

Geachte leden van de Gemeenteraad,

Onderstaand zal ik voor U kort de belangrijkste aandachtspunten vanaf de vaststelling door uw raad op 28 juni 2016 van bestemmingsplan en Parkontwerp Tapijn aangeven, gevolgd door conclusies en voorstellen van mijn kant.

1. Het Parkontwerp Tapijn, met daarin opgenomen een maximum van 125 parkeerplaatsen bovengronds, is door uw raad op 28 juni 2016 vastgesteld met het uitdrukkelijk uitgangspunt dat dit ontwerp is vertaald in het eveneens ter vaststelling voorliggend bestemmingsplan Tapijn.

In het vastgestelde bestemmingsplan is in de planregels bewust afgezien van aantallen parkeerplaatsen en parkeernormen, omdat dit volgens het college van benw in een latere fase bij het verlenen van de omgevingsvergunningen aan de orde komt. Om dezelfde reden heeft de gemeente tijdens de participatie en dialoog de discussie over dit onderwerp bewust afgehouden.

2. Naar aanleiding van het beroep van 3 appellanten, waaronder ondergetekende bij de Raad van State (RvS), heeft de gemeente op 25 november 2016 een verweerschrift bij de RvS ingediend. Daarin werd op pag 30 bovenaan namens uw raad het volgende gesteld: "De Raad zal beredeneerd uiteenzetten dat rekening houdend met alle relevante aspecten niet meer dan 125 parkeerplaatsen nodig zijn om te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte op basis van het voorziene programma. Daar voegt de raad nog aan toe dat -anders dan appellanten stellen- het gehele plangebied is bestemd voor onder meer parkeerdoeleinden en er in die zin ook planologisch gezien meer dan voldoende ruimte is om het aantal parkeerplaatsen te realiseren." Einde citaat.

Wij als appellanten gingen er inderdaad vanuit dat het door uw raad vastgestelde Parkontwerp Tapijn bepalend was, reden voor ons om te stellen dat er sprake was van grote onduidelijkheid en rechtsonzekerheid waar ev noodzakelijke extra parkeerplaatsen zouden landen anders dan buiten het plangebied Tapijn in de direct omringende woonbuurten. Naar aanleiding van het verweer moesten wij constateren dat er sprake was van DUBBELSPEL van de gemeente, zodanig dat strijdig met het in overleg met de bevolking opgestelde parkontwerp het hele plangebied voor parkeren in aanmerking komt! Het is dan ook logisch dat de RvS daar bij zijn tussenuitspraak melding van maakt, zie hierna onder punt 5.

3. De RvS heeft op eigen initiatief de daartoe opgerichte Stichting Advisering Bestuurspraktijk ingeschakeld (StAB) als externe onafhankelijke deskundige". Op 2 januari 2017 verscheen het advies van de StAB aan de RvS. Daarin was o.a. het volgende opgenomen (zie bijlage voor conclusie StAB) :

" Anders dan verweerder stelt is er wel degelijk een parkeernorm voor een instituut voor wetenschappelijk onderwijs (gemeentelijke parkeernormen .Crow 2011) Op basis van deze parkeernormen heeft Goudappel Coffeng een parkeerbalans opgesteld uitgaande van drie lokalen en drie collegezalen .De multifunctionele studiewerkplekken/kantoren die tezamen de grootste aantal bvo's omvatten, zijn buiten beschouwing gelaten.

Bij een inschatting van de parkeervraag is voor een deel afgeweken van de parkeernormen zoals die zijn vastgelegd in het vigerend beleid. Verder wordt een deel van de parkeervraag van het plangebied buiten het onderzoeksgebied gezocht. EEN EVENTUEEL NIET 100%

SUCCES VH MOBILITEITSBELEID VAN DE UNIVERSITEIT WORDT AFGEWENTELD OP DE OMGEVING.

Het voorlopig programma op basis waarvan de parkeerbalans is opgesteld gaat niet uit van de maximale mogelijkheden van het plan. Einde citaat.

Dit advies van een onafhankelijke instantie als de StAB zou de gemeente aan het denken moeten zetten, maar de gemeente blijft probleemontkenning als wapen hanteren.

4. Op 3 augustus kreeg ondergetekende als antwoord van de gemeente op zijn WOB vraag "Graag verstrekking van gegevens bekend bij de gemeente over autogebruik van binnenlandse en buitenlandse studenten bij de UM:

"Wij hebben geen specifiek document dat uw vraag beantwoordt. Het document 'Leidraad plan van aanpak voor startbeslissing maatregel Beter Benutten-Onderwijsaanpak toegevoegd, geeft enige richting." Einde Citaat .

In dit document valt o.a. te lezen pag 8 "Gebruikte cijfers zijn landelijke gemiddelden. Het autogebruik onder studenten in Maastricht is waarschijnlijk hoger vanwege de minder goede kwaliteit van het openbaar vervoer grensoverschrijdend. Met name vanuit Duitsland is het autogebruik hoog.

Pag. 21: Aantal studenten WO in auto ochtendspits 475"

Geconstateerd wordt dat er geen valide onderzoek door de gemeente is ingesteld naar het autogebruik door de grote aantallen buitenlandse studenten (en medewerkers).In de bij studenten niet populaire ochtendspits is sprake van aanwezigheid van 475 UM studenten. Dat is geen gering aantal te noemen,

5. Op 21 februari stuurde de gemeente via een brief van Paulussen Advocaten een recent parkeerdrukonderzoek omgeving Tapijn naar de RvS. Namens de gemeente werd gesteld dat er in directe omgeving Tapijn tenminste 113 parkeerplaatsen beschikbaar waren, zodat naar de mening van uw raad, ook wanneer een deel van de door het Tapijnterrein gegenereerde parkeervraag door de omgeving opgevangen moet worden er geen parkeeronbalans zal ontstaan.

6. De tussenuitspraak van de RvS dd.17 mei 2017, onderdeel 12 parkeren, maakt ten minste 3 zaken duidelijk:

Ter zitting heeft de raad gesteld dat in het plan ABUSIEVELIJK niet is geregeld dat het aantal benodigde parkeerplaatsen IN het plangebied gerealiseerd dient te worden. In zoverre is volgens de raad het bestreden besluit gebrekkig etc

De RvS stelt onder 12.2:"Het is aannemelijk dat een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied gevolgen heeft voor de verkeers-en parkeersituatie in het Jekerkwartier."

En onder 12.3:

"De Afdeling overweegt dat uit art 3,lid 3.1, aanhef en onder l van de planregels volgt dat overall in het plangebied parkeervoorzieningen kunnen worden gerealiseerd. Hoewel de raad ervan uitgaat dat volstaan kan worden met het bestaande aantal van 125 parkeerplaatsen, verzet het plan zich niet tegen een uitbreiding van de parkeercapaciteit in het plangebied. Het

staat vast dat daartoe voldoende fysieke ruimte beschikbaar is voor een uitbreiding van de parkeercapaciteit ten opzichte van de bestaande situatie. In de planregels is evenwel niet geborgd dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of het in gebruik nemen van de gronden, voorzien dient te worden in de benodigde parkeercapaciteit. Als gevolg hiervan laat het plan derhalve toe dat geen, althans onvoldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen het plangebied. De raad heeft dit niet beoogd. Gelet hierop is het plan vastgesteld in strijd met de bij het nemen van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Het betoog slaagt."

Vervolgens geef de RvS opdracht aan de raad om binnen 20 weken met inachtneming van het gestelde in 12.3 het plan te wijzigen door in de planregels een voorziening te treffen die ertoe noopt dat binnen het plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

Mijn reactie is de volgende:

Namens de raad is tijdens de beroepsprocedure een poging gewaagd om een deel van de benodigde parkeercapaciteit Tapijn buiten het plangebied op te vangen. Zie hierboven onder 5. In dat licht is de gemeentelijke stelling tijdens de zitting bij de RvS dat in het plan ABUSIEVELIJK niet is geregeld dat het aantal benodigde parkeerplaatsen in het plangebied gerealiseerd dient te worden niet geloofwaardig. De RvS heeft in de tussenuitspraak in ieder geval de route van parkeerplaatsen voor Tapijn buiten het plangebied afgesneden. De RvS stelt ook dat een eventueel tekort aan parkeerplaatsen in het plangebied gevolgen heeft voor de verkeers-en parkeersituatie in het Jekerkwartier. Op basis van de inrichting van de planregels van het bestemmingsplan Tapijn en de inhoud van het verweer van de gemeente, zoals hierboven onder 2 weergegeven (planologisch gezien meer dan voldoende ruimte voor parkeren in het plangebied) is het duidelijk dat ev noodzakelijke extra parkeercapaciteit bovenop de voorziene capaciteit van maximaal 125 parkeerplaatsen inbreuk zal maken op het door de raad vastgestelde parkontwerp Tapijn cq ten koste gaat van het gewenste parkkarakter. Immers, de gemeente en de UM hebben in de planprocedure een ondergrondse voorziening uitgesloten.

De enige geloofwaardige oplossing om recht te doen aan het in overleg met de bevolking opgestelde en door de raad vastgestelde Parkontwerp Tapijn, zoals onlangs op 7 mei jl. in definitieve vorm gepresenteerd, is om het getal van 125 parkeerplaatsen bovengronds als maximum in het bestemmingsplan Tapijn vast te leggen conform de projectie in het Parkontwerp en alsnog voor de ev resterende noodzakelijke parkeercapaciteit voor de Tapijnfuncties een efficiënte ondergrondse parkeervoorziening toe te zeggen en mogelijk te maken in het bestemmingsplan.

7. Het college van benw heeft onlangs het raadsvoorstel Reparatie bestemmingsplan Tapijn gepresenteerd, ter besluitvorming in de raadsvergadering van 19 september 2017. Het college verklaart deze reparatie van technische aard en onder verwijzing naar de uitgebreide betrokkenheid van raad en stad bij het bestemmingsplan is er niet voor gekozen opnieuw een uitgebreide dialoog te voeren. Het College stelt voor een extra planregel 3.4 op te nemen met onder a een formulering in het verlengde van de opdracht van de RvS aan de raad.

De opdracht van de RvS geldt niet voor het gestelde onder b.!

Hierin introduceert het college van b en w een nieuwe door het college op 11 juli 2017 vastgestelde parkeernorm voor universitaire functies en formuleert ook een

dynamische verwijzing voor deze norm met een lange geldigheidsduur, die tot nu toe niet in het vastgestelde bestemmingsplan was opgenomen. In de planregels Tapijn was tot nu toe helemaal geen parkeernorm of maximum aantal parkeerplaatsen opgenomen.

Mijn reactie op dit voorgestelde artikel 3.4 onder b is de volgende:

Dit is bij het bestemmingsplan Tapijn de DERDE variant parkeernormen, die het college van benw wil vaststellen.

Ten tijde van het vaststellen van het bestemmingsplan Tapijn op 28 juni 2016 waren de parkeernormen door de raad vastgesteld in 2011 resp 2016 geldig.

Bij de beantwoording van de zienswijzen bij dit bestemmingsplan, niet in de planregels, introduceerde het college de parkeernormen gebaseerd op Crow 2012 zonder daarbij uitzonderingen te formuleren. De StAB heeft hierbij vraagtekens geplaatst, zie hierboven onder 3.

De nu voorgestelde derde variant heeft het college spoedshalve en eigenmachtig zonder de raad op 11 juli 2017 vastgesteld, zonder inspraak of beroep toe te staan. In deze derde variant zijn als nieuwe onderdelen twee uitzonderingen opgenomen te weten:

Studenten worden aangewezen als bezoekers. Wanneer niet wordt beoogd te voorzien in parkeerruimte voor studenten, kan de parkeerbehoefte worden verminderd met 48% en Voor de rekeneenheid 'per 100 studenten' geldt dat de gemeente per initiatief een maximaal representatieve invulling van de universiteitsvoorziening qua aantal studenten gemotiveerd vaststelt, op basis waarvan wordt gerekend.

Dit zijn zwaarwichtige uitzonderingen, die er evident op zijn gericht om kunstmatig het parkeeraantal Tapijn onder de 125 plaatsen vast te stellen, zonder rekening te houden met het risico van afwenteling van de parkeerdruk Tapijn op de omringende woonbuurten, zoals door de StAB en ook de RvS gesignaleerd. Zie hierboven onder 3. en 6.

De gemeente verzuimt hier m.i. om een eigenstandige publiekrechtelijke positie in te nemen t.o.v. de Universiteit Maastricht als private partner, doet aan voortdurende probleemontkenning door het hogere autogebruik van een groot deel van de 8500 buitenlandse studenten niet in kaart te brengen cq te ontkennen en neemt willens en wetens het risico van afwenteling van de parkeerdruk Tapijn op de omringende woonbuurten voor lief.

Reden waarom ik de gemeenteraad indringend verzoek de bovengenoemde uitzonderingen in de parkeernormen 2017 universiteit niet goed te keuren.

Gaarne ben ik bereid tot nadere toelichting,

Huub Smeets,
Kleine Looiersstraat 16,
6211JL Maastricht.