

5.1.2e en 5.1.2e

Datum: 18-07-2023

Verzonden aan: post@maastricht.nl

Onder vermelding van: Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning Dr. Bakstraat 82, zienswijze ontwerpbesluit hogere waarde(n) Wet geluidhinder Dr. Bakstraat 82, ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Dr. Bakstraat 82.

Dossiernummer: 22-1372WB

Geacht college van burgemeester en wethouders,

Met ingang van 7 juni 2023 liggen de (ontwerp)besluiten van de omgevingsvergunning, hogere waarde(n) Wet geluidhinder en de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen ter inzage. De anterieure overeenkomst die gesloten is met Wonen Limburg ligt helaas niet ter inzage, maar maakt wel een onderdeel uit van de onderbouwing van de financiële haalbaarheid. Tot en met 19 juli 2023 kunnen daartegen gemotiveerde zienswijzen naar voren worden gebracht. Aangezien wij ons niet kunnen verenigen met de (ontwerp)besluiten en de ontwerp-verklaring, maken wij hierbij tijdig onze zienswijze kenbaar.

# Inhoudsopgave

INLEIDING .....	1
SAMENVATTING.....	1
VERKEERDE PLANOLOGISCHE PROCEDURE.....	2
ONTERECHT BESLUIT: GEEN MILIEUEFFECTRAPPORTAGE.....	3
NEGATIEVE CONSEQUENTIES VOOR DIRECT OMWONENDEN.....	4
VERKEERSVEILIGHEID .....	5
IN-/UITRITVOORZIENING NIET CONFORM GEMEENTELIJKE EISEN EN ONMOGELIJK TE REALISEREN .....	14
STIKSTOF PROCEDUREEL .....	18
STIKSTOF INHOUDELIJK .....	18
GELUID .....	20
GELUID EN VERKEERSMODEL .....	22
PLAN VAN GEMEENTE MAASTRICHT .....	24
BURGERPARTICIPATIE .....	25
ONZORGVULDIGE PLANVOORBEREIDING EN TOETSING DOOR GEMEENTE.....	25
FOUTEN IN ONDERZOEKSGBIED .....	26
STAATSTEUN .....	27
MISBRUIK BESTAANDE BESTEMMING "CENTRUM" .....	27
FINANCIËLE HAALBAARHEID PLAN .....	28
WELSTANDSCOMMISSIE.....	28
GROND IN BRUIKLEEN .....	30
VERPLICHTING TOT REALISATIE VAN WONINGEN VOOR DOELGROEPEN.....	30
WATER .....	30
LUCHTKWALITEIT .....	31
TRILLINGSHINDER.....	31
LICHTHINDER.....	31
GEURHINDER.....	31
SCHADE AAN OMGEVING DOOR BOUWWERKZAAMHEDEN .....	31
TENSLOTTE.....	32

## Inleiding

Al jaren zijn overheden hard bezig om van het imago af te komen dat het voor de burger toch geen zin heeft om tegen een overheid te procederen, omdat de overheden toch alles doordrukken. Dit geeft de burgers het gevoel van machteloosheid, frustratie en het gevoel vooral niet serieus genomen te worden. Helaas bevestigt de gemeente Maastricht met deze besluiten wederom dat imago. Dat is een teleurstellende constatering. De wethouder onderschreef dit expliciet tijdens de commissievergadering van 9 mei 2023 door te zeggen dat de gemeente dit plan zo graag wil dat er dan maar twee jaar geprocedeerd moest worden. Maar dat een gemeente iets wil, betekent nog niet dat het ook juridisch toegestaan en houdbaar is.

De gemeenteraadsleden hebben op 9 mei 2023 tijdens de commissievergadering zelf aangegeven dat zij de omwonenden gunnen om zienswijzen in te dienen en zij graag willen weten waar wij het niet mee eens zijn. Daarnaast willen wij zelf niet dat onze zienswijzeonderdelen uit verband en context worden gehaald, verzacht, gebagatelliseerd, en veralgemeniseerd zodat de werkelijke strekking verloren gaat. Daarom geven wij aan dat wij verwachten dat de gemeente onze zienswijzen onverkort verwerken in de beantwoording van de zienswijzen en de gemeenteraadsleden dus kennis kunnen nemen van de volledige inhoud van de zienswijze.

Zonder enige twijfel zullen vele van onze zienswijzeonderdelen worden gebagatelliseerd, of afgedaan met de woorden dat de gemeente niet weet waar de zienswijze-indiener het over heeft, of de gemeente zich er niet in herkent. Maar dat geeft enkel aan dat de gemeente niet in staat is om de zienswijzeonderdelen feitelijk te weerleggen. Een veel toegepaste werkwijze van de gemeente om zo de bestuurlijke besluitvorming te beïnvloeden en te hopen dat belanghebbenden niet verder gaan in de juridische procedure omdat dit nou eenmaal geld en veel energie kost.

In de gehele zienswijze spreken wij de gemeente aan op de inhoud van de producten, documenten, onderzoeken, etc. omdat deze met de besluitvorming van de gemeente nu van de gemeente zijn. De gemeente is akkoord gegaan met de inhoud en is daar nu zelf verantwoordelijk voor. Indien een gang naar de rechter, of zelfs in hoger beroep bij de Raad van State, gemaakt moet worden, staan wij ook tegenover de gemeente Maastricht, en niet tegenover Wonen Limburg. Wonen Limburg is in deze geen partij (meer).

## Samenvatting

Aangezien er heel veel fouten, discrepanties, tekortkomingen, en tegenstrijdigheden in de ter inzage gelegde documenten voorkomen, blijkt dat op geen enkel wijze sprake is van een zorgvuldige afweging van belangen en zorgvuldig verrichten van verplicht onderzoek. Daardoor kan worden vastgesteld dat hier geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarmee vervalt de onderbouwing voor het mogen afwijken van het bestemmingsplan. Er is hier geen sprake van een juridisch houdbaar plan. Wij verzoeken de gemeente dan ook de (ontwerp)besluiten omgevingsvergunning, hogere waarden Wet geluidhinder, en de ontwerp-verklaring van geen bedenkingen niet definitief te maken.

De belangrijkste punten op een rij:

- De verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd is ernstig in gevaar door de in-/uitritvoorziening die op geen enkele wijze betiteld kan worden als verkeersveilig. Met deze oplossing is het afwachten tot het eerste ernstige ongeval zich voordoet;

- De gemeente heeft geen enkel onderzoek verricht naar de effecten voor de omgeving, terwijl dit wel verplicht is omdat de maximale effecten onderzocht moeten worden voor de bestemmingsplanwijziging. Maar iedereen, zelfs zonder enige inhoudelijk kennis, weet dat het vervangen van een gebouw van 5 meter hoogte door een gebouw van 19 meter hoogte effecten heeft voor de omgeving. Met name geluid en (ultra)fijnstof zullen onevenredig toenemen door het opsluiten van de weg. Maar de gemeente negeert dit dus bewust;
- De onderzoeken bevatten fouten, discrepanties, tegenstrijdigheden, en tekortkomingen waardoor onderzoeken geen gedegen onderbouwing vormen voor een bestemmingsplanwijziging (het betreft hier een wijziging, geen afwijking);
- Het college heeft op 20 september 2022 ten onrechte het besluit genomen dat er geen milieueffectrapportage opgesteld hoefde te worden;
- De verkeerde planologische procedure is doorlopen.

De meest duidelijke fout, toonbeeld van onzorgvuldig onderzoek en onzorgvuldig afwegen van belangen wordt wel door de gemeente tentoongespreid in het aantal vervoersbewegingen die ontstaan door het appartementencomplex. In het onderzoek "stikstofdepositie" en "M.e.r.-beoordelingsnotitie voor de omgevingsvergunning" zijn 319 verkeersbewegingen/etmaal (CROW publicatie 381, 2018) berekend. In de "Ruimtelijke onderbouwing" (aspect Verkeer) zijn dat er 169 verkeersbewegingen/etmaal. En warempel, in het "Akoestisch rapport" zijn dat er 143 verkeersbewegingen/etmaal. Hoe onzorgvuldig kun je zijn wanneer je in de documenten drie keer andere cijfers gebruikt om het plan goed te praten. Uniformiteit en juistheid van gegevens is ver te zoeken.

In de media roept een gemeenteraadslid na afloop van de gemeenteraadsvergadering van 30 mei 2023 dat minder woonlagen niet rendabel is voor de initiatiefnemer Wonen Limburg. Als uit een gedegen onderzoek zou blijken dat dit wel de uitkomst had moeten zijn, dan is er dus geen maakbaar plan. De gemeente had het plan dienen af te keuren. Nu verricht de gemeente geen enkel onderzoek naar de omgeving en drukt het plan, dat de initiatiefnemer kan betalen, door. Dat is juridisch de omgekeerde wereld en dus niet acceptabel.

Een advocaat die namens de gemeente het plan zal proberen te verdedigen bij de rechter zal alle gronden proberen te bagatelliseren. Of hij zal toegeven dat er dingen fout zijn gegaan, maar verzoekt om de rechtgevolgen overeind te houden. Maar het zijn echter zo ontzettend veel fouten, discrepanties, tegenstrijdigheden en tekortkomingen dat van een zorgvuldige voorbereiding geen sprake is. Ook de rechter zal dit inzien.

## Verkeerde planologische procedure

Zoals op meerdere plekken in de documenten is aangegeven, past het plan niet binnen het vigerende bestemmingsplan. Ook is er geen wijzigingsbevoegdheid. De doorlopen ruimtelijke procedure is echter niet correct. Afwijken van het bestemmingsplan is een activiteit waarvoor een omgevingsvergunning van B&W nodig is. Bij afwijken van het bestemmingsplan blijft het onderliggende bestemmingsplan onveranderd. Dat is in deze situatie absoluut niet van toepassing. Hier is een volledige wijziging van de bestemming benodigd met wezenlijke effecten voor de omgeving. Een afwijking is derhalve de verkeerde procedure. Dit is oneigenlijk gebruik van het instrument. De bestaande bestemming "Bedrijf" kan en mag nooit onveranderd blijven, tenzij de gemeente het project wil doordrukken en de juridische risico's wil nemen. Zoals meerdere keren is vastgesteld in de documenten staan de

planregels dit plan niet toe. Handhaven van de bestemming is niet toegestaan. Dit is juridisch onhoudbaar.

- Uit de vele fouten en tekortkomingen blijkt dat er geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening/zorgvuldige belangafweging (Awb).
- Op geen enkele wijze heeft de ruimtelijke onderbouwing van dit plan een vergelijkbare strekking en waarde als een toelichting bij een bestemmingsplan;
- Noch zijn de maximale effecten voor de omgeving inzichtelijk gemaakt. Dus de gevolgen voor de milieueffecten (bodem, geluid, luchtkwaliteit, externe veiligheid);
- Noch is de maatschappelijke uitvoerbaarheid getoetst: uitkomsten van inspraak en overleg met burgers en maatschappelijke organisaties;
- De financieel-economische uitvoerbaarheid is al helemaal niet aangetoond.

Om deze redenen had de gemeente de ontwerp-besluiten én niet mogen nemen én de ontwerp-verklaring niet mogen afgeven. Er heeft geen enkel, maar dan ook geen enkel onderzoek plaatsgevonden naar de effecten voor de omgeving. Alle rapporten, documenten en Hogere waarden Wet geluidhinder zijn enkel toegespitst op het initiatief zelf. Iedereen kan met gezond boerenverstand inzien dat een wijziging van de situatie met deze extra hoogte gevolgen moet hebben voor de omgeving (m.n. geluid en (ultra)fijnstof). De voormalige USA-garage heeft volgens de planregels een maximale bouw- en goothoogte van maximaal 5 meter. Dat was niet voor niets. En nu komt er een gebouw van bijna 19 meter hoogte te staan. Dat levert opsluiten van geluid en dus geluidreflectie op. Deze geluidseffecten zijn geheel niet berekend. Ter vergelijking: In Baakhoven is precies hetzelfde gebeurd met de grote groene loodsen langs de A2. De overburen van de A2 hebben jarenlang hiertegen geprocedeerd en helaas verloren. En toen de loodsen er stonden, moest de gemeente erkennen dat ze een grote foute hadden gemaakt en er inderdaad sprake is van onevenredige toename van het geluid. En achteraf moet er nu een grondwal gerealiseerd worden om het geluid te mitigeren. De gemeente kan voor onze woningen geen grondwal of geluidsscherm realiseren. Dus beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Tenzij de gemeente wil doordrukken.

## Onterecht besluit: Geen milieueffectrapportage

Op 20 september 2022 heeft het college ten onrechte het besluit genomen dat voor dit initiatief geen milieueffectrapportage (m.e.r.) benodigd zou zijn. Er wordt aangedragen dat er geen nadelige gevolgen voor het milieu te verwachten zijn. Enerzijds is "verwachten" geen feitelijke bewijsvoering, en slechts subjectief, en anderzijds is de conclusie ook niet correct. Op het moment van besluitvorming door het college op 20 september 2022, was benodigde essentiële informatie niet beschikbaar en kon dat ook niet zijn. Het college heeft door de afwezigheid van de essentiële, juiste en volledige informatie dat besluit niet mogen nemen. Het heeft echter wel grote gevolgen gehad voor de onderzoeken, die daarmee niet voldoende zijn. De gemeente is namelijk verplicht om de maximale effecten voor de omgeving aantoonbaar inzichtelijk te maken. Dat is op geen enkele wijze gebeurd. Zelfs niet deels. Dit is dus juridisch niet houdbaar.

In het Raadsvoorstel staat bij H4 "Alternatieven" dat deze niet van toepassing zijn. Deze zijn wel degelijk van toepassing, maar de gemeente heeft ze niet onderzocht. Wanneer uit de onderzoeken naar de omgeving (die de gemeente dus bewust niet heeft uitgevoerd, hetgeen een grote omissie is) zou blijken dat alleen een alternatief met minder woonlagen haalbaar is, dan had de gemeente daarvoor moeten kiezen. Doordat Wonen Limburg simpelweg hier niet over wil nadenken, worden alternatieven niet van toepassing verklaard en wordt het initiatief doorgedrukt. Dat de gemeente blij

mag zijn (woorden van de wethouder op 9 mei 2023 tijdens de commissievergadering) een partij te hebben gevonden die het project wil realiseren met een onrendabele top zegt twee dingen. De wethouder bewijst hiermee dat het een project van de gemeente is en via omwegen en constructies een partij heeft gevonden om haar project te realiseren. Daarnaast is het natuurlijk totale onzin dat dit project gerealiseerd wordt met een onrendabele top. Wonen Limburg is Sinterklaas niet, en krijgt alle centjes mooi dubbel en dwars in de exploitatie terugverdiend. Dus graag geen oneigenlijke argumenten aandragen om het project van de gemeente door te drukken. Op het moment van besluitvorming op 20 september 2022 was onderstaande informatie ook niet beschikbaar:

- Er was bekend dat in januari 2023 een nieuwe Aeries Calculator ter beschikking zou komen waarin het Veegbesluit van de minister zou zijn verwerkt. Deze calculator bevat nieuwe rekenpunten en habitattypen (Veegbesluit). De meest recente wetenschappelijke informatie moet gehanteerd worden. De gemeente had deze moeten gebruiken. Dit heeft de gemeente genegeerd.
- Er was genoegzaam bekend, en dit is ook meerdere malen onder de aandacht gebracht van de gemeente (correspondentie is met Woo-verzoek opgevraagd), dat de bouwvrijstelling ten tijde van het collegebesluit onverbindend verklaard zou worden. Daarmee diende de aanlegfase ook beoordeeld te worden. Ook dit heeft de gemeente genegeerd.
- De specialist geluid van de gemeente Maastricht heeft toegegeven dat de geluidsbelastingkaart niet zou voldoen aan het vigerende verkeersmodel. Dat is dus een bewuste fout (correspondentie is met Woo-verzoek opgevraagd).
- De specialist geluid van de gemeente Maastricht heeft toegegeven dat de geluidsbelastingkaart niet zou uitgaan van de juiste wegdekverharding. Ook dit is een bewuste fout (correspondentie is met Woo-verzoek opgevraagd).
- In de besluitenlijst van 20 december 2022 van de gemeente heeft de gemeente ermee ingestemd dat er een derde grote winkel gerealiseerd mag worden in de Brusselsepoort. Dat heeft een enorme verkeersaantrekkende werking. De verkeersdruk is al groot, en zal door deze derde winkel alleen maar toenemen. Dit is dus een onderdeel van de autonome ontwikkeling, maar daar heeft de gemeente ook geen rekening mee gehouden in het verkeersmodel en de consequenties door dit initiatief van Wonen Limburg. En met het feit dat ook nog eens het verkeerde verkeersmodel is gehanteerd, zijn de effecten voor de omgeving enorm.

## Negatieve consequenties voor direct omwonenden

In hoofdstuk 7 van het Raadsvoorstel staat dat het plan negatieve consequenties kan hebben voor de direct omwonenden. Er wordt eraan toegevoegd dat het gemeentebestuur een bestuurlijke afweging dient te maken hoe zwaar de negatieve consequenties wegen in relatie tot de algemene belangen. Tijdens de commissievergadering van 9 mei 2023 werd ook dit bij herhaling genoemd, waarbij door de wethouder werd benadrukt dat de belangen van de huidige bewoners van de Dokter Bakstraat totaal ondergeschikt zijn aan het belang van het creëren van sociale huurwoningen. Maar hoe is het in hemelsnaam mogelijk om een afweging te maken tussen de negatieve consequenties voor de omgeving en het algemeen belang wanneer de gemeente de negatieve consequenties/effecten helemaal niet onderzocht heeft. De gemeente is nogmaals verplicht om de maximale effecten voor de omgeving inzichtelijk te maken. Dit heeft de gemeente volledig nagelaten. Dit is een grote juridische misser. Een bestuurlijk afweging kan door het gemeentebestuur dus nooit op basis van objectieve gegevens en feiten zijn gebaseerd. Wederom een bewijs van doordrukken wat de gemeente graag wil. Hier heeft geen zorgvuldige afweging van belangen plaatsgevonden waardoor er nogmaals geen sprake is van goede ruimtelijke ordening. Tevens probeert de gemeente in het

Raadsvoorstel de zaak te redden door aan te geven dat de belangenafweging is gebaseerd op het eindadvies van het principe-verzoek. Het principeverzoek heeft geen enkele juridische status in de procedure en kan dus ook niet als argument aangedragen worden voor de zorgvuldigheid van de belangafweging. De gemeente zoekt strohalmen.

## Verkeersveiligheid

Het allergrootste probleem van dit plan is de verkeersonveiligheid die ontstaat door de realisatie van de in-/uitritvoorziening van de parkeergarage. Tijdens de commissievergadering van 9 mei 2023 werd door een gemeenteraadslid aangegeven dat de plannen vanwege de bewoners zou zijn aangepast. Dat is niet het geval, en was slechts een trucje om de bestuurlijke besluitvorming te beïnvloeden. Dat de in-/uitritvoorziening iets meer haaks is gemaakt, heeft totaal niets met het probleem van de verkeersonveiligheid te maken. Een in-/uitritvoorziening op deze locatie is onmogelijk. De gemeente heeft in de stukken ook al geconstateerd dat een aansluiting van de parkeergarage op de Dokter Bakstraat onmogelijk is. En dat is ook zo. Met andere woorden, een parkeergarage is niet te realiseren. En zonder parkeergarage, geen appartementencomplex.

Je zou verwachten dat de gemeente veel waarde zou hechten aan de verkeersveiligheid rondom scholen. Dat lijkt dus niet het geval, of de gemeenteraad is niet juist geïnformeerd. We hebben onlangs een gesprek gehad met het Bonnefantencollege. Zij waren volledig verrast dat er stukken ter inzage lagen. Zij waren op geen enkele wijze benaderd door de gemeente en/of Wonen Limburg over deze verkeersonveilige situatie. Zij konden alleen maar constateren dat iedereen kan zien (dus ook de gemeente) dat de nieuwe in-/uitritvoorziening absoluut onwenselijk is. Vanwege het korte tijdsbestek tussen ons gesprek en de laatste dag van indienen van zienswijzen zou het mogelijk kunnen zijn dat de juristen van LVO onvoldoende tijd hebben gehad om een zienswijze op te stellen. Maar hopelijk hebben ze dat wel gedaan omdat zij de veiligheid van hun scholieren hoog in het vaandel hebben staan. Al geruime tijd pleit de school voor aanpassing van de situatie op de Eenhoornsingel, maar telkens zonder resultaat. En nu wordt het wel heel bont gemaakt met de in-/uitritvoorziening. Wanneer het Bonnefantencollege geen zienswijze zou indienen, dan betekent dat niet dat ze dit niet hadden willen doen, maar enkel dat er geen tijd meer was om het in te dienen, omdat niemand hun ervan op de hoogte heeft gebracht. En voor een school met 1.000 leerlingen zou je dat wel mogen verwachten.

Al meerdere malen hebben wij de gemeente verzocht om een verkeersveiligheidsaudit uit te voeren naar de verkeersveiligheid van de in-/uitritvoorziening. Daar is tekens geen gehoor aan gegeven (Correspondentie is met Woo-verzoek opgevraagd). Het niet willen uitvoeren van een dergelijk onafhankelijk onderzoek doen overheden alleen maar wanneer ze niet vertrouwen op de uitkomst. Wanneer ze dat wel zouden doen, dan zouden ze de kans van een onafhankelijke deskundige toets met beide handen aangrijpen. Want daarmee is de verkeersveiligheid aangetoond.

Daarnaast is dit onderwerp nadrukkelijk aan de orde geweest tijdens de commissievergadering van 9 mei 2023. Na ruggenspraak gaf de wethouder vol overtuiging aan dat er zorgvuldig onderzoek verricht was naar de in-/uitritvoorziening. Des te opmerkelijker is het dat de wethouder na afloop van de vergadering, in bijzijn van de twee insprekers de ambtenaar vroeg om toch nog eens 'serieus' naar de in-/uitritvoorziening te kijken (correspondentie is met Woo-verzoek opgevraagd). De gemeenteraad moet toch blindelings kunnen vertrouwen op de uitspraken van de wethouder. Maar nog steeds wordt door de gemeente geen feitelijk onderzoek overgelegd waaruit blijkt hoe zij tot de conclusie zijn gekomen dat de in-/uitritvoorziening verkeersveilig is. We hebben met een Woo-

verzoek dan ook alle correspondentie hieromtrent opgevraagd inclusief het zorgvuldige onderzoek met feitelijk bewijs. We kunnen ons op geen enkele wijze voorstellen dat dit feitelijk wetenschappelijk onderzoek gebaseerd zou zijn op ter plekke gaan kijken en een beperkte toename van verkeersbewegingen (al is 319 verkeersbewegingen/etmaal echt niet beperkt). Want kijken en getallen hebben helemaal niets met een verkeersveiligheidstoets en risico-inschatting voor de schoolgaande jeugd te maken.

In onderstaande figuren en foto's is overduidelijk te zien waarom school en ouders (wij hebben zelf ook schoolgaande kinderen) vrezen voor ernstige ongevallen wanneer de gemeente wel zou besluiten hiermee door te gaan. De verkeersonveiligheid wordt op geen enkele wijze beïnvloed door grotere of kleine hoeveelheid verkeersbewegingen, zoals de gemeente wil doen geloven. Eén enkel geval is namelijk genoeg. Op de plek waar de in-/uitritvoorziening van de parkeergarage is geprojecteerd is, is het de gehele dag, maar 's morgens in het bijzonder enorme chaos. Het is ook het moment waarop de meeste mensen het appartementencomplex zullen verlaten. De Eenhoornsingel mag vanaf de parkeerplaats van de Brusselsepoort maar in één richting worden bereden. Dat verkeer moet allemaal omhoog richting de Dokter Bakstraat. Maar over de laatste 50 meter mag echter in twee richtingen worden gereden. Het Bonnefantencollege heeft volgend schooljaar meer dan 1.000 leerlingen. We hebben dus met een grote school te maken die op een klein straatje (de Eenhoornsingel) uitkomt. Deze scholieren lopen en fietsen kriskras door en over de Eenhoornsingel. Wij kijken bijna dagelijks, en het gaat in de huidige situatie al regelmatig mis of bijna mis. De fietsers komen vanaf de steile helling van de Elisabeth Gruytersstraat, steken diagonaal de Dokter Bakstraat over, en rijden hard de Eenhoornsingel naar beneden. Fietsers mogen daar ook 30 km/uur rijden, en dat rijden ze zeker. Echter, er komen ook allemaal ouders die eveneens naar beneden rijden om hun kinderen af te zetten. In eerste instantie parkeren ze hun auto aan de kant van de weg, en vervolgens moeten ze straatje keren, omdat ze niet naar beneden mogen rijden vanwege het eenrichtingsverkeer. De leraren en scholieren komen eveneens daar naar beneden of juist naar boven. Auto's rijden naar de eerste kleine parkeerplaats, rijden weg vanaf de grote parkeerplaats die een stukje verder naar beneden ligt. Aan weerszijden van de Eenhoornsingel zijn parkeerplaatsen gerealiseerd waardoor het verkeer moet slalommen. Op hetzelfde moment komen er ook regelmatig vrachtwagens voor de vuilophaaldienst en leveranties van de school (en die rijden dan tegen het verkeer naar beneden omdat die niet meer kunnen keren). En als laatste komen en gaan de bewoners van de flat Eenhoornsingel naar hun in-/uitrit. En nu komt daar de grootste misleun bij. De auto's komen uit de parkeergarage en rijden in principe tegen het verkeer in. Dat mag niet, dus ze moeten 180 graden draaien om ook omhoog te rijden. Deze gehele chaotische situatie zou nog enigszins verkeersveilig kunnen zijn wanneer alles vlak was, de Eenhoornsingel recht was en niet in een bocht zou liggen, en de uitgang van de parkeergarage ook. Maar dat is allerminst het geval. De Eenhoornsingel loopt behoorlijk omhoog, Er zit een aanzienlijke bocht in en de in-/uitritvoorziening ligt in een helling. De fietsers die vanaf de Dokter Bakstraat komen rijden kunnen de in-/uitrit niet eens zien. Dat is op de foto's goed zichtbaar. Maar de auto's uit de parkeergarage kunnen de fietsers helemaal niet zien. Tenzij de nieuwe bewoners allemaal ogen in hun achterhoofd krijgen. Een fietser die met 30 km/uur naar beneden gereden komt (vaak rijden ze nog harder) is op het ene moment niet te zien maar is na 1 seconde al 8,33 meter verder. Een automobilist moet op deze onoverzichtelijke in-/uitritvoorziening, die in een helling ligt, meerdere handelingen tegelijk verrichten. En dat kost tijd. En voor deze handelingen heeft de automobilist enkele seconden nodig. In 5 seconden is de fietser dus al 42 meter verder. Dat is dus een fietser die bij het kruispunt met de Dokter Bakstraat is vertrokken en dan ineens voor de in-/uitritvoorziening staat. De fietser is kansloos en de kans is groot dat hij in aanraking komt met de auto. De auto moet ook nog de hele wegbreedte oversteken. De fietser kan dan dus over de gehele autolengte de auto raken.



Een automobilist moet volgens de ontwerprichtlijnen (en dat is dus niet CUR-aanbevelingen) een keuze maken of hij de weg oprijdt of nog wacht. Dit is het beslispunt. Dit is gelegen op zo'n 5 meter voor het kruisingsvlak waar hij de eerste verkeersdeelnemer kan tegenkomen. En dat is de voetganger die zeker in een 30 km/uur zone voorrang heeft. Dan staat het voertuig dus nog de verkeerde kant op richting Brusselsepoort en staat hij aanzienlijk lager. Het oogpunt van een automobilist bevindt zich volgens de ontwerprichtlijnen op 1,10 m hoogte vanaf de weg. Maar omdat de auto lager dan de Eenhoornsingel staat opgesteld, kijkt hij op enkele centimeters hoogte van de Eenhoornsingel. Om een keuze te kunnen maken moet de automobilist links en rechts zeker 75 meter kunnen overzien, maar dat kan niet omdat de bocht richting de Dokter Bakstraat naar links loopt. Daarnaast staan het gebouw en eventuele beplanting ook nog in de zichtlijn. Wanneer de gemeente (en dat lijkt het geval) ook nog het onderhoud van de groenstrook voor zijn rekening moet houden, dan moeten er dus ook rekening worden gehouden met het onderhoudsregime van de gemeente. En dan staat regelmatig het gras op 1 meter hoogte (zie figuur 10). De automobilist ziet dus werkelijk niets. Er staan dus ook nog altijd auto's geparkeerd (van ouders die hun kinderen afzetten) die het zicht nog verder belemmeren en voor de in-/uitritvoorziening wordt dan ook continu gekeerd.

Vele automobilisten ervaren problemen om vanaf de Eenhoornsingel de Dokter Bakstraat op te draaien. De weg is druk, de auto staat op een helling, en dan moeten er af en toe wat extra risico's genomen worden om ertussen te komen. De zogenaamde zoektocht naar het kleine hiaat. Daar gaat het dus ook regelmatig mis met fietsers die van die risico's de dupe worden en een bezoek van de ambulance krijgen. Een dergelijk situatie ontstaat hier dus ook. De auto vanaf de in-/uitritvoorziening staat tegen een helling in de verkeerde richting, dient een hiaat te vinden in de schreeuwende en chaotische kinderen. En hoogstwaarschijnlijk staan er dan al meerdere auto's vanuit de parkeergarage achter die ook weg willen. Ze moeten dan bijna blindelings de weg op en hopen dat ze geen scholieren raken. Dat is absoluut onacceptabel. Wanneer het college en gemeenteraad deze in-/uitritvoorziening toch accepteren, dan accepteren ze daarmee meteen hun nieuwe gemeentelijke slogan:

*"Het leven van een kind is minder waard dan een appartement".*

Er zal hier geen sprake zijn óf er een (ernstig) ongeval gaat plaatsvinden, maar wanneer. En wanneer dat ernstige ongeval plaatsvindt, zullen wij het niet nalaten om via de media de gemeente te laten herinneren aan de bewuste keuze voor deze slogan. En die daarmee dan ook alle wettelijke aansprakelijkheid op zich dient te nemen. We gaan er dan ook van uit dat ieder college- en gemeenteraadslid de verantwoordelijkheid neemt voor zijn/haar besluitvorming hierover door samen met de politie het gesprek met de ouders te voeren wanneer het dus mis is gegaan. En dat gaat gebeuren, daar kun je donder op zeggen.

Het nu nog omdraaien van de rijrichting op de Eenhoornsingel, heeft geen enkel effect op de verkeersonveiligheid omdat het zicht op de scholieren nog steeds volledig ontnomen wordt. Het wordt zelfs nog onveiliger omdat het zicht op de fietsers van bovenaf nog steeds niet aanwezig is, maar de snelheid van de auto's vanuit de parkeergarage daarentegen hoger, omdat er schijnveiligheid ontstaat. Omdat dan rechtsaf geslagen moet worden en conflictpunten, ten onrechte, minder lijken te worden. Een dergelijke actie om nu de rijrichting om te draaien zou enkel een trucje van het college zijn om de bestuurlijke besluitvorming wederom te beïnvloeden door aan te geven dat de situatie nogmaals is aangepast naar aanleiding van onze zienswijzen. Het zou weer

een poging zijn om de aandacht af te leiden van het feitelijke probleem. Alles enkel met als doel het project door te drukken. Ook de kleine verbreding in de onderstaande figuur 3 van de in-/uitritvoorziening ten opzichte van het oude plan is een volledige wassen neus, en vergroot op geen enkele wijze de verkeersveiligheid. Het verandert namelijk totaal niets aan het beslippunt, het ontbreken van de zichtlijn, dat de in-/uitritvoorziening nog steeds in een helling ligt, en de Eenhoornsingel onoverzichtelijk is vanwege het horizontale en verticale verloop van de weg. Dit is verkeerskundig onacceptabel en totaal verkeersonveilig.

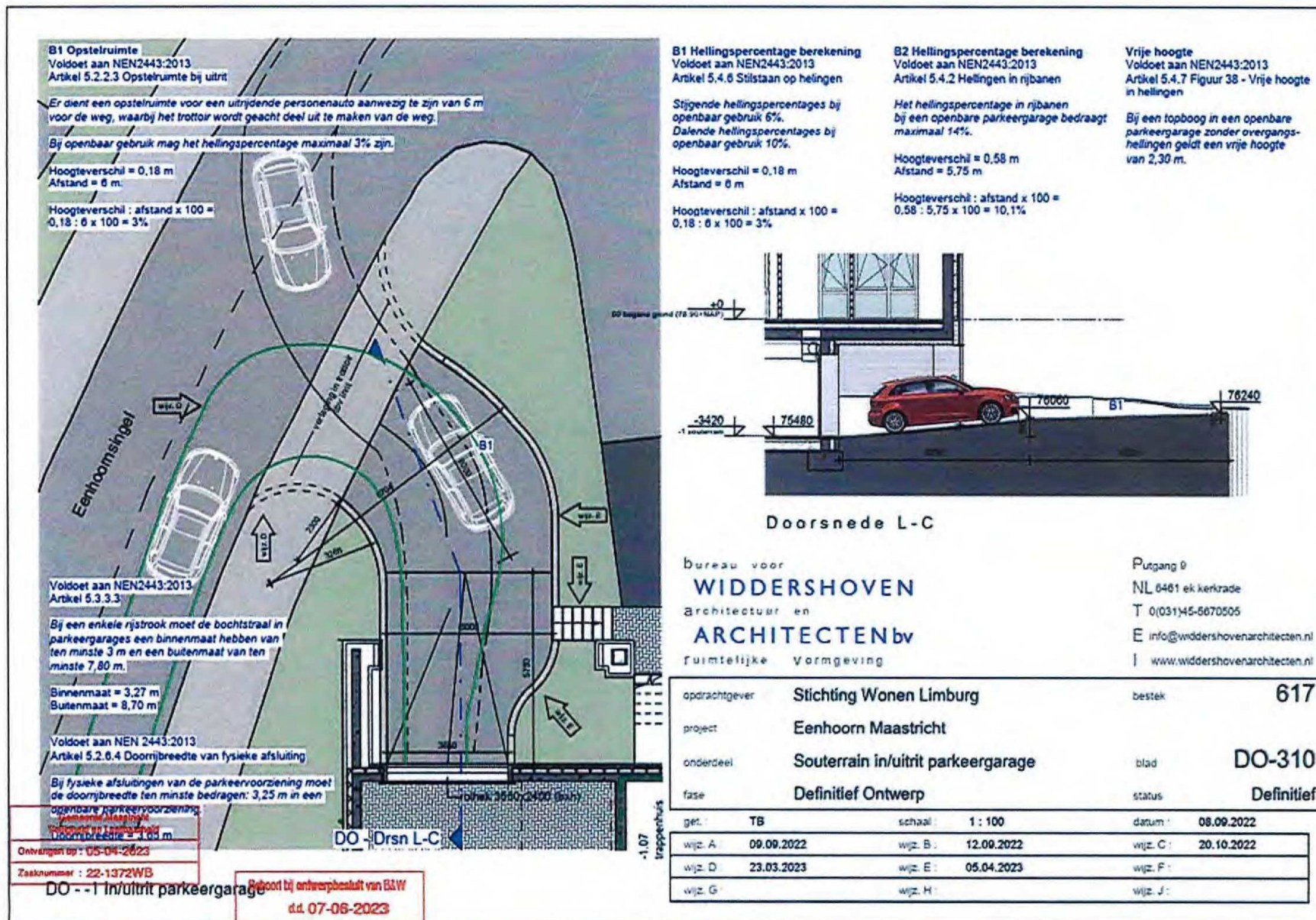
Zoals op figuur 1 duidelijk te zien is, is het totale chaos voor de school met 1.000 kinderen. En dan komt er ook nog een in-/uitritvoorziening die tegen het verkeer in is ontworpen en waarbij de automobilisten vanuit de garage nooit genoeg kunnen zien om veilig de weg op te draaien.

Scholieren, pubers laten zich niet leiden door verkeersregels. Het zou schandalig zijn wanneer de gemeente de schuld bij de scholieren zou leggen. Zo werkt het brein van kinderen in de puberteit nu eenmaal niet. Daarnaast hebben alle overheden in heel Nederland al enkele jaren geleden met elkaar afgesproken om te ontwerpen volgens de Duurzaam Veilig Principes. En vergevingsgezindheid is een van de belangrijkste pijlers van de Duurzaam Veilig principes. Dat betekent dat iemand die zich niet aan de regels houdt, dit niet met de ernstig letsel of zelfs met de dood moet bekopen. Maar dat zal met deze in-/uitritvoorziening wel degelijk het geval zijn. Op figuur 2 is nogmaals aangetoond dat het gebouw de zichtlijn van de automobilist volledig blokkeert. Laat staan dat er dus ook nog beplanting komt te staan en hoog gras, geparkeerde auto's, etc.





Figuur 2 Toekomstige verkeerssituatie Eenhoornsingel met schoolgeboude Jeugd (perspectief).



Figuur 3 Auto staat nog op helling en is met hellingproef bezig en ziet niets.



*Figuur 4 De werkelijke impact in de omgeving en het bewijs dat de in-/uitritvoorziening onmogelijk te zien is door de schoolgaande jeugd. En andersom ook niet. Dit is wachten op het eerste ernstige ongeval !!!*

De gemeente heeft alleen de gelikte visualisaties gezien van Wonen Limburg zonder omgeving. Maar dit is hoe het er werkelijk uitziet. En zelfs vele tientallen meters richting de rotonde Dokter Bakstraat/ Beelsnijdersdreef is de in-/uitritvoorziening nog steeds niet te zien door fietsers en automobilisten. En de schoolgaande jeugd rijdt op de plak waar de vrouw in oranje/rood staat. Op die plek zie je dus helemaal niets. Zo ziet de gemeente maar weer hoe gelikte visualisaties uw perceptie kunnen misleiden/manipuleren.



*Figuur 5 Op geen enkele wijze zullen de scholieren de in-/uitritvoorziening kunnen zien liggen. En deze foto is zelfs aan de overzijde van de Eenhoornsingel genomen terwijl de scholieren 6 meter naar rechts rijden.*



*Figuur 6 Met een heel veel geluk ziet de automobilist dit. Maar dan staat de neus van de auto al op de weg en is de voetganger al plat.*

Met heel veel geluk ziet de automobilist nog een klein beetje. Maar in de nieuwe situatie staat het gebouw ervoor. Dit is ook de maximale ooghoogte van de automobilist. Eigenlijk is de ooghoogte nog lager. Wanneer de gemeente dus ook nog beplanting gaat plaatsen en, net als de rest van Maastricht, het gras hoog laat staan, ziet de automobilist onmogelijk iets. Het gebouw, het horizontale en verticale verloop van de Eenhoornsingel, de beplanting en het gras blokkeren de zichtlijn volledig. Dit zijn geen aannames, maar feiten.

## In-/uitritvoorziening niet conform gemeentelijke eisen en onmogelijk te realiseren

In het ontwerp van de in-/uitritvoorziening is een verlaging van het trottoir ontworpen (zie figuur 7). Daardoor denkt de gemeente een juiste helling te hebben gecreëerd. Echter, op basis van het "Handboek Openbare Ruimte 2021" van de gemeente Maastricht zelf is het niet toegestaan om het trottoir aan de erfgranszijde te verlagen (zie figuren 8 en 9). En zeker niet op deze 30 km/uur zone waar voetgangers helemaal voorrang hebben. De gemeente had dus de inritconstructie dienen aan te sluiten op de hoogte van het bestaande trottoir. En met de breedte van het bestaande trottoir met 2,5% verkanting, moet de helling dus meer dan 25 cm hoger aansluiten. Dit kan onmogelijk. Daarnaast zijn er nog 3 andere grote ontwerpfouten gemaakt.

- Het hellingspercentage is uitgerekend zonder top- en voetboog. Er zitten geen knikken in een hellingbaan, dat moet vloeiend zijn volgens de ontwerprichtlijnen. Tenzij de bewoners van het appartementencomplex geen voor- en achterbumpers hebben. Het hellingspercentage klopt totaal niet.
- De voertuigen kunnen elkaar niet zien wanneer het ene voertuig er in wil rijden en het ander net uit de garage komt. Ze kunnen elkaar nooit passeren, want dat blijkt ook uit de groene rijcurven. En dan moeten ze ook nog opletten dat er geen fietsers en voetgangers onder de wielen komen die binnendoor komen bij de auto die de garage wil inrijden.
- Maar de grootste ontwerpfout is toch wel gemaakt met het hellingspercentage van de binnenbocht. Er is totaal geen rekening gehouden met de hoogteligging van de weg. Op de tekening is mooi ingetekend dat de laatste 6 meter 1% helling zouden hebben, maar dat is alleen aan de buitenkant waar inderdaad een lengte van 6 meter is (zie bij het volgende opsommingspunt dat dit ook niet klopt). De binnenbocht is echter veel korter (minder dan 2,5 meter waar de rechterband van de auto terechtkomt die naar binnen wil rijden) en de Eenhoornsingel ligt daar ook nog eens hoger. Het hoogteverschil moet over een veel kortere lengte overbrugd worden en het hoogteverschil is ook nog groter. Hierdoor bedraagt het hellingspercentage maar liefst 9%. Het is onmogelijk om zo de parkeergarage in te rijden. De onderkant van de auto blijft zelfs vaststeken op het trottoir. En dat trottoir dient zoals hierboven beschreven, ook nog 25 cm hoger te worden.
- Daarnaast is de 6 meter (maatvoering 6000 in figuur 7) onterecht gemeten omdat het trottoir op geen enkele wijze meegenomen mag worden als opstellengte. De voetganger heeft voorrang. En daar moet de auto tijdig voor stoppen. Dat bepaalt het beslispunt van de automobilist. En voetgangers zijn hier met name scholieren die door elkaar lopen en rennen.

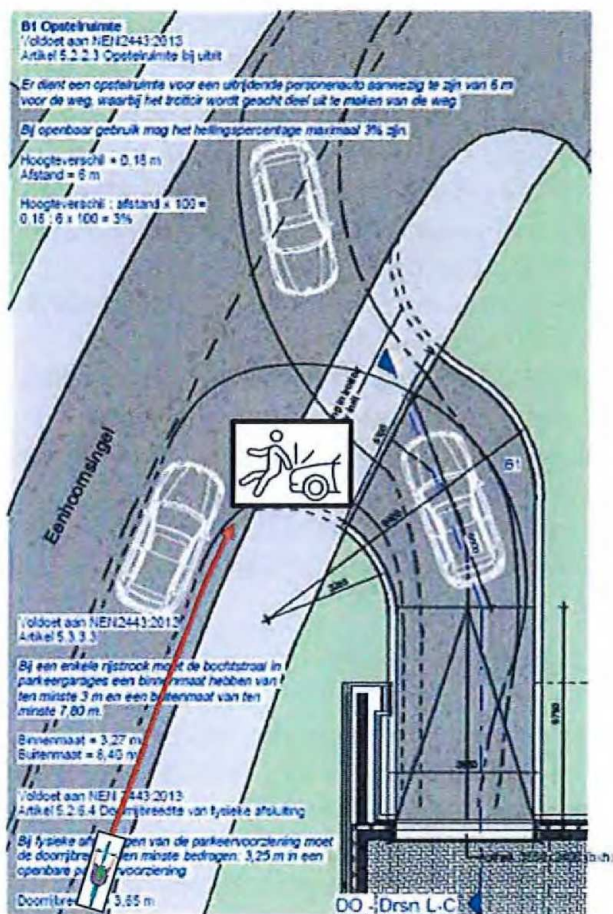
Kortom, de in-/uitritvoorziening is, los van de verkeersonveiligheid, onmogelijk te realiseren. Wanneer de gemeente haar eigen principes en eisen opzij zou zetten om het plan door te drukken, dan zegt dat genoeg.







De gemeente kiest er ook bewust voor om in de stukken de rijcurven van de in-/uitritvoorziening te laten zien die totaal niet relevant zijn. Die vormen ook niet het probleem van de verkeersonveiligheid. Hooguit dat de auto's die rechtsaf de parkeergarage willen inrijden de achteropkomende fietsers niet kunnen zien omdat de weg omhoogloopt en in de bocht, en de fietsers dan omrijden omdat ze tussen de auto en het trottoir worden geklemd.



Figuur 10 Hoog gras waar het gemeentelijk onderhoudsregime op gebaseerd is. Dit komt op vele plaatsen in Maastricht voor.

## Stikstof procedureel

We bevinden ons in de zienswijzeperiode. Van het relativiteitsbeginsel is in deze fase dus nog geen sprake. Antwoorden op stikstofvragen dienen gewoon gegeven te worden. Indien de gemeente geen antwoord wil geven omdat we gelijk hebben en zich wil beroepen op het relativiteitsbeginsel, willen we de gemeente erop attenderen dat iedere belanghebbende sinds enkele jaren weer de mogelijkheid heeft om toch een beroep indienen, ook wanneer hij/zij geen zienswijze heeft ingediend. In dat geval zal de gemeente de antwoorden dienen te geven bij de rechter.

Op de datum van de eerste stikstofberekening ten behoeve van de M.e.r.-Beoordeling was genoegzaam bekend dat de bouwvrijstelling onverbindend verklaard zou worden. Daar hebben wij de gemeente ook meerdere malen op gewezen (correspondentie is met Woo-verzoek opgevraagd). Daarnaast was algemeen bekend dat in januari 2023 een nieuwe Aerius Calculator beschikbaar zou komen waarin het Veegbesluit van de minister is verwerkt (dus nieuwe rekenpunten en habitattypen). Een initiatiefnemer is verplicht om de meest recente wetenschappelijk informatie te gebruiken. En de Aerius Calculator is de wettelijk verplichte tool voor het berekenen van de stikstofeffecten. De gemeente heeft ten tijde van de besluitvorming over het wel of niet opstellen van de milieueffectrapportage dus bewust de verkeerde gegevens gebruikt. Het gehanteerde stikstofonderzoek voor die besluitvorming op 20 september 2022 is ook niet gevoegd bij de stukken en bevat dus niet de bouwfase (alleen de gebruiksfase is beoordeeld), en zal dus net als het voorliggende stikstofrapport ook nog vele tekortkomingen bevatten. Het college is dus foutief geïnformeerd om het besluit te kunnen nemen. Tenzij het hier ook weer om een bewuste keuze gaat om het plan door te drukken.

In de M.e.r.-Beoordelingsnotitie staat op pagina 8 dat het projectgebied zich op relatief grote afstand tot de meeste Natura2000-gebieden bevindt en waarschijnlijk geen belemmering voor de realisatie van het plan vormt. "Waarschijnlijk" is een veronderstelling en dus subjectief. Het uitsluiten van significante effecten is niet feitelijk onderbouwd. Dit dient echter wel feitelijk aangetoond te worden. Daarnaast is het totale onzin dat 1,92 km een grote afstand is. Iedere stikstofdeskundige zal aangeven dat dit onterecht is. De Aerius Calculator rekent notabene de effecten tot 25 km uit. Dat is 13x zo ver. En zelfs die afstand is nog discutabel, maar die heeft de Raad van State onlangs geaccepteerd. Het niet hoeven uitvoeren van een milieueffectrapportage vanwege stikstof is dus juridisch onhoudbaar.

In het stikstofrapport staat overal de bestemming "Bedrijf" en "Centrum". En zoals hieronder wordt aangetoond, ligt het plangebied niet in de bestemming "Centrum". In elk rapport wordt de bestemming "Centrum" misbruikt om het plan te verantwoorden.

## Stikstof inhoudelijk

Omdat de gemeente Maastricht nog geen gegevens heeft verstrekt naar aanleiding van ons Woo-verzoek moeten wij er dus van uitgaan dat alle genoemde fouten inderdaad gemaakt zijn.

De gemeente heeft diverse fouten gemaakt in de stikstofberekeningen:

- Allereerst knipt de gemeente activiteiten. De aparte kapvergunning bewijst dat feit. Alle activiteiten die behoren bij het project behoren in de stikstofberekeningen te zijn opgenomen. Alle activiteiten zijn een direct effect van de genomen beslissing. Dat de gemeente de kapvergunning, en mogelijk de sloopvergunning en sanering, apart willen vergunnen en dat de onderzoeken apart zijn uitgevoerd, is irrelevant voor het stikstofonderzoek. Al deze activiteiten

zijn erop gericht om de realisatie van het project appartementencomplex (*een project zoals de Raad van State dat in het ontbindend verklaren van de Bouwvrijstelling heeft geformuleerd*) mogelijk te maken. Dit is één project waarin alle consequenties van alle activiteiten opgenomen moeten zijn. Dat is nu absoluut niet het geval. En dat kan de gemeente ook niet feitelijk weerleggen.

- In het stikstof rapport staat nota bene, "Wanneer ingeschatte werkzaamheden niet toereikend blijken in de realisatiefase, dient voorliggende berekening te worden herzien, of dienen aanvullende werkzaamheden met elektrisch materieel te worden uitgevoerd". Voor het mogen verlenen van de omgevingsvergunning, dienen de effecten voor Natuur inzichtelijk te zijn gemaakt en beoordeeld. Een inschatting van inputgegevens is niet toegestaan. Zeker niet omdat de aannemer allang gecontracteerd is en de werkwijze ook allang bekend is. Significante effecten zijn dus op voorhand niet uit te sluiten. De opgenomen bovenstaande passage is echter totaal niet toegestaan, want dan is het plan al goedgekeurd en blijkt het achteraf totaal niet correct te zijn. Dit is juridisch niet houdbaar.
- Op basis van het handboek Aerius (o.a. paragraaf 5.4.2) dient de initiatiefnemer afschermingsvoorzieningen in te voeren om het verschil ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk te maken (SRM-2). In de referentiesituatie staat hier een gebouw met een bouw- en goothoogte van 5 meter (conform vigerende bestemmingsplanregels). In de beoogde situatie staat het gebouw dichterbij de rijbaan en heeft daarnaast een hoogte van minimaal 19 à 20 meter. Dit dient in Aerius verplicht gemodelleerd te zijn. Dit geldt voor zowel de Dokter Bakstraat als de Eenhoornsingel. Indien de gemeente vragen heeft hieromtrent kunnen zij zich wenden tot de Regionale Uitvoeringsdienst (RUD). De gemeente had dus verplicht de dwarsprofielen van de oude en nieuwe situatie met elkaar moeten vergelijken in de gebruiksfase. Dat heeft de gemeente niet gedaan. En voor de gebruiksfase had het gebouw ingetekend moeten worden als afschermingsvoorziening. Dit is een grote tekortkoming. Door het gebouw komt de stikstof hoger in de atmosfeer en zal het de Natura2000-gebieden veel makkelijker bereiken.
- In het stikstofonderzoek wordt aangegeven dat de gemeente de gegevens heeft aangedragen. Dat is juridisch niet toegestaan. Op het moment dat de berekeningen voor het stikstofonderzoek zijn opgesteld voor de ter inzage liggende documenten én het besluit over de milieueffectrapportage was Smeets Bouw al geruime tijd gecontracteerd door Wonen Limburg. Dit heeft de projectleider zelf bevestigd. De gemeente had dus verplicht de werkelijke hoeveelheid draaiuren, inzet materieel, transportbewegingen, stationair draaien, etc. moeten hanteren. Dat heeft de gemeente niet gedaan. Daardoor zijn deze elementen gigantisch onderschat en is ook materieel vergeten. Daarmee is de input van het stikstofonderzoek onbetrouwbaar en komt dit niet in de buurt van de werkelijkheid. Daardoor is de stikstofemissie veel te laag berekend.
- In de gebruiksfase zijn ook geen technische installaties meegerekend. Dat wordt in het akoestisch rapport ook al aangegeven dat deze achterwege zijn gelaten. Dat is dus niet correct.
- Onterecht wordt het verkeer (te snel) toegerekend aan het heersend verkeer. Enerzijds is de extra hoeveelheid verkeersbewegingen als gevolg van het appartementencomplex groter dan 3% van het verkeer dat reeds op de wegen reed. Het extra verkeer is een direct effect van de genomen beslissing en zal door het grote aantal volledig meegerekend moeten worden over de routes totdat het niet meer dan 3% is. Daarnaast is volgens de Raad van State pas sprake van opname in het heersende verkeersbeeld op het moment dat het aan- en afrijdende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag nog niet dan wel niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevinden. Dat is dus niet wanneer het bouwverkeer en de auto's van toekomstige bewoners van het appartementencomplex de weg opdraaien. Ook dit is dus een onderschatting van en stikstofemissie.

- Daarnaast is geen/onvoldoende rekening gehouden met het vervoer van personeel- en materiaal van en naar de bouwlocatie. Wanneer de bouwtijd bijna twee jaar is, dan zijn dat veel meer verkeersbewegingen dan nu is aangenomen.
- Op geen enkele wijze is (voldoende) rekening gehouden met het aantal uren stationair draaien van het wachtend materieel. Ook dit is dus een grote omissie.
- Nergens zijn aggregaten, torenkranen, etc. meegenomen in de berekeningen. Met deze aannames kan het werk nooit gerealiseerd worden. Tenzij de aannemer halverwege het werk ermee stopt. En of dat nu zoveel beter is dan de voormalige USA-garage...
- Nergens is aantoonbaar herleidbaar hoe de hoeveelheid vrachtwagens die benodigd zijn voor de realisatie van het gebouw, de sanering en de sloop, zijn berekend. Geen totale hoeveelheid kuubs, geen hoeveelheid kuubs per vrachtwagen, etc.
- Nergens zijn kleine wegafzettingen, en daarmee gepaard gaande omleidingsroutes, in de berekeningen meegenomen. Aangezien een groot deel van de transportbewegingen plaatsvindt op de Eenhoornsingel zal de smalle weg daar regelmatig afgesloten moeten worden voor de aan- en afvoer van materialen en opbouw van materieel. Dat is nergens meegenomen.
- En zo kunnen we nog wel even doorgaan.

Kortom, in zowel de aanlegfase als de gebruiksfase zijn grove fouten gemaakt. De input is gigantisch onderschat of bewust weggelaten. De uitkomst dat hiermee de 0,00 mol/ha/jr niet overschreden wordt, is daarmee een ontorechte. Daarmee kan dit niet anders worden opgevat dan "ergens naartoe rekenen".

## Geluid

Zoals ik al eerder heb aangegeven hebben diverse ambtenaren ons de bewijzen geleverd, waaronder het aspect geluid, dat de onderzoeken niet zorgvuldig zijn opgesteld (correspondentie is met Woonverzoek opgevraagd). Tevens heeft de gemeente op 20 september 2022 een besluit genomen over het niet hoeven opstellen van een milieueffectrapportage. Terwijl dat besluit op dat moment simpelweg niet genomen kon worden omdat de benodigde essentiële informatie niet beschikbaar was of kon zijn. De gemeente dient de maximale effecten voor de omgeving aantoonbaar inzichtelijk te maken. De gemeente weigert hierin haar wettelijke verplichting te nemen.

In het akoestisch rapport wordt nergens onderbouwd hoe geluidsniveaus tot stand zijn gekomen. Kennelijk moet de rechter de gemeente dan maar op de blauwe ogen geloven.

Het geluidsonderzoek moet, zoals het rapport zelf beschrijft, aantonen dat het plan een goed woon- en leefklimaat kan garanderen. Dat wordt natuurlijk op geen enkele wijze aangetoond omdat er geen enkel onderzoek verricht is naar de effecten voor de omgeving. Er wordt dus niet voldaan aan artikel 3.1 lid 1 Wet ruimtelijke ordening (Wro). Ook dit toont wederom aan dat hier geen sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

Ten onrechte wordt in de "Ruimtelijke onderbouwing" op pagina 17 het argument voor de onderbouwing van het plan bedacht dat het woon- en leefklimaat er beter op wordt omdat de bedrijfslocatie weg wordt gehaald. Op geen enkele wijze heeft de omgeving overlast gehad van geluid en (ultra)fijnstof van de voormalige USA-garage. Dat is met dit plan wel anders. De gemeente bedenkt argumenten.

In het akoestisch rapport worden de geluidseffecten van de omgevingen onderbouwd door Dokter Bakstraat 51 te beoordelen. Een woning in een flat honderden meters verwijderd van het initiatief. Maar de geluidsbelastingen van de woningen er recht tegenover zijn geheel niet beoordeeld. Laat staan dat het effect van geluidsreflectie door het appartementencomplex is berekend.

Het effect van installaties voor het appartementencomplex, zoals warmte en/of koude opwekking zijn niet meegenomen en dienen in een apart onderzoek onderzocht te worden. Dat is een tekortkoming, want daardoor worden geluidsbronnen bewust achterwege gelaten.

De gemeente vindt het dus niet nodig om zorgvuldig akoestisch onderzoek te verrichten. Er is geen akoestisch model gehanteerd, slechts een sterk vereenvoudigd en simpele internet-applicatie [www.icinity.nl](http://www.icinity.nl). In paragraaf 3.1 staat zelfs aangegeven dat de gemeente Maastricht wegen die niet in [icinity.nl](http://www.icinity.nl) zijn meegenomen niet relevant vindt. Daarmee worden weer diverse geluidsbronnen weggelaten, daar waar opgesloten geluid juist bij de allerkleinste wegen tot grote geluidsoverlast zorgen. Het gebruik van [www.icinity.nl](http://www.icinity.nl) is geen gedegen akoestisch onderzoek.

Het gehanteerde model toont ook overduidelijk aan dat het gehele wooncomplex recht tegenover het appartementencomplex in 3D (bladzijde 6) niet gemodelleerd is. En dus vergeten in de berekeningen. Die fout hadden wij ook al geconstateerd in de visualisatie van Wonen Limburg. Dat is zeer onzorgvuldig en een tekortkoming.



**Figuur 9** *Het rekenmodel in 3D*



bureau voor  
**WIDDERSHOVEN**  
architectuur en  
**ARCHITECTENb**  
ruimtelijke vormgeving

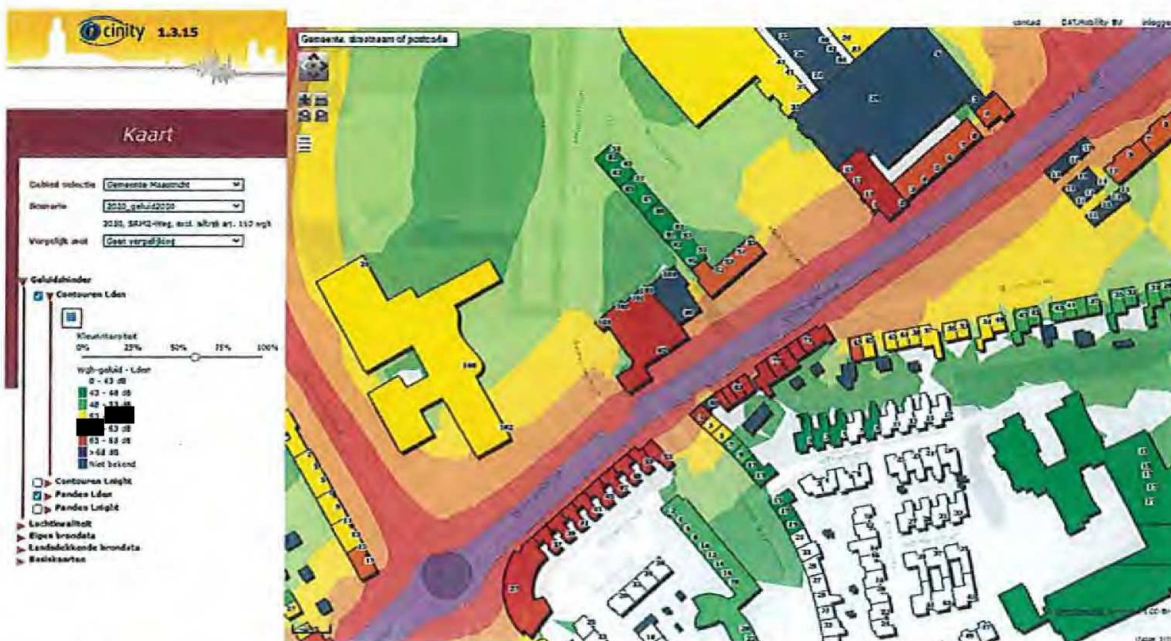
## Geluid en verkeersmodel

Alle onderzoeken zijn gebaseerd op het verkeerde verkeersmodel. Daarnaast is het geluidsonderzoek ook nog eens uitgegaan van de verkeerde wegdekverharding. Dit is beide bevestigd door de gemeente zelf (correspondentie is met een Woo-verzoek opgevraagd).

Verkeersmodel: In diverse onderzoeken, waaronder geluid wordt gebruik gemaakt van [www.icinity.nl](http://www.icinity.nl). Daarmee levert de gemeente al meteen zelf het bewijs dat ze met een verouderd verkeersmodel gewerkt heeft. Waarschijnlijk een bewuste keuze omdat de intensiteiten lager uitvallen en de uitkomsten voor geluid daardoor gunstiger zijn. Het prognosejaar is 2030, terwijl het vigerende verkeersmodel (dat de gemeente de afgelopen jaren zelf mee heeft opgesteld) uitgaat van prognosejaar 2040. Het initiatief dient ook beoordeeld te worden op 10 jaar na openstelling. Dit is 10 jaar na 2026 of 2027. Dus het prognosejaar is minimaal 2036 of 2037. Maar daar zit het gehanteerde prognosejaar 2030 ver vandaan. Dit is juridisch niet houdbaar. Daarnaast heeft de gemeente eveneens bevestigd dat zij omwille van de tijd niet het juiste verkeersmodel en de juiste wegdekverharding heeft gehanteerd in de geluidsbelastingkaart. Zowel de oude als de nieuwe geluidsbelastingkaart, en het Actieplan Omgevingslawaai 2018 – 2023 (verlenging van actieplan 2013-2018) gaan ter plaatse van het plan uit van een geluidreducerende wegdekverharding. Deze reduceert cijfermatig enkele dB's. Echter is deze laag helemaal niet aanwezig. En als hij ooit al eens aangelegd is, dan was dat meer dan 25 jaar geleden, terwijl een geluidreducerende wegdekverharding ieder jaar ongeveer 0,5 dB aan reductie verliest. De werking zou dus al na 7 jaar zijn verdwenen. Ondertussen zitten we enkele decennia verder. Kortom, er is véél te gunstig gerekend. De geluidsbelastingkaart is te gunstig. In werkelijkheid is de geluidsbelasting aan de gevel nog hoger dan in de kaart staat aangegeven. De gevelbelasting ligt nu al boven de grenswaarde. Navraag bij de gemeente heeft opgeleverd dat de woningen niet op een A- of B-lijst staan terwijl de gevelbelasting wel degelijk boven de grenswaarde uitkomt. Volgens de specialist geluid zelfs tussen



de 65 en 70 dB. En wanneer de juiste gegevens en kaarten waren gehanteerd, al helemaal. Waarschijnlijk om die reden wil de gemeente de effecten van geluidreflectie niet inzichtelijk maken omdat daarmee vele woningen op de Dokter Bakstraat voor Hogere waarden Wet geluidhinder in aanmerking komen, en de planschade daarmee nog veel hoger wordt. Dit is grove nalatigheid.



*Figuur 11 Met het verouderde verkeersmodel en simpele internet applicatie is de geluidsbelasting al veel te hoog. Met de juiste gegevens, juiste prognosejaar, en geluidsreflectie komen de waarden ver boven de grenswaarde voor de woningen aan de Dokter Bakstraat tegenover het plan en vooral als gevolg van het plan.*

Het oude gehanteerde verkeersmodel is trip-based verkeersmodel en modelleert elke trip apart. Verkeer heeft een herkomst en een bestemming en kiest, net als water, de weg van de minste weerstand. Hoe onlogisch die routes soms ook zijn omdat ze 1 seconde sneller kunnen zijn op papier. Maar mobiliteit is complexer. Intensiteiten worden door het gebruik van het oude verkeersmodel dus enorm onderschat. Daarom hebben gemeenten en provincie een nieuw verkeersmodel dat tour-based multimodale is. Een model dat wel recht doet aan de werkelijkheid. Dat betekent dat daar wel rekening gehouden wordt met het totale vervoersgedrag van een verkeersdeelnemer. Toegepast op deze specifieke situatie op de Dokter Bakstraat gaat de gemeente hiermee behoorlijk de mist in. In het oude model worden niet zoveel verkeersbewegingen gemodelleerd op de Dokter Bakstraat. Het is echter wel de hoofdroute naar de achterliggende gebieden (woonwijken Belfort, Daalhof, Daalhof Noord, Hazendans), hoofdroute busvervoer Arriva, hoofdroute hulpdiensten, route naar winkelcentra Belfort en Daalhof, en nog veel meer. Dat genereert al veel verkeer. Vooral vanaf die gebieden naar de Noorderbrug, maar andersom lijkt het verkeer in het oude model een ander route nemen. Maar dat is in werkelijkheid niet waar. En dat laat het nieuwe tour-based verkeersmodel wel zien. Mensen gaan naar kantoor, maar zetten eerst hun kinderen af op het Bonnefantencollege. Ze moeten daar keren en weer in tegengestelde richting terugrijden (dat zit niet in het oude model), vervolgens rijden ze pas naar kantoor. Op de terugweg gaan ze niet anders rijden zoals het oude verkeersmodel, maar gaan op de terugweg dus eerst boodschappen doen bij de winkelcentrum Brusselsepoort. En die voertuigen moeten ook allemaal over de Dokter Bakstraat omdat de gemeente de auto's vanaf de parkeerplaats onderaan de Dokter Bakstraat verplicht naar boven stuurt. Daarnaast moeten de mensen die boven bij de Dokter Bakstraat parkeren allemaal via de Eenhoornsingel weer omhoog

(dit zit ook niet in het oude verkeersmodel). Als laatste houdt het nieuwe verkeersmodel rekening met het hoog scenario. Veel hoger dan oude andere scenario's. Kortom, het nieuwe verkeersmodel genereert veel meer verkeer dan het oude model. Dat is wat de bewoners ook ervaren en dat levert uiteraard ook veel geluids- en stankoverlast op. Dagelijks staan er files op de Dokter Bakstraat, dus ook straks voor een eventueel appartementencomplex. Allemaal voertuigen die linksaf de parkeerplaats op willen rijden. Wanneer de helling naar de slagboom van de parkeerplaats bij winkelcentrum Brusselsepoort vol met auto's staat (en dat gebeurt vaak) dan staat het verkeer op de Dokter Bakstraat stil. Verkeer stoot uitlaatgassen uit, bestuurders beginnen te toeteren, ze halen op de verkeerde weghelft in, etc. We hebben de gemeente meerdere malen gewezen op het verkeersmodel en ook gevraagd om de intensiteiten op de Dokter Bakstraat. Ondanks verschillende verzoeken hebben we geen intensiteiten mogen ontvangen van de gemeente. De gemeente heeft ze gewoon niet, maar ze oordeelt er wel over. We hebben enkel een verkeersmonitor gekregen, maar dat gaat natuurlijk op geen enkele wijze over de Dokter Bakstraat.

De gemeente heeft geen enkel excuus waarom ze niet met het vigerende verkeersmodel heeft gewerkt. De gemeente Maastricht is tezamen met de overige Limburgse gemeenten en Provincie Limburg al jaren bezig met het opstellen ervan. Het model is ook al geruime tijd beschikbaar. Zeker voor gebruik van alle rapporten en onderzoeken.

## Plan van gemeente Maastricht

We zetten grote vraagtekens bij de overname van het project door Wonen Limburg van Eenhoorn Ontwikkeling & Realisatie B.V. (hierna: EOR). Volgens de toelichting Participatietraject is Wonen Limburg in januari 2020 door EOR benaderd met een kant en klaar project van de gemeente Maastricht. Op 16 december 2021 zou EOR een principeverzoek hebben ingediend bij de gemeente Maastricht. Daarvoor zouden ze al twee jaar hebben afgestemd met de gemeente Maastricht. Dit is natuurlijk zeer opmerkelijk aangezien EOR pas in 2020 is opgericht volgens de KvK. Graag hadden wij uitleg hoe een kant en klaar project van de gemeente Maastricht via diverse omwegen en constructies bij Wonen Limburg is terechtgekomen.

Het voorgenomen initiatief is geen eigen nieuw plan van Wonen Limburg. In de Toelichting Participatietraject Dr. Bakstraat 82 d.d. 10-02-2023 valt te lezen dat gezien de exclusiviteitsafpraak met de voormalige eigenaar van de garage betreffende de uiterste datum van verkoop van de locatie dat EOR het project (grond + uitgewerkt ontwerp conform principeverzoek) inclusief de bouwverplichting met Smeets Bouw na het positief eindadvies aan Wonen Limburg heeft aangeboden. Het ontwerp was reeds volledig uitgewerkt en is Wonen Limburg aangeboden. De gemeente heeft hierin dus de leidende hand gehad. Dit is dus in feite een project van de gemeente Maastricht die het via een constructie ondergebracht heeft bij Wonen Limburg. Er kan dus niet anders dan geconcludeerd worden dat de gemeente feitelijk initiatiefnemer is van het plan. Dat de gemeente daarvoor een constructie heeft bedacht, doet daar niets aan af. Op geen enkele wijze is hier dus sprake van onafhankelijke en objectieve toetsing of hiervoor een omgevingsvergunning afgegeven kan worden aan initiatiefnemer Wonen Limburg. Nee, dit is de slager die zijn eigen vlees keurt. Het ontwerp met de 6 woonlagen is dus afkomstig van de gemeente Maastricht.

## Burgerparticipatie

In dit plan is geen enkele sprake geweest van burgerparticipatie. Tijdens de commissievergadering van 9 mei 2023 werd meerdere malen aangegeven dat de gemeente geen instrumenten heeft om gedegen burgerparticipatie af te dwingen en te handhaven. Omdat de gemeente Maastricht feitelijk initiatiefnemer is zoals hierboven aangetoond, had de gemeente dus zelf zorg dienen te dragen voor gedegen burgerparticipatie. Dat heeft de gemeente nagelaten. Zij verschuilt zich achter Wonen Limburg en het ontbreken van instrumenten. Alle verslagen van Wonen Limburg van de inloopavond en het participatieproces zijn eenzijdige en gefilterde verslagen die, noch door Wonen Limburg, noch door de gemeente, geverifieerd zijn bij de bewoners. Lastige vragen werden dan ook tijdens de avond, en later in het verslag, niet beantwoord of genegeerd. De bewoners kunnen zich daar dan ook niet in vinden en herkennen. Vanaf het prille begin is duidelijk gemaakt door Wonen Limburg dat er geen sprake meer kon zijn van inbreng. Er kon hooguit een en ander worden toegelicht. Dat blijkt ook uit de inloopavond en de brieven. De grote afwezigheid bij die inloopavond was verbazingwekkend de gemeente Maastricht, ondanks toezegging van de gemeente van hun komst. De projectleider van Wonen Limburg heeft tegen de aanwezigen ook aangegeven zeer verontwaardigd te zijn dat de gemeente gewoon niet is komen opdagen, ondanks toezegging.

## Onzorgvuldige planvoorbereiding en toetsing door gemeente

Tijdens de inloopavond was de projectleider Wonen Limburg diverse keren zelf verbaasd dat belangrijke zaken over het hoofd waren gezien door zijn collega's toen hij door buurtbewoners gewezen werd op de werkelijke situatie ter plekke. Meerdere malen kon hij een "oeps" niet onderdrukken.

Zo werd de projectleider ermee geconfronteerd hoe de in-/uitritvoorziening op een totaal onoverzichtelijke plek, tegen de rijrichting in, en in een enorm druk gedeelte met schoolgaande jeugd was geprojecteerd. Zijn conclusie was dat hier echt serieus naar gekeken moest worden. Dat is echter nooit gebeurd. De kleine aanpassing om de in-/uitritvoorziening meer haaks op de Eenhoornsingel aan te sluiten heeft geen enkel positief effect op de verkeersveiligheid.

Daarnaast werd de projectleider meegenomen naar een woning aan de overzijde en werd met stomme verbazing geconfronteerd met een heel groot dakterras aan de voorzijde en een terras in de voortuin. De projectleider gaf meteen toe dat dit volledig over het hoofd was gezien, ondanks dat hij eerder op de avond vertelde dat Wonen Limburg zorgvuldig onderzoek had gedaan naar de privacy van de bewoners van de Dokter Bakstraat (vandaar dat in de stukken een zichtlijn staat ingetekend op de 5.1.2e). Dit soort zaken zijn grove fouten. Des te opmerkelijker is het dat deze fouten niet tot enige aanpassing van de plannen hebben geleid.

In de daaropvolgende correspondentie met de gemeente (mails zijn opgevraagd met Woo-verzoek) geeft de gemeente toe dat deze, en nog meerdere fouten, nog hersteld moeten worden en dat de gemeente hier grote problemen mee heeft. Ook die fouten hebben echter niet tot aanpassingen van het plan geleid. Er kan niet anders dan geconcludeerd worden dat fouten verdoezeld zijn, omdat de gemeente het appartementencomplex zelf zo graag wil, en dus bereid is om het door te drukken.

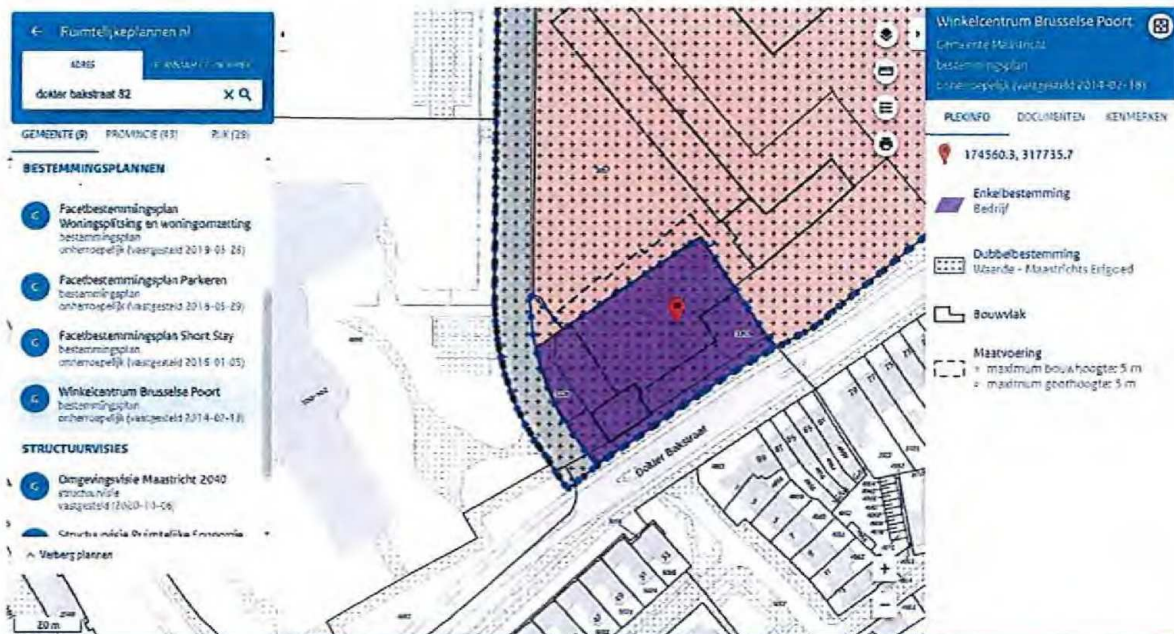


## Staatsteun

De gemeente heeft een deel van haar eigendom met de bestemming "Bedrijf" aan Wonen Limburg verkocht. Echter voor een eenheidsprijs die veel te laag is en niet behoort bij de bestemming "Bedrijf". Hiermee is directe financiële steun verstrekt door de gemeente Maastricht. Hier is dus sprake van staatssteun. En dit is verboden.

## Misbruik bestaande bestemming "Centrum"

De gemeente maakt in alle documenten misbruik van de bestaande bestemming om initiatief te verantwoorden. In alle documenten wordt de bestaande bestemming "Centrum" misbruikt om het initiatief mogelijk te maken. Diverse malen wordt aangedragen dat het bestemming "Bedrijf" en "Centrum" betreft. Bestemming "Centrum" zou een initiatief ook eenvoudiger mogelijk maken. Maar de bestemming wordt bewust misbruikt, terwijl nota bene op pagina 7 van de "M.e.r.-beoordelingsnotitie voor de omgevingsvergunning" en op pagina 9 van de "Ruimtelijke onderbouwing" nadrukkelijk wordt vastgesteld dat de bestemming "Centrum" met name gericht is op de Brusselsepoort, maar dat de projectlocatie daar geen deel van uitmaakt. In het akoestisch rapport, de richtafstanden geluid, etc. wordt ook verwezen naar de bestemming "Centrum". Ook de parkeernorm is gebaseerd op de bestemming "Centrum". Het gebouw en de parkeergarage staan volledig op bestemming "Bedrijf". Dat misschien een heel klein stukje huidige groenstrook bestemming "Centrum" heeft, is natuurlijk juridisch onhoudbaar. Het gebruik van de bestemming "Centrum" is dus overall onterecht en is slechts een poging om het initiatief proberen te onderbouwen. In de M.e.r.-beoordelingsnotitie doet de gemeente nog een nadrukkelijke poging om de verkeerde bestemming te misbruiken. Op pagina 4 staat dat het project kan worden ondergebracht in categorie 11.2 van de D-lijst: "De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen". Dit is op geen enkele wijze aan de orde omdat projectlocatie geen onderdeel uitmaakt van "Centrum".



## VERKEERSGENERATIE

op basis van CROW-uitgave 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018

**Project** : Woningbouwplan Dokter Bakstraat 82 In Maastricht (65 sociale appartementen)  
**Locatie** : Dokter Bakstraat 82 In Maastricht **omgevingsadressendichtheid:** 2455

**Inrichting** : huur, appartement, midden/goedkoop (Incl. sociale huur)  
**Aantal woningen** 65 stuks

locatie	stedelijkheids- graad	parkeercijfers		verkeersgeneratie	
		per woning	p.p. totaal	per woning	bew. totaal
centrum	sterk stedelijk	1,05	68	2,2	143

## Financiële haalbaarheid plan

Ten onrechte wordt door de gemeente aangedragen dat voor de bestemmingsplanwijziging geen financiële haalbaarheid aangetoond hoeft te worden. Daar is de Wabo heel duidelijk in.

In de Ruimtelijke onderbouwing wordt in paragraaf 2.12 "Economische uitvoerbaarheid" dat de gemeente geen financiële haalbaarheid hoeft aan te tonen omdat de gemeente een anterieure privaatrechtelijke overeenkomst heeft gesloten met Wonen Limburg. Dit is niet wat artikel 6.12 lid 2 sub a Wro beoogd. De anterieure overeenkomst is niet ter inzage gelegd en daarmee kan de rechtszekerheid niet vastgesteld worden. Een rechter vertrouwt geen overheden op hun blauwe ogen. Daarnaast is een anterieure overeenkomst geen enkele garantie dan het initiatief ook daadwerkelijk doorgaat. Echter dient een onderbouwing geleverd te worden voor de wijziging van de bestemming. Wanneer de gemeente de bestemming wijzigt, en Wonen Limburg het appartementencomplex toch niet realiseert, dan ligt er een bestemming "Wonen" waar de gemeente dan alles mee kan doen. Dus ook een nog hoger gebouw realiseren. Daarmee is er dus geen rechtszekerheid voor belanghebbenden. Het niet aantonen van de financiële haalbaarheid is dus onterecht. Naast het feit dat dit een initiatief van de gemeente zelf is, en niet van Wonen Limburg, dient in dat kader dus wel degelijk een volledig onderzoek gedaan te worden, waaronder het opstellen van een planschaderisicoanalyse. Aangezien de planschadebedragen behoorlijk hoog zullen zijn en voor vele omwonenden zal gelden, is de kans groot dat dit zo'n grote kostenpost voor Wonen Limburg is, dat de haalbaarheid van het plan onder druk komt te staan. De gemeente gaat hier dus behoorlijk de mist in.

## Welstandscommissie

In het Raadsvoorstel (pagina 4) zou de welstandscommissie in haar advies van 27 maart 2023 hebben aangegeven dat het beeld er niet op achteruit gaat. Daar is echter geen enkele legitieme onderbouwing voor aan te dragen die aansluit bij de werkelijkheid. De welstandscommissie heeft enkel de gelikte visualisaties gezien en geen plannen geprojecteerd in de omgeving. Daar de voormalige USA-garage misschien als gebouw niet meer mooi is, zorgt het voor de bewoners aan de Dokter Bakstraat en Eenhoornsingel door de maximale bouw- en goothoogte van 5 meter voor een prachtig uitzicht op de omgeving, en vooral zon- en daglicht. Met name dat laatste wordt onevenredig afgenomen van de bewoners van de flat aan de Eenhoornsingel. Voor de bewoners aan de Dokter Bakstraat verdwijnt onderstaand prachtig schouwspel dat bijna iedere avond wordt

bewonderd. Dit verdwijnt volledig. En daar krijgen beide straten de aanblik voor terug op een spiegelig budget cellencomplex.

#### Situatie VOOR



## Situatie NA (hoezo géén achteruitgang van beeld?)



## Grond in bruikleen

In het Raadsvoorstel staat op pagina 5 aangegeven dat de strook tussen de voortuin van het appartementencomplex en de Dokter Bakstraat en Eenhoornsingel, groot circa 313 m<sup>2</sup> in bruikleen wordt gegeven, alsmede dat de inrichting niet gewijzigd mag worden van het gemeentelijk (sector Ruimte) goedgekeurde inrichtingsplan. Deze plannen zijn niet ter inzage gelegd en de belanghebbenden hebben dus geen kennis kunnen nemen van dit plan. Dus is onterecht omdat het integraal onderdeel uitmaakt van het gehele plan en de aankleding daarvan. Tevens bepaalt dit plan een deel van de verkeersonveiligheid van de in-/uitritvoorziening van de parkeergarage. Dit is een grote tekortkoming en biedt geen rechtszekerheid.

Een grote tegenstrijdigheid over het inrichtingsplan staat vervolgens op pagina 7, namelijk dat de gemeente het inrichtingsplan nog moet goedkeuren. Hoezo mag Wonen Limburg iets niet wijzigen dat nog niet eens opgesteld en goedgekeurd is. Dit is een grote omissie.

## Verplichting tot realisatie van woningen voor doelgroepen

In hoofdstuk 7 van het Raadsvoorstel staat dat de gemeente een verplichting heeft om woningen te realiseren voor diverse doelgroepen. Graag vernemen wij waar die verplichting in wet- of regelgeving is vastgelegd? Het is misschien een gemeentelijke ambitie, maar zeker geen verplichting. Wederom een aspect om onterecht een onderbouwing te zoeken voor het plan.

## Water

Er wordt aangegeven dat er afwateringsvoorzieningen gerealiseerd moeten worden. Echter zijn deze nog lang niet uitgewerkt en worden ook niet gerealiseerd op eigendom van Wonen Limburg. De stukken hierover liggen dus niet ook ter inzage. De voorzieningen kunnen ook niet realiseerbaar zijn omdat ze niet op eigen eigendom gerealiseerd kunnen worden. Hierdoor is er geen rechtszekerheid en duidelijkheid voor de belanghebbenden over de plannen.



## Luchtkwaliteit

Luchtkwaliteit is onvoldoende onderzocht. De overspannen huidige situatie wordt door het opsluiten van de uitstoot van verkeer door het appartementencomplex enorm verergerd. (Ultra)fijnstof is nu al een gigantisch probleem. De gordijnen worden nu al door de Dauerluftung heen gitzwart. Dat wordt nog meer verergerd door de (ultra)fijnstof op te sluiten door het appartementencomplex. Nergens wordt ook duidelijk in de berekeningen of de gemeente alleen naar het effect van de uitlaatgassen op de luchtkwaliteit heeft gekeken. De effecten van banden- en remslijtage en slijtage van de weg dienen namelijk ook meegewogen te worden. En deze brengen 1.850 x meer fijnstof in de atmosfeer dan de uitlaatgassen. Op de Dokter Bakstraat is enerzijds sprake van hele hoge snelheden en veel remmen en optrekken. Dit effect van slijtage is dus aanzienlijk. En dat merken de bewoners dan ook aan de zwarte gordijnen (bron: Onderzoeksbureau Emission Analytics; Engeland).

## Trillingshinder

Ook hier zijn alleen de effecten van de omgeving op het appartementencomplex beoordeeld, maar niet andersom en al helemaal niet tijdens de realisatie. Dat is een tekortkoming.

## Lichthinder

Ook hier zijn alleen de effecten van de omgeving op het appartementencomplex beoordeeld, maar niet andersom en al helemaal niet tijdens de realisatie. Dat is een tekortkoming.

## Geurhinder

Ook hier zijn alleen de effecten van de omgeving op het appartementencomplex beoordeeld, maar niet andersom en al helemaal niet tijdens de realisatie. Dat is een tekortkoming.

## Schade aan omgeving door bouwwerkzaamheden

Wij maken ons ernstige zorgen over de overlast en de schade als gevolg van de bouwwerkzaamheden. In de huidige situatie ontstaan door het verkeer al vele scheuren in de huizen door de trillingen. De ondergrond draagt de trillingen eenvoudig naar de omgeving. Bij de realisatie zal het hoogstwaarschijnlijk noodzakelijk zijn om damwanden te gebruiken. Dit dient minimaal een trillingvrije werkwijze zijn anders zijn de schadegevallen niet te overzien. Sowieso dient de aannemer nulmetingen in de woningen in de omgeving uit te voeren, zodat schade gemonitord kan worden en afgehandeld. Het bouwwerk staat zo dicht op de omringende bebouwing dat overlast van geluid, stof, etc. enorm zal zijn. De garageboxen staan tegen de voormalige USA-garage aan. Ze delen zelfs hun muur. De garageboxen zijn zodanig fragile gefundeerd en opgebouwd dat schade bij de sloop van de USA-garage onvermijdelijk is. Trillingen zullen voor verdere schade zorgen.

## Tenslotte

Wanneer de gemeente ondanks de vele zienswijzen van de belanghebbenden, voornemens zou zijn om de besluiten definitief te maken, willen we het volgende meegeven. Enerzijds zullen wij ons als belanghebbenden dienen te beraden of wij een voorlopige voorziening aanvragen. Anderzijds dient de gemeente zich te realiseren dat werken voor het onherroepelijk worden van het plan volledig voor eigen rekening en risico is. Wanneer dus uit de bodemprocedure volgt dat de belanghebbenden inderdaad gelijk hebben, dan zal het geheel in originele staat hersteld dienen te worden. Wij zullen de rechter en, indien nodig, de Raad van State verzoeken om daadwerkelijk tot vernietiging van de besluiten over te gaan en niet de belanghebbenden in het gelijk stellen, maar de rechtsgevolgen overeind te houden. Dus wel gelijk hebben, maar niet gelijk krijgen. Want bewust doordrukken, van het plan door de gemeente ondanks de bekende onzorgvuldigheid mag niet beloond worden.

Tevens zullen wij de rechtbank verzoeken de Stichting Advisering Bestuursrechtspraak (StAB) te betrekken in haar besluitvorming. StAB is een onafhankelijke, professionele organisatie met deskundigen op gebied van het omgevingsrecht. Indien de gemeente het plan wil doordrukken en hoopt op algemene behandeling door de rechter, dan zullen de vele inhoudelijke fouten ter sprake komen met de StAB, in de gesprekken met de gemeente en de belanghebbenden. Mogelijk volgt zelfs een bezoek op locatie.

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

**Van:** Post Gemeente Maastricht  
**Verzonden:** woensdag 19 juli 2023 07:52  
**Aan:** 5.1.2e  
**CC:** 5.1.2e; Centraalpunt  
**Onderwerp:** FW: 2023.03342 (raad)/2023.03343 (cerk)/Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning Dr. Bakstraat 82, zienswijze ontwerpbesluit hogere waarde(n) Wet geluidhinder Dr. Bakstraat 82, ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Dr. Bakstraat 82  
**Bijlagen:** 230718 Zienswijze 5.1.2e pdf

De e-mail is geregistreerd onder poststuknummer 2023.03342 (raad) en 2023.03343 (cerk)  
Bij beantwoording van de e-mail een cc sturen naar [post@maastricht.nl](mailto:post@maastricht.nl)

E-mail dient zo spoedig mogelijk maar uiterlijk binnen twee weken te worden beantwoord. Blijkt dat binnen deze termijn de vraag niet kan worden beantwoord, svp betreffende laten weten wat de verwachte afhandeltermijn is. Voor sommige post, zoals bezwaarschriften, gelden de wettelijke afhandelingstermijnen.

**Van:** 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e >  
**Verzonden:** dinsdag 18 juli 2023 23:18  
**Aan:** Post Gemeente Maastricht <POST@maastricht.nl>  
**Onderwerp:** 2023.03342 (raad)/2023.03343 (cerk)/Zienswijze ontwerp-omgevingsvergunning Dr. Bakstraat 82, zienswijze ontwerpbesluit hogere waarde(n) Wet geluidhinder Dr. Bakstraat 82, ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Dr. Bakstraat 82

Geachte lezer,

Bijgaand onze zienswijze tegen het plan zoals hierboven in het onderwerp vermeld.

Met vriendelijke groeten,

5.1.2e

en

5.1.2e

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

"De informatie in dit bericht is uitsluitend bestemd voor de persoon of personen aan wie dit bericht is verzonden. Het bericht kan mogelijk vertrouwelijke informatie bevatten. Mocht dit bericht bij vergissing aan u zijn toegezonden, stuurt u het bericht dan s.v.p. retour afzender en verwijdert u het bericht uit uw bestanden. Het is, zonder onze toestemming, niet toegestaan de u toegezonden informatie te publiceren, te bewerken of verder te verspreiden. In het bericht mogelijk naar voren gebrachte informatie en ideeën zijn in de eerste plaats des schrijvers en vormen niet zonder meer de mening van de gemeente Maastricht."

# Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

## **Art. 5.1 lid 2 onderdeel e**

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 11 25 27 34 35