



Samenvatting

Het college biedt het bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt ter vaststelling aan de raad aan. Dit bestemmingsplan is de planologisch-juridische verankering van en de juridische basis voor de aanleg van de circa 3,8 kilometer lange geëlektrificeerde lightrailverbinding (tram) tussen Hasselt en Maastricht op Nederlands/Maastrichts grondgebied met haltes ter hoogte van de Timmerfabriek (halte Sphinxkwartier) en aan de oostzijde van de tunnelingang Maasboulevard (halte Mosae Forum, tevens eindhalte). Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 29 september 2017 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen die termijn zijn 26 zienswijzen ingediend. In de bij het raadsvoorstel behorende zienswijzennota is een reactie gegeven op de verschillende zienswijzen. De zienswijzen geven aanleiding het ontwerpbestemmingsplan op een beperkt aantal onderdelen aan te passen. Ook is er aanleiding een paar ambtshalve aanpassingen door te voeren in het ontwerpbestemmingsplan.

Beslispunten

1. Akkoord te gaan met bijgaand concept raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt en dit aan te bieden voor de raadsvergadering van 6 februari 2018 (raadsronde) en 27 februari 2018 (raadsbesluit);
2. De portefeuillehouder te machtigen redactionele aanpassingen aan te brengen in het concept raadsvoorstel en de bijbehorende zienswijzennota.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 23 januari 2018:

Conform.



1. Aanleiding

Het ontwerpbestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt heeft met ingang van 29 september 2017 gedurende 6 weken voor een ieder ter inzage gelegen. Binnen die termijn zijn 26 zienswijzen ingediend. In de bij het concept raadsvoorstel behorende zienswijzennota zijn deze geanonimiseerd weergegeven en is per zienswijze specifiek een reactie gegeven nadat eerst een toelichting wordt gegeven op een aantal aspecten dat veelvuldig terugkomt in de zienswijzen. De ingediende zienswijzen worden in het algemeen niet opgevolgd. Slechts een beperkt aantal zienswijzen geeft aanleiding het ontwerpbestemmingsplan op onderdelen aan te passen. Ook zijn enkele ambtshalve aanpassingen nodig. Deze zijn in bijlage 3 bij het raadsvoorstel aangegeven. Voorgesteld wordt akkoord te gaan met bijgaand concept raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt en dit aan te bieden voor de raadsvergadering van 6 februari 2018 (raadsronde) en 27 februari 2018 (raadsbesluit).

2. Context

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

3. Gewenste situatie

Het bestemmingsplan Maastricht-Hasselt is de planologisch-juridische verankering van en de juridische basis voor de aanleg van de circa 3,8 kilometer lange geëlektrificeerde lightrailverbinding (tram) op Nederlands/Maastrichts grondgebied als onderdeel van de verbinding naar Hasselt met haltes ter hoogte van de Timmerfabriek (halte Sphinxkwartier) en aan de oostzijde van de tunnelingang Maasboulevard (halte Mosae Forum, tevens eindhalte).

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Met de realisatie van de Tram Maastricht-Hasselt wordt 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 vier belangrijkste ruimtelijke thema's die zijn vastgelegd in de Structuurvisie Maastricht 2030.

5. Effect op de openbare ruimte

De tram maakt voor het buitenstedelijk gebied gebruik van de bestaande spoorrails. In dit gebied zijn aanpassingen beperkter aan de orde dan in het binnenstedelijk gebied. In het binnenstedelijk gebied tussen Bosscherweg-Franssensingel en Mosae Forum wordt de openbare ruimte heringericht.



Overeenkomstig de projectplanning wordt op dit moment gewerkt aan het definitief ontwerp voor de precieze uitvoering van het tramtracé en de herinrichting van de wegen en kruispunten die geraakt worden door het tramtracé. 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 opgevalueerde voorlopig ontwerp (VO+). De exacte inrichting van het plangebied en de ligging daarbinnen van fiets- en voetpaden, oversteekplaatsen en dergelijke gebeurt op basis van het definitieve ontwerp en is een uitvoeringskwestie.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing.

7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing.

8. 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 op grondgebied van Maastricht als onderdeel van de verbinding naar Hasselt. 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. De kosten van het tracé op Vlaams grondgebied zijn eveneens gedekt.



9. Aanbestedingen

Niet van toepassing.

10. Participatie c.q. informatie aan de raad tot heden

In de vorm van raadsinformatiebrieven is de raad regelmatig op de hoogte gesteld van het project waar onder het bestemmingsplantraject. Tenslotte is de raad 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.

11. Voorstel

1. Akkoord te gaan met bijgaand concept raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan Tram Maastricht-Hasselt en dit aan te bieden voor de raadsvergadering van 6 februari 2018 (raadsronde) en 27 februari 2018 (raadsbesluit);
2. De portefeuillehouder te machtigen redactionele aanpassingen aan te brengen in het concept raadsvoorstel en de bijbehorende zienswijzennota.

12. Uitvoering, evaluatie en 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.