaakt. Dit in plaats van 93 minuten met de trein en 72 minuten met de bus;
- De reistijden (incl. wachttijd en eventueel looptijd) tussen 3 belangrijke locaties in Maastricht (Randwyck, Station en binnenstad) en het station van Hasselt nemen gemiddeld af van 80 minuten naar 50 minuten;
- Het aantal reizigers op de verbinding Maastricht-Hasselt is berekend op 10.800 op een gemiddelde werkdag;
- Gemiddeld genomen neemt de v/f-waarde, de verhouding tussen OV-reistijd en autoreistijd, op een aantal belangrijke reisrelaties sterk af van 2,1 naar 1,5;
- Het OV-aandeel in alle verplaatsingen van en naar Maastricht neemt toe van 6,4% naar 6,6%.

Regionaal-economische effecten

- Voor een bezoek op dagelijkse basis is een reistijd van ongeveer 45 minuten acceptabel voor reizigers. Het aantal mensen binnen 45 minuten bereik neemt door de tram Maastricht-Hasselt toe van circa 560.000 in de autonome situatie naar 636.000;
- De reistijdwinst voor het zakelijk verkeer wordt ingeschat op circa € 0,5 miljoen per jaar;
- Door de verbeterde reistijd gaat de arbeidsmarkt beter functioneren wat naar verwachting 40 extra banen oplevert, waarvan 20 in Maastricht;
- De extra bestedingen die voor recreatie en toerisme mogen worden verwacht, worden berekend € 0,7 miljoen per jaar.

De Bestuurlijke Rapportage Tram Maastricht-Hasselt bevat daarnaast een toets op doelbereik. Ook deze is positief:

1. *Verbeteren grensoverschrijdende bereikbaarheid:* De Tram Maastricht-Hasselt zorgt voor (1) een verbeterde ontsluiting van voorzieningen in de grensregio en (2) levert een bijdrage aan de grensoverschrijdende samenwerking die gebaat is bij grensoverschrijdende multimodale bereikbaarheid.



2. *Vervolmaken euregionale verbindingen:* Met de Tram Maastricht-Hasselt wordt de nu nog (1) ontbrekende en essentiële railverbinding in het euregionaal openbaar vervoernetwerk gerealiseerd. Daarnaast zorgt de Tram Maastricht-Hasselt voor (2) een kwaliteitsslag in het Euregionale netwerk. Er wordt een kwalitatief hoogwaardig en snelle verbinding gerealiseerd.
3. *Een aantrekkelijk alternatief bieden voor auto- en bus:* (1) de tram met een halte op de westelijke Maasoever zorgt voor een afname van de v/f-waarde van de vervoerrelatie Maastricht-Hasselt van 2,2 tot 1,2. Daarmee is de verbinding concurrerend voor keuzereizigers omdat dit duidelijk lager ligt dan 1,4, wat nodig is voor een concurrerende reistijd per OV. Verder heeft de analyse met het gemeentelijk verkeersmodel laten zien dat er een lichte verschuiving optreedt in de modal split. (2) Het OV-aandeel in alle verplaatsingen van en naar Maastricht neemt toe van 6,4% naar 6,6%.
4. *Impuls voor regionaal-economische ontwikkelingen:* Uit diverse internationale voorbeelden blijkt dat een tramverbinding (1) een positief effect heeft op de regionale economie. (2) De tram kan vanwege het structurerende karakter functioneren als katalysator van ruimtelijke / stedelijke ontwikkelingen. (3) De tram Maastricht-Hasselt draagt naar verwachting licht positief bij aan het versterken van het vestigingsklimaat. (4) De Tram Maastricht-Hasselt is een stimulans voor de regionale economie.

Kortom, nut en noodzaak van de tramverbinding zijn evident.

3.2 Verkeer

Een aantal reclamanten meent dat de tramverbinding zorgt voor problemen in de verkeersafwikkeling en niet op verkeersveilige wijze kan worden ingepast. In de Zienswijzennota wordt in paragraaf 2.4 ingegaan op dit thema. Naar aanleiding van de zienswijzen is de Verkeerstoets van Arcadis aangepast. De aangepaste Verkeerstoets is als bijlage 4 bij de zienswijzennota gevoegd. Hierna volgt een korte toelichting op het thema Verkeer.

Verkeersafwikkeling

Met behulp van het gemeentelijke verkeersmodel is bepaald wat de verkeersintensiteiten zijn in de referentiesituatie en de plansituatie (10 jaar nadat de tram gerealiseerd is). Vervolgens is de doorstroming op de wegvakken en de doorstroming op de kruispunten bepaald. Uit de verkeerstoets



volgt dat in de nieuwe situatie op geen van de wegvakken op het tramtracé een te hoge I/C-verhouding optreedt.

De doorstroming op de kruispunten is ook beoordeeld. Op alle kruispunten op het tracé van de tram is de capaciteit voldoende om het op de tram wachtende autoverkeer af te wikkelen en een vlotte doorstroming in de toekomst te waarborgen.

Daarnaast is beoordeeld of het overige verkeer de doorstroming van de tram belemmert. De tram voegt op het kruispunt Frontensingel/Fransensingel/Boschstraat in op de weg met het overige gemotoriseerde verkeer. Uit het verkeersmodel blijkt dat de wegvakken van de Frontensingel en de Boschstraat zelfs in de ochtend- en avondspits een goede verkeersafwikkeling hebben. In combinatie met een goed afgestelde verkeersregelinstantie ontstaan er geen substantiële problemen voor de verkeersdoorstroming en kan de tram dus gewoon doorrijden, zonder oponthoud. Daarna halteert de tram voor korte tijd op de halte Sphinxkwartier. Op het moment dat de tram weer optrekt, is het autoverkeer tussen Bassinbrug en Maasboulevard geheel of nagenoeg geheel verdwenen, zodat de tram naar de eindhalte kan rijden.

Verkeersveiligheid

In de Verkeerstoets van Arcadis is verder de verkeersveiligheid voor het gemotoriseerde verkeer en het langzaam verkeer in de situatie na realisatie van de tram onderzocht. Van belang voor het effect van de tram op de verkeersveiligheid is dat de tram slechts zeer beperkt in het verkeerssysteem aanwezig is. De tram rijdt straks tweemaal per uur per richting over het tracé. Daarmee is de tram in totaal (beide richtingen samen genomen) circa twaalf minuten per uur aanwezig in het verkeerssysteem. Het effect van de tram op het verkeerssysteem en daarmee de invloed op de verkeersveiligheid is zeer gering.

Bovendien rijdt de tram met een lage snelheid over het binnenstedelijke tracé, namelijk maximaal 30 km/u vanwege de bochten en kruispunten in het tracé en de tussen- en eindhalte waarvoor steeds tijdig afgeremd moet worden waardoor de tram geen hogere snelheid kan bereiken.

Er is op dit moment nog geen definitief ontwerp voor de precieze uitvoering van het tramtracé en de herinrichting van de wegen en kruispunten die geraakt worden door het tramtracé. Dat hoeft ook niet. Het bestemmingsplan legt het ruimtebeslag en de planologische randvoorwaarden vast waarbinnen de tramverbinding op een verkeersveilige wijze gerealiseerd kan worden. Dat ruimtebeslag is bepaald op basis van het VO+, dat gebaseerd is op de landelijke ontwerprichtlijnen (onder andere



het ASVV van het CROW en Duurzaam Veilig) voor inpassing van traminfrastructuur in stedelijk gebied. De exacte inrichting van het plangebied en de ligging daarbinnen van fiets- en voetpaden, oversteekplaatsen e.d. gebeurt op basis van het definitieve ontwerp en is een uitvoeringskwestie.

3.3. Spoorbrugtracé

Een aantal reclamanten is van mening dat beter voor het spoorbrugtracé had kunnen worden gekozen en dat dit ten onrechte niet in het MER is onderzocht. In de Zienswijzennota is in paragraaf 2.3 toegelicht waarom het spoorbrugtracé geen realistisch alternatief is en daarom niet is onderzocht in het MER 2013 en de Aanvulling MER 2017.

Het project en de keuze voor het binnenstedelijk tracé kennen een lange voorgeschiedenis. Het college heeft bij herhaling onderzocht of het spoorbrugtracé een realistische oplossing is. Dat bleek echter al in een vroegtijdig stadium niet het geval.¹

Het spoorbrugtracé voldoet niet aan de projectdoelstelling inhoudende dat een halte in de binnenstad van Maastricht aan de westoever van de Maas moet worden gerealiseerd. Daarnaast is het tracé feitelijk en technisch niet haalbaar, vanwege de voor de scheepvaart noodzakelijke brugopeningen en de ingrijpende aanpassingen aan het emplacement dat in gebruik en beheer is bij ProRail die daarvoor nodig zouden zijn.

In 2017 is, in het kader van de Aanvulling MER 2017, ondanks het feit dat het spoorbrugtracé niet voldoet aan de projectdoelstelling van een halte in de binnenstad van Maastricht aan de westoever van de Maas volledigheidshalve opnieuw beoordeeld of de feitelijke en technische knelpunten van het spoorbrugtracé nog gelden. Daarnaast is nagegaan of het - inmiddels mogelijk aan de orde zijnde - wegvallen van het goederenvervoer over de spoorbrug gevolgen heeft voor die knelpunten. De knelpunten blijken nog steeds actueel te zijn en slechts één argument valt weg als het goederenvervoer niet langer over de spoorbrug zou gaan: het veiligheidsrisico bij de spoorwegovergang Bosscherweg lost dan namelijk op.

Het spoorbrugtracé is daarmee terecht niet onderzocht in het MER en de Aanvulling MER 2017. Ook al zouden, zoals enkele reclamanten stellen, de milieueffecten van dat tracé kleiner zijn dan die van het Voorkeursalternatief, het is en blijft geen realistisch alternatief.

¹ Voor het eerst in de Koersnota in 2008, en daarna nog bij het opstellen van het MER 2013 en bij de scopewijziging in 2015 in de Quickscan van Attica.



4. Alternatieven.

Er zijn geen alternatieven meer aan de orde.

5. Financiën.

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet bij een bestemmingsplan de economische uitvoerbaarheid worden aangetoond. Het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt voorziet in de realisatie van een tramverbinding tussen Maastricht en Hasselt op grondgebied van Maastricht. De aanleg van een tramverbinding is niet aan te merken als een bouwplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening juncto artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Dat betekent dat er geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden of een anterieure overeenkomst dient te worden gesloten. Voor de voorbereiding en realisatie van de tramverbinding op Nederlands grondgebied is een budget beschikbaar van € 70,5 miljoen (prijspeil 2015).

De financiële dekking van deze € 70,5 miljoen bestaat uit bijdragen van de gemeente Maastricht, het Rijk en de Provincie Limburg. Uiteraard heeft het Rijk voor wat betreft haar bijdrage de relatie gelegd naar de onherroepelijkheid van het bestemmingsplan. Voor meer uitgebreide informatie over de financiële uitvoerbaarheid wordt verwezen naar hoofdstuk 7 van de plantoelichting.

Resumerend kan worden vastgesteld dat de met het Nederlandse deel van het project Tram Maastricht-Hasselt gemoeide kosten en opbrengsten met elkaar in evenwicht zijn. Het project is daarmee financieel uitvoerbaar.

6. Vervolg.

Na het besluit van de gemeenteraad wordt het vastgestelde bestemmingsplan bekendgemaakt op de wettelijk voorgeschreven wijze en voor de duur van zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kunnen belanghebbenden beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Tegen de ongewijzigde onderdelen kunnen alleen belanghebbenden beroep instellen, die verschoonbaar geen zienswijze hebben kenbaar gemaakt. Met ingang van de dag na die waarop de beroepstermijn afloopt treedt het bestemmingsplan in werking (indien geen verzoek om voorlopige voorziening wordt ingediend) c.q. wordt het onherroepelijk (indien geen beroep wordt ingediend).

In dit kader is het van belang te melden dat op het bestemmingsplan de Crisis- en herstelwet, Bijlage I, 8.2. van toepassing is.



7. Participatie.

Het ontwerpbestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt is conform de wettelijke vereisten, zoals voorgeschreven in de Wet en het Besluit ruimtelijke ordening, zowel analoog als digitaal ter inzage gelegd gedurende zes weken. Tijdens deze wettelijk vastgelegde inspraaktermijn kon eenieder zijn/haar zienswijze mondeling of schriftelijk kenbaar maken. Ook de vaststelling van het bestemmingsplan wordt bekendgemaakt zoals beschreven in de Wet ruimtelijke ordening. Tegen het vaststellingsbesluit staat het rechtsmiddel beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State open.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,
De Secretaris, De Burgemeester,

P.J. Buijtels. J.M. Penn-te Strake.



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 23-01-2018; organisatieonderdeel BO
Programma's en Strategie, no. 2018-01991;

gelet op het bepaalde in de Wet ruimtelijke ordening

BESLUIT:

1. In te stemmen met de beantwoording van de ingekomen zienswijzen zoals opgenomen in het Zienswijzennota bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt (bijlage 2 van het raadsvoorstel);
2. Het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt gewijzigd vast te stellen met inbegrip van de lijst van wijzigingen (bijlage 3 van het raadsvoorstel);
3. Te bepalen dat voor het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt de ondergrond met de codering o_NL.IMRO.0935.BPTRAMMH-vg01.dxf is gebruikt;
4. Te bepalen dat geen exploitatieplan vastgesteld hoeft te worden omdat de aanleg van de lightrailverbinding niet is aan te merken als een bouwplan in de zin van artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;
5. Te bepalen dat het raadsvoorstel integraal deel uitmaakt van het raadsbesluit;
6. Het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt op de gebruikelijke wijze bekend te maken en in de Belgische krant Het Belang van Limburg.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 27 februari 2018.

De Griffier,

De Voorzitter,