

Financieel overzicht: investeringsraming



Memo

Onderwerp:	Toelichting majeure meerkosten ten opzichte van raming 2012
Opsteller:	Projectorganisatie TVM
Datum:	februari 2015

Inleiding:

Via dit memo brengen wij u op de hoogte van de majeure meerkosten van de huidige raming (Grontmij oktober 2014; prijspeil 1-1-2014) ten opzichte van de raming van Arcadis en Prorail uit 2012 (prijspeil 1-1-2012) tezamen € 64,5 mln. die als onderlegger zijn gebruikt voor de raadsnota van december 2012 "Projectbesluit TVM". In dit memo is tevens rekening gehouden met de financiën zoals weergegeven in de managementsamenvatting van Antea Group inzake de bestaande kunstwerken d.d. 16 februari 2015.

Het taakstellend budget bedraagt € 62,5 mln. (prijspeil 2009).

Toelichting majeure meerkosten ten opzichte van raming 2012

Posten	Omvang
Constructie Wilhelminabrug	€ 6,0 mln.
Constructie en keerwanden Bassinbrug	€ 0,3 mln.
Tunneldek Hasseltkade/Mosae Forum	€ 0,8 mln.
Leges	€ 1,4 mln.
Flora en Fauna	€ 1,7 mln.
Archeologie	€ 2,0 mln.
Statuswijziging hoofdspoor-lokaal spoor	€ 1,0 mln.
Index 2012 en 2013	€ 1,1 mln.
Vorbereidingskosten	€ 7,3 mln.
Aanpassing aan de bestaande rioleringen (van kengetallen → specifieke eisen beheerder en tramtechniek)	€ 1,0 mln.
ISA (veiligheidsproces infra-vrijgave)	€ 0,9 mln.
Spoorbrug havenkom (van enkel naar dubbelspoor)	€ 0,8 mln.
Extra maatregelen trilling en geluid als gevolg van Bestemmingsplan-procedure	€ 3,3 mln.
Testen Nederlandse infrastructuur (inzet materieel en mensen)	€ 0,2 mln.
Faseringskosten (tijdelijke maatregelen/omstelkosten aannemer)	€ 1,5 mln.
Overige bijstellingen/versoeringen (fietsbrug/geen overkapping busstation etc.)	- € 4,9 mln.
Benoemde aanvullende majeure risico's	
• Wilhelminabrug incl. vork	PM
• Tunneldek Hasseltkade/Mosae Forum	PM
• Implementatie Wet Lokaal Spoor	€ 1,1 mln.
• Vertraging statuswijziging/ lokaal spoor	€ 3,6 mln.
• Demarcatie hoofdspoor-lokaalspoor komt te liggen op emplacement CS	€ 2,5 mln.
• Omrij schade OV-vervoer	€ 1,5 mln.
• Indexering vanaf 2014	PM
Totaal	€ 33,1 mln.+ PM

Bestemmingsplan: uitspraak Raad van State d.d. 11 februari 2015

Raad van State

Uitspraak 201402870/1/R6

Datum van uitspraak: woensdag 11 februari 2015

Tegen: de raad van de gemeente Maastricht

Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig

Rechtsgebied: Ruimtelijke-orderingskamer - Bestemmingsplannen Limburg

201402870/1/R6.

Datum uitspraak: 11 februari 2015

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak onderscheidenlijk tussenuitspraak met toepassing van artikel 8:51d van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Maastricht,
2. De vereniging Fietsersbond, gevestigd te Utrecht,
3. [appellant sub 3A] en [appellante sub 3B] (hierna tezamen en in enkelvoud: [appellant sub 3]), wonend te Maastricht,
4. [appellant sub 4], wonend te Maastricht,
5. [appellant sub 5], wonend te Maastricht,
6. [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], wonend te Maastricht,
7. de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid La Bergère Hospitality Group B.V., gevestigd te Maastricht,
8. [appellant sub 8], wonend te Maastricht,

en

de raad van de gemeente Maastricht,
verweerder.

Procesverloop

Bij besluit van 18 februari 2014 heeft de raad het bestemmingsplan "Tramlijn Vlaanderen - Maastricht" vastgesteld.

Tegen dit besluit hebben [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère en [appellant sub 8] beroep ingesteld.

De raad heeft een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht.

[appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère, [appellant sub 8], het agentschap naar Belgisch publiekrecht Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn en de raad hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

[appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère, [appellant sub 8] en de raad hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 25 november 2014, waar [appellant sub 1], bijgestaan door mr. F.K.H. van Oostveen, werkzaam bij Achmea Rechtsbijstand, de Fietzersbond, vertegenwoordigd door L. Maathuis en T. Rand, [appellant sub 3], in de persoon van [appellante sub 3B], [appellant sub 4], [appellant sub 5], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B], La Bergère en [appellant sub 8], allen vertegenwoordigd door mr. M. van Aken, advocaat te Sittard, bijgestaan door ing. M. Burgmeijer, werkzaam bij M+P raadgevende adviseurs B.V., en de raad, vertegenwoordigd door mr. E.C.M. Schippers, advocaat te Den Haag, M.A. Hendrixx, mr. M.M.E. Wetzels, mr. W.M.C. Pas, ing. R.W. Hogerheijde, J.J. Couvreur, T.D. Bouwman, ir. C.P. Schouten, dr.ir. H.G. Stuit, A.W.M. Leushuis, ing. C.F.M. Bernards en ir. D.H.H. van den Dool, zijn verschenen. Voorts is ter zitting De Lijn, vertegenwoordigd door mr. N.H. van den Biggelaar, advocaat te Amsterdam, S. Schalckens en B. Veraart, als partij gehoord.

Overwegingen

Ontvankelijkheid

1. Ingevolge de artikelen 3:11, 3:15 en 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt het ontwerpplan ter inzage gelegd voor de duur van zes weken en kunnen gedurende deze termijn zienswijzen naar voren worden gebracht bij de raad. [appellant sub 5] en [appellant sub 8] hebben geen zienswijze over het ontwerpplan naar voren gebracht.

Ingevolge artikel 8:1 van de Awb, in samenhang gelezen met artikel 8:6 van de Awb en artikel 2 van bijlage 2 bij de Awb alsmede met artikel 6:13 van de Awb, kan geen beroep worden ingesteld tegen het besluit tot vaststelling van een bestemmingsplan door een belanghebbende die over het ontwerpplan niet tijdig een zienswijze naar voren heeft gebracht, tenzij hem redelijkerwijs niet kan worden verweten dit te hebben nagelaten. Deze omstandigheid doet zich niet voor. [appellant sub 5] en [appellant sub 8] zijn door de ten opzichte van het ontwerp aangebrachte wijzigingen niet in een nadeliger positie gebracht. De wijzigingen hebben, voor zover relevant, betrekking op het opnemen van een voorwaardelijke verplichting in verband met de aspecten geluid en trillingen.

De beroepen van [appellant sub 5] en [appellant sub 8] zijn niet-ontvankelijk.

Lus

2. Ingevolge artikel 8:51d van de Awb, voor zover hier van belang, kan de Afdeling het bestuursorgaan opdragen een gebrek in het bestreden besluit te herstellen of te laten herstellen.

Toetsingskader

3. Bij de vaststelling van een bestemmingsplan heeft de raad beleidsvrijheid om bestemmingen aan te wijzen en regels te geven die de raad uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening nodig acht. De Afdeling toetst deze beslissing terughoudend. Dit betekent dat de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden beoordeelt of aanleiding bestaat voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan strekt ten behoeve van een goede ruimtelijke ordening. Voorts beoordeelt de Afdeling aan de hand van de beroepsgronden of het bestreden besluit anderszins is voorbereid of genomen in strijd met het recht.

Plan

4. Het plan voorziet in de aanleg van het Nederlandse deel van een tramverbinding tussen Hasselt en Maastricht, de zogeheten Tramlijn Vlaanderen - Maastricht (hierna: TVM). Het Nederlandse deel van het tracé loopt vanaf de Nederlands-Belgische grens bij Lanaken via de binnenstad van Maastricht naar NS-station Maastricht. Dat deel van het tracé is circa vijf kilometer lang en heeft drie haltes, alle gelegen nabij het centrum van Maastricht. Voor het buitenstedelijke deel wordt gebruik gemaakt van een bestaand goederenspoor. Binnenstedelijk zal een nieuwe railverbinding aangelegd worden.

5. Ingevolge artikel 4, lid 4.1, van de planregels zijn de voor "Verkeer" aangewezen gronden bestemd voor:

a. wegverkeer;

b. voorzieningen voor het openbaar vervoer;

[...]

h. een tramhalte, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramhalte" (sv-th);

i. tramverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramverkeer" (sv-tv);

j. railverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "railverkeer" (rv);

[...]

Ingevolge artikel 6, lid 6.1, van de planregels zijn de voor "Verkeer - Verblijfsgebied" aangewezen gronden bestemd voor:

a. verkeersontsluiting;

b. verblijfsgebied;

c. voorzieningen voor het openbaar vervoer;

[...]

i. verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "verkeer" (v);

j. tramverkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramverkeer" (sv-tv);

k. een tramhalte, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "specifieke vorm van verkeer - tramhalte" (sv-th);

[...]

Relativiteit

6. De raad stelt zich op het standpunt dat aan het beroep van de Fietsersbond voor zover het betreft de streefwaarde voor trillingen gedurende de nacht, de piekwaarden voor booggeluid, het gemeentelijk aanloopstratenbeleid, de ontwikkeling van de gebieden Belvédère en Bassin en de verwachte trajectreistijden de relativiteitseis in artikel 8:69a van de Awb in de weg staat.

6.1. Ingevolge artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

6.2. Blijkens de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) heeft de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis willen stellen dat er een verband moet bestaan tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appellant door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van de appellant.

6.3. Blijkens haar statuten is het belang van de Fietsersbond gericht op het verbeteren van de kwaliteit van het fietsen in Nederland en meer ruimte voor de fiets en de fietsers. De door de raad genoemde onderdelen van het betoog van de Fietsersbond zien op de mogelijke gevolgen van de TVM voor het woon- en leefklimaat van omwonenden van het tracé en hebben geen betrekking op het belang van de Fietsersbond. In zoverre beroept zij zich op aspecten van de norm van een goede ruimtelijke ordening, als neergelegd in artikel 3.1, eerste lid, van de Wet ruimtelijke ordening die kennelijk niet strekken tot bescherming van haar belang. De Fietsersbond stelt weliswaar dat zij ook optreedt namens bewoners die door de aanleg van het tramtracé in hun belangen geraakt worden, omdat fietsers soms ook bewoners zijn, maar daarvan is niet gebleken. Aangezien het betoog van de Fietsersbond in zoverre om voormelde redenen niet tot vernietiging van het bestreden besluit kan leiden, zal het buiten inhoudelijke bespreking blijven.

Nut en noodzaak

7. [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat nut en noodzaak van de TVM onvoldoende zijn onderbouwd. In dit verband verwijzen zij naar het aanvullende advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna: commissie m.e.r.). Volgens hen is het reizigerspotentieel overschat, in welk verband een beroep wordt gedaan op het rapport van het Belgische Rekenhof aan het Vlaams Parlement "Besluitvorming en onderbouwing van tramprojecten door De Lijn" van februari 2014.

7.1. De raad stelt dat het doel van de tramverbinding is om een stevige impuls te geven aan de bereikbaarheid van de aan deze tramverbinding gelegen stedelijke gebieden en hierdoor bij te dragen aan versterking van het maatschappelijk en economisch functioneren van deze stedelijke gebieden. Van de tramverbinding, zo verwacht De Lijn, zullen in 2020 waarschijnlijk ongeveer drie miljoen reizigers gebruik maken. De huidige verbindingen voor openbaar vervoer tussen Maastricht en Hasselt zijn geen redelijk alternatief voor de auto en kunnen daarom niet bijdragen aan de bereikbaarheidsproblemen over de weg. Ook draagt de TVM bij aan het realiseren van stedelijke mobiliteitsdoelstellingen van de gemeente, in die zin dat een openbaar vervoer-alternatief wordt geboden aan de bezoekers uit België, het openbaar vervoer in Maastricht wordt verbeterd en invulling wordt gegeven aan het P+R beleid van de gemeente door het realiseren van een P+R voorziening in Lanaken. De bestaande verbindingen voor openbaar vervoer zijn daarnaast van onvoldoende kwaliteit om de door de gemeente Maastricht van groot belang geachte ruimtelijke en economische samenhang in de Euregio Maas-Rijn te bevorderen. Het planologisch besluit voor het Belgische tracé is inmiddels onherroepelijk. Bus noch light rail zijn volgens onderzoek een alternatief voor de tram. Door de TVM zal ook de verbinding tussen Hasselt en andere steden verbeteren. Voor een nadere onderbouwing van nut en noodzaak verwijst de raad naar het door Ecorys Nederland B.V. uitgebrachte rapport "Tram Vlaanderen - Maastricht (TVM) - Analyse van nut en noodzaak" van 24 december 2013, dat deel uitmaakt van de oplegnotitie MER (hierna: rapport van Ecorys). Wat de vervoerwaarden betreft verwijst de raad naar het rapport "Tram Vlaanderen - Maastricht, probleemanalyse en vervoerwaarde" van 30 oktober 2012 van Goudappel Coffeng (hierna: het rapport van Goudappel Coffeng).

7.2. In mei 2004 presenteerde De Lijn een visie over de verbetering van het openbaar vervoer in Belgisch-Limburg, genaamd het Spartacusplan. Dit plan voorziet onder meer in het completeren van het netwerk van openbaar vervoerverbindingen in Belgisch-Limburg door diverse regionale railverbindingen, onder andere tussen Hasselt en Maastricht. De realisatie van die railverbinding, die een internationale grensoverschrijdende verbinding zal vormen tussen de hoofdsteden van Belgisch-Limburg en Nederlands-Limburg, heeft de eerste prioriteit.

In 2007 is de "Strategienota tram Vlaanderen - Maastricht" vastgesteld. In deze nota zijn de kaders en randvoorwaarden voor dit project aangegeven, evenals de mogelijke varianten voor een dergelijke verbinding, die onderzocht zouden gaan worden.

Met het oog op de TVM is op 30 juni 2008 door de Belgische en Nederlandse provincie Limburg, De Lijn en de gemeente Maastricht een intentieovereenkomst getekend, waarin zij zich uitspreken voor en zich committeren aan de voorbereiding van de realisatie van de tramlijn Vlaanderen - Maastricht.

7.3. Het rapport van Ecorys is uitgebracht naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. over nut en noodzaak van de TVM. Dit rapport is als aanvulling op het milieueffectrapport (hierna: MER) aan de commissie m.e.r. voorgelegd. In haar definitieve toetsingsadvies is de commissie m.e.r. van oordeel dat de aanvulling op het MER geen nadere informatie bevat ter onderbouwing van de keuze voor de TVM en dat nut en noodzaak nog steeds onvoldoende zijn onderbouwd. Hierover heeft op 7 januari 2014 overleg plaatsgehad tussen de gemeente en de commissie m.e.r. De gemeente heeft besloten geen verdere aanvullingen te doen. In de definitieve versie van het rapport van Ecorys, van 24 december 2013, zijn, waar mogelijk, verschillende opmerkingen en suggesties van de commissie m.e.r. verwerkt.

7.4. In het rapport van Ecorys is ten aanzien van het nut van de TVM ingegaan op vier beleidsdoelen, te weten grensoverschrijdende bereikbaarheid, vervolmaken euregionale verbindingen, aantrekkelijk alternatief voor auto en bus en impuls voor ruimtelijke economische ontwikkelingen. In het rapport van Ecorys staat dat op basis van de toets op doelbereik geconcludeerd mag worden dat de TVM positief invulling zal geven aan de

vooraf gestelde doelen. De TVM biedt een oplossing voor de noodzakelijke verbetering van het OV-aanbod op de corridor Maastricht - Hasselt en de Euregio. Deze verbetering wordt noodzakelijk geacht om de ruimtelijke economische samenhang in de Euregio te bevorderen. In de huidige situatie nemen de bereikbaarheidsproblemen over de weg toe en vormt het aanbod van openbaar vervoer geen serieus alternatief voor de auto. Uit onderzoek volgt dat de tram door de reiziger meer gewaardeerd wordt dan de bus. Met de TVM wordt de reistijd tussen Maastricht en Hasselt verkort van 71 naar 39 minuten, waardoor ook de verbinding met andere plaatsen in de Euregio wordt verbeterd. Door de TVM wordt de ontsluiting van arbeids-, onderwijs-, cultuur- en recreatieve voorzieningen in Maastricht en Hasselt aanzienlijk verbeterd. Door de verbeterde bereikbaarheid wordt een aantal extra banen gegenereerd, neemt het aantal bezoekers toe en stijgt de gemiddelde WOZ-waarde van woningen in Maastricht. Ook draagt de tram bij aan een prettig leef- en verblijfsklimaat in de binnenstad, aldus het rapport van Ecorys.

7.5. In het rapport van Goudappel Coffeng staat dat voor de TVM 2,8 miljoen reizigers worden verwacht. De berekeningen zijn gemaakt met het Gemeentelijk Verkeersmodel (hierna: GVM) 2.1. Voor het Nederlandse deel van het traject is rekening gehouden met 4.200 reizigers per dag. Het aantal tramritten per dag op basis van de geplande dienstregeling bedraagt 76. De gemiddelde bezetting van de tram in Maastricht bedraagt 53 reizigers. Uit het onderzoek blijkt dat de TVM gemiddeld scoort wat de vervoerwaarde betreft en dat de prognose van het aantal reizigers vergelijkbaar is met enkele andere grensoverschrijdende railverbindingen.

7.6. Voor zover in verband met nut en noodzaak van de TVM een beroep wordt gedaan op het toetsingsadvies van de commissie m.e.r., overweegt de Afdeling dat, zoals zij eerder heeft overwogen (uitspraak van 3 december 2003 in zaak nr. 200205524/1), de commissie m.e.r. dient te beoordelen of het MER voldoet aan de eisen die daaraan worden gesteld. In dit verband dient de commissie m.e.r. met name te bezien of het MER voldoende informatie bevat om milieueffecten een volwaardige rol in de besluitvorming te kunnen laten spelen. Een beoordeling van het nut en de noodzaak van de activiteit valt in zoverre buiten haar beoordelingskader.

In aansluiting op het onder 3. weergegeven toetsingskader acht de Afdeling het van belang te benadrukken dat niet ter beoordeling staat of de raad ter zake van nut en noodzaak van de beoogde tramverbinding naar het oordeel van de Afdeling een juist besluit heeft genomen. De raad heeft beleidsvrijheid waar het gaat om de waardering en afweging van de belangen die zijn betrokken bij de vraag of aanleiding bestaat medewerking te verlenen aan de TVM.

In het rapport van Ecorys staan vier beleidsdoelen opgesomd en wordt geconcludeerd dat de TVM daaraan positief invulling zal geven. De keuze van na te streven beleidsdoelen wordt op zich niet betwist. De raad heeft het belang van de bereikbaarheid van Maastricht en de samenwerking in de Euregio voorop mogen stellen. Voorts is van belang dat het uiten van twijfel aan met name het aantal te verwachten passagiers niet voldoende is. Aan een project als de TVM is inherent dat aan de uitvoering daarvan de nodige onzekerheden kleven. Niet kan worden staande gehouden dat de raad zich wat de vervoerwaarden betreft niet op het rapport van Goudappel Coffeng heeft mogen baseren. Dat thans maar weinig mensen gebruik maken van de busverbinding tussen Hasselt en Maastricht geeft op zichzelf geen aanleiding om daaraan conclusies te verbinden voor het gebruik van een toekomstige tramverbinding. Weliswaar is aannemelijk dat de TVM binnen Maastricht geen belangrijke functie zal hebben, maar deze functie is ook niet beoogd. Voorop staat dat de TVM een regionale functie zal hebben. Ook zal met de TVM geen directe verbinding tussen de locaties waar de universiteiten van Maastricht en Hasselt zijn gevestigd worden gelegd, maar dat gegeven doet op zichzelf geen afbreuk aan de aan het bestreden besluit ten grondslag gelegde onderzoeken. Ook is niet aannemelijk gemaakt dat de reisduurverkortings ten opzichte van de reis met de auto onjuist berekend is.

In het rapport van het Belgische Rekenhof wordt kritiek gegeven op de berekening van het reizigerspotentieel die door De Lijn is verricht. Dit aantal is veel hoger dan het aantal waar de raad zich op baseert. Het Belgische Rekenhof heeft de Maastrichtse rekenmethode niet beoordeeld.

In hetgeen [appellant sub 1], de Fietzersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère hebben aangevoerd, ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat aanleiding bestaat het tramtracé voor de TVM planologisch te regelen. De gestelde onjuistheid van onderdelen van het onderzoek wat de te

verwachten voordelen van het tramtracé betreft, zoals de te genereren extra arbeidsplaatsen of de verwachte waardestijging van woningen, wat daar ook van zij, maakt dat niet anders. Deze aspecten zijn niet dragend geweest voor de door de raad gemaakte keuze.

De betogen falen.

Tracékeuze en alternatieven

8. [appellant sub 1], de Fietsersbond, [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat er alternatieve routes zijn voor de TVM, die minder overlast zullen geven voor omwonenden, zoals de route over de spoorbrug. Het alternatief over de spoorbrug is ten onrechte vroeg in de besluitvormingsprocedure afgewezen en ten onrechte niet meegenomen in het MER. [appellant sub 1] voert tevens aan dat de afweging tussen de Maasboulevardroute en de Marktroute ondeugdelijk is. [appellant sub 1] voert ook aan dat een alternatieve locatie voor de tramhalte voor zijn deur voorhanden is.

8.1. De raad stelt dat in een proces van trechtering vanaf 2008 verschillende tracévarianten zijn onderzocht. De variant over de spoorbrug viel af vanwege technische belemmeringen. Daarbij is van belang dat een regelmatige dienstregeling onmogelijk is vanwege het verlengd enkelsporig tracé, de brugopeningen voor de scheepvaart en de tijdpaden voor goederentreinbewegingen. Ook is frequentieverhoging van een halfuurdienstregeling naar een kwartierdienstregeling onmogelijk, ligt voor de scheepvaart vast dat de spoorbrug bij laagwater tenminste 15 minuten per uur en bij hoogwater twee keer 15 minuten per uur omhoog moet en worden trams in Nederland niet via een spooreplacement geleid. Een belangrijke eis in het Spartacusplan is voorts een halte nabij de Markt te Maastricht. De binnenstad is de belangrijkste bestemming voor reizigers uit België en een tracé dat de binnenstad aandoet draagt in samenhang met een P + R terrein in Lanaken bij aan het meer autoluw maken van de binnenstad en het stimuleren van duurzame mobiliteit. Ook gelet daarop is een tracé over de spoorbrug niet wenselijk. In het MER is een afweging gemaakt tussen het tracé dat over de Markt loopt en het tracé dat gebruik maakt van de Maasboulevard. De laatste variant heeft de voorkeur op grond van de aspecten "uitvoerbaarheid", "ruimtelijke kwaliteit", "verkeersafwikkeling en bereikbaarheid", "milieu en omgeving" en "kosten(dekking)".

Ten aanzien van de haltekeuze acht de raad een dubbelsporige tramhalte met behoud van de vork Wilhelminabrug het meest gunstig. Daarbij heeft de raad zich gebaseerd op het document "Beslisdocument Baseline Ontwerp" van Arcadis van 17 oktober 2012.

8.2. Ingevolge artikel 7.23, eerste lid, aanhef en onder b, van de Wet milieubeheer bevat een milieueffectrapport een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.

8.3. In de nota "Koersnota tram Vlaanderen - Maastricht" van Goudappel Coffeng van 23 april 2008 (hierna: Koersnota) zijn drie varianten onderzocht: de spoorvariant, waarbij volledig gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor, inclusief de spoorbrug over de Maas, de stadstramvariant, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van bestaand spoor en hetzij via de Boschstraat/Markt, hetzij via de Maasboulevard wordt gereden, en de regiotramvariant, waarbij buiten de stad gebruik wordt gemaakt van het spoor en binnen de stad alleen waar dat mogelijk is en hetzij via de spoorbrug hetzij via de Wilhelminabrug wordt gereden. Hierbij is gekeken naar vervoerwaarde, exploitatie, tijd-wegdiagrammen, scheepvaartaspecten, gebruik van het spoor, toekomstwaarde, ruimtelijke inpassing en investeringen. Ten aanzien van de spoorbrug worden diverse factoren opgesomd die een belemmering betekenen voor het gebruik daarvan door de TVM. Het gaat hierbij met name om de inpassing van de brugopeningen bij hoogwater, welke gelet op de door Rijkswaterstaat gestelde eisen als een potentiële knelpunt wordt gezien, de omstandigheid dat de spoorlijn tussen Maastricht en Lanaken via de Spoorbrug enkelsporig is, waardoor de frequentie van de tram maximaal twee keer per uur kan zijn, de onwenselijkheid van het opheffen of ongelijkvloers maken van de spoorwegovergang Bosscherweg, wat vanwege het verhoogde veiligheidsrisico door de toename van het verkeer over het spoor nodig zal zijn, de omstandigheid dat een variant via de spoorbrug op termijn doortrekking van de verbinding vanuit Lanaken naar Randwijck bemoeilijkt en de noodzaak om relatief dure inpassingsmaatregelen te nemen

op het emplacement waar de tram via de goederenspoorlijn zal uitkomen. De conclusie is dat de regiotram via de Wilhelminabrug het meeste perspectief biedt. Voorgesteld wordt om de varianten via de spoorbrug verder niet mee te nemen in het vervolgonderzoek.

In 2009 zijn in de "Bestuurlijke rapportage tram Vlaanderen - Maastricht" de verschillende mogelijke tracés door de binnenstad van Maastricht in kaart gebracht, waaronder het Markttracé, het Maastracé via de Bassinbrug en het Maastracé via de verlengde Fransensingel en beoordeeld op diverse aspecten.

De raad heeft zich in 2009 uitgesproken voor de tramverbinding Vlaanderen-Maastricht en wenste dat de varianten via de Maasboulevard en via de Markt verder zouden worden onderzocht en dat nog enkele andere varianten aan het onderzoek zouden worden toegevoegd, zoals een variant met kop maken in de Boschstraat en een variant tussen de gebouwen van Mosae Forum.

In mei 2011 is het beslisdocument "Stadstracé Tram Vlaanderen-Maastricht" uitgebracht. In het beslisdocument is een afweging gemaakt tussen de drie tracévarianten, zoals reeds bestudeerd in 2009, aangevuld met twee accentvarianten, die op verzoek van de raad zijn toegevoegd. Op basis hiervan is door de raad een definitief besluit genomen over de tracékeuze door de binnenstad van Maastricht: het Maastracé, via Noorderbrug - Bassin - Maasboulevard - Wilhelminabrug.

In het MER zijn voor het binnenstedelijke tracégedeelte het Maastracé en het Markttracé gezien. In een bijlage bij het MER is de toelichting in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op de uitgevoerde trechtering van alternatieven en varianten opnieuw opgenomen en naar aanleiding van een aantal zienswijzen op die notitie aangevuld. Deze zienswijzen hadden onder meer betrekking op het niet meenemen van het tracé via de spoorbrug als alternatief.

8.4. Bij een omvangrijk project als het onderhavige, waarbij vele varianten een rol spelen, is een zekere trechtering gedurende het besluitvormingsproces onvermijdelijk en noodzakelijk. Uit de stukken volgt dat varianten via de spoorbrug niet zijn meegenomen in het MER omdat aan deze varianten technische belemmeringen in de weg stonden en tevens omdat het van groot belang is dat er zo dicht mogelijk bij het centrum van Maastricht een halte komt, zoals door de Vlaamse partners in het project wordt gewenst, hetgeen met zich brengt dat de Wilhelminabrug in het tracé wordt opgenomen. In bijlage 4 van het MER wordt de trechtering van alternatieven en varianten toegelicht, waarbij tevens wordt ingegaan op de zienswijzen die betrekking hebben op het niet meenemen van de spoorbrug als alternatief. Onder deze omstandigheden is er geen aanleiding voor het oordeel dat de raad redelijkerwijs een variant voor het tracé waarbij gebruik wordt gemaakt van de spoorbrug in beschouwing diende te nemen als bedoeld in artikel 7.23, eerste lid, onder b, van de Wet milieubeheer. Het betoog faalt.

8.5. De raad dient bij de keuze van een bestemming een afweging te maken van alle belangen die betrokken zijn bij de vaststelling van het plan. Daarbij heeft de raad beleidsvrijheid. De voor- en nadelen van alternatieven dienen in die afweging te worden meegenomen.

Hetgeen [appellant sub 1] heeft aangevoerd geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad niet in redelijkheid het Maastracé als tracé voor de TVM heeft kunnen verkiezen boven het Markttracé. Daarbij is in aanmerking genomen dat beide tracés in het MER op hun milieugevolgen zijn gezien. De raad heeft van belang mogen achten dat de variant via het Maastracé gunstiger scoort op de aspecten "uitvoerbaarheid", "ruimtelijke kwaliteit", "verkeersafwikkeling en bereikbaarheid", "milieu en omgeving" en "kosten(dekking)" dan het Markttracé. Dat [appellant sub 1] op basis van de vergelijking in het MER een andere keuze redelijker acht, geeft, in aanmerking genomen de aan de raad toekomende beleidsvrijheid, geen aanleiding voor een ander oordeel. Voorts heeft de raad van belang mogen achten dat het beleid wordt gevoerd om de Markt auto- en busluw te maken, waarin ook geen tram past. Het betoog faalt.

8.6. [appellant sub 1] heeft niet aannemelijk gemaakt dat alternatieven voor de locatie van de halte tegenover zijn woning onvoldoende zijn onderzocht. In dit verband heeft de raad acht geslagen op technische eisen voor de plaats van een halte, onder meer neergelegd in de Leidraad CROW. Gelet daarop heeft de raad niet gekozen voor een enkelsporige halte aan de Maaszijde.

Het betoog faalt.

Verkeersonderzoeken

9. De Fietsersbond, [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat de verkeersintensiteit op verschillende wegen verkeerd is ingeschat. Er zijn onverklaarbare verschillen in verkeersintensiteiten in drie rapporten: het rapport "Verkeerstoets TVM" van Arcadis van 24 oktober 2013 (hierna: de Verkeerstoets TVM), het rapport "Verkeersonderzoek Bestemmingsplan RMP Maastricht-Noord" van Goudappel Coffeng van 27 september 2011 (hierna: Verkeersonderzoek RMP) en het rapport "Akoestisch onderzoek tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM)" van Arcadis van 4 november 2013 (hierna: Akoestisch onderzoek TVM). In de omgeving van het tramtracé zal sprake zijn van een aanzienlijke wijziging in verkeersintensiteiten.

9.1. De raad stelt dat de verschillen in de berekening vooral te wijten zijn aan de doorontwikkeling of optimalisatie van het GVM. Dit leidt tot marginale verschillen in de verkeersintensiteiten, maar de bestaande wegen kunnen de verkeersstroom verwerken.

9.2. In het deskundigenbericht staat dat verkeersmodellen geen harde cijfers genereren, maar voorspellen wat de verkeersintensiteit in het prognosejaar kan zijn. Er is volgens het deskundigenbericht geen reden om aan de verkeersintensiteiten zoals opgenomen in de Verkeerstoets TVM te twijfelen. De verschillen tussen het Verkeersonderzoek RMP en de Verkeerstoets TVM treden op doordat een verkeersmodel wordt doorontwikkeld. GVM 2.0 ging nog uit van een gematigd groeiscenario, terwijl dit in GVM 2.1 en GVM 2.2 is bijgesteld tot een nul-scenario. Door de aanpassing van het verkeersmodel GVM 2.1, waarmee het Verkeersonderzoek RMP is doorgerekend, naar GVM 2.2, waarmee de Verkeerstoets TVM is doorgerekend, kunnen kleine verschillen optreden. Juist in het gebied bij de aansluiting van de Boschstraat-Noord naar de westelijke aanlanding van de Noorderbrug zijn wijzigingen in het model doorgevoerd. Deze verschillen zijn klein en gelet op de aanpassing van GVM 2.1 naar GVM 2.2 te verklaren. Voorts staat in het deskundigenbericht dat het Akoestisch onderzoek TVM, waarin de verkeersintensiteiten uit de Verkeerstoets TVM zijn gebruikt, aangevuld met gegevens uit 2014, mogelijk enige overschatting geeft van de verkeersintensiteit en dientengevolge ook enige overschatting van de geluidsbelasting, maar dat in dat geval uitgetaan kan worden van een "worstcase" situatie.

9.3. Gelet op de gegeven verklaring van de verschillen tussen de verkeersonderzoeken in het deskundigenbericht ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit wat de verkeersonderzoeken betreft onzorgvuldig is voorbereid. De overgelegde second opinion van M+P adviseurs geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. De betogen falen.

Trillinghinder en overlast door laagfrequent geluid

10. [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère vrezen dat de in het plan voorziene trambaan onaanvaardbare trillinghinder zal veroorzaken en dat de voorgestelde maatregelen om trillingen te reduceren tekort zullen schieten. Het in dit verband gedane onderzoek is volgens hen ondeugdelijk. De planologische afweging met betrekking tot trillinghinder wordt ten onrechte verschoven naar een later tijdstip, waardoor het niet vast staat dat aan de streefwaarden kan worden voldaan. Het blijft volgens hen ook na de actualisatie van het trillingsonderzoek onzeker of is gewaarborgd dat de streefwaarden uit de SBR richtlijn niet overschreden worden. Ook ten aanzien van laagfrequent geluid vrezen [appellant sub 1], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère voor onaanvaardbare hinder. Dit aspect is in het plan ten onrechte niet beoordeeld.

10.1. De raad verwijst in verband met de mogelijke hinder door trillingen naar het met het oog daarop geactualiseerde onderzoek. De nadere metingen zijn uitgevoerd bij een bestaande tramlijn in Den Haag waarop vergelijkbaar materieel rijdt. Bovendien is in plaats van de maximale rijsnelheid uitgegaan van de daadwerkelijk mogelijke snelheid, waarbij het effect van halteren en bocht passages nader is beschouwd. Er is ook aanvullend onderzoek verricht in en nabij een aantal panden in Maastricht. Uit de nadere prognose blijkt dat op zes locaties een overschrijding optreedt van de streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende langere tijd in nieuwe situaties, zoals vastgelegd in de SBR richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen". Ook is in het geactualiseerde onderzoek de hinder door laagfrequent geluid beoordeeld. Er is een pakket aan maatregelen vastgesteld om hinder door trillingen en laagfrequent geluid te voorkomen. Een floating slab constructie kan volgens de raad de trillingsintensiteit zodanig verlagen dat beneden de

streefwaarden wordt gebleven. In de planregels is voorts een voorwaardelijke verplichting opgenomen om te voldoen aan de trillingseisen. Er is geen aanleiding om aan te nemen dat daaraan niet kan worden voldaan, aldus de raad.

10.2. Artikel 4, lid 4.4.2, van de planregels luidt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 4.1 onder i genoemde tramverkeer is ter hoogte van de Van Hasseltkade 3 t/m 5, Maasmolendijk 24, Wilhelminasingel 41 en Sint Maartenslaan 1 t/m 29 en 2 t/m 18 uitsluitend toegestaan, mits afdoende maatregelen worden getroffen waardoor geen onaanvaardbare trillingen voorkomen (trillinghinder);
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 6, lid 6.4.2, luidt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 6.1 onder j genoemde tramverkeer is ter hoogte van de Van Hasseltkade 5 t/m 19 en 21 t/m 23 uitsluitend toegestaan, mits afdoende maatregelen worden getroffen waardoor geen onaanvaardbare trillingen voorkomen (trillinghinder);
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

10.3. Voor het binnenstedelijk tracé is in het MER de verwachting uitgesproken dat trillinghinder bij het Maastracé, zijnde het voorkeurstracé, geen wezenlijk risico is. Voorts is aangegeven dat de tramhaltes niet zullen leiden tot trillinghinder.

In het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. van 24 oktober 2013 wordt geadviseerd in een aanvulling op het MER de trillingssterkten kwantitatief te bepalen, aan te geven in welke mate de richtwaarden uit de SBR-richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen" worden overschreden en te beschrijven in welke mate met mitigerende maatregelen de hinder teruggebracht of uitgesloten kan worden.

Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies is een aanvulling op het MER opgesteld. Daarbij behoort het rapport van Arcadis "Tram Vlaanderen - Maastricht prognose trillingen" van 26 november 2013. Ten behoeve van het trillingsonderzoek zijn bronmetingen uitgevoerd aan Veolia-treinen op een recht stuk spoor nabij de Limmelderweg in Maastricht. Daarnaast zijn overdrachtsmetingen uitgevoerd om informatie te verkrijgen over de mate waarin de trillingen uitdempen als functie van de afstand tot de bron. Ook zijn in twee panden metingen verricht om de overdracht van trillingen van de grond naar de woning in beeld te brengen. Op basis daarvan zijn berekeningen uitgevoerd om een prognose te krijgen van de in de panden langs het tracé optredende trillingen. De conclusies zijn dat op basis van de uitgevoerde metingen in de huidige situatie geen sprake is van trillinghinder, in de toekomstige situatie alleen indien de tram relatief dicht op de bebouwing komt te rijden en dat een aantal panden, onder andere aan de Sint Maartenslaan en Van Hasseltkade, binnen de hinderafstanden ligt. Volgens het rapport is het door het treffen van maatregelen aan de tram of de sporen mogelijk de brontrillingen zodanig te dempen dat op alle locaties geen trillinghinder in de bebouwing langs het tramtracé zal optreden. In dit verband kan een, in de ontwerpfase nader uit te werken, floating slab constructie worden toegepast.

In het definitieve toetsingsadvies van de commissie m.e.r. staat dat uit het onderzoek blijkt dat zonder maatregelen sprake is van overschrijding van de streefwaarden voor trillinghinder. De commissie m.e.r. kan zich vinden in de conclusie dat met een floating slab constructie een zodanige reductie kan worden bereikt dat in de dag- en avondperiode wordt voldaan aan de streefwaarden. Voorts spreekt de commissie m.e.r. het

vermoeden uit dat met de maatregelen niet aan de strengere streefwaarde voor de nachtperiode kan worden voldaan, omdat aan die waarde niet is getoetst. Uit het onderzoek wordt niet duidelijk of met andere mitigerende maatregelen eventueel wel aan de streefwaarde voor de nachtperiode kan worden voldaan.

Naar aanleiding van het definitieve toetsingsadvies is het rapport van 26 november 2013 aangevuld. De als definitief aangeduide versie van 9 januari 2014 (hierna: het trillingsrapport) is als bijlage bij de Oplegnotitie MER gevoegd. Daarin is de nachtperiode maatgevend geacht, omdat daarin de strengste streefwaarden gelden. Ten aanzien van de toe te passen maatregelen is de conclusie dat alleen maatregelen aan de bron nodig zijn. In dit verband is de floating slab constructie van groot belang. Daarmee kan de trillingsintensiteit met 50% of meer worden verlaagd, hetgeen afdoende wordt geacht.

In het rapport "Tram Vlaanderen Maastricht, actualisatie prognose trillingen" van 27 oktober 2014 (hierna: het geactualiseerde trillingsrapport) staat een nadere prognose van de omgevingshinder ten gevolge van verkeerstrillingen en laagfrequent geluid langs het toekomstige tracé van de TVM. Tevens wordt ingegaan op mitigerende maatregelen ter voorkoming van hinder. Het rapport is, anders dan het trillingsrapport, gebaseerd op metingen uitgevoerd bij een bestaande tramlijn in Den Haag waarop vergelijkbaar materieel (Regio Citadis) rijdt als voorzien voor de TVM. Bij de prognose is uitgegaan van de daadwerkelijk mogelijke snelheid, waarbij het effect van halteren en bocht passages is beschouwd. Ook zijn aanvullende metingen uitgevoerd bij en in panden langs het tracé. Uit de metingen komt naar voren dat op zes locaties een overschrijding optreedt van de streefwaarden voor herhaald voorkomende trillingen gedurende lange tijd in nieuwe situaties, zoals vastgelegd in de SBR richtlijn Trillingen, deel B "Hinder voor personen in gebouwen". De streefwaarden hebben betrekking op de maximale trillingssterkte v_{max} en de gemiddelde effectieve waarde over een periode v_{per} . Tevens is een beoordeling op hinder door laagfrequent geluid uitgevoerd, waaruit volgt dat op de tracédelen Hasselkade en Sint Maartenslaan maatregelen ter beperking van trillingen ook noodzakelijk zijn om hinder door laagfrequent geluid te voorkomen. Als mitigerende maatregel is voor de Van Hasselkade 3 tot en met 19 en 20 tot en met 24 floating slab voorzien met een lengte van 250 m en voor de Sint Maartenslaan 1, 2 en 6 floating slab met een lengte van 75 m.

Ter aanvulling van het geactualiseerde trillingsrapport is door Arcadis/Movares op 13 november 2014 een memo opgesteld, waarin wordt ingegaan op de resultaten van metingen in de panden Van Hasselkade 21A en 24. Voor deze panden was bij wijze van worst case gerekend met de opslingeringsfactor die was vastgesteld bij metingen aan het pand Van Hasselkade. Uit de metingen op 27 oktober volgt dat deze waarde in werkelijkheid veel lager ligt. Als gevolg daarvan is volgens het memo geen of een geringe trillinghinder te verwachten in de panden Van Hasselkade 21A en 24 en kunnen met het toepassen van floating slab de trillingsniveaus in de panden tot ruim onder de streefwaarden worden teruggebracht.

Streefwaarden SBR richtlijn

10.4. Het betoog van [appellant sub 3] dat ten onrechte direct aan de streefwaarde A2 is getoetst, leidt niet tot het oordeel dat de raad een onjuiste toepassing aan de SBR richtlijn heeft gegeven. In het deskundigenbericht staat dat weliswaar volgens het stroomschema op pagina 24 van de SBR richtlijn deel B eerst moet worden getoetst aan de streefwaarde A1, maar dat in dit geval in de bestaande situatie al sprake is van trillinghinder voor de woningen langs het voorgenomen tracé en de raad feitelijk van het stand still principe is uitgegaan. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in redelijkheid in zoverre van de SBR richtlijn kunnen afwijken. Het betoog faalt.

Trillingen

10.5. De Afdeling overweegt dat de conclusie van het trillingsrapport dat voor zover overschrijdingen van de richtwaarden uit de SBR-richtlijn zullen optreden maatregelen mogelijk zijn om de trillingssterkte bij alle panden langs het tracé terug te brengen tot een aanvaardbaar niveau, wordt bevestigd door het onderzoek dat aan het geactualiseerde trillingsrapport ten grondslag ligt.

In plaats van op twee locaties, zoals in het onderzoek dat aan het trillingsrapport ten grondslag ligt, zijn in het geactualiseerde onderzoek op zes locaties metingen verricht, waaronder de Van Hasselkade 10 en de Sint Maartenslaan 6 die ook in het eerdere onderzoek betrokken waren. Niet is aannemelijk gemaakt dat deze zes locaties niet representatief zijn voor de situatie langs de voorziene trambaan. Daarbij is in aanmerking genomen dat in de naar aanleiding van het geactualiseerde trillingsrapport overgelegde contra-expertise van

M+P adviseurs van 14 november 2014 staat dat door bij meer woningen te meten, de betrouwbaarheid van de meting zal toenemen. De gemeten trillingsniveaus zijn hoger dan bij de eerdere metingen. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat sprake is van een onderschatting van de te verwachten trillingen. Daarbij is van belang dat aan een prognose een zekere mate van onzekerheid inherent is. Voor zover verschillen bestaan tussen de metingen in het trillingsrapport en het geactualiseerde trillingsrapport heeft de raad ter zitting aangegeven dat bij de actualisatie is uitgegaan van meetgegevens van een tram in Den Haag, waarbij het gaat om een slechtere ondergrond dan in Maastricht, zodat in zoverre sprake is van een worst-case-scenario. Ook zijn de daadwerkelijk te verwachten snelheden gehanteerd en niet de maximale. De in voormelde contra-expertise opgeroepen twijfel aan de betrouwbaarheid van de metingen is niet onderbouwd. Ook hetgeen [appellant sub 1] en [appellant sub 3] ter zake van de juistheid van de verrichte metingen naar voren hebben gebracht, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel.

In hetgeen [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère hebben aangevoerd ziet de Afdeling ook geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat ter reductie van de geprognosticeerde overschrijdingen van de streefwaarden afdoende maatregelen mogelijk zijn. In het deskundigenbericht staat dat een floating slab constructie het gewenste effect kan hebben. Ook de contra-expertise geeft aan dat de floating slab maatregel op zichzelf een effectieve maatregel is om trillingen te reduceren. Bij het voorgaande neemt de Afdeling in aanmerking dat de effectiviteit van de te treffen maatregelen afhangt van het uiteindelijke ontwerp en dat de daarmee samenhangende technische kwesties in deze procedure niet aan de orde kunnen komen. Deze betreffen een kwestie van uitvoering. De betogen falen.

Laagfrequent geluid

10.6. De Afdeling overweegt dat ten tijde van de vaststelling van het plan geen onderzoek was verricht naar het mogelijk optreden van laagfrequent geluid vanwege de trambaan. Het plan is in zoverre niet zorgvuldig voorbereid, zodat de raad in strijd heeft gehandeld met artikel 3:2 van de Awb.

10.7. Ingevolge artikel 6:22 van de Awb kan een besluit waartegen bezwaar is gemaakt of beroep is ingesteld, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist in stand worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

10.8. Ten aanzien van de mogelijke overlast door het optreden van laagfrequent geluid is in het geactualiseerde trillingsrapport een prognose gegeven. In het rapport zijn maatregelen beschreven om die overlast te voorkomen. Het ter zake aangevoerde geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat hinder door laagfrequent geluid in voldoende mate kan worden gereduceerd. Daarbij betreft de Afdeling dat ter zitting namens [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère is gesteld dat de bij de berekening gehanteerde methode De Ruiter op zichzelf adequaat is en voorts dat in de contra-expertise van 14 november 2014 staat dat de floating slab maatregel ook voor het reduceren van laagfrequent geluid een effectieve maatregel is.

Nu alsnog onderzoek is gedaan naar laagfrequent geluid en [appellant sub 1], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère daarop hebben kunnen reageren, ziet de Afdeling aanleiding om het in 10.6 geconstateerde gebrek met toepassing van artikel 6:22 van de Awb te passeren. De Afdeling overweegt in dat verband dat aannemelijk is dat andere belanghebbenden door het voorgaande niet zijn benadeeld, nu het bestemmingsplan niet wijzigt.

Voorwaardelijke verplichting

10.9. Voor zover [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère vrezen dat het plan onvoldoende waarborgen bevat tegen onaanvaardbare trillinghinder en overlast door laagfrequent geluid, overweegt de Afdeling als volgt.

In de planregels is in artikel 4, lid 4.4.2 en 6.4.2, een voorwaardelijke verplichting opgenomen. Het in de leden 4.4.2, onder a, en 6.4.2, onder a, gehanteerde begrip "onaanvaardbare trillingen" is niet gedefinieerd in de planregels. Naar het oordeel van de Afdeling is daardoor onduidelijk welk beschermingsniveau met die bepalingen wordt beoogd en is het plan in zoverre rechtsonzeker.

De Afdeling overweegt voorts dat in de leden 4.4.2, onder a, en 6.4.2, onder a, is bepaald dat indien geen afdoende maatregelen worden getroffen het gebruik ten behoeve van het tramverkeer niet is toegestaan. Met de zinsnede "a en onder b" in de leden 4.4.2, onder c, en 6.4.2, onder c, wordt evenwel niet gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname trillinghinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake te stellen eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer zoals bedoeld in de leden 4.4.2, onder a, en 6.4.2, onder a, in strijd is met het bestemmingsplan. De raad heeft zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt tot een goede ruimtelijke ordening.

Ter zitting heeft de raad zich op het standpunt gesteld dat in de leden 4.4.2 en 6.4.2 tevens een waarborg moet worden opgenomen ter voorkoming van onaanvaardbare hinder door laagfrequent geluid. Aldus heeft de raad zich in zoverre op een ander standpunt gesteld dan hij in het bestreden besluit heeft gedaan. Nu niet is gebleken dat gewijzigde omstandigheden hiertoe aanleiding hebben gegeven, moet worden geoordeeld dat het bestreden besluit in zoverre niet met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid is vastgesteld.

De betogen slagen in zoverre.

Geluidhinder

11. [appellant sub 3] betoogt dat een tram in krappe bochten onaanvaardbare hinder door booggeluid zal voortbrengen en dat desondanks geen maatregelen worden getroffen. Geluidarm asfalt zal met name in bochten geen reductie van geluid opleveren. Er dient nader te worden onderzocht of de bochten Sint Maartenslaan/Parallelweg zo ruim mogelijk kunnen worden aangelegd en of de trambaan eventueel kan worden doorgetrokken richting het spoor. La Bergère vreest dat het booggeluid het verblijfsklimaat voor beide door haar geëxploiteerde hotels aan de Sint Maartenslaan onaanvaardbaar zal aantasten.

[appellant sub 1] betoogt dat het aanbrengen van geluidarm asfalt niet mogelijk is omdat de deklagen niet bestand zullen zijn tegen wringende omstandigheden tussen de rails en vrachtverkeer. Ook zijn de extra kosten niet meegenomen in het onderzoek. [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] stellen zich op het standpunt dat bij toepassing van de floating slab constructie in het wegdek voor de panden Van Hasselkade 21 tot en met 23 sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Zij hebben een contra-expertise van M+P overgelegd waarin vraagtekens worden geplaatst bij de mogelijkheid om met geluidarm asfalt een geluidreductie te bewerkstelligen. La Bergère voert aan dat geluidarm asfalt onvoldoende effect zal hebben op de Sint Maartenslaan om het cumulerende effect vanwege de floating slab constructie tegen te gaan.

[appellant sub 1] vreest voor verstoring van de nachtrust, omdat garanties ontbreken dat er geen nachtrams komen. [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère wijzen erop dat in het akoestisch onderzoek is uitgegaan van trams in de nachtperiode, terwijl in het bestreden besluit is aangegeven dat volgens de meest recente informatie niet wordt uitgegaan van nachtelijke ritten. Zij vrezen in zoverre voor een onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat.

[appellant sub 1] vreest voor overlast van de tramhalte Van Hasselkade. Hij wijst in dit verband op het sterngeluid van passagiers. [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] vrezen ook voor een verslechtering van hun woon- en leefklimaat door de op korte afstand gelegen tramhalte.

[appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère betogen dat met de in de planregels opgenomen voorwaardelijke verplichting ten aanzien van geluid de vereiste planologische afweging is doorgeschoven. Het is volgens hen niet uitgesloten dat het plan niet kan worden uitgevoerd, omdat gebruik conform het plan niet mogelijk blijkt te zijn.

11.1. De raad stelt dat het al dan niet optreden van booggeluid moeilijk valt te voorspellen. Er zijn daarvoor geen betrouwbare rekenmodellen. Ter voorkoming van booggeluid kunnen bochten zo ruim mogelijk worden ontworpen. De verwachting is dat de rijsnelheden niet te hoog zullen zijn. Ook kan een smeervoorziening in het traject of het materieel worden opgenomen. De vervoerder heeft als eis opgenomen dat de tramvoertuigen worden voorzien van een installatie voor wielflenssmering, die hetzij booggeluid zal voorkomen hetzij tot een aanzienlijke geluidreductie zal leiden.

Het is volgens de raad op grond van actueel onderzoek niet langer nodig om aanvullende geluidmaatregelen te treffen, zoals het toepassen van geluidarm asfalt.

Ten aanzien van trams in de nachtperiode stelt de raad dat op grond van de kaderovereenkomst op maandag tot en met vrijdag tussen 23.00 en 24.00 uur één trambeweging zal plaatsvinden, tussen 00.00 en 06.00 uur geen en tussen 06.01 en 07.00 uur vijf. Op zaterdagen en zondagen zal de eerste trambeweging na 07.00 uur plaatsvinden. Op zaterdag zijn er tussen 23.00 uur en 24.00 uur vijf trambewegingen en op zondag geen. In het akoestisch onderzoek is rekening gehouden met 18 trambewegingen in de nachtperiode.

Ten aanzien van de tramhalte Van Hasselkade geeft de raad aan dat geluideffecten horen bij de stedelijke dynamiek in de binnenstad. De afstand tussen de gevelwand en het perron zal ongeveer 13,5 m bedragen. Mogelijke geluidoverlast van passagiers valt niet onder de Wet geluidhinder en laat zich niet op voorhand kwantificeren.

Voorts wijst de raad op de planregels waarin een voorwaardelijke verplichting is opgenomen ten aanzien van het geluid vanwege de tram.

11.2. De akoestische gevolgen van de tramlijn zijn in eerste instantie in kaart gebracht in het bij het MER behorende Akoestisch onderzoek TVM, in de versie van 6 juni 2013.

In het voorlopig toetsingsadvies van de commissie m.e.r. wordt geadviseerd in een aanvulling op het MER de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aan te geven en te beoordelen en tevens aan te geven in welke mate de effecten van booggeluid gemitigeerd kunnen worden.

Naar aanleiding van het voorlopig toetsingsadvies is een aanvulling op het MER opgesteld. Daarbij behoren de definitieve versie van het Akoestisch onderzoek TVM en het memo van Arcadis "Aanvulling MER TVM: Geluidseffecten Booggeluid" van 21 november 2013 (hierna: Aanvulling booggeluid).

In het Akoestisch onderzoek TVM zijn de akoestische consequenties van de tramlijn in kaart gebracht en getoetst aan de wettelijke normen. Voor het binnenstedelijk tracé is onderzocht of sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. In dit verband is de geluidbelasting van de wegen in de huidige situatie vergeleken met de geluidbelasting van de wegen in de toekomstige situatie. Voor de toekomstige situatie is het geluid van de tram samengenomen met het geluid van de wegen. De conclusie is dat voor het binnenstedelijk tracé geen sprake is van een reconstructie als hiervoor bedoeld, zodat geen maatregelen nodig zijn op grond van de Wet geluidhinder.

In de Aanvulling booggeluid is nader ingegaan op het booggeluid. In de Aanvulling booggeluid is de bandbreedte aan mogelijke geluidniveaus bij woningen door booggeluid aangegeven. Deze bandbreedte ligt in de orde van 75 dB(A) tot 97 dB(A). Ook is ingegaan op mogelijke mitigerende maatregelen. Binnen het project TVM zal worden getracht om het ontstaan van booggeluid zoveel mogelijk te voorkomen, eventueel door het treffen van mitigerende maatregelen. De vervoerder De Lijn heeft als eis opgenomen dat de in te zetten tramvoertuigen op de lijn Hasselt - Maastricht worden voorzien van wielflenssmering. Indien na realisatie van de tramverbinding mocht blijken dat andere maatregelen doelmatig zijn, wordt alsdan afgewogen of aanvullende maatregelen toegepast zullen worden.

In het definitieve toetsingsadvies van de commissie m.e.r. staat dat in de aanvulling op de MER er ten onrechte vanuit is gegaan dat de gepresenteerde waarden piekgeluidniveaus betreffen. De piekgeluidniveaus liggen op basis van de gebruikte metingen 6 dB hoger dan de waarden in tabel 1 van de Aanvulling booggeluid. Voorts is aangegeven dat booggeluid vooral in de nachtperiode als zeer hinderlijk zal worden ervaren. Ook is in het onderzoek geen rekening gehouden met het extra geluid dat ontstaat door de toepassing van de floating slab constructie. Volgens de commissie m.e.r. leidt een dergelijke constructie tot een toename van de geluidemissie van de tram met 2 tot 3 dB.

Naar aanleiding van het definitieve toetsingsadvies is aanvullend akoestisch onderzoek gedaan. De resultaten daarvan zijn neergelegd in de Oplegnotitie MER van 13 januari 2014 en het daarbij als bijlage opgenomen memo van Arcadis "Resultaten aanvullend geluidonderzoek "Floating slab" constructie Trambaan" van 10 januari 2014 (hierna: Aanvulling floating slab). In de Aanvulling floating slab staat dat bij het toepassen van

een floating slab constructie op twee locaties mogelijk sprake kan zijn van een reconstructie, waar dat bij eerdere berekeningen niet het geval was. Het betreft onder meer de Van Hasselkade 21, 21a, 22, 23 en 24abc. De toename aldaar bedraagt 2,8 dB. Voorgesteld wordt om als maatregel geluidarm asfalt toe te passen, waarmee een reductie voor het wegverkeer van 3 tot 4 dB kan worden behaald. De toename is dan weggenomen. Omdat nog niet bekend is op welke locaties de floating slab constructie zal worden toegepast, zal in een later stadium nader onderzoek moeten plaatsvinden naar de toepassing van geluidarm asfalt, aldus de Oplegnotitie MER.

Ter actualisering van het verrichte onderzoek is het rapport "Tram Vlaanderen Maastricht - Prognose booggeluid" van Movares van 13 november 2014 (hierna: Prognose booggeluid) opgesteld. Daarin staat dat er bij enkele krappe bogen zonder aanvullende maatregelen een gerede kans op hinderlijk booggeluid is en dat technieken voorhanden zijn om booggeluid, ook bij krappe bogen, effectief te bestrijden. In het ook ter actualisering opgestelde memo "Resultaten aanvullend geluidonderzoek 'Floating slab' op basis locaties trillingsonderzoek" van Arcadis van 13 november 2014 (hierna: Aanvulling geluidonderzoek floating slab) staat dat nergens een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder zal optreden, zodat het niet nodig is aanvullende geluidmaatregelen te nemen, zoals bijvoorbeeld het toepassen van geluidarm asfalt.

11.3. Ingevolge artikel 74, eerste lid, aanhef en onder a, van de Wet geluidhinder heeft een weg in stedelijk gebied een zone die zich uitstrekt vanaf de as van de weg tot de volgende breedte aan weerszijden van de weg:

1. voor een weg, bestaande uit een of twee rijstroken of een of twee sporen: 200 m;
2. voor een weg, bestaande uit drie of meer rijstroken of drie of meer sporen: 350 m.

Ingevolge artikel 76, eerste lid, voor zover hier van belang, worden bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, ter zake van de geluidbelasting, vanwege de weg waarlangs die zone ligt, van de gevel van woningen binnen die zone de waarden in acht genomen, die ingevolge artikel 82 en 100 als de ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt.

Ingevolge artikel 77, eerste lid, voor zover hier van belang, wordt bij het voorbereiden van de vaststelling van een bestemmingsplan dat geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden, behorende tot een zone als bedoeld in artikel 74, vanwege het college van burgemeester en wethouders een akoestisch onderzoek ingesteld naar:

- a. de geluidsbelasting die door woningen binnen de zone vanwege de weg zou worden ondervonden zonder de invloed van maatregelen die de geluidsbelasting beperken;
- b. de doeltreffendheid van de in aanmerking komende verkeersmaatregelen en andere maatregelen om te voorkomen dat de in de toekomst vanwege de weg optredende geluidsbelasting van de onder a bedoelde woningen de waarden die ingevolge artikel 82 of artikel 100 als ten hoogste toelaatbare worden aangemerkt, te boven zou gaan.

11.4. Artikel 4, lid 4.4.1, van de planregels luidt als volgt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 4.1 onder i genoemde tramverkeer is uitsluitend toegestaan overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkens hoofdstuk 3 en bijlage 2 van het Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM) (toegevoegd als Bijlage 4 behorende bij de Toelichting van dit bestemmingsplan) ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek;
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

Artikel 6, lid 6.4.1, luidt als volgt:

- a. Het gebruik ten behoeve van het in 6.1 onder j genoemde tramverkeer is uitsluitend toegestaan overeenkomstig of minimaal gelijkwaardig aan de uitgangspunten die blijkt hoofdstuk 3 en bijlage 2 van het Akoestisch onderzoek Tramverbinding Vlaanderen Maastricht (TVM) (toegevoegd als Bijlage 4 behorende bij de Toelichting van dit bestemmingsplan) ten grondslag hebben gelegen aan het akoestisch onderzoek;
- b. Het bepaalde in lid a dient vóór reguliere ingebruikname te worden aangetoond door middel van een schriftelijke opleveringsrapportage aan het college van burgemeester en wethouders;
- c. Een handelen in strijd met het bepaalde onder a en onder b. wordt aangemerkt als een gebruik in strijd met het bestemmingsplan.

11.5. Uit het deskundigenbericht blijkt dat booggeluid - een piepend, gillend of snerpend geluid dat optreedt in krappe bochten - moeilijk beheersbaar is en feitelijk inherent is aan het gebruik van een tramlijn. Ten aanzien van mogelijke mitigerende maatregelen staat in het deskundigenbericht dat de praktijkervaringen om booggeluid tegen te gaan wisselend zijn en dat geen enkele maatregel het volledig kan wegnemen. Wielflenssmering kan leiden tot een vermindering van de frequentie van voorkomen van booggeluid van 44% tot 15%. Maar aanzienlijk hoge geluidniveaus blijven mogelijk, aldus het deskundigenbericht.

Naar het oordeel van de Afdeling hebben [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère niet aannemelijk gemaakt dat het planologisch mogelijk maken van een tram wegens het kunnen optreden van booggeluid onaanvaardbare gevolgen zal hebben voor het woon- en leefklimaat ter plaatse. Daarbij is betrokken dat zij in een drukke stedelijke omgeving wonen dan wel gevestigd zijn en dat in een dergelijke omgeving een tramverbinding als middel van openbaar vervoer op zichzelf niet ongebruikelijk is. Voor de conclusie dat maatregelen ter reductie van booggeluid niet mogelijk zijn bestaat geen aanleiding. In dit verband heeft de raad gewezen op wielflenssmering en op het matigen van de snelheid van de tram in bochten. Ook zullen de bochten zo ruim mogelijk worden aangelegd. De effectiviteit van de te nemen maatregelen hangt af van het uiteindelijke ontwerp. De daarmee samenhangende technische kwesties kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Wat betreft het aanbrengen van geluidarm asfalt is onbestreden de conclusie van de Aanvulling geluidonderzoek floating slab dat geen sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat de noodzaak tot het aanbrengen van aanvullende geluidmaatregelen zoals geluidarm asfalt ontbreekt.

Voor zover wordt gevreesd voor geluidoverlast als gevolg van trambewegingen in de nachtperiode, neemt de Afdeling in aanmerking dat het akoestisch onderzoek ziet op meer trambewegingen in de nachtperiode dan zijn voorgenomen. De raad heeft zich in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de akoestische gevolgen van de tramverbinding in zoverre niet onaanvaardbaar zijn. Tegen het optreden van booggeluid zijn, zoals hiervoor is overwogen, maatregelen mogelijk.

Ten aanzien van de vrees voor geluidoverlast van passagiers die van de tramhalte Van Hasselkade gebruik maken, neemt de Afdeling in aanmerking dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat dergelijke geluideffecten horen bij de stedelijke dynamiek in de binnenstad en dat niet op voorhand kan worden bepaald of geluidoverlast zal plaatsvinden en hinder zal worden ondervonden van de halte. Het tegengaan van hinder is een kwestie van handhaving van de openbare orde ter plaatse. Voorts is de afstand van de halte tot de woningen niet zodanig gering dat op voorhand moet worden aangenomen dat van een onaanvaardbare situatie sprake zal zijn.

De betogen falen.

Voorwaardelijke verplichting

11.6. Voor zover [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère vrezen dat het plan onvoldoende waarborgen bevat tegen onaanvaardbare geluidhinder, overweegt de Afdeling als volgt.

In artikel 4, lid 4.4.1, onder a, en artikel 6, lid 6.4.1, onder a, van de planregels is bepaald dat indien niet is voldaan aan de aldaar gestelde eisen het gebruik ten behoeve van het tramverkeer niet is toegestaan. Met de zinsnede "a en onder b" in de leden 4.4.1, onder c, en 6.4.1, onder c, wordt evenwel niet gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname geluidhinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake

gestelde eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer zoals bedoeld in de leden 4.4.1, onder a, en 6.4.1, onder a, in strijd is met het bestemmingsplan. In artikel 4, lid 4.4.1, onder a, en artikel 6, lid 6.4.1, onder a, van de planregels is voorts ten onrechte geen rekening gehouden met de resultaten van het aanvullend akoestisch onderzoek zoals hiervoor beschreven. De raad heeft zich niet in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat het plan in zoverre strekt tot een goede ruimtelijke ordening.

De betogen slagen.

Verkeersveiligheid

12. De Fietzersbond betoogt dat onvoldoende rekening wordt gehouden met het belang van het fietsverkeer. De trambaan en de tramhaltes nemen ruimte in ten koste van fietsvoorzieningen. De afstanden tussen de verschillende soorten weggebruikers zullen kleiner worden met als gevolg conflictsituaties. Het glad maken van de rails als mitigerende maatregel tegen het optreden van booggeluid leidt tot een onveilige situatie voor fietsers. Voorts vreest de Fietzersbond dat fietsers met een fietsband in de sleuf van de rails terecht kunnen komen, met ongevallen en schade als gevolg. De Fietzersbond wijst met name op vier situaties waar de verkeersveiligheid in geding kan komen. Ook komt het plan op diverse punten in strijd met gemeentelijk en provinciaal beleid.

12.1. De raad stelt dat met de tramverbinding geen verkeersonveilige situatie wordt geschapen. De planregeling is op dit punt in overeenstemming met het landelijke verkeersbeleid Duurzaam Veilig.

12.2. In het deskundigenbericht staat dat op alle vier door de Fietzersbond genoemde locaties, Spoorweglaan, Wilhelminabrug, Maasboulevard-Van Hasseltkade en Boschstraat Noord, voldaan kan worden aan de richtlijnen in het kader van de verkeersveiligheid. Voor een aantal locaties zijn er volgens het deskundigenbericht aandachtspunten voor het uiteindelijke ontwerp.

12.3. De Afdeling overweegt dat voor zover de bezwaren van de Fietzersbond zien op de uiteindelijke uitvoering van de trambaan en de inrichting van de voor de trambaan gebruikte wegen met inbegrip van de in dat verband te treffen voorzieningen voor het fietsverkeer, deze bezwaren geen betrekking hebben op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen, zodat het betoog in zoverre buiten beschouwing moet blijven.

In hetgeen de Fietzersbond heeft aangevoerd is voorts geen aanleiding gelegen voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat het plan in overeenstemming is met de daaraan uit het oogpunt van verkeersveiligheid te stellen eisen. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat als gevolg van het plan in de Boschstraat Noord te weinig ruimte resteert voor het fietsverkeer. Hetgeen de Fietzersbond naar voren heeft gebracht, geeft ook geen aanleiding voor het oordeel dat in strijd met gemeentelijk beleid is gehandeld. Voor zover de Fietzersbond zich beroept op provinciaal beleid om fietsongevallen terug te dringen met ongelijkvloerse kruisingen, overweegt de Afdeling dat de raad niet aan provinciaal beleid is gebonden. Wel dient de raad daarmee rekening te houden, hetgeen betekent dat dit beleid in de belangenafweging dient te worden betrokken. Voor het oordeel dat dit onvoldoende is gebeurd, is geen aanleiding. Het betoog faalt.

Bouwwerkzaamheden

13. Wat betreft de vrees van La Bergère voor overlast van bouwwerkzaamheden gedurende de realisering van het plan overweegt de Afdeling dat dit bezwaar geen betrekking heeft op het plan zelf maar op de uitvoering daarvan. Uitvoeringsaspecten kunnen in deze procedure niet aan de orde komen. Dit bezwaar kan derhalve buiten beschouwing blijven.

Stedenbouwkundige aspecten

14. [appellant sub 1] en La Bergère betogen dat een ongerechtvaardigde inbreuk wordt gemaakt op het monumentale karakter van de panden Van Hasseltkade 10-12 onderscheidenlijk het beschermd stadsgezicht van Maastricht.

14.1. De raad stelt dat de Maasboulevard en de Van Hasseltkade thans reeds een sterke verkeersfunctie

hebben, waardoor de inpassing van de tram een minder grote impact zal hebben dan op een rustige weg.

14.2. Uit de aanwijzingsbesluiten Rijksmonument voor de panden Van Hasselkade 10-12 blijkt dat de aanwijzing ziet op de bescherming van de panden zelf en niet op de omgeving van de panden. De woningen liggen niet in het plangebied, zodat het plan geen gevolgen heeft voor de monumentale status van de woningen. De binnenstad van Maastricht is sinds 1982 beschermd stadsgezicht. Het is onmiskenbaar dat de aanleg van de trambaan ruimtelijke gevolgen heeft voor de omgeving. Met name de bovenleiding zal mede het beeld bepalen. Echter, het gaat om een weg die, zoals in het deskundigenbericht wordt geconstateerd, al sterk is afgestemd op het gemotoriseerde verkeer en de daarbij behorende voorzieningen, zoals hoge lichtmasten. Het standpunt van de raad dat geen ongerechtvaardigde inbreuk wordt gemaakt op het monumentale karakter van de desbetreffende panden en het beschermde stadsgezicht, acht de Afdeling niet onredelijk. De betogen falen.

Privacy en uitzicht

15. [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] betogen dat door het mogelijk maken van een tramhalte aan de Van Hasselkade tegenover hun woningen, hun privacy en uitzicht zal worden aangetast.

15.1. De raad stelt dat [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] in een zeer stedelijke omgeving wonen, waar altijd voetgangers en wegverkeer aanwezig zijn. Het privacybelang weegt volgens de raad niet op tegen het belang van de aanleg van de tramlijn.

15.2. In het algemeen kunnen aan een geldend bestemmingsplan geen blijvende rechten worden ontleend. De raad kan op grond van gewijzigde planologische inzichten en na afweging van alle betrokken belangen andere bestemmingen en regels voor gronden vaststellen. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich gelet op de stedelijke omgeving waarin gemotoriseerd verkeer aanwezig is, in redelijkheid op het standpunt kunnen stellen dat de privacy van [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en het uitzicht vanuit hun woningen niet onevenredig worden aangetast. Daarbij is betrokken dat in het deskundigenbericht staat dat de afstand tussen de gevelwand en het perron van de tramhalte wat de woningen van [appellant sub 1], [appellant sub 4] en [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] betreft ongeveer 13,5 m bedraagt. De zone daartussen bestaat uit een trottoir, een parkeer/laad- en losstrook, een fietsstrook, de rijbaan en de trambaan. [appellant sub 1] heeft in dit verband niet aannemelijk gemaakt dat de Van Hasselkade een rustige ventweg is.

De betogen falen.

Parkeren

16. La Bergère betoogt dat als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Parallelweg richting het zuiden de bereikbaarheid van de parkeergarage voor hotelgasten wordt belemmerd. Hierdoor kan op de hoek Sint Maartenslaan - Parallelweg niet langer linksaf worden geslagen.

16.1. De raad stelt dat de Parallelweg alleen eenrichtingsweg wordt voor het gedeelte tussen de Sint Maartenslaan en de Akerstraat, waardoor vanuit de Sint Maartenslaan nog steeds linksaf de Parallelweg op kan worden geslagen.

16.2. Het bestemmingsplan regelt niet de rijrichting in straten. Wat er ook zij van de - blijkens de stukken wisselende - plannen voor de inrichting van de Parallelweg, het bestemmingsplan heeft op zichzelf niet het gevolg dat de desbetreffende parkeergarage onbereikbaar wordt. Het betoog faalt.

Bereikbaarheid hotels

17. La Bergère betoogt dat het plan onvoldoende rekening houdt met de wijze waarop de bevoorrading van de hotels aan de Sint Maartenslaan plaatsvindt. Er zal onvoldoende manoeuvreerruimte voor vrachtwagens overblijven. Ook verwacht La Bergère dat het legen van de vetvangput niet meer mogelijk zal zijn, dan wel het verkeer erg gaat belemmeren.

17.1. De raad stelt dat het ontwerp voor de trambaan zoveel mogelijk aangepast zal worden aan de specifieke eisen die de bevoorrading van de hotels met zich brengt. Voor het ledigen van de vetvangpunt zal een oplossing worden gezocht.

17.2. De Afdeling acht niet aannemelijk gemaakt dat het bestemmingsplan met hetgeen daarin mogelijk wordt gemaakt in de weg staat aan de bevoorrading van de hotels en voormeld ledigen van een put. Ter zitting heeft de raad toegezegd dat bij de uitvoering van het plan zal worden zorg gedragen voor een zodanige inrichting van de straat dat bevoorrading van de hotels en het ledigen van de vetvangput mogelijk blijft. Het betoog faalt.

Uitvoerbaarheid

18. Voor zover de financiële uitvoerbaarheid van het plan wordt betwist door [appellant sub 3] en [appellant sub 1] overweegt de Afdeling dat in hoofdstuk 7 van de plantoelichting op de financiële uitvoerbaarheid is ingegaan. De voor de aanleg van de TVM gesloten kaderovereenkomst, waarbij de gemeente Maastricht partij is, is zodanig opgesteld dat de totale exploitatiekosten gedekt zijn. De raad heeft aangegeven dat de kosten voor de maatregelen die eventueel nodig zijn om overlast door trillingen en geluid te reduceren kunnen worden gedragen. Hetgeen [appellant sub 3] en [appellant sub 1] hebben aangevoerd, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel.

Waardevermindering

19. Wat de eventueel nadelige invloed van het plan op de waarde van de woningen van [appellant sub 3] en [appellant sub 4] betreft, bestaat geen grond voor de verwachting dat die waardevermindering zodanig zal zijn dat de raad bij de afweging van de belangen hieraan een groter gewicht had moeten toekennen dan hij heeft gedaan.

Conclusie ten aanzien van de ontvankelijke beroepen

20. Het beroep van de Fietzersbond is ongegrond.

21. Met het oog op een spoedige beëindiging van het geschil ziet de Afdeling aanleiding in de beroepen van [appellant sub 1], [appellant sub 3], [appellant sub 4], [appellant sub 6A] en [appellant sub 6B] en La Bergère de raad op te dragen om binnen 16 weken na verzending van deze tussenuitspraak de gebreken in het bestreden besluit te herstellen. Namens de raad is ter zitting reeds aangegeven hoe de gebreken zouden kunnen worden hersteld, maar de Afdeling betreft dat betoog reeds vanwege de goede procesorde thans niet in haar oordeel, nu genoemde appellanten daarop in dit geval niet voldoende hebben kunnen reageren. De raad dient met inachtneming van hetgeen hiervoor onder 10.9 is overwogen artikel 4, leden 4.4.2 en 6.4.2, van de planregels te wijzigen, waarbij duidelijkheid wordt verschaft over de eisen waaraan moet worden voldaan ter voorkoming van onaanvaardbare trillingen, voorts wordt gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname trillinghinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake te stellen eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer in strijd is met het bestemmingsplan en tot slot een waarborg wordt opgenomen ter voorkoming van onaanvaardbare hinder door laagfrequent geluid.

Voorts dient de raad met inachtneming van hetgeen hiervoor onder 11.6 is overwogen artikel 4, leden 4.4.1 en 6.4.1, van de planregels te wijzigen, waarbij wordt gewaarborgd dat ook in het geval dat na reguliere ingebruikname geluidhinder optreedt waarbij niet wordt voldaan aan de ter zake gestelde eisen, het gebruik ten behoeve van het tramverkeer in strijd is met het bestemmingsplan en voorts rekening wordt gehouden met de resultaten van het aanvullend akoestisch onderzoek.

Afdeling 3.4 van de Awb behoeft bij de voorbereiding van een nieuw besluit niet opnieuw te worden toegepast. De raad dient het nieuwe besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken.

Proceskosten

22. In de einduitspraak zal worden beslist over de proceskosten en vergoeding van het betaalde griffierecht.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de beroepen van [appellant sub 5] en [appellant sub 8] niet-ontvankelijk;
- II. verklaart het beroep van de vereniging Fietsersbond ongegrond;
- III. draagt de raad van de gemeente Maastricht op om binnen 16 weken na verzending van deze tussenuitspraak:
 1. met inachtneming van overweging 21 de daar omschreven gebreken te herstellen en
 2. de Afdeling en de andere partijen de uitkomst mede te delen en de wijziging van het besluit op de wettelijk voorgeschreven wijze bekend te maken en mede te delen.

Aldus vastgesteld door mr. J.E.M. Polak, voorzitter, en mr. D.J.C. van den Broek en mr. E.A. Minderhoud, leden, in tegenwoordigheid van mr. S. Zwemstra, griffier.

w.g. Polak w.g. Zwemstra
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 11 februari 2015

91.