

Bijlage 2 behorend bij de omgevingsvergunning / de verklaring van geen bedenkingen “Grand Hotel Boschstraat 76 / Batterijstraat 13-15-17”

Registratienummer: 2018.1639WB

ZIENSWIJZENRAPPORT ten behoeve van de ingekomen zienswijzen betreffende de ontwerp omgevingsvergunning en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen Grand Hotel Boschstraat 76 / Batterijstraat 13-15-17

Tegen de ontwerp omgevingsvergunning en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen Boschstraat 76 / Batterijstraat 13-15-17 zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. Boutique Hotel FEM bv, Boschstraat 70, p/a Planopoint Ruimtelijk Advies, Secretaris Wijnandsstraat 39, 6226 GA Maastricht, gedateerd 10 juni 2019; ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-022, hierna te noemen reclamant 1;
2. [REDACTED], p/a Planopoint Ruimtelijk Advies, Secretaris Wijnandsstraat 39, 6226 GA Maastricht, gedateerd 10 juni 2019; ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-023, hierna te noemen reclamant 2;
3. [REDACTED], p/a Planopoint Ruimtelijk Advies, Secretaris Wijnandsstraat 39, 6226 GA Maastricht, gedateerd 10 juni 2019; ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-021, hierna te noemen reclamant 3;
4. [REDACTED], gedateerd 9 juni 2019, ingekomen 9 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-024, hierna te noemen reclamant 4;
5. [REDACTED], gedateerd 11 juni 2019, ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-025, hierna te noemen reclamant 5;
6. Buurtplatform Argus, p/a Bogaardenstraat 25-D, 6211 SN Maastricht, gedateerd 12 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, reg.nr. 2019.17341, hierna te noemen reclamant 6;
7. [REDACTED], gedateerd 12 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, reg.nr. 2019.17328 en 17329, hierna te noemen reclamant 7;
8. DAS, [REDACTED], p/a [REDACTED], Postbus 23000, 1100 DM Amsterdam, gedateerd 7 juni 2019, ingekomen 11 juni 2019, kenmerk 2019.17517 en 18-1639WB-022, hierna te noemen reclamant 8;
9. [REDACTED], gedateerd 11 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-027, hierna te noemen reclamant 9;
10. [REDACTED], gedateerd 20 mei 2019, ingekomen 21 mei 2019, kenmerk 2019.15448, hierna te noemen reclamant 10;
11. [REDACTED], gedateerd 22 mei 2019, ingekomen 23 mei 2019, kenmerk 2019.15504, hierna te noemen reclamant 11;
12. Mise en Place Group, t.a.v. [REDACTED], gedateerd 1 juni 2019, ingekomen 3 juni 2019, 2019.16192 en 2019.16193, hierna te noemen reclamant 12;
13. Hotel Management School Maastricht, t.a.v. [REDACTED], Postbus 3900, 6202 NX Maastricht, gedateerd 14 juni 2019, ingekomen 14 juni 2019, kenmerk 2019.17456, hierna te noemen reclamant 13.

1. Ten aanzien van de ontvankelijkheid van reclamanten

De ontwerp verklaring van geen bedenkingen respectievelijk de ontwerp omgevingsvergunning Grand Hotel Boschstraat / Batterijstraat heeft met ingang van 3 mei 2019 tot en met 13 juni 2019 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn kon een ieder zijn zienswijze tegen het ontwerp naar keuze schriftelijk of mondeling aan de gemeenteraad van Maastricht kenbaar maken. Er zijn alleen schriftelijke zienswijzen ingediend.

De openbare kennisgeving over de terinzagelegging heeft plaatsgevonden overeenkomstig de eisen die de wet daaraan - in artikel 3.8 lid 1 van de Wet ruimtelijke ordening in samenhang met artikel 3:12 van de Algemene wet bestuursrecht - stelt. Naast het plaatsen van de elektronische kennisgeving op de website van de gemeente Maastricht is de kennisgeving op 2 mei 2019 gepubliceerd in zowel de Staatscourant als het plaatselijke huis-aan-huisblad (=weekblad) VIA Limburg editie Maastricht / Meerssen onder de rubriek Thuis in Maastricht.

In de kennisgeving is aangegeven, dat de termijn van de ter inzage legging op 3 mei 2019 een aanvang zou nemen. De termijn van de ter inzage legging eindigde derhalve op 13 juni 2019,

De zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 12 zijn binnen deze termijn ingediend en zijn ontvankelijke zienswijzen. De zienswijze van reclamant 13 is per mail op 14 juni 2019, dus buiten de termijn, ingediend en is zodoende niet-ontvankelijk.

Reclamanten 1 tot en met 3 hebben pro forma zienswijzen ingediend en gevraagd om een termijn te stellen voor het indienen van de nadere gronden. Wij hebben reclamanten de gelegenheid gegeven om uiterlijk 28 juni 2019 de nadere gronden in te dienen. Hier is gevolg aan gegeven middels de aanvulling van de zienswijzen, gedateerd 25 juni 2019, ingekomen 27 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-021. Deze aanvulling is bij de zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 3 gevoegd. Bij de zienswijzen 1 tot en met 3 is een machtiging overgelegd.

De zienswijzen dienen ingevolge artikel 6:5 van de Algemene wet bestuursrecht voorzien te zijn van naam, adres, dagtekening, handtekening en motivering. Dit is het geval.

De zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 5 en 7 tot en met 13 zijn gericht tegen de ontwerp omgevingsvergunning. De zienswijze van reclamant 6 is gericht tegen de door de raad afgegeven ontwerp verklaring van geen bedenkingen. Deze zienswijze die inhoudelijk lijkt op de zienswijze van reclamant 7 wordt derhalve betrokken bij het raadsvoorstel voor het afgeven van de verklaring van geen bedenkingen.

Verder merken wij op dat de zienswijzen van reclamanten 10 tot en met 13 gezien worden als steunbetuigingen voor het realiseren van het bouwplan. Wij zullen hier in het kader van de inhoudelijke standpuntbepaling in voorliggende zienswijzenrapportage niet inhoudelijk op in gaan.

2. Afhandeling zienswijzen.

Zoals aangegeven zijn er zowel zienswijzen ingediend in het kader van de ter visie legging van de ontwerp omgevingsvergunning als de ter visie legging van de ontwerp verklaring van geen bedenkingen. In voorliggende zienswijzenrapportage wordt een separate zienswijzenrapportage opgenomen met betrekking tot de ontwerp omgevingsvergunning (paragraaf 3) en de ontwerp verklaring van geen bedenkingen (paragraaf 4).

In de toelichting behorend bij ons besluit van 19 maart 2019 inzake de "Ontwerp verklaring van geen bedenkingen omgevingsvergunning (projectafwijkingbesluit) Grand Hotel Maastricht" is in paragraaf 2 onder kopje "*Collegebesluiten november 2016 en juni 2017*" ingegaan op de door ons vastgestelde randvoorwaarden voor de planontwikkeling. Hierbij is verzuimd om ook ons besluit van 28 november 2017 op te nemen. Middels dit besluit zijn de definitieve randvoorwaarden vastgesteld op basis waarvan het bouwplan is uitgewerkt. Dit bouwplan ligt thans voor in de vorm van de ontwerp omgevingsvergunning met de bijbehorende stukken en is ook tijdens de info-middag op 13 mei 2019 gepresenteerd.

3. Overwegingen ten aanzien van de inhoud van de zienswijzen met betrekking tot de ontwerp omgevingsvergunning.

ZIENSWIJZE 1 (reclamant 1).

(via brief gedateerd 10 juni 2019; ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-022)

ZIENSWIJZE 2 (reclamant 2).

(via brief gedateerd 10 juni 2019; ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-023)

ZIENSWIJZE 3 (reclamant 3).

(via brief gedateerd 10 juni 2019; ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-021)

Inleiding

De zienswijzen van reclamanten 1 tot en met 3 zijn middels brieven gedateerd 10 juni 2019, ingekomen 12 juni 2019 pro forma ingediend. De nadere gronden zijn op 27 juni 2019 ontvangen. De zienswijzen worden als ware het 1 zienswijze inhoudelijk afgedaan.

Onderdeel 1.

Reclamanten geven aan dat in de door BRO uitgevoerde haalbaarheidsstudie een grondige concurrentieanalyse ontbreekt. De reden daarvoor is gelegen in het feit dat er geen andere 5 sterren hotels in Maastricht aanwezig zijn. Reclamanten achten dit niet passend binnen het hotelbeleid en de bijbehorende toetsingspunten voor haalbaarheidsstudies, zoals deze door de gemeente zijn opgesteld. Daaruit blijkt dat de hotels in de omgeving deel moeten uitmaken van een onderzoek. Deze verplichting volgt tevens uit de Dienstenrichtlijn en de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Reactie: *de haalbaarheidsstudie voor het Grand Hotel is getoetst door een onafhankelijk deskundig adviesbureau aan de toetsingspunten en vergeleken met vergelijkbare hotels die in bepaalde mate in dezelfde markt opereren. De studie heeft o.a. aangetoond dat er in substantiële mate sprake is van een additionele vraag van dit initiatief binnen de bestaande Maastrichtse hotelmarkt. Hiermee voldoet aanvrager aan de eis die gesteld wordt in het hotelbeleid. Voor dit initiatief is voldoende marktruimte beschikbaar.*

Ladder voor duurzame verstedelijking:

In artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening (verder: Bro) is de verplichting opgenomen om in het geval van een nieuwe stedelijke ontwikkeling een onderbouwing op te nemen van nut en noodzaak van de nieuwe stedelijke ruimtevraag en de ruimtelijke inpassing. Het doel van deze zogenaamde Ladder voor duurzame verstedelijking is zorgvuldig en duurzaam ruimtegebruik, met oog voor de toekomstige ruimtebehoefte en ontwikkelingen in de omgeving. Als voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling een wijziging of afwijking van een bestemmingsplan nodig is, moet daarbij de behoefte aan de voorgenomen stedelijke ontwikkeling worden beschreven. Als ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied kan worden voorzien, moet ook worden onderbouwd dat en waarom dit niet binnen bestaand stedelijk gebied kan. De jurisprudentie over dit onderwerp heeft een sterk casuïstisch karakter, al zijn er wel hoofdlijnen aan te wijzen.

Volgens het Bro is een stedelijke ontwikkeling: ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen. Onder deze laatste categorie valt volgens de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State (verder: Afdeling) in beginsel ook een hotel (uitspraak 30 juli 2014, ECLI:NL:RVS:2014:2838). Een in een bestemmingsplan voorziene ontwikkeling moet volgens de Afdeling wel voldoende substantieel te zijn om als stedelijke ontwikkeling te kunnen worden aangemerkt. Voor de beantwoording van de vraag of een stedelijke ontwikkeling ook een nieuwe stedelijke ontwikkeling is, moet in onderlinge samenhang worden beoordeeld in hoeverre het plan, in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan, voorziet in een functiewijziging en welk planologische beslag op de ruimte het nieuwe plan mogelijk maakt in vergelijking met het voorgaande bestemmingsplan.

De vraag of een ontwikkeling een 'nieuwe stedelijke ontwikkeling' is, hangt dus af van de omstandigheden van het geval. In dit geval gaat het om een functiewijziging (van wonen/centrum naar horeca in bepaalde categorie) en bijbehorende substantiële bebouwing. De activiteit moet, gezien de jurisprudentie over dit onderwerp, worden beschouwd als een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Het doorlopen van de Ladder betekent dat de behoefte moet worden aangetoond en, als de ontwikkeling buiten bestaand stedelijk gebied ligt, ook waarom dit niet binnen bestaand stedelijk

gebied kan worden gerealiseerd. De behoefte aan de ontwikkeling, inclusief de daarbij nodige bebouwing is voldoende aangetoond in diverse haalbaarheidsonderzoeken, die als bijlage bij de Ruimtelijke onderbouwing (onderdeel van de ontwerp omgevingsvergunning) zijn gevoegd. De ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor voor dit onderdeel geen nadere onderbouwing nodig is.

Op grond van art. 3.1.6 lid 4 Bro mag een onderzoek naar een actuele regionale behoefte waarin de economische behoefte, marktvraag of de beoordeling van de economische gevolgen van de vestiging van een dienst aan bod komen, alleen worden gebruikt om na te gaan of de vestiging van de dienst in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening. Dit betekent bijvoorbeeld dat een distributieplanologisch onderzoek bij het opstellen van een bestemmingsplan niet mag worden gebruikt om aan te tonen dat de vestiging van een dienst economisch wenselijk is, maar wel om aan te tonen dat het toelaten van (bepaalde vormen van) dienstverlening niet ten koste gaat van de goede ruimtelijke ordening. Dit zal aan de orde zijn als de vestiging van een nieuwe dienst ertoe leidt dat ondernemingen in of rondom het plangebied ten onder zullen gaan én hierdoor structurele leegstand of een duurzame ontwrichting van het lokale voorzieningenniveau ontstaat. Uit het onderzoek blijkt niet dat dit het geval zal zijn. De ontwikkeling is in overeenstemming met een goede ruimtelijke ordening en met de afwegingen die zijn gemaakt, is inhoudelijk wel degelijk aan de eisen van de Ladder voldaan. Omdat de ontwikkeling in bestaand stedelijk gebied ligt, hoeft aan dit onderwerp verder geen aandacht te worden besteed.

Dienstenrichtlijn:

Kort gezegd houdt de Dienstenrichtlijn een verbod in op, in beginsel, alle beperkingen van de vrijheid van vestiging van diensten (waaronder horeca, en dus een hotel). De vrijheid is dus de regel en de beperking de uitzondering. Daarom moeten overheden die deze vrije vestiging willen beperken nauwkeurig aantonen dat die beperkingen evenredig, doelmatig en noodzakelijk zijn voor de bescherming van het stedelijk milieu.

In dit geval gaat het om een concrete aanvraag om omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan voor de vestiging van een bepaalde vorm van een hotel in een bepaalde fysieke vorm. Een afwijkingsbesluit geldt uitsluitend voor de aangevraagde afwijking en wijzigt niet het bestemmingsplan. Er wordt dus geen permanente beperking van vrijheid van vestiging van diensten mogelijk gemaakt. In hun zienswijze vragen reclamanten in feite, uit concurrentie-overwegingen, om een permanente beperking van diensten, wat juist in strijd zou zijn met de uitgangspunten van de Dienstenrichtlijn.

De vrees van reclamanten dat zich, op basis van het voorgenomen besluit, hotels in andere segmenten op de planlocatie kunnen vestigen zonder nadere afweging, is ongegrond. Een nieuw initiatief, dat niet past binnen de afgegeven omgevingsvergunning, wordt opnieuw en op zichzelf beoordeeld.

Onderdeel 2.

In het ontwerp besluit wordt niet nader gemotiveerd welke afwegingen zijn gemaakt ten aanzien archeologie. Middels de in de ruimtelijke onderbouwing op pagina 23 voorgestelde archeologische opgraving staat niet voldoende vast of er archeologische waarden in het geding zijn, indien de vergunning alreeds wordt verleend.

Reactie: archeologie is als volwaardige conditie in dit project meegenomen. De locatie ligt in de archeologische Beleidszone A; dit betekent dat er preventief archeologisch onderzoek uitgevoerd dient te worden, zoals in de ontwerp omgevingsvergunning op de pagina's 18 (punt 7), 22 (punt 13) en 23 (punt 7) is opgenomen. In de definitieve omgevingsvergunning worden deze passages gehandhaafd. Er is een Programma van Eisen versie 10 oktober 2018 opgesteld dat als uitgangspunt van de archeologische opgraving zal dienen. De opgraving wordt voor de bouwwerkzaamheden uitgevoerd. De kosten voor het onderzoek liggen bij de initiatiefnemer. De archeologische resten worden in principe ex situ opgeslagen. Mocht het mogelijk zijn behoudenswaardige resten in de plannen te incorporeren, zal dat met de initiatiefnemer besproken worden.

Onderdeel 3.

De in de ruimtelijke onderbouwing op pagina 3 opgenomen beoordeling met betrekking tot de toets van de ladder voor duurzame verstedelijking wordt door reclamanten niet gevolgd, omdat enerzijds de bouw mogelijkheden wel degelijk toenemen (nieuwbouw Batterijstraat en bebouwing in het middengebied) en anderzijds dat er wel sprake is van een functiewijziging (van kantoor en wonen naar

hotel). De laddertoets is ten onrechte achterwege gelaten danwel achten reclamanten de uitgevoerde toets aan de ladder voor duurzame ontwikkeling onvolledig.

Reactie: voor een reactie op dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar het onderdeel Ladder voor duurzame verstedelijking onder onze reactie van onderdeel 1 van de zienswijze 1 tot en met 3. Wel merken wij op dat in de Ruimtelijke Onderbouwing, d.d. 11 oktober 2018, uitgegaan wordt van het aanwezig zijn van een bedrijfsfunctie. Dit is niet correct en paragraaf 2.1.2 “Besluit ruimtelijke ordening” zal op dit punt worden aangepast. Deze aanpassing verandert de conclusie in die zin dat er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, echter middels de diverse haalbaarheidsonderzoeken, die als bijlage bij deze onderbouwing zijn gevoegd, is de behoefte aan de ontwikkeling voldoende aangetoond. De ontwikkeling ligt binnen bestaand stedelijk gebied, waardoor voor dit onderdeel geen nadere onderbouwing nodig is.

Onderdeel 4.

Er is geen motivatie c.q. onderbouwing aangedragen inzake de vestiging van een nieuwe horecafunctie aan de Dienstenrichtlijn. Hierdoor is er sprake van een incomplete belangenafweging. Indien de aanvraag was getoetst aan de Dienstenrichtlijn (artikel 14 lid 5 van de Dienstenrichtlijn) zou blijken dat enkel economische criteria voor toetreding tot de markt onvoldoende zijn. Reclamanten stellen dat, doordat er sprake is van branchebeperking (alleen een 5-sterrenhotel mag ter plaatse gevestigd worden) moet worden getoetst aan artikel 15 van de Dienstenrichtlijn en de daarin opgenomen noodzakelijkheids- en evenredigheidstoets. Deze toets is niet uitgevoerd.

Reactie: voor een reactie op dit deel van de zienswijze wordt verwezen naar het onderdeel Dienstenrichtlijn onder onze reactie van onderdeel 1 van de zienswijzen 1 tot en met 3.

Onderdeel 5.

Op de percelen Batterijstraat 13-15-17 is in het bestemmingsplan Centrum het maximum aantal van 2 bouwlagen opgenomen. Er is niet nader gemotiveerd hoe deze strijdigheid wordt opgeheven ter plaatse van de nieuwbouw aan de Batterijstraat (4 bouwlagen) en het middengebied (6 bouwlagen).

Reactie: in de verkenning van de ruimtelijke mogelijkheden op deze locatie zijn met name de beperkingen die de monumentale gebouwen en het kavel met zich mee brengen als uitgangspunt genomen. Uitgaande van de bouwhistorie van de plek en zijn omgeving is geconcludeerd dat bebouwing op het binnenterrein hoort bij de *genus loci* (unieke plaatsgebonden atmosfeer) van de plek en dat deze vaak afwijkend was van de randen van het bouwblok. In de uitwerking zijn alle ruimtelijke aspecten kwalitatief tegen elkaar gewogen.

De strijdigheid aan het bestemmingsplan wordt opgeheven door de procedure te volgen die thans doorlopen wordt. De wetgever heeft diverse juridische mogelijkheden in de wetten, die de ruimtelijke ordening regelen, opgenomen. Door middel van het verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan wordt de ontwikkeling planologisch mogelijk gemaakt. Zie artikel 2.1 lid 1 onder c en 2.12 lid 1 onder a sub 3^o van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Onderdeel 6.

Daarnaast is niet gemotiveerd waarom geen gebruik wordt gemaakt van de wijzigingsbevoegdheid zoals omschreven in artikel 4.7.1 onder c van de planregels van het bestemmingsplan Centrum.

Reactie: er zijn verschillende – wettelijk geregelde - mogelijkheden om een eenmaal vastgesteld bestemmingsplan te wijzigen of hiervan af te wijken. De gemeenteraad kan bij het vaststellen van een bestemmingsplan aangeven in welke gevallen en binnen welke kaders het college dit plan nader of anders mag invullen, via een wijzigingsbevoegdheid of een ‘binnenplanse’ afwijkingsbevoegdheid. Verder zijn er ‘buitenplanse’ mogelijkheden om af te wijken of kan een zelfstandige bestemmingsplanwijziging worden gemaakt. Voor elk van deze mogelijkheden gelden relevante voorwaarden, die bepalen of en wanneer hiervan gebruik kan worden gemaakt. Er geldt echter geen motiveringsplicht voor de instrumentkeuze of een verplichte rangorde, in die zin dat eerst binnenplanse mogelijkheden moeten worden benut vóórdat men gebruik mag maken van buitenplanse opties. Een bestemmingsplan is geen star instrument en ruimtelijke inzichten kunnen in de loop van een planperiode veranderen. Als een initiatief niet past binnen het bestemmingsplan, beoordeelt het bevoegd gezag de ruimtelijke aanvaardbaarheid van een initiatief en, als het bevoegd gezag medewerking wil verlenen, wordt het meest geëigende instrument met bijbehorende procedure

gekozen. In dit geval is dit ook gebeurd en hebben wij er voor gekozen medewerking te verlenen aan het initiatief aan de Boschstraat. De afwijking van het bestemmingsplan doorloopt in dit geval de uitgebreide procedure, waarin ook de raad (als planwetgever) zich nog over het plan uitsprekt in een verklaring van geen bedenkingen.

Opgemerkt wordt nog dat in het bestemmingsplan Maastricht Centrum een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen in de artikelen 4.7, 17.7 en 31 van de planregels, echter deze planregels zijn inhoudelijk niet van dien aard dat hiermee het Grand Hotel Maastricht planologisch juridisch geregeld kan worden.

Onderdeel 7.

Door het slopen en onttrekken van de woningen gelegen aan de Batterijstraat 13-15-17 wordt strijdigheid gecreëerd met het woonbeleid van de gemeente Maastricht, zoals geformuleerd in de Structuurvisie Wonen Zuid-Limburg, Structuurvisie Maastricht 2030, Woonprogrammering Maastricht 2016-2020 en de Woonvisie Maastricht 2018.

Reactie: de panden hebben weliswaar een woonbestemming, echter de panden aan de Batterijstraat (en de Boschstraat) waren reeds tientallen jaren feitelijk in gebruik als kantoor ten behoeve van het LIOF. Het geldend bestemmingsplan 'Maastricht Centrum' is door de raad op 21 mei 2013 vastgesteld. Het lag voor de hand dat de panden aan de Batterijstraat een kantoorbestemming zouden krijgen, echter dit is abusievelijk niet gebeurd. In deze situatie wordt een strikte toepassing van het woonbeleid als niet passend gezien.

Onderdeel 8.

Met betrekking tot de verrichtte planschaderisicoanalyse (gedateerd 23 augustus 2017) in relatie tot de ingediende aanvraag omgevingsvergunning (gedateerd 20 juli 2018) stellen reclamanten dat, gelet op de wijzigingen van het oorspronkelijke ontwerp, dat deze analyse achterhaald is. Als gevolg hiervan achten reclamanten dat de economische haalbaarheid van de aanvraag in het geding zal komen.

Reactie: allereerst willen wij opmerken dat met exploitant een anterieure overeenkomst is gesloten, waarbij is bepaald dat mocht er sprake zijn van planschade de exploitant het totale bedrag voor zijn rekening neemt. Hiermee is de economische haalbaarheid voor wat betreft eventuele planschade gegarandeerd.

Naar aanleiding van de zienswijze is de planschaderisico-analyse, d.d. 23 augustus 2017, geactualiseerd. Deze actualisatie is vastgelegd in de planschaderisico-analyse, d.d. 16 juli 2019, maar leidt niet tot een andere conclusie voor wat betreft de economische haalbaarheid. Onderdeel van deze actualisatie is, dat ook de bezonningsstudie is aangepast.

Mede van belang is dat de risicoanalyse te beschouwen is als een indicatie van mogelijke planschade als gevolg van de planologische afwijking. Mocht er formeel een planschadeclaim worden ingediend dan zal op basis van het dan te verrichten onderzoek beoordeeld worden of er sprake is van planschade en wordt de eventuele tegemoetkoming dan vastgesteld.

Onderdeel 9.

Reclamanten achten het aantal van 2 parkeerplaatsen aan de Boschstraat ten behoeve van de aankomende en vertrekkende gasten te gering. Er zullen zich pieken voordoen en reclamanten vragen zich af of gedurende die piekperiodes niet tot stremming c.q. parkeerproblemen aan de Boschstraat zal leiden.

Reactie: valet parking is een kwalitatief hoogwaardige vorm van parkeren, passend bij dit concept. Er zijn geen vastgestelde parkeernormen wat betreft valet parking. De initiatiefnemer heeft de beschikking over twee plekken waar zij gebruik van kunnen maken.

Het hotel zal ervoor zorg moeten dragen dat valet parking organisatorisch zo wordt opgelost zodat twee plekken voldoende zijn (voldoende personeel om de voertuigen aan te nemen en/of af te leveren). Gezien het aantal kamers, de gemiddelde bezettingsgraad en de nagestreefde hoogwaardige service wordt het aantal van 2 parkeerplekken voor valet parking aanvaardbaar geacht.

Onderdeel 10.

Reclamanten constateren dat de besluitvorming van de gemeenteraad omtrent de verklaring van geen bedenkingen is gebaseerd op een andere versie van de ruimtelijke onderbouwing dan welke het

College heeft gebruikt. De raad heeft de ruimtelijke onderbouwing versie 11 oktober 2018 gebruikt; het College de versie van 19 juli 2018. Reclamanten achten zulks onrechtmatig.

Reactie: *volgens ons heeft zowel het College als de raad de ruimtelijke onderbouwing van 11 oktober 2018 gebruikt in hun bestuurlijke afweging. Deze ruimtelijke onderbouwing is zowel als bijlage gevoegd bij het Collegevoorstel (zie openbare besluitenlijst van 19 maart 2019 op de gemeentelijke website) als het raadsvoorstel (raadsronde 2 april 2019) en raadsbesluit afgeven ontwerp verklaring van geen bedenkingen (16 april 2019) en de, met ingang van 3 mei 2019 ter visie gelegde ontwerp omgevingsvergunning en ontwerp verklaring van geen bedenkingen (zie website www.ruimtelijkeplannen.nl onder bijlage bij adres Boschstraat 76).*

Conclusie: de zienswijzen 1 t/m 3 zijn deels gegrond (onderdelen 1, 3 en 8) en deels ongegrond (onderdelen 2, 4, 5, 6, 7, 9 en 10). Als gevolg van bovenstaande zienswijzen wordt de ruimtelijke onderbouwing (bijlage bij de (ontwerp) omgevingsvergunning) aangepast voor wat betreft paragraaf 2.1.2 en de planschaderisico-analyse en bezonningsstudie geactualiseerd.

ZIENSWIJZE 4 (reclamant 4).

(via brief gedateerd 9 juni 2019, ingekomen 9 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-024)

Onderdeel 1.

Reclamant stelt dat er sprake is van overlast van verbouwing, toelevering van voorraad (beschadigen auto), geen daglicht meer in de woonkamer door de extra etage, en parkeerproblemen.

Reactie: *de vergroting van de bouwmassa en de aanzienlijke intensivering van de functie zal inderdaad gevolgen hebben voor de omgeving. We zijn echter van mening dat het huidige plan het optimum is binnen een totaalafweging waarbij alle factoren gewogen zijn en die rekening houden met benodigde massa voor een haalbaar plan.*

Overlast van de bouw dient zoveel mogelijk vermeden te worden. Dit wordt apart geregeld in de omgevingsvergunning. Zie tevens onze reactie bij onderdeel 2 van zienswijze 7. De parkeereis wordt volledig opgelost door middel van valet parking in combinatie met parkeren op een alternatieve locatie.

Conclusie: deze zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 5 (reclamant 5).

(via brief gedateerd 11 juni 2019, ingekomen 12 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-025)

Onderdeel 1.

Reclamant stelt in algemene zin dat:

- hij geen bezwaar heeft tegen de komst van een hotel;
- er te weinig aandacht is besteed aan de realisatie en de impact van de beoogde nieuwe bebouwing aan de Batterijstraat 13-15-17 en de consequenties die het gebruik van het binnengebied tussen de Boschstraat 76 en Batterijstraat 13-15-17 voor de omwonenden hebben;
- hij verbaasd is dat de gemeente, door de toewijzing van de gemeente van een groot aantal panden als beschermd gemeentelijk monument, een vergunning verleent voor de bouw van een extreem hoge rechthoekige doos op het binnenterrein. Dit ontwerp is niet in lijn met de omliggende bebouwing, de huidige bebouwing, de oorspronkelijke bebouwing aan de Batterijstraat en niet passend als vervanging voor de huidige panden Batterijstraat 13-15-17.
- hij problemen heeft met het gebruik van het overgebleven binnengebied als terras en verblijfplaats voor hotelgasten en passanten.

Reactie: *het ontwerp is het resultaat van een studie naar de inpasbaarheid van de massa die nodig is voor het slagen van het initiatief. Gepoogd is om de impact op de omgeving zo laag mogelijk te houden. Rekening houdend met onder andere het monumentale karakter van de bebouwing aan de Boschstraat, de karakteristiek van de Batterijstraat, de historische ontwikkeling van dit bouwblok en de planologische traditie die we in Maastricht kennen in de omgang met het beschermd stadgezicht is gezocht naar een balans tussen historische identiteit, toekomstwaarde van de monumenten en meerwaarde voor de stad enerzijds en beperking van de gevolgen voor bezonning, lichttoetreding, privacy en luchttoetreding naar de omgeving anderzijds. Daarbij is gebruik gemaakt van de*

bouwhistorie van het bouwblok waarin pakhuizen ontsloten via de Batterijstraat de karakteristiek bepaalden.

Het specifieke gebruik van de binnentuin wordt nog door de exploitant onderzocht. Ondanks het feit dat op de bouwplanteekeningen tafels en stoelen zijn opgenomen, maakt het specifieke gebruik van de binnentuin geen onderdeel uit van de gevraagde omgevingsvergunning. De bouwplanteekeningen worden aangepast in die zin dat de tafels en stoelen op de bouwplanteekeningen verwijderd worden. Wij verwijzen naar onze reactie bij zienswijze 5 onderdeel 4.

Onderdeel 2.

Reclamanten stellen dat het ontwerp niet in lijn is met de historische bouwlijn van de Batterijstraat. Bij de bepaling van de hoogte van de voorgevel is wel rekening gehouden met de maximale hoogte van de omliggende panden, echter bij de kolossale, rechthoekige moderne toren die plusminus 6 meter hoger is dan de huidige bebouwing en aan alle omwonenden en passanten in de ochtenduren licht, zon en algemeen privacy wegneemt, gebeurt dit niet.

Een modern element past niet in een straat waar altijd kleine industriële ondernemingen zich in het verleden hebben gevestigd en ontwikkeld met een dominante bouwstijl van 1850-1930.

Reactie: *dat is correct. Bij de inpassing van de noodzakelijke omvang van de bouwmassa is de keuze gemaakt de historische bouwlijn aan de Batterijstraat niet te overschrijden. Consequentie is dat de massa naar de binnenkant van het bouwblok schuift. Hiervoor zijn precedentes aan te wijzen, al dan niet in dezelfde omvang.*

De historische binnenstad is een mengelmooi van gebouwen in verschillende stijlen uit verschillende periodes. Modern en historisch gaan hier heel goed samen.

Onderdeel 3.

De geplande toren in het binnengebied heeft een hoogte van plusminus 19,50 meter en is in disbalans met de huidige bebouwing. Alle huidige bebouwing in het binnengebied Boschstraat, Batterijstraat, Uitbelderstraat en Breulingstraat is maximaal 5 meter hoog met uitzondering van een achterbouw die 3 verdiepingen hoog is (12 meter) en dit gebouw is eveneens gesitueerd aan de Boschstraat-zijde.

De toren zal het woongenot van onze huidige en mogelijke toekomstige huurders/bewoners Batterijstraat 21 en ons toekomstig woongenot op Batterijstraat 21-C direct negatief beïnvloeden. Het zal (zon)licht wegnemen, vermindert de privacy en hotelgasten hebben een directe inblik op ons terras, onze woonkamer en slaapkamers.

Reclamant oppert het idee om deze bebouwing aan de zijde van de Boschstraat 76 te realiseren met een maximale hoogte van 12 meter, hetgeen in lijn is met de hoogte van de overige bebouwing van het binnengebied. Bij het pand Batterijstraat 21-C behoren namelijk aan de Boschstraat-zijde 2 kleine torens met een hoogte van 12 meter.

Reactie: *de geplande toren is het resultaat van een 'kneden van de massa' aan de hand van een aantal criteria. Daarbij is onder andere in overweging genomen dat de bebouwing aan Batterijstraat historisch gezien ten dienste staat van de bebouwing aan de Boschstraat. Aangezien de panden aan de Boschstraat de status van Rijksmonument hebben is ervoor gekozen om deze zo veel mogelijk te sparen en vrij te houden van aan- en opbouwen. De massa aan de Batterijstraat is in die zin volgend. Daar zijn op deze locatie ook historische gronden voor aan te dragen.*

De gevolgen voor de bezonning van de percelen in de omgeving zijn door de plaatsing van het grootste volume aan de zuidkant, ten westen van het midden tot een minimum beperkt. Zoals het bezonningsdiagram aantoont zijn de gevolgen op de langste dag van het jaar verwaarloosbaar. Met betrekking tot de gemiddelde dagen van het jaar (21 april en 21 september) heeft het alleen gevolgen voor Batterijstraat 11. Dat betekent voor dit pand er meer dan de helft van het jaar minder bezonning is. Voor de overige panden geldt op z'n hoogst minder dan de helft van het jaar (als er al sprake is van schaduwvorming) en alleen in het voor en najaar.

Privacy is zeer beperkt in het geding: het gaat om slaapkamers (hotelkamers, beperkte periode van de dag), op een relatief grote afstand en een beperkte zichthoek vanwege de plaatsing van de

raamopeningen. Het speelt ook alleen aan de binnenzijde van het bouwblok waar zicht vanuit verdiepingen in tuinen van burens aan de orde is.

Onderdeel 4.

Reclamant vraagt of er voor een hotel geen verplichting is om een horeca- of terrasvergunning aan te vragen?

Reclamanten maken ernstig bezwaar tegen het voornemen om een binnenterras te creëren gekoppeld aan de restaurantfunctie van het hotel. De binnentuinen en –ruimtes tussen de Boschstraat en Batterijstraat fungeren als klankkast, waardoor ieder klein geluid wordt verstrekt. Een dagelijkse terrasfunctie gaat het woonplezier drastisch frustreren, zowel aan de zijde van omwonenden als handhaving / politie.

***Reactie:** zoals in onderdeel 1 van zienswijze 5 is aangegeven, wordt het specifieke gebruik van de binnentuin nog door de exploitant onderzocht. Ondanks het feit dat op de bouwplanteekeningen tafels en stoelen zijn opgenomen, maakt het specifieke gebruik van de binnentuin geen onderdeel uit van de gevraagde omgevingsvergunning. De bouwplanteekeningen worden aangepast in die zin dat de tafels en stoelen op de bouwplanteekeningen verwijderd worden.*

Onderdeel 5.

De drukke smalle Batterijstraat leent zich niet voor het laden en lossen voor het hotel. Het realiseren van een afleverpunt zal deze situatie nog meer verslechteren. Waarom kan het aan- en afleveren niet plaatsvinden aan de brede Boschstraat?

***Reactie:** onzerzijds is uitgangspunt is dat de laad- en losactiviteiten plaatsvinden aan de zijde van de Batterijstraat, om enerzijds te voorkomen dat bevoorrading door het rijksmonument met zijn prachtige entree moet lopen en anderzijds omwille van de onpraktische verkeerssituatie met bushalte aan de zijde van de Boschstraat. Aan de Batterijstraat kan gebruik gemaakt worden van de plek waar momenteel de in-/uitrit van het binnenterrein is. De nu afgebakende inrit biedt voldoende ruimte om, zonder het doorgaande verkeer te belemmeren, te laden en te lossen.*

Verder merken wij op dat thans aan beide zijdes van de Boschstraat parkeerstroken zijn. Bij laden en lossen aan de Boschstraat zal daarom sprake zijn van dubbelparkeren en dus een illegale situatie.

Conclusie: de zienswijze 5 is ongegrond

ZIENSWIJZE 6 (reclamant 6).

(via brief gedateerd 12 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, kenmerk 2019-17341)

Zoals eerder aangegeven is deze zienswijze gericht tegen de ontwerp verklaring van geen bedenkingen. De standpuntbepaling omtrent deze zienswijze vinden wij terug in onderstaande paragraaf 4 “Overwegingen ten aanzien van de inhoud van de zienswijzen met betrekking tot de ontwerp verklaring van geen bedenkingen.”

Wij merken op dat zienswijze 6 inhoudelijk raakvlakken heeft met zienswijze 7, aangezien een groot deel van zienswijze 7 bij zienswijze 6 is gevoegd.

ZIENSWIJZE 7 (reclamant 7).

(via brief gedateerd 12 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, kenmerk 2019.17328 en 17329)

Reclamant geeft aan dat hij in een eerder stadium gereageerd heeft, waarop hij geen reactie heeft ontvangen. Deze eerdere reactie is destijds ter kennis gebracht aan de raad en wordt als onderdeel van voorliggende zienswijze beschouwd. Reactie hierop volgt in het kader van deze zienswijzenrapportage.

Wij merken op dat reclamant in zijn zienswijze veelal beschrijvend te werk gaat en citaten heeft opgenomen die niet gevolgd worden door een inhoudelijke zienswijze.

Onderdeel 1.

Reclamant stelt onder het kopje “Ruimte (1) – definities” dat hij in het ongewis wordt gelaten met betrekking tot de financiële haalbaarheid van het 5-sterrenhotel. Dit vanwege de anterieure overeenkomst en de geanonimiseerde financiële overzichten. Reclamant verzoekt verder om aanvullende voorwaarden te stellen voor het Grand Hotel.

Reactie: ZKA heeft een positief advies gegeven ten aanzien van de financiële haalbaarheid van het 5-sterrenhotel. Verder verzoekt reclamant om aanvullende voorwaarden. De zaken die behoren bij het hoogwaardige concept zullen in deze omgevingsvergunning landen. Op deze omgevingsvergunning kan de gemeente handhaven.

De financiële haalbaarheid heeft ook betrekking op bedrijfsgevoelige en concurrentie gevoelige informatie van een onderneming (op grond van de Wet openbaarheid van bestuur). Bij openbaarmaking van deze gegevens wordt de onderneming onevenredig benadeeld. Vandaar dat deze gegevens vertrouwelijk blijven.

Onderdeel 2.

Reclamant stelt onder het kopje "Ruimte (2) – aansprakelijkheid" dat er vrijwel geen aandacht wordt besteed aan mogelijke verkeershinder in de Batterijstraat (smal, eenrichtingsverkeer, woonbuurt en overlast tijdens bouwperiode). Reclamant stelt het College aansprakelijk voor de hinder / overlast door de bouw en /of toelevering nadien en vraagt om een eventuele schadevergoeding voor het blokkeren van de enige beschikbare rijbaan.

Reactie: tijdens de bouwperiode zal tijdelijk enige overlast onvermijdelijk zijn, gezien de stedelijke omgeving waarin het project wordt gerealiseerd. Van initiatiefnemer wordt gevraagd de overlast tijdens de bouwperiode zoveel mogelijk te vermijden c.q. te beperken.

Dit wordt apart geregeld in de omgevingsvergunning. In de omgevingsvergunning is als voorwaarde gesteld dat er een bouw- en sloopveiligheidsplan conform Bouwbesluit 2012 dient te worden opgesteld en 3 weken voor start van de uitvoering ter beoordeling aan de gemeente Maastricht dient te worden aangeleverd.

In het bouw- en sloopveiligheidsplan wordt onder meer opgenomen:

- a. ten minste een tekening waaruit de bouw- of sloopplaatsinrichting blijkt met:
 - 1° de toegang tot de bouw- of sloopplaats inclusief begrenzing, afscheiding en afsluiting van de bouw- of sloopplaats;
 - 2° de ligging van het perceel waarop gebouwd of gesloopt wordt en de omliggende wegen en bouwwerken;
 - 3° de situering van het te bouwen of te slopen bouwwerk;
 - 4° de aan- en afvoerwegen;
 - 5° de laad-, los- en hijszones;
 - 6° de plaats van bouwketen;
 - 7° de in of op de bodem van het perceel aanwezige leidingen;
 - 8° de plaats van machines, werktuigen en ander hulpmaterieel en opslag van materialen;
 - 9° de bereikbaarheid van bluswater- en andere veiligheidsvoorzieningen;
- b. gegevens en bescheiden over de toe te passen bouw- of sloopmethodiek en de toe te passen materialen, materieel, hulp- en beveiligingsmiddelen bij de bouw- of sloopwerkzaamheden;
- c. indien een bouwput wordt gemaakt:
 - 1° de hoofdopzet van de verticale bouwputafscheiding en de bouwputbodemp;
 - 2° de uitgangspunten voor een bemalingsplan;
 - 3° de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken;
- d. een rapport van een akoestisch onderzoek, indien aannemelijk is dat de dagwaarde vanwege het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden meer bedraagt of de maximale blootstellingsduur in dagen langer duurt dan de waarden, bedoeld in artikel 8.3, tweede en derde lid, of indien aannemelijk is dat niet wordt voldaan aan de beleidsregels als bedoeld in artikel 8.3, vierde lid Bouwbesluit;
- e. een rapport van een trillingenonderzoek, indien aannemelijk is dat het uitvoeren van de bouw- of sloopwerkzaamheden een grotere trillingsterkte veroorzaakt dan de trillingsterkte bedoeld in artikel 8.4, eerste lid Bouwbesluit.

Zoals in onze reactie bij zienswijze 5 onderdeel 5 is aangegeven met betrekking tot het laden en lossen geldt dat ter hoogte van de voormalige inrit bij van het pand aan de Batterijstraat (nummer 17) voldoende ruimte is om naast de rijbaan het hotel te bevoorraden. De rijbaan hoeft niet gebruikt te worden.

Onderdeel 3.

Reclamant stelt dat in elk geval het geheel (bedoeld wordt de ruimtelijke onderbouwing) geen schrijven bevat van de welstandscommissie over bijv. de vraag of hoogbouw, boven de huidige gootrand, past in het straatbeeld. Initiatiefnemer blijkt "op dit moment in overleg met de Welstands-/Monumentencommissie van de gemeente (WMC) en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) over de gewenste en vereiste aanpassingen, in relatie tot de monumentale status van het pand.

Reactie: *in het kader van de afwijking van het bestemmingsplan is de Welstand/Monumentencommissie nog niet aan zet, dit is pas bij de vergunningen voor monument/bouw aan de orde. Er hebben wel diverse ateliersessies met de Welstand/Monumentencommissie plaatsgevonden waarbij stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn geformuleerd (voor de bebouwingsmassa) en hiermee was de Welstands-/Monumentencommissie op hoofdlijnen akkoord met dit plan. Dit is verwoord in hoofdstuk 3 van de ruimtelijke onderbouwing. De vergunningen voor bouwen en wijzigen monument zijn inmiddels aangevraagd en zijn voor advies aan de WMC voorgelegd, ook hierover heeft de commissie onder voorwaarden positief geadviseerd.*

Onderdeel 4.

Reclamant stelt dat het minimaliseren van geluidhinder met rubberen wielen de verantwoordelijkheid voor aanvaardbare geluidsniveaus legt bij de bestuurders van bedrijfsauto's. In de praktijk hangt geluidsoverlast bij laden & lossen echter natuurlijk niet alleen af van de bandensoort van de gebruikte steekwagens. Zelfs de opstellers van dit rapport hebben vermoedelijk moeten lachen bij deze onzinnige formulering.

Reactie: *geluidhinder door laden en lossen kan inderdaad door diverse aspecten worden veroorzaakt. Bij het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van de door de initiatiefnemer aangeleverde gegevens over de bedrijfsvoering van het hotel, waaronder:*

- *laden en lossen gemiddeld slechts 3x per dag;*
- *toepassing van venstertijden voor laden en lossen: tussen 9u en 11u;*
- *alleen reguliere bestelbussen;*
- *gebruik van steekwagens en karretjes met rubberen wielen.*

Hiermee blijft eventuele geluidhinder door het laden en lossen voor het hotel binnen aanvaardbare normen. Deze uitgangspunten zijn overigens niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving en worden door de gemeente vaker als voorwaarde gesteld. Deze voorwaarden worden vastgelegd in de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan en hierop kan zo nodig worden gehandhaafd.

Onderdeel 5.

Reclamant geeft aan dat er twee parkeerplaatsen vervallen aan de Boschstraat. In de nota 'Parkeren bij Hotels' (2007) is voor dit soort situaties beleid opgenomen. Dit om de hoteliers zodanig te faciliteren dat de gasten korte tijd kunnen parkeren bij het hotel tijdens het inchecken.

Het uitgangspunt is om zowel hoteliers als de gasten van de stad beter te kunnen faciliteren met behulp van een ontheffing. Het handhaven of laten vervallen van de nota Parkeren bij Hotels is niet aan de orde daarom is gekozen om deze nota op onderdelen aan te passen. De beoordeling voor welke optie wordt gekozen berust bij de gemeente. Reclamant citeert: "Uitgangspunt is dat terughoudendheid betracht dient te worden bij het honoreren van een aanvraag, zeker indien het wijzigingen in de openbare ruimte betreft." Gezien het feit dat op het plangebied tot nu toe een ruime parkeergelegenheid was, lijkt de door de "onderzoekers" aangehaalde nota 'Parkeren bij hotels dan ook niet van toepassing.

Reactie: *in de bestaande situatie van het LIOF kon inderdaad (deels) op de binnenplaats geparkeerd worden. In de nieuwe situatie worden de panden aan de Boschstraat en Batterijstraat aan elkaar verbonden en is er in het souterrain een restaurant en een verdiepte binnentuin voorzien. Parkeren op eigen terrein is binnen dit ontwerp niet mogelijk of wenselijk. De twee parkeerplaatsen voor vergunninghouders aan de Boschstraat die vervallen (vanwege valet parking) worden gecompenseerd op Achter de Barakken. De overige parkeervraag wordt door middel van valet parking en een langdurige stallingovereenkomst voor de benodigde 56 plaatsen opgelost in een parkeergarage.*

Onderdeel 6.

Alhoewel er melding van wordt gemaakt dat de Batterijstraat een eenrichtingsstraat is, wordt op geen enkele manier eventuele opstopping, door laden & lossen, gekwantificeerd. Opstoppingen door het laden & lossen bij PostNL in de Breulingstraat leiden nu al voortdurend door bedrijfsmatige activiteiten, met winstoogmerk, die in een als rustig gekarakteriseerde, woonwijk natuurlijk niet thuis horen.

Reactie: *aan de zijde van de Batterijstraat kan een bestaande inrit tussen de panden nr. 15 en 17 komen te vervallen, hier kan de laad- en losplek worden gerealiseerd. In samenhang met de voorwaarden die gesteld worden aan het laden en lossen (zie reactie op onderdeel 4) levert dit een naar onze mening aanvaardbare oplossing op voor de leefomgeving.*

Onderdeel 7.

Reclamant stelt dat het initiatief door BRO aan de Horecabeleidsnota getoetst wordt en hier niet aan voldoet.

Reactie: *in de haalbaarheidsstudie wordt het initiatief getoetst aan het Hotelbeleid. Ook wordt er beschreven dat het hotel voldoet en bijdraagt aan het Horecabeleid. Echter, het Horecabeleid/horecaprofielen staan los van hotelbeleid. Bestaande en vergunde hotels worden in de horecaprofielen meegenomen. Toetsing van initiatieven vindt plaats op basis van het hotelbeleid. Immers hiervoor moet o.a. een haalbaarheidsstudie worden gedaan en moet beoordeeld worden of er überhaupt marktruimte aanwezig is voor het hotelinitiatief.*

Onderdeel 8.

Reclamant stelt dat de overlegde intentie-overeenkomst en de voorwaarde in het anterieure contract 'niets voorstellen'.

Reactie: *de gemeente borgt het concept zowel in de omgevingsvergunning en als in de anterieure overeenkomst. Op de naleving van de in de vergunning opgenomen voorwaarden zal worden toegezien en kan zo nodig handhavend worden opgetreden.*

Onderdeel 9.

Reclamant citeert de wethouder uit de Raadsronde:

"In die zin vindt daar een herschikking plaats, omdat Achter de Barakken weer een aantal betaald parkeerplaatsen worden opgeheven. Dat wordt vergunninghouders i.p.v. op de Batterijstraat. Het leuke is wel dat in de eerdere discussies over het parkeerbeleid de fractievoorzitter van de PvdA ook gevraagd heeft wanneer gaan we beginnen met het opheffen van, nou ja hier hebben we er eentje te pakken waar, het is niet meteen een wereldschokkend aantal, maar er worden een aantal betaald parkeerplaatsen hier opgeheven. De PvdA kan een klein, een klein flesje champagne, nou is dat is wat overdreven misschien. Goed ik hoop dat ik daarmee de vragen van de PvdA beantwoord heb. Dank U wel." [Wethouder Krabbendam]"

Reactie: *hier wordt per abuis de Batterijstraat genoemd (vervallen parkeerplaatsen vergunninghouders), dit moet zijn Boschstraat. Zie verder ook onze eerdere reactie over het parkeren bij onderdeel 5 van zienswijze 7.*

Onderdeel 10.

Reclamant constateert dat in de beantwoording van de vragen van de SP over het 'tegen het verkeer inrijden van gasten op de Boschstraat om te kunnen parkeren' is geantwoord dat de verkeerssituatie niet verandert. Reclamant stelt dat dit wel degelijk zo is, er draaiden immers tot nu toe geen dure auto's op de Boschstraat.

Reactie: *de twee nieuwe 'valet parking' plekken worden misschien vaker gebruikt dan een reguliere vergunninghouderplek, maar het op- en afrijden verandert niet, ook nu mag je aan de andere zijde parkeren) ten opzichte van de huidige verkeerssituatie.*

Onderdeel 11.

Reclamant vraagt zich af of de vergaderzalen van het hotel wel zijn meegenomen in de parkeerbehoefte.

Reactie: de conferentieruimtes zijn beperkt van omvang ten opzichte van de hotelkamers, het betreft daardoor een ondersteunende hotelfunctie. Ook zal er sprake zijn van dubbelgebruik, gasten die zowel in het hotel verblijven als gebruik maken van de conferentieruimte. Hiervoor geldt geen separate parkeereis.

Onderdeel 12.

Reclamant geeft aan: is er eigenlijk wel sprake van een 5-sterren hotel? Volgens de onderzoeken moeten 5-sterren PLUS hotels voldoen aan een classificatie. Een bijgevoegd overzicht (zie bijlagen) duidt op voorwaarden, maar niet op het puntensysteem, waaraan het beoogde Grand (?) Hotel op het eerste gezicht, er zijn immers geen restaurants, niet voldoet.

Reactie: de onderscheidende kenmerken van vijf sterrenhotels zijn gegarandeerd doordat het concept wordt geborgd in de omgevingsvergunning en in de anterieure overeenkomst. Op de naleving van de in de vergunning opgenomen voorwaarden zal worden toegezien en kan zo nodig handhavend worden opgetreden.

Onderdeel 13.

Reclamant stelt t.a.v. overlast bouwverkeer, deze zullen niet in bestelbusjes en rubberen wieltjes rijden.

Reactie: in de tijdelijkheid zal er een periode van overlast door het bouwen en het bouwverkeer zijn, dit is onontkoombaar. In overleg met de initiatiefnemer zal gezocht worden naar maatregelen om onaanvaardbare overlast te voorkomen, hierbij rekening houdend met de stedelijke omgeving van Bosch- en Batterijstraat. Wij verwijzen verder naar onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 2.

Conclusie: de zienswijze is ongegrond.

ZIENSWIJZE 8 (reclamant 8).

(via brief gedateerd 7 juni 2019, ingekomen 11 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-022)

Onderdeel 1.

Reclamant is in privaatrechtelijke zin met het LIOF overeengekomen dat het LIOF zich bereid heeft verklaard (in de vorm van een erfdienstbaarheid) om reclamant onder voorwaarden toestemming te verlenen voor het aanbrengen van ramen in de zijgevel van het pand van reclamant. Daarbij is eveneens overeengekomen dat reclamant zal dulden dat de fysieke verbinding tussen het pand aan de Boschstraat en het pand aan de Batterijstraat, voor zover gelegen tegen de zijgevel van reclamant, niet hoger zal zijn dan 2,50 meter. Daarmee blijft de zon- en daglichtinval via de betreffende ramen gewaarborgd, alsmede de ventilatiefunctie van het bovenlicht behorende bij het T-profiel van die ramen.

De verbouwing van de betreffende panden, noodzakelijk voor de realisatie van de plannen, komen in strijd met deze erfdienstbaarheid. Er is sprake van een evidente privaatrechtelijke belemmering.

Reactie: in de akte is sprake dat de eigenaar van het (voormalig) LIOF-pand de bevoegdheid heeft om op kosten van reclamant de beneden ramen dicht te laten metselen. De ramen die gesitueerd zijn op de eerste verdieping kunnen blijven bestaan in hun huidige vorm. De zon- en daglichtinval via de betreffende ramen op de verdieping van reclamant wijzigt niet. Tevens is bij akte vastgelegd dat reclamant zich verplicht om het aanbrengen van bouwkundige voorzieningen, alsmede het aanvragen van benodigde vergunningen daarvoor, op geen enkele wijze te zullen verhinderen of belemmeren. Ingeval deze verplichting niet wordt nagekomen verbeurt reclamant een direct opeisbare boete van fl. 400,- per dag, voor elke dag dat hij in gebreke is.

Onderdeel 2.

Reclamant stelt dat de toets aan de Ladder voor duurzame ontwikkeling ontbreekt. Namelijk is de behoefte niet (uitsluitend) van kwantitatieve aard maar bestaat wel degelijk de behoefte aan meer hotelkamers, dan dient in de toets als bedoeld in artikel 3.1.6 lid 2 onder a Bor tot uiting te komen. In de ruimtelijke onderbouw (paragraaf 2.1.2) wordt gesteld dat geen toets aan artikel 3.1.6 lid 2 Bor is vereist, omdat het gaat om een gebruikswijziging zonder toename van bouwmogelijkheden. Dit is volgens reclamant te kort door de bocht.

Er is wel degelijk sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling.

Reactie: voor een reactie op dit onderdeel van de zienswijze wordt verwezen naar onze reactie op onderdeel 1 van de zienswijzen 1 tot en met 3.

Onderdeel 3.

In het kader van de haalbaarheid dient blijkens paragraaf 2.3.3 van de ruimtelijke onderbouwing het hotel onder meer aan te sluiten bij een mondiale keten en moet de exploitant worden vastgelegd. Niet is gebleken dat aan deze vereisten is voldaan.

Reactie: ten behoeve van het in Maastricht geldende hotelbeleid is een haalbaarheidsstudie opgesteld. Met deze door initiatiefnemer opgestelde haalbaarheidsstudie toetst de gemeente of het hotel voldoet aan de eisen die gesteld worden in het hotelbeleid. De gemeente laat deze haalbaarheidsstudie toetsen door een onafhankelijk adviesbureau (ZKA) aan de door het college vastgestelde 'checklist'. Op basis van dit advies oordeelt de gemeente of het initiatief al dan niet past binnen het opgestelde hotelbeleid.

Specifiek voor deze casus is het doel niet het realiseren van een Leading Hotels of the World concept. Het doel is het realiseren van het specifieke hoogwaardig concept, welke bij voorkeur gedragen zal worden door een bewezen partij als Leading Hotels of the World. ZKA heeft aangegeven dat randvoorwaarden voor hoogwaardige kwaliteit gegarandeerd moeten zijn. De gemeente neemt deze kwaliteitseis op in de vergunning en in de anterieure overeenkomst. Zoals bij elke vergunning dient het afgesprokene uitgevoerd worden. Indien niet het geval, zullen er – bij de overtreding passende - stappen genomen worden.

Verder heeft de ontwikkelaar van de locatie een langjarige huurovereenkomst gesloten met de hotelexploitant die de anterieure overeenkomst met de gemeente mede ondertekend heeft.

Onderdeel 4.

Blijkens het hotelbeleid, maar ook gezien de eis van een goede ruimtelijke ordening, dient de parkeerbalans in de directe omgeving niet onevenredig te worden beïnvloed en er mag geen onevenredige verkeersaantrekkende werking ontstaan. In paragraaf 4.10 van de ruimtelijke onderbouwing wordt hier nader op ingegaan.

Reclamant vraagt van welke parkeernorm wordt uitgegaan. Gesteld wordt dat de parkeerbehoefte 56 parkeerplaatsen bedraagt en dus wordt uitgegaan van 1 parkeerplaats per kamer. Waar dient het personeel te parkeren?

Er wordt gewerkt middels de zgn. "Valet Parking", hetgeen afhankelijk van de door de exploitant af te sluiten overeenkomsten. Deze privaatrechtelijke overeenkomst is tegen de achtergrond van de ruimtelijke ordening echter onvoldoende waarborg. Een en ander is voor het parkeren van de hotelgasten wel geborgd in onderdeel 7 en 10 van de omgevingsvergunning, maar niet voor het parkeren van personeel en leveranciers e.d.

Er is eveneens geen ruimtelijke afweging gemaakt voor de omstandigheid dat het hotel in de Batterijstraat extra verkeer van bijvoorbeeld leveranciers genereert, terwijl de Batterijstraat een smalle straat is waar vuilniswagens worden geweerd. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarom de aanwezigheid van vrachtwagens en busjes van leveranciers van het hotel wel ruimtelijk aanvaardbaar is.

Reactie: de parkeernorm is een gemiddelde waarin rekening gehouden wordt met alle facetten wat betreft parkeren. De parkeernorm houdt dus ook rekening met medewerkers.

Bevoorradend verkeer kan ter hoogte van de voormalige inrit bij het pand aan de Batterijstraat (nummer 17) naast de rijbaan gebruik maken van ruimte om te bevoorraden. Het gaat hierbij om bevoorrading door middel van busjes, gemiddeld drie keer per dag. Daarnaast worden er andere maatregelen genomen om overlast te voorkomen. Wij verwijzen eveneens naar onze reactie bij zienswijze 7 onderdeel 4.

Onderdeel 5.

De ruimtelijke onderbouwing verschaft geen inzicht hoe de komst van het hotel en de exploitatie daarvan een goed woon- en leefklimaat van reclamant niet bedreigt.

Er is geen beoordeling gemaakt van de bezonningssituatie terwijl dat gezien de voorgenomen hoogbouw wel voor de hand zou liggen.

De hoogbouw is direct geprojecteerd naast de tuin van reclamant, hetgeen niet alleen betekent dat de licht- en zonlicht inval in de tuin ernstig wordt belemmerd, maar ook dat reclamant zijn privacy in zijn geheel verliest.

Daarbij wordt opgemerkt dat het plan voorziet in een horecagelegenheid grenzend aan reclamants tuin. Hij zal daardoor iedere dag tot diep in de avond geconfronteerd worden met het stemgeluid van de aanwezige gasten. Een dergelijke geluidbron is niet genormeerd in artikel 2.17 van het Activiteitenbesluit, hetgeen eens te meer reden is om dat in het ruimtelijk spoor wel te doen. In de motivering van de vergunning en de ruimtelijke onderbouwing wordt hier geen aandacht aan besteed. Op deze punten voldoet het ontwerp niet aan de eisen van artikel 3:2, 3:4 lid 1 en 3:46 Awb.

Reactie: *de hoogbouw is niet direct geprojecteerd naast de tuin van reclamant maar op een afstand van 9,19 meter op het breedste punt en 8,85 meter op het smalste punt ten zuiden van de tuinmuur van reclamant. Hiermee wordt de verminderde licht- en zonlicht inval in de tuin van reclamant tot een minimum beperkt. Dit geldt zeker in het voorjaar en de zomer, bij uitstek de periode van het jaar waarop reclamant buiten van zijn tuin wil en kan genieten.*

Ten opzichte van de maximaal toegestane 'bouwveloppe' waarin het is toegestaan een hoogbouw tot aan de tuin van reclamant te realiseren komt de situatie zoals aangegeven in de voorlopig verleende vergunning maximaal tegemoet aan de wens van reclamant om maximaal licht- en zon in zijn tuin te behouden.

De ramen van kamers in de hoogbouw zijn allemaal volledig op het oosten georiënteerd en gelimiteerd tot 3 per verdieping zijnde in totaal 17 kamers. Deze kamers kijken uit op de binnentuin en de monumentale bebouwingen behorende bij het hotel.

De ramen zullen aan de buitenzijde zijn voorzien van vaste blinde schermen die het zicht vanuit de hotelkamer sturen. Het directe zicht vanuit de hotelkamer(s) naar de tuin van de buurman wordt door de schermen grotendeels afgeschermd, hetgeen nog versterkt wordt door de afstand van de hoogbouw tot aan het perceel van reclamant.

Alle overige 39 hotelkamers kijken uit op de Boschstraat of de Batterijstraat. Hiermee wordt de privacy van reclamant maximaal gerespecteerd.

Geluidoverlast binnentuin:

Wij verwijzen naar onze reacties bij zienswijze 5 onderdelen 1 en 4. Het is in het grootste belang van exploitant zelf dat er geen geluidoverlast (door bijvoorbeeld stemgeluid) wordt veroorzaakt in de binnentuin. De eigen gasten die op 5-sterren plus niveau verblijven in het Grand Hotel, met de kamers die direct grenzen aan deze binnentuin, zullen hier dan ook hinder van ondervinden.

Conclusie: de zienswijze 8 is ongegrond.

ZIENSWIJZE 9 (reclamant 9).

(via brief gedateerd 11 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, kenmerk 18-1639WB-027)

Onderdeel 1.

Reclamant stelt dat bij de verbouwing aan de Batterijstraat helemaal geen rekening is gehouden met de aangrenzende monumentale panden. De vierkante kubus past totaal niet in de sfeer van de Batterijstraat, is saai, te hoog, over 10 jaar oubollig, geen hoogtepunt van architectuur en een verkrachting van de Batterijstraat.

Reclamant maakt zich vooral zorgen over de geluidoverlast van de binnentuin, die gebruikt gaat worden als terras en doorgang van en naar de Boschstraat/Batterijstraat. Daarnaast maakt reclamant zich zorgen over de overlast die ontstaat bij het laden en lossen in de Batterijstraat, die al overbelast is door het plaatselijk verkeer.

Reactie: *voor de beoordeling van de architectuur en de afstemming op het Beschermd Stadgezicht verwijzen wij naar het advies van de Welstands-/Monumentencommissie. Wij hebben ons aan dit advies geconformeerd. Verder verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijzen 1 tot en met 3 onderdeel 5.*

Met betrekking tot het aspect geluidoverlast binnenterras respectievelijk overlast laden en lossen verwijzen wij naar onze reactie bij zienswijze 5 onderdelen 1 en 4 respectievelijk zienswijze 5 onderdeel 5.

Conclusie: de zienswijze 9 is ongegrond

Samenvatting conclusies:

Samenvattend wordt geoordeeld dat de in de zienswijzen aangehaalde argumenten geen aanleiding geven om de gevraagde omgevingsvergunning te weigeren. Wel worden er, soms mede naar aanleiding van de ingediende zienswijzen, enkele aanvullende voorschriften aan de vergunning verbonden ten opzichte van de ontwerpvergunning en worden de stukken die zorgdragen voor de onderbouwing aangepast (ruimtelijke onderbouwing, planschaderisico-analyse en bezonningsstudie).

4. Overwegingen ten aanzien van de inhoud van de zienswijze met betrekking tot de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

ZIENSWIJZE 6 (reclamant 6).

(via brief gedateerd 12 juni 2019, ingekomen 13 juni 2019, kenmerk 2019-17341)

Onderdeel 1.

In de inleiding van de zienswijze wordt door reclamant aangegeven dat het buurtplatform en bewoners van de Breulingstraat en bewoners van de Batterijstraat ten zuiden van de Uitbelderstraat niet zijn uitgenodigd voor de info-bijeenkomst.

Reactie: de direct omwonenden (zie rode lijn in onderstaande situatietekening) zijn door de initiatiefnemer middels een brief (128 stuks) uitgenodigd voor de info-bijeenkomst. Het Buurtplatform is per mail op 8 mei 2019 uitgenodigd voor de info-middag van 13 mei 2019. Er zijn ongeveer 20 omwonenden naar de plannen en het gebouw komen kijken.



Onderdeel 2.

Reclamant vraagt zich af of een afwijking van het bestemmingsplan voor geplande locaties gerechtvaardigd is, gezien de nog beschikbare locaties voor een 5-sterren hotel in de stad en de totaal benodigde bedcapaciteit in dit segment. Goede ruimtelijke ordening betekent immers een afweging voor het gehele plangebied – Maastricht (centrum) en geen overheids inmenging in de mogelijke kamerindeling.

Reactie: de initiatiefnemer heeft een plan ontwikkeld voor deze locatie. Na het uitvoeren van een haalbaarheidsstudie in het kader van het hotelbeleid en een uitgebreide ruimtelijke toets is onder voorwaarden ingestemd met het initiatief. De haalbaarheidsstudie voor het Grand Hotel is getoetst door een onafhankelijk deskundig adviesbureau aan de toetsingspunten en vergeleken met vergelijkbare hotels die in bepaalde mate in dezelfde markt opereren. De studie heeft o.a. aangetoond dat er in substantiële mate sprake is van additionele vraag van dit initiatief binnen de bestaande Maastrichtse hotelmarkt en dat daar ook marktruimte voor is. Hiermee voldoet aanvrager aan de eis die gesteld wordt in het hotelbeleid. Inzake de kamerindeling toetst de gemeente alleen of de (ruimtelijke) uitgangspunten in het hotel voldoen aan de beoogde (concept)kwaliteit.

Onderdeel 3.

Reclamant stelt dat de sloop van de woningen aan de Batterijstraat nu aan de orde is, omdat de gemeentelijke monumenten door de vorige eigenaar niet volgens hetgeen vergund is, zijn verbouwd / gerestaureerd. De gemeente blijkt te hebben verwaarloosd om de bouwer aansprakelijk te stellen voor de tekortkomingen, welke nu nieuwbouw ver boven de oorspronkelijke goothoogte mogelijk maken.

Reactie: de door reclamant aangevoerde reden is niet aan de orde. De panden Batterijstraat 13-15-17 hebben ingevolge het geldend bestemmingsplan Maastricht Centrum de status "dominant bouwwerk". In beginsel wil dit zeggen dat zowel het interieur als het exterieur van de panden wordt beschermd. In de Ruimtelijke Onderbouwing, d.d. 11 oktober 2018, is in paragraaf 2.3.4 "Cultureel Erfgoed" (pagina 10) aangegeven dat voor de panden Batterijstraat 13-15-17 een historische quick-scan is opgesteld.

Uit deze rapportage blijkt dat het gebouw nauwelijks tot geen monumentale waardenstelling kent. In combinatie met de stedenbouwkundige eisen aan de bouwmassa, rechtvaardigt dit de conclusie om de bebouwing aan de Batterijstraat te vervangen door nieuwbouw. Deze Ruimtelijke Onderbouwing heeft bij de stukken ter inzage gelegen.

Wij merken daarnaast op dat de Welstands-/Monumentencommissie positief (onder voorwaarden) heeft geadviseerd met betrekking tot het nieuwbouwplan. Wij hebben ons hieraan geconformeerd.

Onderdeel 4.

Reclamant vraagt zich af of bij de parkeerberekeningen gasten van de faciliteiten (bovenregionale congres- en vergaderruimten) mee zijn gerekend.

Reactie: er is geen aparte parkeereis opgenomen voor de functie van de vergaderruimtes. Gelet op de grootte is dit ondersteunend aan de hotelfunctie en zorgt dit niet voor een aparte parkeerbehoefte.

Onderdeel 5.

De bouwlogistiek verloopt vrijwel geheel via de Boschstraat. Aan deze straat komt een kraan te staan. Reclamant vraagt zich af of er rekening is gehouden met de risico's voor het rijksmonument en de langdurige overlast voor de ondernemers aan weerszijden van de Boschstraat?

Reactie: in de omgevingsvergunning is als voorwaarde gesteld dat er een bouw- en sloopveiligheidsplan conform Bouwbesluit 2012 dient te worden opgesteld en 3 weken voor start van de uitvoering ter beoordeling aan de gemeente Maastricht dient te worden aangeleverd. In het bouw- en sloopveiligheidsplan wordt onder meer opgenomen:

- a. ten minste een tekening waaruit de bouw- of sloopplaatsinrichting blijkt met:
 - 1° de toegang tot de bouw- of sloopplaats inclusief begrenzing, afscheiding en afsluiting van de bouw- of sloopplaats;
 - 2° de ligging van het perceel waarop gebouwd of gesloopt wordt en de omliggende wegen en bouwwerken;
 - 3° de situering van het te bouwen of te slopen bouwwerk;
 - 4° de aan- en afvoerwegen;
 - 5° de laad-, los- en hijszones;
 - 6° de plaats van bouwketen;
 - 7° de in of op de bodem van het perceel aanwezige leidingen;
 - 8° de plaats van machines, werktuigen en ander hulpmaterieel en opslag van materialen;
 - 9° de bereikbaarheid van bluswater- en andere veiligheidsvoorzieningen;
- b. gegevens en bescheiden over de toe te passen bouw- of sloopmethodiek en de toe te passen materialen, materieel, hulp- en beveiligingsmiddelen bij de bouw- of sloopwerkzaamheden;
- c. indien een bouwput wordt gemaakt:
 - 1° de hoofdopzet van de verticale bouwputafschieding en de bouwputbodem;
 - 2° de uitgangspunten voor een bemalingsplan;
 - 3° de uitgangspunten voor een monitoringsplan ter voorkoming van schade aan naburige bouwwerken;
- d. een rapport van een akoestisch onderzoek, indien aannemelijk is dat de dagwaarde vanwege het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden meer bedraagt of de maximale blootstellingsduur in dagen langer duurt dan de waarden, bedoeld in artikel 8.3, tweede en derde lid, of indien aannemelijk is dat niet wordt voldaan aan de beleidsregels als bedoeld in artikel 8.3, vierde lid Bouwbesluit;
- e. een rapport van een trillingenonderzoek, indien aannemelijk is dat het uitvoeren van de bouw- of sloopwerkzaamheden een grotere trillingsterkte veroorzaakt dan de trillingssterkte bedoeld in artikel 8.4, eerste lid Bouwbesluit.

Onderdeel 6.

Reclamant stelt dat in elk geval het geheel (bedoeld wordt de ruimtelijke onderbouwing) geen schrijven bevat van de welstandscommissie over bijv. de vraag of hoogbouw, boven de huidige gootrand, past in het straatbeeld. Initiatiefnemer blijkt “op dit moment in overleg met de Welstands-/Monumentencommissie van de gemeente (WMC) en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) over de gewenste en vereiste aanpassingen, in relatie tot de monumentale status van het pand.

***Reactie:** in het kader van de afwijking van het bestemmingsplan is de Welstand/Monumentencommissie nog niet aan zet, dit is pas bij de vergunningen voor monument/bouw aan de orde. Er hebben wel diverse atelierssessies met de Welstand/Monumentencommissie plaatsgevonden waarbij stedenbouwkundige randvoorwaarden zijn geformuleerd (voor de bebouwingsmassa) en hiermee was de Welstands-/Monumentencommissie op hoofdlijnen akkoord met dit plan. Dit is verwoord in hoofdstuk 3 van de ruimtelijke onderbouwing. De vergunningen voor bouwen en wijzigen monument zijn inmiddels aangevraagd en zijn voor advies aan de WMC voorgelegd, ook hierover heeft de commissie onder voorwaarden positief geadviseerd.*

Onderdeel 7.

Reclamant stelt dat het minimaliseren van geluidhinder met rubberen wielen de verantwoordelijkheid voor aanvaardbare geluidsniveaus legt bij de bestuurders van bedrijfsauto's. In de praktijk hangt geluidsoverlast bij laden & lossen echter natuurlijk niet alleen af van de bandensoort van de gebruikte steekwagens. Zelfs de opstellers van dit rapport hebben vermoedelijk moeten lachen bij deze onzinnige formulering.

***Reactie:** geluidhinder door laden en lossen kan inderdaad door diverse aspecten worden veroorzaakt. Bij het uitgevoerde akoestisch onderzoek wordt uitgegaan van de door de initiatiefnemer aangeleverde gegevens over de bedrijfsvoering van het hotel, waaronder:*

- laden en lossen gemiddeld slechts 3x per dag;
- toepassing van venstertijden voor laden en lossen: tussen 9u en 11u;
- alleen reguliere bestelbussen;
- gebruik van steekwagens en karretjes met rubberen wielen.

Hiermee blijft eventuele geluidhinder door het laden en lossen voor het hotel binnen aanvaardbare normen. Deze uitgangspunten zijn overigens niet ongebruikelijk in een stedelijke omgeving en worden door de gemeente vaker als voorwaarde gesteld. Deze voorwaarden worden vastgelegd in de omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan en hierop kan zo nodig worden gehandhaafd.

Onderdeel 8.

Reclamant geeft aan dat er twee parkeerplaatsen vervallen aan de Boschstraat. In de nota ‘Parkeren bij Hotels’ (2007) is voor dit soort situaties beleid opgenomen. Dit om de hoteliers zodanig te faciliteren dat de gasten korte tijd kunnen parkeren bij het hotel tijdens het inchecken.

Het uitgangspunt is om zowel hoteliers als de gasten van de stad beter te kunnen faciliteren met behulp van een ontheffing. Het handhaven of laten vervallen van de nota Parkeren bij Hotels is niet aan de orde daarom is gekozen om deze nota op onderdelen aan te passen. De beoordeling voor welke optie wordt gekozen berust bij de gemeente. Reclamant citeert: “Uitgangspunt is dat terughoudendheid betracht dient te worden bij het honoreren van een aanvraag, zeker indien het wijzigingen in de openbare ruimte betreft.” Gezien het feit dat op het plangebied tot nu toe een ruime parkeergelegenheid was, lijkt de door de “onderzoekers” aangehaalde nota ‘Parkeren bij hotels dan ook niet van toepassing.

***Reactie:** in de bestaande situatie van het LIOF kon inderdaad (deels) op de binnenplaats geparkeerd worden. In de nieuwe situatie worden de panden aan de Boschstraat en Batterijstraat aan elkaar verbonden en is er in het souterrain een restaurant en een verdiepte binnentuin voorzien. Parkeren op eigen terrein is binnen dit ontwerp niet mogelijk of wenselijk. De twee parkeerplaatsen voor vergunninghouders aan de Boschstraat die vervallen (vanwege valet parking) worden gecompenseerd op Achter de Barakken. De overige parkeervraag wordt door middel van valet parking en een langdurige stallingovereenkomst voor de benodigde 56 plaatsen opgelost in een parkeergarage.*

Onderdeel 9.

Alhoewel er melding van wordt gemaakt dat de Batterijstraat een eenrichtingsstraat is, wordt op geen enkele manier eventuele opstopping, door laden & lossen, gekwantificeerd. Opstoppingen door het laden & lossen bij PostNL in de Breulingstraat leiden nu al voortdurend door bedrijfsmatige activiteiten, met winstoogmerk, die in een als rustig gekarakteriseerde, woonwijk natuurlijk niet thuis horen.

Reactie: *aan de zijde van de Batterijstraat kan een bestaande inrit tussen de panden nr. 15 en 17 komen te vervallen, hier kan de laad- en losplek worden gerealiseerd. In samenhang met de voorwaarden die gesteld worden aan het laden en lossen (zie reactie op onderdeel 4) levert dit een naar onze mening aanvaardbare oplossing op voor de leefomgeving.*

Onderdeel 10.

Reclamant stelt dat het initiatief door BRO aan de Horecabeleidsnota getoetst wordt en hier niet aan voldoet.

Reactie: *in de haalbaarheidsstudie wordt het initiatief getoetst aan het Hotelbeleid. Ook wordt er beschreven dat het hotel voldoet en bijdraagt aan het Horecabeleid. Echter, het Horecabeleid/horecaprofielen staan los van hotelbeleid. Bestaande en vergunde hotels worden in de horecaprofielen meegenomen. Toetsing van initiatieven vindt plaats op basis van het hotelbeleid. Immers hiervoor moet o.a. een haalbaarheidsstudie worden gedaan en moet beoordeeld worden of er überhaupt marktruimte aanwezig is voor het hotelinitiatief.*

Onderdeel 11.

Reclamant stelt dat de overlegde intentie-overeenkomst en de voorwaarde in het anterieure contract 'niets voorstellen'.

Reactie: *de gemeente borgt het concept zowel in de omgevingsvergunning en als in de anterieure overeenkomst. Op de naleving van de in de vergunning opgenomen voorwaarden zal worden toegezien en kan zo nodig handhavend worden opgetreden.*

Onderdeel 12.

Reclamant citeert de wethouder uit de Raadsronde:

"In die zin vindt daar een herschikking plaats, omdat Achter de Barakken weer een aantal betaald parkeerplaatsen worden opgeheven. Dat wordt vergunninghouders i.p.v. op de Batterijstraat. Het leuke is wel dat in de eerdere discussies over het parkeerbeleid de fractievoorzitter van de PvdA ook gevraagd heeft wanneer gaan we beginnen met het opheffen van, nou ja hier hebben we er eentje te pakken waar, het is niet meteen een wereldschokkend aantal, maar er worden een aantal betaald parkeerplaatsen hier opgeheven. De PvdA kan een klein, een klein flesje champagne, nou is dat is wat overdreven misschien. Goed ik hoop dat ik daarmee de vragen van de PvdA beantwoord heb. Dank U wel." [Wethouder Krabbendam]"

Reactie: *hier wordt per abuis de Batterijstraat genoemd (vervallen parkeerplaatsen vergunninghouders), dit moet zijn Boschstraat. Zie verder ook onze eerdere reactie over het parkeren bij onderdeel 5 van zienswijze 7.*

Onderdeel 13.

Reclamant constateert dat in de beantwoording van de vragen van de SP over het 'tegen het verkeer inrijden van gasten op de Boschstraat om de te kunnen parkeren' is geantwoord dat de verkeerssituatie niet veranderd. Reclamant stelt dat dit wel degelijk zo is, er draaiden immers tot nu toe geen dure auto's op de Boschstraat.

Reactie: *de twee nieuwe 'valet parking' plekken worden misschien vaker gebruikt dan een reguliere vergunninghouderplek, maar het op- en afrijden verandert niet (ook nu mag je aan de andere zijde parkeren) ten opzichte van de huidige verkeerssituatie.*

Onderdeel 14.

Reclamant vraagt zich af of de vergaderzalen van het hotel wel zijn meegenomen in de parkeerbehoefte.

Reactie: *de conferentieruimtes zijn beperkt van omvang ten opzichte van de hotelkamers, het betreft daardoor een ondersteunende hotelfunctie. Ook zal er sprake zijn van dubbelgebruik, gasten die*

zowel in het hotel verblijven als gebruik maken van de conferentieruimte. Hiervoor geldt geen separate parkeereis.

Onderdeel 15.

Reclamant geeft aan: is er eigenlijk wel sprake van een 5-sterren hotel? Volgens de onderzoeken moeten 5-sterren PLUS hotels voldoen aan een classificatie. Een bijgevoegd overzicht (zie bijlagen) duidt op voorwaarden, maar niet op het puntensysteem, waaraan het beoogde Grand (?) Hotel op het eerste gezicht, er zijn immers geen restaurants, niet voldoet.

Reactie: *de onderscheidende kenmerken van vijf sterrenhotels zijn gegarandeerd doordat het concept wordt geborgd in de omgevingsvergunning en in de anterieure overeenkomst. Op de naleving van de in de vergunning opgenomen voorwaarden zal worden toegezien en kan zo nodig handhavend worden opgetreden.*

Onderdeel 16.

Reclamant stelt t.a.v. overlast bouwverkeer, deze zullen niet in bestelbusjes en rubberen wietjes rijden.

Reactie: *in de tijdelijkheid zal er een periode van overlast door het bouwen en het bouwverkeer zijn, dit is onontkoombaar. In overleg met de initiatiefnemer zal gezocht worden naar maatregelen om onaanvaardbare overlast te voorkomen, hierbij rekening houdend met de stedelijke omgeving van Bosch- en Batterijstraat.*

Conclusie: de zienswijze is ongegrond. Er bestaat geen aanleiding om de verklaring van geen bedenkingen niet af te geven.