

<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e
5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>;
5.1.2e <5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e <5.1.2e
5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; 5.1.2e
<5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>; Post Gemeente Maastricht <5.1.2e@maastricht.nl>;
info <5.1.2e@coenvandergugten.nl>; 5.1.2e 5.1.2e <5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>;
5.1.2e <5.1.2e @gemeenteraadmaastricht.nl>
CC: 5.1.2e @ziggo.nl; 5.1.2e <5.1.2e @consilio-maastricht.nl>

Onderwerp: Domeinvergadering Fysiek 07-04-2024 Ontwerpverklaring van geen bedenking uitbreiding Kruisherhotel

Geachte raadsleden, leden domeinvergadering fysiek

Op 29 april jl. heeft u de reactie van de omwonenden van het Stuersgebouw op de ontwerpverklaring van geen bedenking uitbreiding Kruisherhotel ontvangen. M.b.t. verkeer en parkeren wordt hierin verwezen naar notitie "Commentaar Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers d.d. 04-04-2024". Bijgaand ontvangen jullie deze notitie incl. bijlagen.

In de notitie wordt duidelijk aangetoond dat de "Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers d.d. 04-04-2024" evident niet voldoet aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021. Dit wordt ondersteund door een rapport van het externe adviesbureau RHO ADVISEURS, een erkend expertisebureau o.a. op het gebied van verkeer en parkeren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Beschrijving	Pagina('s)
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1 2

Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers d.d. 04-04-2024 Commentaar-opmerkingen

Onderdeel van de ontwerp omgevingsvergunning uitbreiding Kruisherhotel is de "Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers" d.d. 04-04-2024. Deze verkeerstoets beschrijft:

1. De ontwikkeling van de verkeersgeneratie
2. De ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het voldoen aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021

In de Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers wordt gesteld dat de huidige functies van de Hogeschool Zuyd in het Stuersgebouw en de bijbehorende parkeerplaatsen in de toekomst komen te vervallen. Dit is onjuist.

De huidige functies van de Hogeschool Zuyd komen in de toekomst niet te vervallen maar zullen in het gebouw aan het Herdenkingsplein worden ondergebracht.

Het aantal docenten en studenten van de Hogeschool Zuyd aan het Herdenkingsplein zal dus niet afnemen.

Integendeel, het aantal docenten en studenten aldaar zal in de nabije toekomst nog toenemen doordat nog een aantal studies van Hogeschool Zuyd naar het gebouw aan het Herdenkingsplein zullen verhuizen.

De huidige 25 parkeerplekken op het binnenterrein van het Stuersgebouw zijn niet gerelateerd aan de huidige functies van de Hogeschool Zuyd in het Stuersgebouw maar zijn in gebruik bij het Institute of Arts als geheel.

1. De ontwikkeling van de verkeersgeneratie

De gegevens uit 2019 qua verkeersintensiteit zijn niet geheel betrouwbaar aangezien de verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op de gegevens uit Incinity, hetgeen niet de meest betrouwbare bron is voor verkeersgegevens.

Zie pagina 3 Verkeer/ parkeren bijlage 1 "Verzoek aanvullende gegevens Z2023-00001185".

Bovendien is voor de Abtstraat en de Kruisherengang de Sint Nicolaasstraat als referentie gebruikt omdat er geen gegevens bekend zijn van de Abtstraat en de Kruisherengang. Zeker voor de Abtstraat is dit onjuist, zie pagina 5 bijlage 2 Second opinion verkeerskundige onderbouwing Calvarienberg door RHO Adviseurs.

Al met al zijn de gegevens uit 2019 qua verkeersintensiteit niet geheel betrouwbaar en deels onjuist.

Bij de ontwikkeling van de verkeersgeneratie wordt berekend dat de huidige invulling van functies in het Stuersgebouw en de bijbehorende parkeerplaatsen tot een verkeersgeneratie van 88 verkeersbewegingen per dag leiden. Op basis van het uitgangspunt dat de huidige invulling van functies in het Stuersgebouw en de bijbehorende parkeerplaatsen in de toekomst komen te vervallen worden deze 88 verkeersbewegingen per dag in mindering gebracht op de verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding van het Kruisherhotel.

Zoals in het voorgaande vermeld is dit uitgangspunt onjuist.

De verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding van het Kruisherhotel bedraagt derhalve 156 verkeersbewegingen per dag en niet 68 verkeersbewegingen per dag.

2. De ontwikkeling van de parkeerbehoefte en het voldoen aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021

Bij de ontwikkeling van de parkeerbehoefte wordt de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021 gehanteerd voor het vaststellen van zowel de parkeerbehoefte van het huidige hotel en restaurant als van de parkeerbehoefte van de uitbreiding met extra kamers, restaurant, feestzaal en kantoor. Dit is onjuist.

Voor het vaststellen van de parkeerbehoefte van het huidige hotel en restaurant (een bestaande situatie) mag niet een berekening o.b.v. parkeernormen worden gehanteerd maar dient een parkeerdrukmeting te worden uitgevoerd, zie pagina 10 bijlage 2 Second opinion verkeerskundige onderbouwing Calvarienberg door RHO Adviseurs.

Aannemelijk is dat de huidige parkeercapaciteit van het Kruisherhotel reeds onvoldoende is, zie onder overig.

De uitbreiding met extra kamers, restaurant, terras, feestzaal en kantoor is een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling. Voor het vaststellen van de bijbehorende parkeerbehoefte dient de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021 te worden gehanteerd.

Door de uitbreiding van het Kruisherhotel zal de reeds hoge parkeerdruk in de directe omgeving verder toenemen door een toenemende vraag naar parkeerplekken en een afnemend aanbod van parkeerplekken.

De toenemende vraag betreft hotelgasten en externe bezoekers van restaurant, feestzaal en terras.

Een intensieve benutting van restaurant en feestzaal met externe bezoekers is noodzakelijk t.b.v. de markttechnische en financiële haalbaarheid van de uitbreiding van het Kruisherhotel, zie de in opdracht van de gemeente door ZKA Leisure Consultants opgestelde beoordelingen van de haalbaarheidsstudie ("Toets uitbreiding Kruisherhotel Maastricht" en "Vervolgoets uitbreiding Kruisherhotel Maastricht").

Het aanbod van parkeerplekken neemt af o.a. doordat de huidige 25 parkeerplekken van de Hogeschool Zuyd op het binnenterrein van het Stuersgebouw komen te vervallen. Voor de vervallende parkeerplekken zal in de directe omgeving compensatie gezocht (dienen te) worden aangezien de parkeerbehoefte van de Hogeschool Zuyd aan het Herdenkingsplein eerder toeneemt dan afneemt.

Doordat een deel van de Kruisherengang autoluw wordt vervallen ook hier 8 parkeerplekken en door de hiermee gepaard gaande aanpassing van de verkeerscirculatie vervallen nog eens 5 parkeerplekken aan de Kommel.

De verkeerstoets berekent voor de uitbreiding van het Kruisherenhotel een additionele parkeerbehoefte van 49 parkeerplaatsen. Deze berekening is onjuist omdat de in de berekening gehanteerde aantallen m² BVO onjuist zijn. Genoemde aantallen komen niet overeen met de plattegrondtekening, waarin de aantallen m² BVO t.b.v. restaurant, feestzaal en break-out spaces exact staan aangegeven.

De correcte berekening van de additionele parkeerbehoefte t.b.v. de uitbreiding van het Kruisherenhotel is als volgt:

	Kencijfer	Omvang	Aantal parkeerplaatsen
- Hotel	2,7 per 10 kamers	52 kamers	14,0
- Restaurant	8 per 100 m ² BVO	240 m ² BVO	19,2
- Feestzaal	8 per 100 m ² BVO	170,9 m ² BVO	13,7
- Break-out spaces	8 per 100 m ² BVO	37,7 m ² BVO	3
- Terras	8 per 100 m ² BVO	40 m ² BVO	3,2
- Kantoor	0,6 per 100 m ² BVO	150 m ² BVO	<u>0,9</u>
Totaal afgerond			54

De additionele parkeerbehoefte als gevolg van de uitbreiding van het Kruisherenhotel bedraagt dus 54 parkeerplekken, waarvan 15 parkeerplekken t.b.v. hotel en kantoor en 39 parkeerplekken t.b.v. restaurant, feestzaal/break-out spaces en terras.

Voor hotelgasten is valet parking een oplossing.

Voor externe bezoekers van restaurant, feestzaal/ break-out spaces en terras is valet parking geen oplossing.

De verkeerstoets vermeldt dat bij het huidige Kruisherenhotel nog 8 parkeerplaatsen mogen worden gebruikt voor tijdelijk parkeren. Dit is onjuist, de bedoelde 8 parkeerplaatsen zijn nadrukkelijk uitsluitend bestemd t.b.v. tijdelijk parkeren (voorrijden en afleveren), hetgeen betekent dat de auto's van de gasten direct hierna door een parkeerhulp (valet) verplaatst dienen te worden naar de parkeergarage.

De verkeerstoets vermeldt tevens dat via de inzet van valet-parking gebruik gemaakt kan worden van de parking bij Chateau Neercanne met een capaciteit van 110 parkeerplaatsen. De afstand tussen Kruisherenhotel en Chateau Neercanne bedraagt 4,7 km; Dit maakt de inzet van parkeerhulpen om praktische redenen onmogelijk. Het idee om, in geval van feesten, gasten hun auto te laten parkeren bij Chateau Neercanne om hen vervolgens met bussen naar het Kruisherenhotel te vervoeren en na afloop weer retour naar de parkeerplaats bij Chateau Neercanne pleit er alleen maar voor het feest op Chateau Neercanne te organiseren.

Bovendien is dit louter theorie want in de praktijk zullen gasten hun auto niet bij Chateau Neercanne parkeren maar in de stad zodat ze geheel vrij zijn om op elk moment te kunnen vertrekken.

De verkeerstoets incl. parkeren d.d. 04-04-2024 vermeldt verder dat de huur van 16 parkeerplaatsen in garage Lenculenhof is vastgelegd in een intentieovereenkomst. Dit betekent dat op dit punt niet wordt voldaan aan de Nota Parkeernormen 2021, die voorschrijft dat de voor de uitbreiding noodzakelijke parkeerplaatsen in garage Lenculenhof voor ten minste tien jaar contractueel dienen te worden vastgelegd.

Uitbreiding van het Kruisherenhotel leidt tot toenemende verkeersonveiligheid door een toenemend aantal onveilige voertuigbewegingen. Het heen- en terugrijden door de parkeerhulpen van het Kruisherenhotel naar en vanaf garage Lenculenhof is namelijk verkeersonveilig, wordt echter door de gemeente via bebording gefaciliteerd. Heenrijden vindt plaats via de Kruisherengang, het tegen de rijrichting in schuin oversteken van de Calvariestraat om vervolgens het noordelijk deel van de Abtstraat in te rijden. Terugrijden vindt plaats via het noordelijk deel van de Abtstraat, Calvariestraat en Kommel. Het tegen de rijrichting in schuin oversteken van de Calvariestraat is onveilig en een verkeersovertreding; Het noordelijk deel van de Abtstraat is te smal voor tweerichtingsverkeer. Zie Collegebesluit d.d. 21-12-2004 en Collegenota 01-06-2006 gemeente Maastricht. Desondanks faciliteert de gemeente - op zeer dringend verzoek / last van de heer Oostwegel - via bebording deze verkeersonveilige situatie..

Overig:

Het plein rondom het Kruisherencomplex was tot de komst van het Kruisherenhotel in 2002 een openbaar parkeerterrein. Dit tot groot gemak voor bewoners en bezoekers van het omliggende gebied. Met de komst van het Kruisherenhotel is dit openbaar parkeerterrein opgeheven. Geparkeerde auto's zouden een ontsierende aanblik vormen voor het gerestaureerde Kruisherenhotel en daarom zou het plein een meer parkachtig karakter moeten krijgen. Echter momenteel is een groot deel van het plein rondom het Kruisherenhotel parkeerterrein t.b.v. het hotel en een kleiner deel is fraai aangelegd. Het gebruik van een groot deel van het plein als parkeerterrein is in strijd met de geldende overeenkomst tussen gemeente en Kruisherenhotel.

Aannemelijk is dat de huidige parkeercapaciteit van het Kruisherhotel reeds onvoldoende is omdat het plein rondom het huidige Kruisherhotel regelmatig vol auto's staat. Dit duidt erop dat de momenteel in garage Lenculenhof gehuurde 62 parkeerplaatsen voor het huidige Kruisherhotel ontoereikend zijn. Voor de auto's die momenteel onrechtmatig op het plein rondom het Kruishercomplex staan zullen ook parkeerplekken gecreëerd dienen te worden. Het stedenbouwkundig eindadvies bij het principeverzoek vermeldt dat de uitbreiding in geen geval mag leiden tot een grotere parkeerdruk op het Kommelplein; Het tijdelijk parkeren dient beperkt te blijven tot voorrijden en afleveren.

Naast de uitbreiding van het Kruisherhotel is in de directe omgeving sprake van nog een aantal ruimtelijke ontwikkelingen, t.w. de renovatie van het klooster aan de Abtstraat, de uitbreiding van het Beyart-complex en de herinrichting van het gebouw van de Hogeschool Zuyd aan het Herdenkingsplein. Daarnaast zijn nog bouwplannen aan de Brusselsestraat in ontwikkeling. Het verdient aanbeveling dat de gemeente voor de hiermee samenhangende verkeers- en parkeerproblematiek tot een integrale en onderling samenhangende oplossing komt.

Samenvattend:

- De gegevens uit 2019 qua verkeersintensiteit zijn niet geheel betrouwbaar en deels onjuist.
- De verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding van het Kruisherhotel bedraagt 156 verkeersbewegingen per dag en niet 68 verkeersbewegingen per dag
- De parkeerbehoefte van het huidige hotel en restaurant (een bestaande situatie) mag niet worden vastgesteld o.b.v. parkeernormen; Hiervoor dient een parkeerdrukmeting te worden uitgevoerd.
- Aannemelijk is dat de huidige parkeercapaciteit van het Kruisherhotel reeds onvoldoende is. Voor de auto's, die momenteel onrechtmatig op het plein rondom het Kruishercomplex staan geparkeerd, dienen ook parkeerplekken te worden gecreëerd
- De parkeerbehoefte van de hoteluitbreiding met extra kamers, restaurant, terras, feestzaal en kantoor (een nieuwe ruimtelijke ontwikkeling) dient te worden vastgesteld o.b.v. de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021
- De uitbreiding van het Kruisherhotel leidt tot een additionele parkeerbehoefte van 54 parkeerplaatsen en niet van 49 parkeerplaatsen
- De additionele parkeerbehoefte t.b.v. hotel en kantoor (15 parkeerplekken) kan worden gerealiseerd in garage Lenculenhof via valet parking
- Er is geen oplossing voor de additionele parkeerbehoefte t.b.v. restaurant, feestzaal en terras (39 parkeerplekken)
- Bij het huidige Kruisherhotel mogen niet nog 8 parkeerplaatsen worden gebruikt voor tijdelijk parkeren.
- Valet-parking op de parking bij Chateau Neercanne is geen reële optie
- Er is geen oplossing voor de 25 parkeerplaatsen die komen te vervallen maar waaraan wel behoefte blijft bestaan
- Er is geen contract voor ten minste tien jaar voor de huur van de parkeerplaatsen in garage Lenculenhof zoals de Nota Parkeernormen 2021 voorschrijft
- Uitbreiding Kruisherhotel leidt tot toenemende verkeersonveiligheid door een toenemend aantal onveilige voertuigbewegingen. Onveilige verkeerssituatie wordt door de gemeente via bebording gefaciliteerd.

Conclusie is dat de bij de ontwerp omgevingsvergunning gevoegde verkeersstoets onjuistheden bevat en dat de parkeertoets evident niet voldoet aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021.

Bijlagen:

1. Verzoek aanvullende gegevens Z2023-00001185
2. RHO Adviseurs Second opinion verkeerskundige onderbouwing Calvarienberg



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

SATIJNplus architecten



POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

DATUM
3 november 2023

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR



DOORKIESNUMMER



ONZE REFERENTIE
Z2023-00001185

E-MAILADRES



FAXNUMMER
043 3504448

UW REFERENTIE

ONDERWERP:

Verzoek aanvullende gegevens

VERZONDEN:

3 november 2023

Beste



Op 4 oktober 2023 hebben wij uw aanvraag voor een Omgevingsvergunning voor de locatie Kruisherengang 12, 6211NW Maastricht ontvangen. Uw aanvraag is geregistreerd onder referentienummer Z2023-00001185. De aanvraag gaat over het verbouwen en uitbreiden van De Stuers en omvat de volgende activiteit(en):

- Monumenten
- Bouwen
- Handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening
- Slopen in beschermd stads- en dorpsgezicht

Waarom ontvangt u deze brief?

Wij hebben gezien dat de verstrekte gegevens onvoldoende zijn om uw aanvraag in behandeling te nemen. U moet de volgende noodzakelijke gegevens nog aanleveren:

1. Formulier onderdeel Brandveilig gebruik, het plan betreft het bedrijfsmatig verschaffen van nachtverblijf aan meer dan 10 personen waardoor er een vergunplicht ontstaat en geen meldingsplicht.
2. Op de slooptekeningen dient gespecificeerd te worden wat exact gesloopt gaat worden, wordt enkel een vloer- of plafonduafwerking, of gehele vloer, plafond of het gehele volume gesloopt c.q. verwijderd. Dit is nu niet als zodanig af te lezen en kan voor miscommunicatie zorgen.



DATUM

3 november 2023

3. Op de restauratietekening van de voorgevel wordt raam alwaar loopbrug is gepland geheel gerestaureerd. Dat hier de loopbrug gepland staat dient hier aangegeven te worden, hernieuwd om miscommunicatie te voorkomen.
4. In ontwerpfase is gesproken over kleurwijziging van bestaande gevelkozijnen. Indien dit nog steeds het geval is dient hier een kleurmontage aangeleverd te worden.
5. Bouwfysische rapportage (inclusief berekeningen) waaruit blijkt dat het aanbrengen van verduurzamingsmaatregelen, middels voorzetwanden en isoleren dak etc, op korte en langere termijn geen nadelige invloed heeft op de monumentale onderdelen.
6. Tekeningen met aanzichten van houten voorzetkozijnen per ruimte. Met name van belang om inzicht te geven in grootte van de toe te passen vleugels en/of eventuele tussendorpels i.r.t. de indeling van het betreffende gevelkozijn waar deze geplaatst worden.
7. Bibob: Leenovereenkomst en volledige financiering. Zie hiervoor mail van 18 oktober 2023.
8. Uitwerking van het horecaconcept en de toetsingscriteria, zoals aangegeven in het eindadvies van het principeverzoek;
9. Planschadeovereenkomst/Anterieure overeenkomst, zal separaat worden toegezonden;
10. Opmerkingen met betrekking tot de ruimtelijke onderbouw voor dit moment:
 - **Anmeldnotitie vorm vrije mer** ontbreekt;
 - **Ladder duurzame verstedelijking**; stedelijk ontwikkeling, binnen bestaand stedelijk gebied; wordt in de ruimtelijke onderbouw alleen benoemd op pagina 18 bij de toets aan provinciaal beleid; dat is niet voldoende om aan te tonen dat er behoefte is aan het plan en dat aan de ladder voor duurzame verstedelijking wordt voldaan.
 - **Participatie**; uitgebreider beschrijven wat de inhoud is geweest van de in de ruimtelijke onderbouw opgenomen data/info avonden; en tot welke aanpassingen dit heeft geleid. Zie hiervoor ook de Participatieleidraad en verordening participatie Maastricht 2022 (raad dd 28 februari 2023). De manier waarop participatie plaats vindt, moet in verhouding staan tot de gevolgen van het plan voor de omgeving. In het algemeen geldt: hoe meer impact het plan op de omgeving heeft (qua belangen, hinder en maatschappelijk aandacht), hoe belangrijker het is om die omgeving te betrekken. Is de omgeving betrokken? Maak dan een verslag waarin staat wie zijn betrokken, hoe, wat is gebeurd met de input en waarom.
In casu hebben verschillende informatiemomenten plaats gevonden; deze zijn slechts heel kort benoemd in de ruimtelijke onderbouw.
 - **Belangenafweging**
Participatie is ook van belang om een goede belangenafweging te maken; standpunten vanuit de omgeving zijn als gevolg van participatie in een vroeg stadium bekend en mogelijkheden tot planaanpassing. Dat is ook hier gebeurd. Er hebben diverse planaanpassingen plaats gevonden Dit dient nader beschreven te worden. (zie ook punt omtrent participatie)
 - **Aeriusberekening** aanleg, bouw, gebruik en sloopfase niet akkoord, berekening dient middels de nieuwe tool plaats te vinden; (tool van na 5 oktober 2023). Daarnaast dienen de aantal verkeersbewegingen overeen te komen met datgene wat bij hoofdstuk verkeer is opgenomen.
 - **Archeologie**: Conclusie aanpassen en vervangen door:

PAGINA

2 van 10



Als bevoegde overheid bepaalt de gemeente Maastricht (namens deze de gemeentelijk archeologen) welke aard en omvang het benodigd archeologisch onderzoek dient te krijgen. Dit kan bestaan uit meerdere onderzoekstappen binnen de Archeologische Monumentenzorgcyclus. Enkel wanneer het initiatief in een archeologisch selectiebesluit wordt vrijgesteld van verder onderzoek, kan gestart worden met de bodemversturende werkzaamheden.

Het uitvoeren van een dergelijk archeologisch onderzoek dient te geschieden met een door de gemeente opgesteld Programma van Eisen (legesplichtig). Ieder archeologisch onderzoek is gebonden aan de geldende wet- en regelgeving en daarin gestelde termijnen, is rapportage plichtig en de rapportage dient ter goedkeuring aan bevoegd gezag te worden voorgelegd (eveneens legesplichtig).

- **Verkeer/parkeren:**

- De huidige situatie wordt niet omschreven, enkel dat er 25 pp aanwezig zijn en dat dit 50 verkeersbewegingen betreft. Graag inzicht wat de huidige functies zijn en wat de omvang is. Zodat de huidige parkeervraag en verkeersgeneratie berekend kan worden, conform de nota parkeernormen.
- Het centrum van Maastricht heeft een zeer sterke stedelijkheidsgraad, hier staat nu nog sterk stedelijk. Dit heeft gevolgen voor de verkeersgeneratie.
 - Bijvoorbeeld, hoe komt men bij de verkeersgeneratie van de hotelkamers op de norm van 13,5 mvt/etm?
 - Hoe komt men bij de multifunctionele ruimte op een norm van 24 mvt/etm? Graag toelichten/onderbouwen.
- De minimale norm voor verkeersgeneratie is akkoord, niet zo zeer vanwege nabijheid OV, maar omdat de Nota Parkeernormen gebaseerd is op de minimale kencijfers van het CROW.
- Hoeveel parkeerplaatsen zijn beschikbaar/worden gehuurd voor de huidige functies? Zijn dit ook de parkeerplaatsen bij het Lenculenhof?
- De verkeersintensiteiten zijn gebaseerd op gegevens uit Icity. Dit is de niet de meest betrouwbare bron voor verkeersgegevens.
- Alle rijroutes bevatten een lus over de Kruisherengang, voor laden/lossen is dit begrijpelijk. Waarom maken personeel en bezoekers ook deze zelfde lus?
- Fietsparkeren dient uitgewerkt te worden. Hiervoor dienen de normen en uitgangspunten gevolgd te worden die vermeld zijn in onze Nota Parkeernormen.

Daarnaast dienen de aantal verkeersbewegingen overeen te komen met datgene wat bij hoofdstuk met betrekking tot de stikstofberekening is opgenomen.

Accordering van de totale ruimtelijke onderbouwing is verder afhankelijk van de interne toets door de diverse disciplines met name de milieuaspecten beschreven in H5. Het woon- en leefklimaat in de omgeving mag als gevolg van de nieuwe ontwikkeling niet onaanvaardbaar worden aangetast. Hierin zal tevens een belangenafweging moeten plaatsvinden.



DATUM

3 november 2023

Alle gevraagde gegevens moeten volledig en **gelijktijdig binnen 56 dagen** na het verzenden van deze brief door ons ontvangen zijn. Als wij de gevraagde gegevens niet op tijd ontvangen, kunnen wij uw aanvraag niet in behandeling nemen. Dit op grond van artikel 4:5 van de Algemene wet bestuursrecht.

Opschorting beslistermijn

Wij onderbreken de beslistermijn voor uw aanvraag vanaf de verzenddatum van deze brief. Deze termijn gaat weer lopen wanneer wij alle gevraagde gegevens hebben ontvangen. Dit op grond van artikel 4:15 van de Algemene wet bestuursrecht.

Legeskosten

Voor het indienen van een aanvraag omgevingsvergunning betaalt u legeskosten. U krijgt daarvoor nog een aparte rekening.

Procedure

Voor uw vergunningsaanvraag geldt de uitgebreide voorbereidingsprocedure. Voor deze procedure geldt een maximale beslistermijn van 6 maanden. Deze gaat in op de ontvangstdatum van uw aanvraag. Wij kunnen de beslistermijn eventueel nog met 6 weken verlengen. Wij stellen u daarvan tijdig op de hoogte.

In bijlage 1 'Een aanvraag omgevingsvergunning ingediend?' vindt u algemene informatie over deze brief.

Eventueel verbod op verhuur op grond van Huisvestingsverordening

Mogelijk heeft u naast een omgevingsvergunning tevens een vergunning nodig op grond van de gemeentelijke Huisvestingsverordening. Via de Huisvestingsverordening is geregeld dat bestaande koopwoningen tot € 355.000,00 (WOZ-waarde in 2022, dit kan jaarlijks worden aangepast) gedurende een bepaald aantal jaren niet mogen worden verhuurd. Dit geldt voor bestaande koopwoningen die zijn of worden verkocht na de inwerkingtreding van deze regeling op 1 oktober 2022. Alleen in specifieke gevallen mag hiervan worden afgeweken via een vergunning of ontheffing op grond van de Huisvestingsverordening. Voor de exacte regeling verwijzen wij naar de Huisvestingsverordening. Het is de verantwoordelijkheid van de eigenaar/eigenaren van de woning om na te gaan of de woning onder het hier bedoelde verbod op verhuur valt. De actuele gemeentelijke Huisvestingsverordening is raadpleegbaar via: www.officielebekendmakingen.nl.

Meer informatie

Heeft u vragen over deze brief? Mail of bel dan [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

PAGINA

4 van 10



DATUM

3 november 2023



Deze brief is digitaal aangemaakt.

Bijlage 1

- "Een aanvraag omgevingsvergunning ingediend?"

PAGINA

5 van 10



DATUM

3 november 2023

Bijlage 1

Een aanvraag omgevingsvergunning ingediend?

U hebt een aanvraag voor een omgevingsvergunning ingediend. In reactie hierop ontvangt u een informatiebrief. In deze brief wordt het volgende aangegeven:

- Of uw aanvraag bij het juiste bestuursorgaan is ingediend;
- Wie uw contactpersoon is;
- Welke procedure van toepassing is;
- Of uw aanvraag ontvankelijk is;
- Of dat er nog aanvullende gegevens moeten worden ingediend.

In deze brief treft u verdere informatie aan over diverse relevante aspecten van de procedure die nu volgt.

Procedure

In de brief is aangegeven welke procedure wordt gevolgd en binnen welke termijn een beslissing moet worden genomen op uw aanvraag. Hierbij zijn er twee mogelijkheden:

- De reguliere procedure wordt gevolgd met een beslistermijn van 8 weken;
- De uitgebreide procedure wordt gevolgd met een beslistermijn van 6 maanden.

Volledigheidstoets

De volledigheidstoets is inmiddels uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar de volledigheid van uw aanvraag. Wij zijn nagegaan of uw aanvraag voldoet aan de landelijk geldende indieningsvereisten en of alle onlosmakelijke activiteiten in de aanvraag zijn opgenomen. Deze volledigheidstoets kan leiden tot de volgende uitkomsten:

Uw aanvraag wordt verder in behandeling genomen;

U dient aanvullende gegevens bij uw aanvraag te verstrekken voordat tot verdere behandeling kan worden overgegaan. U krijgt daarvoor eenmalig de gelegenheid. Hiervoor wordt door ons een uiterste indieningstermijn gesteld. De beslistermijn schuift op met het aantal dagen/weken dat u nodig heeft om de aanvullende gegevens aan te leveren. Wanneer u geen of onvoldoende gegevens aanlevert binnen de gestelde termijn kunnen wij besluiten uw aanvraag niet in behandeling nemen.

Als uw aanvraag niet in behandeling wordt genomen, kunt u - binnen 6 weken nadat het besluit is genomen - tegen dit besluit bezwaar aantekenen.

Publicatie

Uw aanvraag wordt door ons bekend gemaakt via de digitale kennisgeving op www.officielebekendmakingen.nl.

PAGINA

6 van 10



DATUM

3 november 2023

Inhoudelijke beoordeling

Als de aanvraag, eventueel na aanvulling, verder in behandeling wordt genomen vindt de inhoudelijke beoordeling plaats. Er vindt een toets plaats aan relevante wet- en regelgeving. Dit zijn de zogenaamde weigeringsgronden. Getoetst wordt of er redenen zijn de vergunning niet te verlenen. Wanneer bij deze toets problemen naar voren komen, kunt u in de gelegenheid worden gesteld om binnen een bepaalde tijd wijzigingen in uw project/aanvraag door te voeren. Dit is afhankelijk van de aard en omvang van de problemen. De aspecten van de inhoudelijke beoordeling zijn afhankelijk van de activiteiten waarvoor u vergunning aanvraagt. Voorbeelden van toetsingen zijn de toetsing aan het Bouwbesluit, toetsing aan redelijke eisen van welstand en de toetsing aan milieuregels.

Verlenging beslistermijn

De gemeente kan de beslistermijn eenmaal met zes weken verlengen. Dit moet worden gemotiveerd en binnen acht weken na indiening van de aanvraag bij u schriftelijk bekend zijn gemaakt. Het besluit tot verlenging van de beslistermijn wordt gepubliceerd.

(Ontwerp)beschikking

Na de volledigheidstoets en inhoudelijke toets wordt afhankelijk van de procedure die gevolgd wordt (regulier of uitgebreid) het vervolgtraject ingezet. Bij de reguliere procedure wordt de beschikking (vergunning of weigering) opgesteld, aan u opgestuurd en gepubliceerd. Belanghebbenden hebben vervolgens zes weken na bekendmaking de tijd om bezwaar tegen het besluit aan te tekenen.

Bij de uitgebreide procedure wordt een ontwerp-beschikking opgesteld, aan u opgestuurd en gepubliceerd. Vervolgens kan eenieder binnen zes weken na bekendmaking een zienswijze op de ontwerp-beschikking inbrengen. Na sluiting van deze termijn worden de zienswijzen bekeken en betrokken bij het opstellen van de definitieve beschikking. De definitieve beschikking wordt uiteindelijk aan u opgestuurd en ook gepubliceerd. Er kan nu beroep worden aangetekend tegen de beschikking bij de rechtbank. Let op: er kan alleen beroep worden aangetekend door degenen die ook een zienswijze op de ontwerp-beschikking hebben ingediend.

Aanhouden beslissing

De beslissing op uw aanvraag kan ook langer duren doordat deze moet worden aangehouden. Dit wil zeggen, dat ook al zijn er geen redenen om uw vergunning te weigeren, andere aspecten de afgifte van de vergunning tijdelijk tegenhouden. Bijvoorbeeld wanneer het nodig is om voor het aangevraagde project het omgevingsplan Maastricht te wijzigen. Als sprake is van aanhouding wordt u daarover schriftelijk geïnformeerd.

Leges

Aan het behandelen van uw aanvraag zijn kosten verbonden. De gemeente brengt u voor haar werkzaamheden leges in rekening. De hoogte van de leges is afhankelijk van de activiteiten die u in de aanvraag hebt opgenomen en de aard en omvang van de activiteiten. Voor de hoogte van de

PAGINA

7 van 10



DATUM

3 november 2023

leges verwijzen wij u naar de legesverordening die terug te vinden is op www.overheid.nl (Beleid en regelgeving, lokaal).

Buren en privaatrecht

Als de vergunning is verleend, kunnen privaatrechtelijke zaken ervoor zorgen dat u geen gebruik kunt maken van de vergunning. Wetgeving over privaatrechtelijke zaken is opgenomen in het Burgerlijk Wetboek. Om te voorkomen dat u geen gebruik kunt maken van uw vergunning, adviseren wij u in een zo vroeg mogelijk stadium uw buren te informeren over uw project en gezamenlijk na te gaan of privaatrechtelijke beperkingen aanwezig zijn die uw project kunnen belemmeren.

Overige vergunningen

In de omgevingsvergunning zijn weliswaar een groot aantal 'oude' vergunningstelsels samengebracht maar het kan nog steeds zo zijn dat u voor het realiseren van uw project nog andere vergunningen nodig heeft. Om te onderzoeken of andere vergunningen of voorzieningen nodig zijn, kunt u de volgende vragen beantwoorden. Mocht één of meer vragen met Ja worden beantwoord dan kunt u voor meer informatie contact opnemen met het Gemeenteloket van de gemeente, telefoon 14043.

Drank- en horecavergunning

Worden er binnen het gebouw bedrijfsmatig alcoholhoudende dranken voor gebruik ter plaatse verstrekt?

Ja Nee

Terrasvergunning

Wordt in het kader van het project een nieuw terras of uitbreiding van een bestaand terras gerealiseerd?

Ja Nee

Exploitatievergunning

Worden er binnen het gebouw bedrijfsmatig eetwaren en/of alcoholvrije dranken voor gebruik ter plaatse verstrekt?

Ja Nee

Worden er binnen het gebouw bedrijfsmatig, hoofdzakelijk eetwaren ter directe consumptie en/of alcoholvrije dranken voor gebruik elders dan ter plaatse verstrekt?

Ja Nee

Obstakels openbare ruimte

Zijn er bij uitvoering van uw project belemmerende voorzieningen in de nabijheid van uw perceel aanwezig, zoals een CAI-kastje, lantaarnpaal of abri?

Ja Nee

Gebruik openbare weg

PAGINA

8 van 10



DATUM

3 november 2023

Is het noodzakelijk vanuit een oogpunt van veiligheid en beheer dat er voorzieningen worden getroffen die verband houden met het gebruik van de openbare weg tijdens de periode waarin het project wordt uitgevoerd (b.v. steigers/ containers)?

Ja Nee

Riolering

Is het(bouw)perceel aangesloten op het openbaar riool?

Ja Nee

Zo nee, moet alsnog worden aangesloten op het openbaar riool?

Ja Nee

Tijdelijke bouwwerken

Worden voor de planrealisatie bouwwerken langer dan vier weken op het perceel geplaatst anders dan bouwketen (bijvoorbeeld tijdelijke woongelegenheden, winkel of kantoor)?

Ja Nee

Bodem

Vindt er grondverzet (denk hierbij aan b.v.: zand, leem, teelaarde) plaats, bijvoorbeeld ten behoeve van fundatie, het maken van een oprit of het aanleggen van een grondwal?

Ja Nee

Wet natuurbescherming

Heeft uw aanvraag gevolgen voor beschermde soorten of beschermde natuurgebieden (Natura 2000 of NNN)? Dit blijkt uit een voor uw project specifieke 'ecologische quickscan/-voortoets'.

Ja Nee

Een toestemming van de provincie op grond van de Wet natuurbescherming kan onderdeel zijn van de omgevingsvergunningprocedure. Is dat het geval, dan haakt deze toestemming aan en dienen wij de provincie te vragen om een zogenaamde verklaring van geen bedenkingen (VVGB). Zonder die VVGB kan dan geen omgevingsvergunning worden verleend. Indien wij een VVGB moeten aanvragen, dan moet automatisch de uitgebreide procedure worden doorlopen. De provincie heeft enige tijd nodig om het verzoek om een VVGB te behandelen. Indien u die aanvraag eerder indient dan de omgevingsvergunningaanvraag, dan is op voorhand duidelijk dat de gemeente géén VVGB aan de provincie hoeft te vragen. U dient er wel rekening mee te houden dat u zonder toestemming van de provincie waarschijnlijk niet met de (volledige) uitvoering van uw project kunt beginnen. Dan dus ook niet, indien u wel beschikt over een omgevingsvergunning.

Wij geven u in overweging in een dergelijke situatie om vóór het indienen van de aanvraag omgevingsvergunning een separate aanvraag 'Wet natuurbescherming' bij de provincie Limburg in te dienen.

PAGINA

9 van 10



DATUM

3 november 2023

De hiervoor genoemde andere vergunningen zijn de meest voorkomende. Deze checklist is dus niet uitputtend. Het voert te ver om alle mogelijkheden te beschrijven want iedere situatie kan toch weer anders zijn. Bij twijfel of vragen kunt u contact opnemen met het Gemeenteloket.

PAGINA

10 van 10

RHO ADVISEURS - MEMO

DATUM	9 februari 2024	PROJECT	20231140 2nd opinion verkeer en parkeren Abtstraat
KENMERK	20231140/135372/JPu		Maastricht
VAN	5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e	OPDRACHTGEVER	5.1.2e 5.1.2e
AAN	5.1.2e 5.1.2e	BIJLAGE(N)	1
CC	5.1.2e 5.1.2e		

SECOND OPINION VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING CALVARIËNBERG

AANLEIDING

Omwonenden maken zich zorgen om de gevolgen van de ontwikkeling van 123 studio's en kleine appartementen in het voormalige klooster aan de Abtstraat 2 in Maastricht. In eerste instantie heeft het college van burgemeester en wethouders op 1 november 2022 een besluit genomen voor het verlenen van de omgevingsvergunning om deze ontwikkeling mogelijk te maken. Daartegen hebben omwonenden beroep aangetekend. De rechter heeft vervolgens de omgevingsvergunning vernietigd, waarna het college op 13 juli 2023 een hernieuwd besluit heeft genomen om de omgevingsvergunning te verlenen. Tegen dit hernieuwde besluit hebben omwonenden, waaronder 5.1.2e 5.1.2e en de heer en 5.1.2e mans, opnieuw beroep aangetekend.

In de gerechtelijke procedures tegen de ontwikkeling van de Calvariëenberg wordt 5.1.2e 5.1.2e bijgestaan door mr. 5.1.2e 5.1.2e van Simons & Partners en de heer en 5.1.2e door 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e. Ter ondersteuning van het beroep tegen de hernieuwde omgevingsvergunning van 13 juli 2023 is Rho adviseurs door Simons & Partners gevraagd om een second opinion uit te voeren op de verkeerskundige onderbouwing horende bij de omgevingsvergunning.

Voorliggende memo gaat nader in op de bevindingen die uit deze second opinion naar voren zijn gekomen.

BEOOGDE ONTWIKKELING

Nadat de rechter de omgevingsvergunning van 1 november 2022 heeft vernietigd heeft het college van burgemeester en wethouders een hernieuwde omgevingsvergunning afgegeven. De parkeerberekening van Kwirkey die gebruikt is voor de onderbouwing van deze omgevingsvergunning gaat uit van de realisatie van in totaal 123 studio's en kleine appartementen met een maximale oppervlakte van 45 m2 zijnde:

- 76 "woningen voor jonge professionals"
- 47 "woningen voor zelfstandige ouderen (met de mogelijkheid tot zorgverlening op afspraak)"

UITGANGSPUNTEN

Voor de second opinion is gekeken naar de hernieuwde omgevingsvergunning van 13 juli 2023 en de daarbij horende verkeersonderzoeken van Arcadis (verkeer) en Kwirkey (parkeren). Omdat in het kader van de vernietigde omgevingsvergunning ook al onderzoek is uitgevoerd door zowel Arcadis als Kwirkey, worden de onderzoeken die daarvoor zijn uitgevoerd ook betrokken in deze second opinion. De volgende onderzoeken van Arcadis en Kwirkey zijn beschouwd:

- Parkeeronderzoek (Kwirkey d.d. 18-8-2022);
- Oplegnotitie parkeren (Kwirkey d.d. 25-4-2023);
- Beoordeling parkeertoets Kwirkey van 25 april 2023 (Arcadis d.d. 4-5-2023);
- Verkeertoets Calvariëenberg (Arcadis d.d. 18-8-2023);
- Geactualiseerde verkeertoets Calvariëenberg (Arcadis d.d. 28-5-2023).

Daarnaast is gekeken naar de uitspraken en aangeleverde stukken ten behoeve van de gerechtelijke procedures die in het kader van deze ontwikkeling hebben plaatsgevonden.

PARKEREN

Parkeerberekening

Na het vernietigen van de omgevingsvergunning van 1 november 2022 heeft het college een nieuwe vergunning afgegeven voor de ontwikkeling van de 123 studio's en kleine appartementen. Daarvoor is de parkeerbehoefte berekend in de oplegnotitie van Kwirkey d.d. 25-4-2022. In tegenstelling tot de vernietigde vergunning is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling in de oplegnotitie van Kwirkey berekend met een parkeernorm "woning gebruiksoppervlakte $\leq 60 \text{ m}^2$ ". Dit leidt tot een normatieve parkeerbehoefte 62 parkeerplaatsen. Vervolgens is deze normatieve parkeerbehoefte gecorrigeerd met aanwezigheidspercentages waarmee de parkeerbehoefte uitkomt op 52 parkeerplaatsen. Tenslotte heeft Kwirkey berekend dat de parkeerbehoefte verder omlaag kan met de inzet van 4 deelauto's. De berekening gaat uit van een reductie van 1 staat tot 4. Daarmee geeft men aan in parkeerbehoefte van 16 parkeerplaatsen te kunnen voorzien. Na aftrek van reducties komt de parkeerbehoefte van het plan volgens het onderzoek van Kwirkey uit op 36 parkeerplaatsen op het drukste moment.

De berekening vertoont echter een aantal onjuistheden. Hierna wordt daar kort op ingegaan.

- De inzet van deelauto's is gebruikelijk bij het oplossen van een parkeerbehoefte van bewoners. Het is dan ook zeer goed mogelijk, mits voldoende onderbouwd, om met de inzet van deelauto's een reductie toe te passen op de parkeerbehoefte van bewoners. Voor het bezoekersdeel van de parkeervraag leidt de inzet van deelauto's bij het plan niet tot een reductie. Desondanks is in de berekening van Kwirkey daar wel van uitgegaan. Het is namelijk niet zo dat de parkeerbehoefte van het bezoek afneemt als er deelauto's beschikbaar zijn. Bezoekers komen immers naar de locatie toe. Als het bezoek besluit om per auto naar het plangebied te komen, dan dient het plan te voorzien in daarvoor noodzakelijke parkeerplaatsen. Op het bezoekersdeel is dus geen reductie mogelijk. En omdat Kwirkey dat wel gedaan heeft, komt de parkeerberekening onrealistisch laag uit.
- Als er voor gekozen wordt deelauto's in te zetten voor de bewoners, ten einde een reductie op de parkeerbehoefte te krijgen, dan dienen deze bewoners ten alle tijden over een deelauto te kunnen beschikken. Een berekening van de parkeerbehoefte na dubbelgebruik met aanwezigheidspercentages mag dan ook alleen over het bewonersdeel van de parkeervraag die resteert na aftrek van de reductie met deelauto's. In de berekening van Kwirkey wordt de parkeerbehoefte na dubbelgebruik echter berekend over het totale bewonersdeel. De reductie als gevolg van de inzet van deelauto's wordt pas daarna gedaan. Dit geeft een vertekend beeld van de parkeerbehoefte van het plan.
- Kwirkey gaat bij de berekening van de parkeerbehoefte uit van de inzet van 4 deelauto's, waarbij wordt aangegeven dat dit leidt tot een reductie van de parkeerbehoefte van 16 parkeerplaatsen (reductie van 1 op 4). Welke reductie realistisch is en daarmee toegepast mag worden in het opstellen van een parkeerbalans is afhankelijk van de specifieke eigenschappen van de planontwikkeling. Zo is de stedelijkheidsgraad en het eigen autobezit van het gebied waarin de ontwikkeling is gelegen van grote invloed op de reductie, maar ook de mate waarin het eigen autobezit wordt gestimuleerd of juist ontmoedigd, is bepalend. Daarnaast is de doelgroep (de bewoners) bepalend of en in welke mate zij bereid zijn om gebruik te maken van een deelauto. Bij het bepalen van de reductie van 1 op 4 gaat Kwirkey helemaal niet op deze eigenschappen. De reductie is dan ook onvoldoende onderbouwd en daardoor niet realistisch. Het is vervolgens dan ook niet onwaarschijnlijk dat het werkelijke gebruik van de deelauto's lager zal zijn, waardoor de parkeerbehoefte van het plan hoger is dan berekend, met parkeerproblemen in de omgeving tot gevolg.

Beschikbaarheid parkeerplaatsen

In de oplegnotitie van Kwirkey (d.d. 25-4-2023) wordt de berekende parkeerbehoefte inclusief de parkeerbehoefte van de deelauto's toegeedeeld aan twee parkeergarages:

- Parkeergarage Lenculenhof: 16 parkeerplaatsen, waarvan 4 voor deelauto's
- Parkeergarage appartementen Bastion Waldeck: 24 parkeerplaatsen.

In totaal gaat de oplegnotitie uit van 40 parkeerplaatsen die beschikbaar zijn.

Deze parkeergarages liggen niet op eigen terrein. Het oplossen van de parkeervraag buiten het eigen terrein is mogelijk mits met onafhankelijk onderzoek wordt aangetoond dat de parkeerplaatsen waar een beroep op wordt gedaan op de momenten dat de vraag zich aandient ook daadwerkelijk beschikbaar zijn. In de hernieuwde omgevingsvergunning wordt dit ook als voorwaarde gesteld (zie voorwaarde 6 pag. 21). Tot het moment dat de beschikbare restcapaciteit van die parkeerplaatsen is aangetoond is geen sprake van sluitende parkeerbalans en is niet uitgesloten dat er parkeerproblemen in de omgeving ontstaan.

Verder dient het gebruik van parkeerplaatsen die elders worden afgenomen ook privaatrechtelijk voor 10 jaar te worden vastgelegd om zodoende het gebruik ervan te kunnen garanderen. Uit de berekening van Kwirkey blijkt niet dat er zo'n privaatrechtelijke overeenkomst is. De beschikbaarheid van de parkeerplaatsen kan dus niet worden gegarandeerd waardoor de parkeerbalans vooralsnog niet sluitend is.

Tenslotte wordt in de oplegnotitie van Kwirkey aangegeven dat er nog voldoende openbare parkeerplaatsen beschikbaar zijn op straat of in de omliggende openbare parkeergarages. Het ontbreekt ook hier aan deugdelijk bewijs dat deze parkeerplaatsen daadwerkelijk op de momenten dat de vraag zich aandient, beschikbaar zijn. Zo wordt er bijvoorbeeld geen rekening gehouden met het feit dat er per jaar tientallen evenementendagen in het centrum zijn, waardoor de parkeerdruk in de centrum zeer hoog is. Dit is een factor van belang die niet betrokken is bij het opstellen van de parkeerbalans.

Loopafstanden

Voor het opvangen van de parkeerbehoefte van het plan wordt een beroep gedaan op de parkeerplaatsen Lenculenhof en de parkeergarage van de appartementen Bastion Waldeck. Het gebruik van deze parkeerplaatsen is alleen mogelijk indien deze zich binnen de daarvoor geldende acceptabele loopafstanden bevinden. In het onderzoek van Kwirkey zit een afbeelding met afstanden. Maar dit betreft hemelsbrede afstanden. Hemelsbrede afstanden houden geen rekening met de eventuele aanwezigheid van obstakels die een voetganger wel ervaart als hij zich verplaatst. Omdat het onderzoek van Kwirkey niet uitgaat van deze loopafstanden kan niet worden bepaald of de parkeervoorzieningen van de Lenculenhof en de appartementen van Bastion Waldeck binnen de acceptabele loopafstanden liggen. Er kan dan ook niet worden vastgesteld of de parkeerbalans sluitend is.

Hoge parkeerdruk en zoekverkeer centrum

In het centrum van Maastricht zijn jaarlijks veel evenementen. Bij elkaar opgesteld gaat om tientallen evenementendagen per jaar. Tijdens zulke evenementen is de parkeervraag in het centrum vele malen groter dan normaal en ervaren bezoekers moeite om te parkeren. De ervaren parkeerproblemen op evenementendagen in en rond het centrum van Maastricht zijn een bekend probleem getuigen de vele nieuws- en krantenartikelen die hier reeds over geschreven zijn.

Omdat het plangebied is gelegen langs twee belangrijke ontsluitingswegen (Calvariestraat en Abtstraat) van het centrum en de daar gelegen parkeervoorzieningen zal het verkeer dat geen parkeerplaats kan vinden in het centrum vervolgens uitwijken naar de straten direct rond het centrum, waaronder de straten in de directe omgeving van het plangebied. Ook daar zal de parkeerdruk verder toenemen en ook daar leidt dit dan tot parkeerproblemen.

Omdat het jaarlijks gaat om tientallen evenementendagen is dit een belangrijke factor waar rekening mee moet worden gehouden in de beoordeling van de parkeersituatie van het plan. Zeker indien niet is onderbouwd dat de parkeerbalans sluitend is en de kans reëel is dat er een beroep moet worden gedaan op de openbare parkeerplaatsen.

Een gevolg van een te hoge parkeerdruk in het directe centrum (Vrijthof) is dat mensen gaan zoeken naar parkeerplek elders. Het zogenaamde zoekverkeer. Omdat de Calvariestraat en de Abtstraat belangrijke ontsluitingswegen van het centrum zijn, zal de verkeersintensiteit als gevolg van dit zoekverkeer op deze drukke evenementendagen toenemen. Naast een toename van de verkeersintensiteit heeft dit zoekverkeer vooral zijn aandacht bij het vinden van een vrije parkeerplaats. Dit gaat ten kosten van de aandacht voor andere weggebruikers. Het vele zoekverkeer leidt dan dus ook tot een verslechtering van de verkeersveiligheid op de wegen waar dat zoekverkeer zich bevindt. En daarmee dus ook op de wegen rond het plangebied (Calvariestraat, Abtstraat en Tongerseweg/straat).

VERKEERSTOETS

Ten behoeve van de hernieuwde omgevingsvergunning van 13 juli 2023 is door Arcadis een geactualiseerde verkeerstoets (d.d 25 april 2023) uitgevoerd naar de effecten op de verkeerafwikkeling en de verkeersveiligheid. Deze verkeerstoets betreft een actualisatie van de verkeerstoets van 18 augustus 2022.

Verkeersgeneratie

Bij het bepalen van de verkeersgeneratie is gebruik gemaakt van de kencijfers van CROW publicatie 381. Volgens deze methode dient gekeken te worden naar ligging van het plan. In dit geval geldt dat het plan is gelegen in het centrum van Maastricht. Daarmee sluit het aan bij de gebiedsindeling van de Nota Parkeernormen 2017. Volgens de geactualiseerde verkeerstoets van Arcadis is de stedelijkheid van Maastricht “sterk stedelijk”. Het minimale kencijfer (onderkant van de bandbreedte) dat bij deze ligging en stedelijkheidsgraad hoort bedraagt 1,8. Dat is ruim hoger dan de 1,4 die Arcadis in haar advies heeft aangehouden. Uitgaande van het midden van de bandbreedte ligt het kencijfer zelfs op 2,2. Naast dat het kencijfer van 1,4 te laag is, is deze ook niet herleidbaar. Omdat van te lage kencijfers is uitgegaan is de berekende verkeersgeneratie van het plan te laag ingeschat en ligt de werkelijke verkeersgeneratie hoger.

Verkeersintensiteiten

Ten behoeve van de beoordeling van het effect van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid is in het onderzoek van Arcadis gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten afkomstig uit het Limburgse verkeersmodel. Een verkeersmodel biedt een goede basis voor analyses. Van belang is echter dat de betrouwbaarheid van de prognoses voor wegen met beperkte verkeersintensiteiten aanzienlijk te wensen over kan laten. Daardoor bieden de verkeersprognoses uit een verkeersmodel voor wegen met een lage verkeersintensiteit zeker niet altijd een realistisch beeld. Dit is onder meer het gevolg van de wijze waarop een verkeersmodel de prognoses kalibreert aan de hand van beschikbare verkeersstellingen. Die zijn veelal voor wegen met lage verkeersintensiteit niet beschikbaar, waardoor hiermee bij de kalibratie geen rekening kan worden gehouden. Op wegen met een lage verkeersintensiteit is daardoor een afwijkingen van 500 mvt/etmaal of meer geen uitzondering. Daardoor kunnen op wegen met een lage verkeersintensiteit de gegevens uit het verkeersmodel soms een factor twee of meer afwijken van de werkelijke verkeersintensiteit. De ontwikkeling van de Calvariënberg wordt voor een belangrijk deel ontsloten door wegen met een lage verkeersintensiteit. Nu de rapportage met de verantwoording van het verkeersmodel niet betrokken lijkt te zijn in het verkeerskundig onderzoek van Arcadis, kan niet worden vastgesteld of sprake is van voldoende betrouwbare verkeersprognoses daar de resultaten van de uitgevoerde kalibratie van het verkeersmodel niet bekend zijn. Daar verkeersprognoses voor wegen een met een lage verkeersintensiteit matig betrouwbaar zijn en een relatief grote afwijking kunnen hebben, is het onjuist om de conclusies voor Calvariënberg alleen te baseren op de verkeersprognoses van het verkeersmodel. In dit geval had ten minste een toetsing moeten plaatsvinden aan een of meerdere recente verkeersstellingen.

De parkeerbehoefte van de ontwikkeling van de Calvariënberg wordt opgelost in twee bestaande parkeergarages. Omdat deze parkeergarages planologisch zijn geregeld in het reeds vastgestelde bestemmingsplannen “Klevarie” en “Centrum” en daarmee zijn opgenomen in het verkeersmodel, wordt verondersteld dat de verkeersgeneratie van de ontwikkeling van de Calvariënberg daarmee eigenlijk al is opgenomen in het verkeersmodel. Dit is gestoeld vanuit de gedachte dat de parkeergarages nog restcapaciteit zouden bezitten. Omdat met de ontwikkeling Calvariënberg niet wordt aangetoond dat deze parkeergarages over deze restcapaciteit beschikken (zie onderdeel parkeren van deze memo), kan niet worden uitgesloten dat de parkeergarages wel al volledig in gebruik zijn. In dat geval is het niet terecht om aan te nemen dat de verkeersgeneratie van de Calvariënberg feitelijk al in het verkeersmodel zit opgenomen en zal de verkeersgeneratie wel moeten worden opgeteld bij de autonome verkeersintensiteiten. Er is dus onvoldoende onderbouwing om deze verrekening toe te mogen passen. Gesteld kan worden dat de verkeersintensiteiten op de omliggende wegen in veel gevallen te laag zijn ingeschat.

Omdat voor de beoordeling van de verkeerskundige effecten het verkeersmodel is gebruikt en het verkeersmodel geen verkeersintensiteit heeft toegekend aan de Abtstraat, is aangenomen dat de verkeersintensiteit van de Abtstraat gelijk is aan die van de Sint Nicolaasstraat. Allereerst ontbreekt het in de notitie van Arcadis aan een goede onderbouwing waarom deze vergelijking terecht is. Het ontbreken van deze onderbouwing draagt op zichzelf al niet bij aan de geloofwaardigheid van deze vergelijking. Daarnaast gaat de vergelijking ook mank. Dit wordt geïllustreerd aan de hand van de volgende argumenten:

- In tegenstelling tot de Abtstraat waar het noordelijk deel in twee richtingen toegankelijk is, kent de Sint Nicolaasstraat wel een volledig éénrichtingsverkeerregime over de gehele lengte. De bereikbaarheid van de Abtstraat is daardoor groter. Het is daarom zeer aannemelijk dat er door de Abtstraat meer verkeer rijdt dan door de Sint Nicolaasstraat.
- De Abtstraat wordt gebruikt als ontsluiting van de parkeergarage Lenculenhof. Aan de Sint Nicolaasstraat ligt geen parkeergarage. Dit gegeven doet vermoeden dat het noordelijk deel van de Abtstraat een stuk drukker is dan de Sint Nicolaasstraat.
- Zoals eerder in deze memo aangegeven kent het verkeersmodel vaak een relatief grote onnauwkeurigheid als het gaat om de verkeersintensiteiten in kleinere straten. Dat het verkeersmodel aangeeft dat de verkeersintensiteit van de 5.1.2e mvt/etmaal is, wil niet zeggen dat dit in werkelijkheid ook zo is. Het is daarom niet uitgesloten dat er door de Abtstraat ook meer verkeer rijdt dan de genoemde 500 mv/etmaal.
- De Sint Nicolaasstraat wijkt af van de Abtstraat omdat er aan de Abtstraat naast woningen ook nog 3 zorginstellingen en een hospice zijn gelegen. Dit leidt tot veel extra verkeer zoals zorgpersoneel, mantelzorgers en soms ook ambulances en rouwagens. Dit verkeer is er niet of nauwelijks in de Sint Nicolaasstraat.
- De Abtstraat is in tegenstelling tot de Sint Nicolaasstraat een belangrijke fietsroute richting de universiteit.
- De Abtstraat vervult in tegenstelling tot de Sint Nicolaasstraat een belangrijke ontsluitende functie voor verkeer van en naar het centrum en heeft daardoor meer verkeer te verwerken.

Verkeerstoedeling

Er wordt niet onderbouwd waarop de verdeling van de verkeersgeneratie van het plan over het omliggende wegennet (de verkeerstoedeling) op is gebaseerd. Er kan daardoor niet worden vastgesteld of de verdeling realistisch is. Dat deze verdeling niet realistisch is blijkt onder meer uit de hierna beschreven tekortkoming in het onderzoek van Arcadis.

Volgens de analyse van Arcadis wordt de verkeersgeneratie verdeeld over de twee parkeergarages (Bastion Waldeck en Lenculenhof). Daarbij is het aantal parkeerplaatsen dat in de betreffende parkeergarages beschikbaar wordt gesteld ten behoeve de ontwikkeling van de Calvariënberg) bepalend voor de verkeerstoedeling. Er wordt gesteld dat 24 (60%) parkeerplaatsen van de in totaal 40 (100%) parkeerplaatsen in de parkeergarage van Bastion Waldeck parkeren en 19 (40%) in

de parkeergarage Lenculenhof. Vervolgens wordt gezegd dat vanwege het feit dat in de Abtstraat een éénrichtingsverkeerregime geldt, gesteld dat maar 20% door het noordelijk deel van de Abtsstraat rijdt en 20% over het zuidelijk deel van de Abtstraat en vervolgens de Tongersestraat. Dit is een onjuiste voorstelling van zaken. Vanuit de gedachte dat 40% van de beschikbare parkeercapaciteit in de Lenculenhof (16 parkeerplaatsen) is gelegen, zullen deze 16 parkeerplaatsen in eerste instantie bereikt worden via het noordelijk deel. Deze aankomsten gelden voor alle 16 parkeerplaatsen. Vervolgens vertrekt de verkeersgeneratie van die 16 parkeerplaatsen weer via het zuiden in de richting de Tongersestraat. Het gaat dus om aankomsten ten behoeve van de 16 parkeerplaatsen en vetrekken ten behoeve van de 16 parkeerplaatsen. Vanuit die gedachte dient geen 20% van het verkeer te worden toegerekend aan de Abtstraat noord en zuid en Tongersestraat, maar 40%.

De gehanteerde verkeerstoedeling gaat daarnaast voorbij aan het feit dat het noordelijk deel van de Abtstraat tot aan de entree van de parkeergarage Lenculenhof in twee richtingen gebruikt mag worden. De aanwezigheid van het verkeersbord C03 met onderbord met de tekst "na 70m" ter hoogte van de het kruispunt Calvariestraat – Abtstraat bevestigt dit.



Figuur 1 RVV bord C03 met onderbord "na 70m" (bron: Cyclomedia)

Dat voorbij is gegaan aan het feit dat het noordelijk deel van de Abtsstraat in beide richtingen toegankelijk is, maakt dat aan de gehanteerde verkeerstoedeling van de Abtstraat getwijfeld moet worden.

Beoordeling verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid

Ten behoeve van de effectenbeoordeling van de ontwikkeling Calvariëenberg op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid dient gekeken te worden naar de maximale capaciteit van de wegen waarover het verkeer wordt afgewikkeld. Voor het bepalen van die maximale capaciteit heeft Arcadis gebruik gemaakt van capaciteitswaarden voor standaardwegprofielen die horen bij een bepaalde wegcategorie. In haar verkeersonderzoek heeft Arcadis de volgende waarden aangehouden:

- Erftoegangsweg: maximale capaciteit binnen de bebouwde kom van 4.000 mvt/etmaal
- Gebiedsontsluitingsweg: maximale capaciteit binnen de bebouwde kom 1.800 pae/uur/rijstrook.

Het aantal motorvoertuigen dat een weg vlot en veilig kan verwerken (ook wel de capaciteit van de weg genoemd) is echter afhankelijk van een combinatie van meerdere factoren, namelijk de functie van de weg, het gebruik van de weg en de inrichting van de weg. Volgens het principe van Duurzaam Veilig, het principe dat wordt gebruikt om de verkeersveiligheid van wegen te beoordelen en de basis is voor het verkeersveiligheidsbeleid in Nederland, hebben bovenstaande factoren daarnaast ook een verband met elkaar en moeten ze met elkaar in balans zijn. Om de maximale capaciteit van de weg te bepalen dient dus nadrukkelijk naar de specifieke lokale omstandigheden van het betreffende wegvak gekeken te worden en niet alleen naar de maximale capaciteit van een standaard wegprofiel.

Hierna wordt nader ingegaan op de definitie van deze factoren.

Functie van de weg

Een weg die gecategoriseerd is als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en een maximum snelheid heeft van 30 km/u kan minder verkeer verwerken dan een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 70 km/u. Op de laatst genoemde categorie weg is de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer belangrijker dan op de eerst genoemde categorie. Daar draait het namelijk om verblijven in plaats van doorstromen.

Gebruik van de weg

Indien de rijbaan van een wegvak veel gebruik wordt door fietsers, of dat er bijvoorbeeld sprake is van veel overstekende voetgangers dan heeft dat invloed op de capaciteit van de weg. Ook bij op wegen waar in de praktijk nog wel eens langs de rijbaan wordt geparkeerd of een bus rijdt zorgen ervoor dat de weg minder verkeer kan verwerken.

Inrichting van de weg

Tenslotte speelt ook de inrichting van de weg een rol. Zo bepaald de breedte van de weg in belangrijke mate hoeveel verkeer er per tijdsspanne van een wegvak gebruik kan maken. Als de weg immers smal is en het niet mogelijk is om twee tegemoetkomende auto's elkaar te laten passeren, zal er regelmatig op elkaar moeten worden gewacht hetgeen de doorstroming verstoort en voor zorgt dat het aantal voertuigen dat van de weg gebruik kan maken (capaciteit) beperkt is.

Herbeschouwing maximale capaciteit wegen

Wanneer de maximale capaciteit van de ontsluitende wegen van de Calvariënberg wordt bepaald vanuit de hierboven genoemde combinatie van factoren, dan is het niet realistisch om aan te sluiten bij de wegcapaciteiten van een standaard wegprofiel, zoals Arcadis in haar rapport heeft gedaan. Dit kan komt omdat nadrukkelijk ook naar de inrichting en het gebruik van de ontsluitende wegen van de Calvariënberg moet worden gekeken.

Vanuit de gedachte dat de capaciteit van een weg wordt bepaald door een combinatie van factoren, is de capaciteit van de relevante wegvakken hieronder nader beschouwd.

Calvariëstraat

Volgens het rapport van Arcadis ligt de maximale capaciteit van de Calvariëstraat op 4.000 mvt/etmaal. De weg kent een éénrichtingsverkeerregime en er geldt een parkeerverbod. Ondanks dit parkeerverbod wordt er geregeld langs de rijbaan en op de stoep geparkeerd. Verder rijdt er een bus en is de Calvariëstraat en is de straat een belangrijke inrikker voor het centrum. De weg wordt daarnaast ook veelvuldig door fietsers gebruikt. In tegenstelling tot het autoverkeer, mogen fietsers de weg wel in twee richtingen inrijden. Het smalle trottoir in combinatie met de geparkeerde auto's maakt dat voetgangers nog wel eens genoodzaakt zijn om van de rijbaan gebruik te maken. De weg kent een breedte van circa 4.60m. Rekening houdend met het beschreven gebruik en de inrichting van de weg, kan gesteld worden dat weg relatief smal is. Ten slotte dient opgemerkt te worden dat tijdens evenementen in het centrum van Maastricht, zoals op het Vrijthof, de

Calvariestraat zelfs één van de belangrijkste toegangswegen tot het centrum is. Dit leidt er toe dat de Calvariestraat, naast het normale gebruik van de straat door auto's, fietser en bussen, op veel momenten in het jaar extra druk is als gevolg van dit evenementenverkeer. Al met al kan gesteld worden dat de maximale capaciteit van de Calvariestraat ruim onder de 4.000 mvt/etmaal ligt waar Arcadis van is uitgegaan.

Tenslotte worden om de parkeerbehoefte van de het bestaande Kruisherhotel op te vangen, 62 parkeerplaatsen gehuurd in de parkeergarage Lenculenhof. Dit leidt er in de praktijk toe dat gebruikers van deze parkeerplaatsen vanaf het Kruisherhotel via de Kruisherengang de Abtstraat in rijden. Daarvoor rijden ze een stukje tegen het verkeer in op de Calvariestraat. Ondanks dat dit niet mag, wordt dit in de praktijk veel gedaan, er hoeft immers maar een paar meter tegen het verkeer ingereken te worden. Dit lijkt onschuldig maar zorgt bij nietsvermoedende verkeersdeelnemers op de Calvariestraat voor onverwachte situaties. Al met al kan gesteld worden dat dit in de bestaande situatie dus al leidt tot gevaarlijke en verkeersonveilige situaties.

Uitgaande van een verkeersintensiteit van de Calvariestraat van 4.000 mvt/etmaal kan gesteld worden dat de weg zonder de planontwikkeling reeds als verkeersonveilig bestempeld moet worden. Wanneer daar vervolgens nog het verkeer van de ontwikkeling bij komt, verslechterd de verkeersveiligheid verder.

Abtstraat

De Abtstraat wordt gekenmerkt door een nog smaller profiel dan de Calvariestraat. De weg heeft namelijk een rijbaanbreedte van circa 3.30m. Op de Abtstraat geldt gedeeltelijk een éénrichtingverkeerregime met op de eerste 70m, gezien vanaf de Calvariestraat, eenzijdig parkeren in havens. Deze eerste 70m is uitgezonderd van het éénrichtingsverkeerregime. Hier is het dus toegestaan om vanuit beide richtingen de Abtstraat in te rijden, ook voor gemotoriseerd verkeer. Voor fietsers geldt het éénrichtingsverkeerregime niet. Zij mogen de gehele Abtstraat vanuit beide richtingen in rijden. Daarnaast ontsluiten op de ^{5.1.2e} zorginstellingen en een hospice. Het gaat hier in totaal om circa 232 bewoners van de zorginstellingen en circa 6 zorgplaatsen voor de hospice¹. Dit leidt er meermaals per week toe dat zorgmedewerkers, mantelzorgers en ambulances half op het trottoir parkeren. Ook trekt er regelmatig een begrafenisstoet door de straat. Verder wordt de Abtstraat veel gebruikt door fietsers en voetgangers van de universiteit (School of Business & Economics). En tenslotte is de Abtstraat een belangrijke ontsluitingsroute voor verkeer uit het centrum, ook tijdens de vele grote evenementen die vele tientallen dagen per jaar in het centrum van Maastricht worden georganiseerd. Daarmee is de verkeersintensiteit van het gemotoriseerd verkeer op de Abtstraat relatief hoog.

Voor éénrichtingswegen waar fietsers van zijn uitgezonderd geeft de ASVV 2021² aan dat de rijbaanbreedte moet liggen tussen de 3.40m en 3.85m. In de bestaande situatie (gemeten is circa 3.30m) is deze weg dan ook al te smal om het verkeer vlot en veilig te kunnen afwickelen. Voor het noordelijk deel van de Abtstraat geldt helemaal dat de weg te smal is om het verkeer vlot en veilig te verwerken. De ASVV stelt namelijk dat een weg die in twee richtingen toegankelijk is voor gemotoriseerd verkeer een rijbaanbreedte moet hebben tussen 4.80 en 5.80m. Overigens is de gemeente Maastricht bekend met het te smalle wegprofiel van de Abtstraat, maar heeft desondanks besloten af te zien van een verbreding van de rijbaan (zie hiervoor passages uit het betreffende collegebesluit in de bijlage van deze memo).

Gezien het intensieve gebruik door zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers, het parkeren op of gedeeltelijk langs de rijbaan en het profiel dat gezien de richtlijnen van het CROW niet voldoet aan de minimale richtlijnen en daardoor te smal is, is in de bestaande situatie al sprake van een zeer verkeersonveilige situatie. Extra verkeer dat er bij komt vanuit de

¹ zorgcentrum Lenculenhof (^{5.1.2e}), dementiezorg (^{5.1.2e}) Flora (^{5.1.2e}) hospice Trajectum, (^{5.1.2e}) vpleegklinik (^{5.1.2e}) (Polvertorenstraat 20).

² ASVV 2021 (CROW)

ontwikkeling leidt dus tot een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid op deze weg. In de verkeerstoets van Arcadis wordt de Abtstraat dan ook onterecht als verkeersveilig beschouwd.

Tongerseweg en Tongersestraat

Het meeste verkeer van de ontwikkeling ontsluit op de Tongersestraat die vervolgens over gaat in de Tongerseweg. Beide wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Erftoegangswegen worden gekenmerkt doordat verblijven er centraal staat. Dat is onder meer te zien aan de parkeervoorzieningen langs Tongerseweg. Dit zijn namelijk haakse parkeervakken. Om die te bereiken moet men achteruit de rijbaan opdraaien. Dit is typisch voor een erftoegangsweg. Verder zijn de Tongerseweg en Tongersestraat belangrijke inprickers richting het centrum waardoor de weg ook veel wordt gebruikt door fietsers die bijvoorbeeld naar de universiteit. Ook rijden er bussen. De Tongerseweg is beduidend breder dan de Tongersestraat. Tenslotte ligt de autonome verkeersintensiteit in 2032 op 10.600 mvt/etmaal³ (Tongerseweg) en 7.810 tot 9.710 mvt/etmaal³ (Tongersestraat).

Gezien de functie van de weg (erftoegangsweg, waar verblijven centraal zou moeten staan), de inrichting (o.a. de haakse parkeervakken waardoor soms achteruit de rijbaan moet worden opgedraaid) en het gebruik (hoge verkeersintensiteit in combinatie met de vele fietsers en voetgangers) moet geconstateerd worden dat de verkeersveiligheid hier reeds in de bestaande situatie in het geding is.

In de verkeerstoets van Arcadis wordt uitsluitend aangegeven dat de Tongersestraat in de bestaande situatie leidt tot knelpunten. De Tongerseweg wordt niet genoemd, maar ook daarvoor geldt gezien bovenstaande analyse dat daar knelpunten te verwachten zijn in de verkeersveiligheid. Tenslotte wordt van beide wegen in de rapportage van Arcadis geconcludeerd dat de impact van verkeer als gevolg het plan beperkt is. Als dat zo is, dan wordt voorbij gegaan aan het feit dat de verkeersveiligheid in de autonome situatie al leidt tot knelpunten. Deze zullen eerst moeten worden opgelost voor er verkeer vanuit de ontwikkeling aan kan worden toegevoegd.

UITBREIDING KRUISHERENHOTEL

Naast de ontwikkeling van de Calvariënberg is men is ook voornemens het bestaande Kruisherenshotel uit te breiden met 52 hotelkamers, een restaurant van 240 m², een multifunctionele zaal van 178 m² en een kantoor zonder balie functie van 150 m². Hiervoor is een aanvraag omgevingsvergunning ingediend. Er is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de effecten van deze ontwikkeling op de omgeving. Daarbij is gekeken naar de aspecten parkeren en verkeer.

Hierna wordt nader ingegaan op dit onderzoek en de gevolgen die de realisatie van deze ontwikkeling heeft op de wegen in de omgeving en specifiek op de Abtstraat en de Calvariëstraat.

Niet sluitende parkeerbalans

Arcadis heeft verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en daarbij ook gekeken naar de effecten op parkeren. Daarvoor is een parkeerbalans opgesteld door de parkeerbehoefte te bepalen met behulp van parkeernormen. Voor de beschikbare parkeercapaciteit is daarbij uitgegaan dat voor de bestaande 59 hotelkamers en het restaurant reeds 62 parkeerplaatsen worden gehuurd in de verderop gelegen parkeergarage Lenculenhof. Vervolgens heeft Arcadis om de parkeerbehoefte van de beoogde ontwikkeling te bepalen niet alleen gekeken naar de beoogde situatie, maar ook naar de bestaande situatie. Men komt in totaal (bestaand + beoogd) op een parkeerbehoefte van 78 parkeerplaatsen. Vervolgens wordt gesteld dat er reeds capaciteit is voor 62 parkeerplaatsen en dat er dus nog capaciteit van 16 parkeerplaatsen gevonden moet worden om een sluitende parkeerbalans te krijgen.

³ Bron: Tabel 2 geactualiseerde verkeerstoets Calvariënberg (d.d. 18 april 2023)

Deze methode waarbij de bestaande parkeerbehoefte in beeld wordt gebracht middels een berekening op basis van parkeernormen, is niet juist. Deze methode is immers alleen representatief als er geen meting mogelijk is omdat de ontwikkeling nog niet is gerealiseerd. Omdat het bepalen van de parkeerbehoefte middels een meting altijd een accurater beeld geeft dan wanneer dat wordt gedaan middels parkeernormen, meten is immers weten, zal in het geval van het bepalen van de parkeerbehoefte van de bestaande situatie altijd teruggevallen moeten worden op een parkeerdrukmeting en dat is in het kader van de aanvraag omgevingsvergunning niet gedaan.

Vooralsnog wordt uitgegaan dat er nog 16 parkeerplaatsen gevonden moeten worden in de Lenculenhof, maar omdat de gebruikte methode niet juist is, is het niet uitgesloten dat er nog een grotere parkeerbehoefte is dan de genoemde 16 parkeerplaatsen. Daarnaast ontbreekt het aan een onderbouwing dat de 16 noodzakelijke parkeerplaatsen beschikbaar zijn op de momenten dat er vraag naar is.

Uit de stukken bij de aanvraag omgevingsvergunning blijkt dat voor een sluitende businesscase het van doorslaggevend belang is dat het restaurant en de feestzaal door externen wordt gebruikt. Er is in de stukken expliciet vermeld dat de feestzaal ruimte biedt aan 150 personen en het restaurant een capaciteit heeft van 120 stoelen. Het is zeer aannemelijk dat dit zal leiden tot een piekbelasting in de vraag naar parkeren. De kans de parkeervraag in werkelijkheid groter is dan de parkeervraag die berekend is in de parkeerbalans is dan zeer reëel. Als dat zo is, is er geen sluitende parkeerbalans meer en zal de druk op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving toenemen, wat leidt tot parkeerproblemen in de omgeving van het hotel maar ook in de omgeving van het plangebied van de Calvariënberg.

Los van het feit dat parkeerbehoefte voor de bestaande situatie foutief is bepaald (middels normen in plaats van middels een parkeerdrukmeting) wordt de beschikbaarheid van de 62 verhuurde parkeerplaatsen in de balans niet betrokken. Als men dat doet, dan zal ook voor deze parkeerplaatsen de beschikbaarheid moeten worden aangetoond. Ook dat ontbreekt in de rapportage van Arcadis.

Tenslotte wordt terloops nog vermeld in de rapportage dat 8 parkeerplaatsen bij het bestaande hotel beschikbaar zijn en er nog voldoende vrije plekken beschikbaar zijn in de aanwezige parkeergarages in de omgeving. Ook dit wordt niet nader onderbouwd, waardoor het niet is uitgesloten dat die parkeerplaatsen helemaal niet beschikbaar zijn, met parkeerproblemen in de omgeving tot gevolg.

Al met al is niet uitgesloten dat de omgeving van de Calvariënberg te maken kan krijgen met een onacceptabel hoge parkeerdruk als gevolg van de uitbreiding van het hotel. Dit terwijl de parkeerbalans van de ontwikkeling van de Calvariënberg ook nog niet sluitend is waardoor er vanuit deze ontwikkeling mogelijk ook een onacceptabel hoge parkeerdruk kan ontstaan. De problemen stapelen zich dan op.

Verkeersveiligheid Abtstraat

Omdat voor het oplossen van de parkeerbehoefte van de uitbreiding van het Kruisherhotel een aanvullend beroep wordt gedaan (16 of mogelijk meer parkeerplaatsen) op de parkeergarage Lenculenhof, zal het verkeer in de Abtstraat verder toenemen. Eerder is in deze memo al geconstateerd dat de verkeersveiligheid in de bestaande situatie van de Abtstraat al onder maats is en met de toevoeging van verkeer als gevolg van de ontwikkeling van de Calvariënberg deze alleen maar verder zal verslechteren. Wanneer het verkeer in de Abtstraat als gevolg van de uitbreiding van het Kruisherhotel nog verder toeneemt, zal de verkeersveiligheid in de Abtstraat ook verder verslechteren. Dit terwijl deze al zeer ondermaats is.

Verkeersveiligheid Calvariestraat

Vanuit het Kruisherenghotel zal er met de uitbreiding nog vaker gebruik worden gemaakt van de Abtstraat. Er worden namelijk minimaal 16 parkeerplaatsen gehuurd in de parkeergarage Lenculenhof. Daarbij is het zeer waarschijnlijk dat men hiervoor vanuit de Kruisherengang een stukje tegen het verkeer in rijdt op de Calvariestraat om vervolgens de Abtstraat in te rijden. Daarmee komt de verkeersveiligheid op de Calvariestraat als gevolg van deze uitbreiding verder onder druk te staan.

ONTWIKKELING HOF VAN CALVARIE

Er ligt momenteel een aanvraag voor de ontwikkeling van 30 appartementen in het Hof van Calvarie. De totale parkeerbehoefte van dit plan wordt opgevangen in de parkeergarage ten zuiden van de ontwikkeling en ontsluit op de Polvertorenstraat en vervolgens de Tongersestraat.

Zoals eerder in deze memo verwoord, is de verkeerveiligheid in de autonome situatie op de Tongersestraat en Tongerseweg al in het geding. Met de komst van de 123 appartementen van de Calvariënberg zal deze verder verslechteren. Immers een groot deel van het verkeer van die ontwikkeling ontsluit via de Tongersestraat en Tongerseweg.

CONCLUSIE

De verkeersonderzoeken die ten grondslag liggen aan de hernieuwde omgevingsvergunning van de Calvariënberg geven een onjuist en onvolledig beeld van de verkeerskundige consequenties. De aspecten verkeer en parkeren zijn daarom ten onrechte als acceptabel beschouwd.

Er is niet aangetoond dat parkeerbalans van de Calvariënberg sluitend is. Daarnaast is de parkeerdruk in de omgeving in de bestaande situatie al hoog, zeker tijdens de vele evenementen in het centrum (tientallen evenementen dagen per jaar). Dan is zelfs sprake van overdruk met zoekverkeer tot gevolg. Omdat de parkeerbalans niet sluitend is, is niet uitgesloten dat de bestaande parkeerproblemen in de omgeving verder zullen toenemen.

Met andere ontwikkelingen in het vooruitzicht zoals de uitbreiding van het kruisherenghotel en de 30 appartementen van het Hof van Calvarie, is het niet ondenkbaar dat de parkeersituatie in de omgeving verder zal verslechteren. Dit omdat de parkeerbalans (uitbreiding hotel) verkeerd is berekend en daarmee niet sluitend is.

In de verkeerstoets van Arcadis wordt onterecht geconcludeerd dat de verkeersveiligheid van de wegen (Calvariestraat, Abtstraat) verkeersveilig zijn. De manier waarop de verkeersveiligheid is getoetst is te globaal en gaat voorbij aan de feitelijke situatie op straat (functie, gebruik en inrichting van de wegen). Uit de contraexpertise van de verkeersveiligheid die in het kader van deze second opinion is uitgevoerd komt naar voren dat verkeersveiligheid van de genoemde wegen in de bestaande situatie al ondermaats is. De toevoeging van verkeer vanuit de ontwikkeling Calvariënberg maakt de knelpunten alleen maar groter. Als daar de uitbreiding van de kruisherenghotel en het Hof van Calvarie bij komen, betekent dit een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Beschrijving	Pagina('s)
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1 5 8