

**ONDERWERP**  
Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers

**PROJECTNUMMER**  
30131263

**DATUM**  
4 april 2024

**ONZE REFERENTIE**  
CUFC2PDYR7WQ-1761171587-31:2

**VAN**  
Arcadis Nederland BV

**AAN**  
Camiel Oostwegel Patrimonium BV

## 1 Inleiding

In de binnenstad van Maastricht ligt momenteel het vijf-sterren Kruisherengang (rijksmonument). Het voornemen is om het aantal hotelkamers uitbreiden met 52 stuks, inclusief restaurant. Deze uitbreiding vindt plaats in een aan de overzijde van de straat gelegen gebouw, geheten De Stuers (rijksmonument). Beide gebouwen worden met elkaar verbonden via een luchtbrug ter hoogte van de eerste verdieping. Het laden en lossen van (vracht)leveringen zal op eigen terrein plaats vinden. De entree hiertoe is via de Kruisherengang bereikbaar.

Het gebied waarin De Stuers is gelegen omvat het ontwikkelingsterrein en de direct omliggende wegen waarop het ontwikkelingsterrein ontsluit. De verkeerseffecten van de ontwikkeling zullen op deze wegen van toepassing zijn. In figuur 1 is het projectgebied weergegeven.



Figuur 1: Schetsontwerp ontwikkelingsterrein De Stuers

### VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

Het ontwikkelen van een bestaande of nieuwe locatie vraagt naast een goede ruimtelijke afweging over functie, vormgeving en inpassing, ook voor het in beeld brengen van de verkeerseffecten. Bij een nieuw bestemmingsplan, een bestemmingsplanwijziging of een omgevingsvergunning voor het gebruiken van gronden en bouwwerken in strijd met het bestemmingsplan, wordt gesteld dat de effecten van de ontwikkeling voor verkeer goed moeten worden onderbouwd. De onderbouwing van de verkeersaspecten speelt mee bij de beoordeling van het plan. Hierbinnen ligt nadruk op de effecten van de ontwikkeling op de verkeersafwikkeling en parkeren (bereikbaarheid), de verkeersveiligheid en de verkeershinder (leefbaarheid).

### Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de verkeerstructuur rondom de planontwikkeling beschreven, inclusief de verkeerseffecten. Hoofdstuk 3 behandelt het aspect parkeren. Tenslotte worden in hoofdstuk 4 de conclusies beschreven.

## 2 Verkeersstructuur

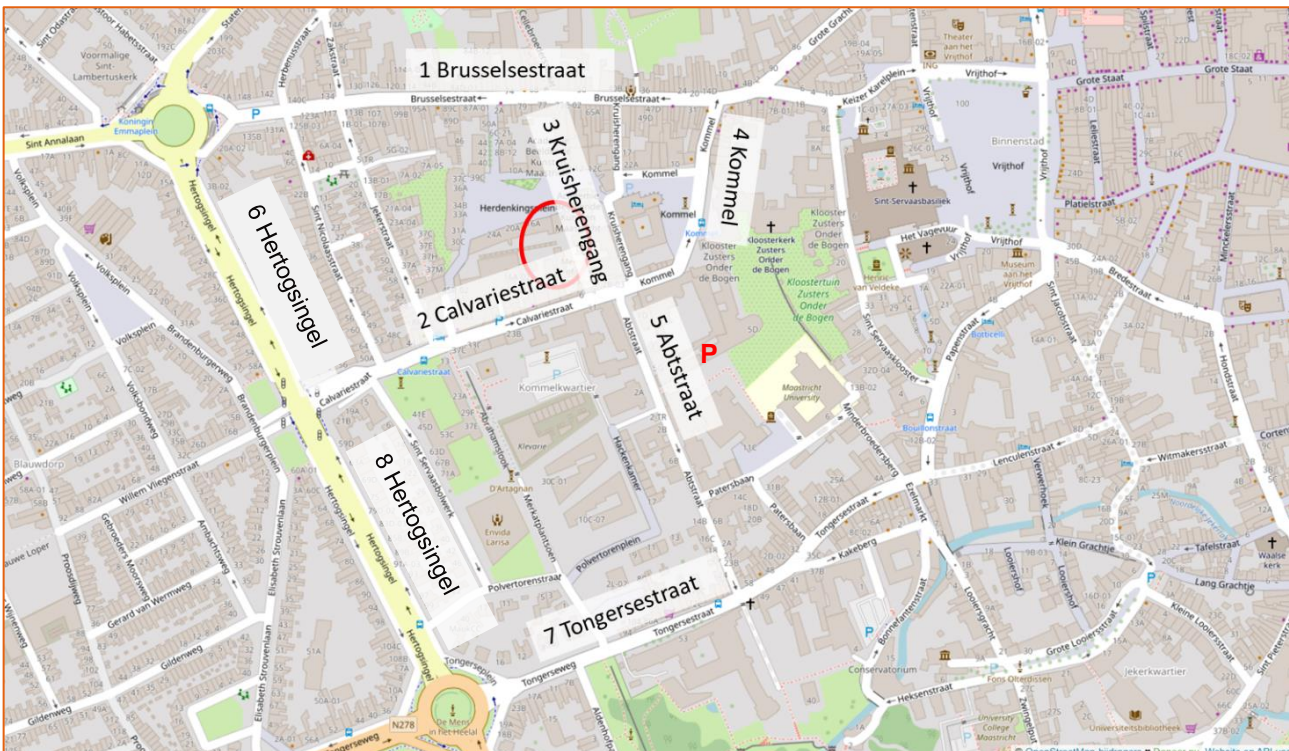
### 2.1 Functie en vormgeving

Het plangebied omvat het ontwikkelingsterrein en de direct omliggende wegen waarop het ontwikkelingsterrein ontsluit. De verkeerseffecten van de ontwikkeling zullen op deze wegen van toepassing zijn. Het gaat hierbij om de:

1. Brusselsestraat
2. Calvariestraat
3. Kruisherengang
4. Kommel
5. Abtstraat
6. Hertogsingel
7. Tongersestraat
8. Hertogsingel

Alle genoemde straten 1-5 zijn gecategoriseerd als éénrichting erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/uur. De straten 6-8 zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur. Alle straten zijn weergegeven in figuur 2.

Het gebouw van De Stuers behoudt haar bestaande ontsluiting op de Kruisherengang. Deze ontsluiting zal in de praktijk hoofdzakelijk door taxi's en bevoorradingsverkeer worden gebruikt. Auto's van bezoekers worden via valet-parking geparkeerd in de parkeergarage onder de Lenculenhof aan de Abtstraat.



Figuur 2: Relevante straten rondom het projectgebied (rode cirkel) en parkeergarage (P).

In het plangebied wordt fietsverkeer afgewikkeld op de rijbaan of fietsuggestiestroken. Voetgangers hebben in alle straten de beschikking over een trottoir.

## 2.2 Gebruik

Om de verkeersintensiteiten op het wegennet in de omgeving van het plan te bepalen, zowel in de huidige situatie als in de autonome situatie in respectievelijk 2019 en 2032, is gebruik gemaakt van het verkeersmodel Icity. Icity is een applicatie voor het bouwen, presenteren en analyseren van geluidsmodellen. Meer dan vijftig Nederlandse gemeenten, waaronder bijvoorbeeld Maastricht, Heerlen, Eindhoven en Veldhoven, maken gebruik van de applicatie. De kracht van Icity is dat alle benodigde informatie (databestanden van zowel verkeer als ruimtelijke omgeving) direct voorhanden zijn en jaarlijks worden geactualiseerd. Icity is daarmee een betrouwbaar model gebleken. Voor zover wegen niet zijn opgenomen in Icity heeft de gemeente Maastricht aangegeven dat zij deze wegen niet relevant acht voor beschouwing.

Omdat op icity.nl de verkeersintensiteiten voor een weekdag zijn weergegeven, zijn deze omgerekend naar werkdagen door de intensiteiten van een weekdag met factor 1,1 te vermenigvuldigen. Het grootste gedeelte van de wegen in het gebied zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom.

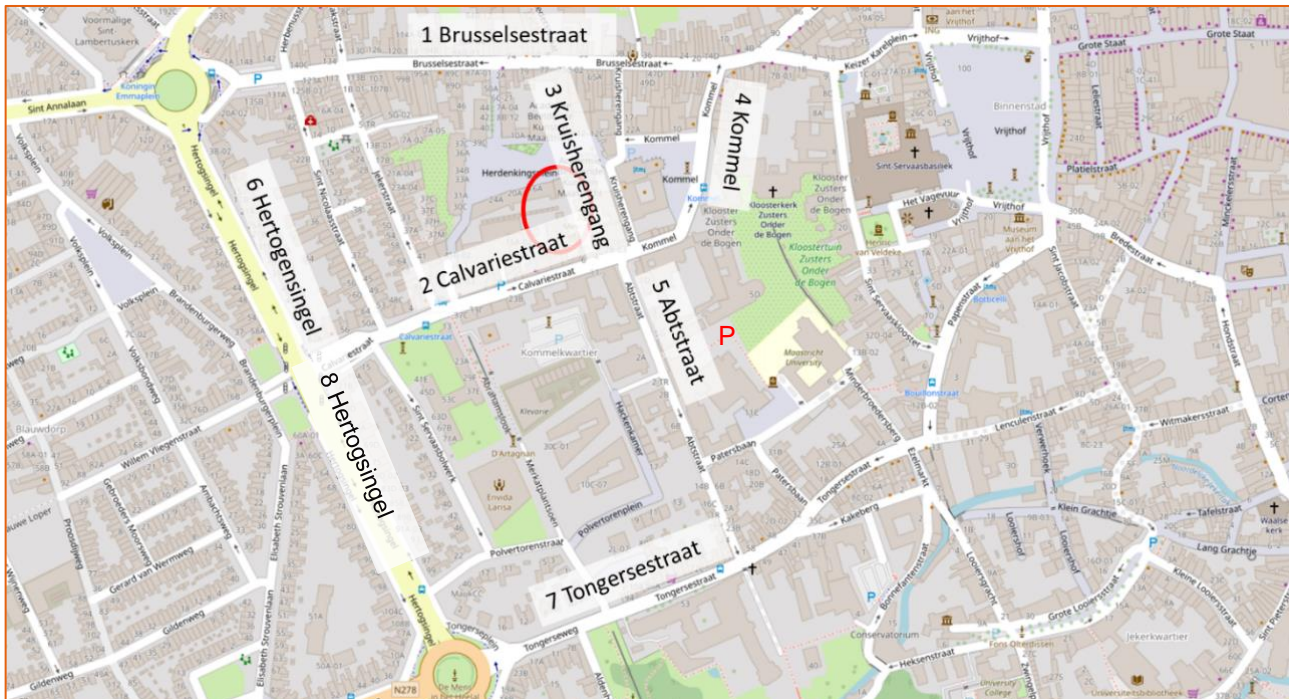
In tabel 1 is een beeld gegeven van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. Van de Abtstraat en de Kruisherengang zijn geen gegevens bekend. Voor beide straten is de Sint Nicolaasstraat als referentie gebruikt. Deze straat heeft vergelijkbare bebouwing en heeft ook éénrichtingsverkeer vanaf de Calvariestraat. Deze intensiteiten worden daarom overgenomen om een indicatie voor de Abtstraat te geven. De locatie van de gehanteerde wegvakken is weergegeven in figuur 3.

Op de beschouwde straten blijven de verkeersintensiteiten nagenoeg gelijk. Enkel op de Hertogsingel en Tongersestraat is sprake van een significante toename van de verkeersintensiteiten tussen 2019 en 2032. <sup>1</sup>Op de overige omliggende straten blijven de verkeersintensiteiten nagenoeg gelijk.

#	Straatnaam	Wegtype	Intensiteit 2019 in mvt/werkdag	Intensiteit 2032 in mvt/werkdag
1	Brusselsestraat	ETW	2.310	2.280
2	Calvariestraat	ETW	4.540	4.460
3	Kruisherengang	ETW	500	560
4	Kommel	ETW	4.510	4.420
5	Abtstraat	ETW	500	560
6	Hertogsingel	GOW	17.200	19.520
7	Tongersestraat	GOW	9.550	9.710
8	Hertogsingel	GOW	15.000	17.290

Tabel 1: Verkeersintensiteiten huidige en toekomstige situatie omliggende wegennet.

<sup>1</sup> Onder significant wordt een af- of toename van de intensiteit van > 15% en/of >1.000 mvt/etmaal beschouwd.



Figuur 3: Locaties wegvakken – projectgebied (rode cirkel) en parkeergarage (P).

## Openbaar vervoer

Station Maastricht centraal ligt op ongeveer 1.800 meter van het projectgebied. Hier vertrekken ieder uur diverse treinen richting Roermond, Heerlen en Luik, Hasselt (België).

De bushalte Koningin Emmaplein ligt op 500 meter loopafstand van het hotel. De halte wordt aangedaan door de lijnen 1, 2, 5, 6, 10 20a en 62. Daarnaast zijn nog bushaltes aanwezig op ongeveer 100 meter loopafstand van het hotel in de Calvariestraat en Kommel. Deze haltes worden alleen aangedaan op de route richting het station door de lijnen: 3, 7 en 48.

Gezien het bovenstaande is het plan goed bereikbaar met zowel de trein als met de bus.

## Toegankelijkheid voor hulpdiensten

In het plangebied is geen sprake van doodlopende straten en/of fysieke afsluitingen. Dit betekent dat ondanks het eenrichtingsregime in het plangebied de projectlocatie De Stuers altijd vanaf twee kanten bereikbaar is. Daardoor is het projectgebied goed bereikbaar voor hulpdiensten.

## 2.3 Verkeersgeneratie ontwikkeling

In deze paragraaf berekenen wij de verkeersgeneratie van het projectgebied De Stuers, oftewel de verkeersaantrekkende werking van het plan. De verkeersaantrekkende werking van het plan wordt bepaald door de verkeersgeneratie van de huidige situatie te vergelijken met de toekomstige situatie.

### Huidige situatie

Tot op heden wordt het pand van De Stuers nog gebruikt voor een diversiteit aan functies. De verkeersaantrekkende werking van de huidige situatie is berekend op basis van de medewerkers die op het parkeerterrein van 25 parkeerplaatsen parkeren. De huidige invulling en bijbehorende parkeerplaatsen komen in de toekomstige situatie te vervallen.

Hieronder is het gebruik opgesomd.

- De 25 parkeerplaatsen worden alle gebruikt door zowel docenten als facilitaire medewerkers van Zuyd. In totaal ca 40 medewerkers;
- Tevens maken leveranciers gebruik van deze parkeervoorziening, denk hierbij aan 3 x per week;
- Ook maakt de schoonmaakkploeg van deze parking gebruik en parkeert hier dagelijks 4 auto's vanaf 6 uur in de ochtend;
- 15 van de 40 medewerkers parkeren hier dagelijks vanaf ca 8 uur tot einde dag. De overige 25 medewerkers gedurende de dag waarbij een 7 tal auto's tot uiterlijk 21.30 uur parkeert.

Er zijn dus 44 medewerkers die hier dagelijks parkeren. Dit leidt tot een verkeersgeneratie van 88 verkeersbewegingen per dag.

### **Toekomstige situatie**

De verkeersaantrekkende werking van de toekomstige situatie is bepaald door gebruik te maken van het bouwprogramma en kencijfers uit CROW-publicatie 381 Toekomstbestendig parkeren – Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (1 december 2018). De verkeersaantrekkende werking uit de genoemde publicatie gaat uit van het aantal motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde werkdag. Als omrekenfactor van week- naar werkdag is ook hier een factor 1,1 gehanteerd.

De gemeente Maastricht heeft stedelijkheidsgraad 1- zeer sterk stedelijk (bron: Demografische kerncijfers per gemeente CBS, 2020). Het projectgebied valt onder het gebied centrum. Gezien in de parkeernota van 2021 de minimale norm van de CROW is gehandhaafd, is in deze toets ook gekozen om de minimale norm voor de verkeersgeneratie te handhaven.

Het exacte bouwprogramma is weergegeven in tabel 2 en gaat uit van de realisatie van een hotel met 52 kamers, een restaurant, multifunctionele accommodatie en bijbehorend kantoor.

In CROW-publicatie 381 is voor de functie 'restaurant' geen kencijfer opgenomen. Daarom is een aannname gedaan op basis van de geldende parkeernorm voor deze functie: per 100 m<sup>2</sup> BVO dienen 8 parkeerplekken te worden voorzien. Daarbij komt dat het restaurant met name bezocht zal worden door hotelgasten. Het aandeel externe bezoekers is dan ook kleiner. Daarvoor geldt dat iedere parkeerplaats 1 keer per dag bezet door een externe bezoeker. Dit maal 2 bewegingen (aankomst/vertrek) levert een cijfer op van 16 bewegingen per 100 m<sup>2</sup> BVO. Ook voor de functie multifunctionele ruimte is geen kencijfer opgenomen. Daarom is ook voor deze functie een aannname gedaan. De verwachting is dat de ruimte iets meer externe bezoekers zal trekken dan het restaurant. We gaan daarom uit van 24 bewegingen per 100 m<sup>2</sup> BVO.

In tabel 2 is te zien dat het plangebied De Stuers een verkeersgeneratie heeft van 68 motorvoertuigen per etmaal op een werkdag. Vanwege de schijnnaauwkeurigheid is dit aantal afgerond op 70 motorvoertuigen. In de beschreven kencijfers is met diverse aspecten rekening gehouden, zoals alle faciliteiten, gemiddelde verblijfsduur, taxigebruk en type bezoekers. De verkeersgeneratie van werknemers is ook opgenomen in de kencijfers, net zoals (vracht)leveringen. Dit laatste bestaat uit de levering van horeca, linnen en overige diensten ten behoeve van het hotel, restaurant en de multifunctionele zaal. Het gaat hierbij om ongeveer 6 motorvoertuigen per etmaal per werkdag. Het merendeel van deze bewegingen wordt uitgevoerd met elektrische voertuigen.

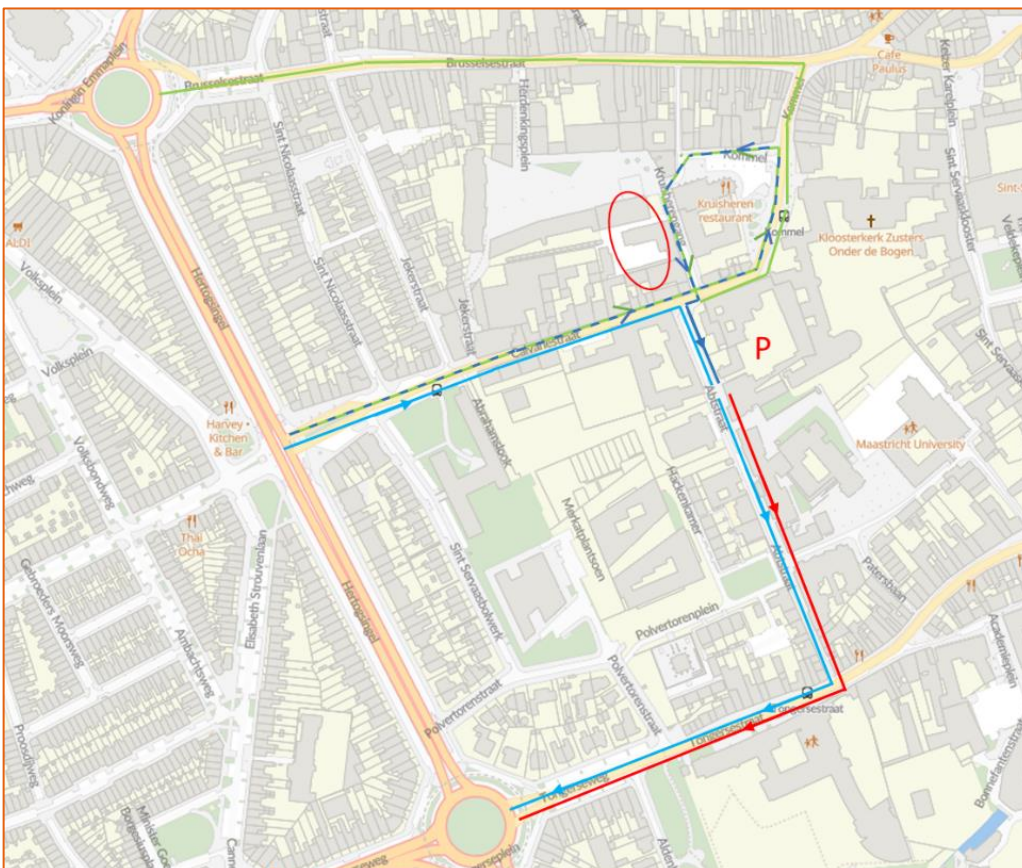
Ongeveer 70% (50) van de verkeersbewegingen komt voor rekening van bezoekers met een eigen auto. En 15% (10) van het personeel met een eigen auto; de overige 15% (10) van de bewegingen wordt veroorzaakt door taxi's en leveringen.

Categorie	Kencijfer	Eenheid	Verkeersgeneratie in mvt/werkdag
5* hotel	13,5 (per 10 kamers)	52 kamers	70,2
Restaurant	16 per 100 m <sup>2</sup> BVO	240 m <sup>2</sup> BVO	38,4
Multifunctionele ruimte (nadruk op horeca/restaurant)	24 per 100 m <sup>2</sup> BVO	178 m <sup>2</sup> BVO	42,7
Kantoor (zonder baliefunctie)	3,2 per 100 m <sup>2</sup> BVO	150 m <sup>2</sup> BVO	4,8
Huidig gebruik	2 (per medewerker)	44 medewerkers	-88
<b>Totaal</b>			<b>68,1 (70)</b>

Tabel 2: Verkeersgeneratie plangebied.

## 2.4 Toekomstig gebruik

In figuur 4 is te zien hoe de verkeersgeneratie zich over het omliggende wegennet heen verdeelt. Dit is vergeleken met de huidige en toekomstige situatie om te kunnen beoordelen of er sprake is van een onevenredige toename van het verkeer. Voertuigen die bij het plangebied moeten komen maken een lus over Kommel vanwege het eenrichtingsverkeer in het gebied. Alle bezoekers rijden eerst naar het hotel en volgen daarna de parkeerroute om te parkeren bij Lenculenhof. Bezoekers vertrekken daarna via de Abtstraat en de Tongerseweg.



Figuur 4: Verdeling verkeersgeneratie conform vigerende verkeersregels over omliggend wegennet (Groen: bevoorrading, blauw: aankomst bezoekers; lichtblauw: personeel; rood vertrekkende bezoekers). Projectgebied (rode cirkel) en parkeergarage (P).

De verdeling resulteert in de onderstaande verkeersintensiteiten in 2032. De getallen zijn afgerond op vijf- of tientallen om enige vorm van schijnnaauwkeurigheid te voorkomen.

#	Straatnaam	Intensiteit 2032 in autonome situatie in mvt/werkdag	Verkeersgeneratie project in mvt/werkdag	Intensiteit 2032 incl. plan in mvt/werkdag
1	Brusselsestraat	2.280	35	2.315
2	Calvariestraat	4.460	65	4.525
3	Kruisherengang	560	35	595
4	Kommel	4.420	70	4.490
5	Abtstraat	560	30	590
6	Hertogsingel	19.520	30	19.550
7	Tongersestraat	9.710	30	9.740
8	Hertogsingel	17.290	70	17.360

Tabel 3: Verwachte verkeersintensiteiten met en zonder projectrealisatie per werkdag.

De realisatie van het projectgebied De Stuers zorgt voor een geringe toename van de verkeersintensiteiten op de wegen. In de praktijk zal deze toename binnen de natuurlijke fluctuaties van de verkeersintensiteiten op de genoemde wegen vallen. Vanuit dit perspectief heeft het project nauwelijks tot geen impact op de omgeving, verkeersveiligheid, en dus ook niet op het gebruik, de functie en de inrichting van de wegen.

## 3 Parkeren

In het facetbestemmingsplan 'Parkeren' is opgenomen dat gronden slechts mogen worden bebouwd en/of in gebruik worden genomen en/of dat het gebruik van deze gronden enkel mag worden gewijzigd onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en/of in stand gehouden.

Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld 'Nota parkeernormen 2021', met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte hanteert de gemeente Maastricht een parkeernorm welke afhankelijk is van de functie en ligging van het projectgebied binnen de gemeente. Het projectgebied valt overeenkomstig de Nota Parkeernormen binnen zone 1, dynamisch gebied/centrum.

In tabel 4 is voor het volledige plangebied de parkeerbehoefte weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen het huidige hotel en restaurant (waarvan nu in Lenculenhof wordt geparkeerd), en de uitbreiding met extra kamers, restaurantoppervlakte en multifunctionele accommodatie. De totale parkeerbehoefte van het hotel bedraagt na uitbreiding 78 parkeerplekken.

De gemeente Maastricht heeft in haar Nota Parkeernormen aangegeven dat bij verschillende functies in een projectgebied kan worden uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Gezien een hotel en een restaurant vergelijkbare functies zijn, wordt voor deze ontwikkeling geen dubbelgebruik toegepast.

Tabel 4: Parkeerbehoeftebepaling plangebied.

Categorie	Kencijfer	Omvang	Aantal parkeerplaatsen
<b>Huidig hotel</b>			
5* hotel	2,7 (per 10 kamers)	59	15,9
Restaurant	8 per 100 m <sup>2</sup> BVO	162 m <sup>2</sup> BVO	13,0
<b>Subtotaal</b>			<b>28,9</b>
<b>Uitbreiding</b>			
5* hotel	2,7 (per 10 kamers)	52 kamers	14,0
Restaurant	8 per 100 m <sup>2</sup> BVO	240 m <sup>2</sup> BVO	19,2
<b>Multifunctionele ruimte</b> (nadruk op horeca/restaurant)	8 per 100 m <sup>2</sup> BVO	178 m <sup>2</sup> BVO	14,2
<b>Kantoor</b> (zonder baliefunctie)	0,6 per 100 m <sup>2</sup> BVO	150 m <sup>2</sup> BVO	0,9
<b>Subtotaal</b>			<b>48,3</b>
<b>Totale parkeerbehoefte</b>			<b>78</b>



Initiatiefnemer heeft reeds 62 parkeerplaatsen gehuurd van woningcorporatie Servatius in de parkeerkelder van complex Lenculenhof in de nabijgelegen Abtstraat. De huur van de overige 16 benodigde parkeerplaatsen in complex Lenculenhof is vastgelegd in een intentieovereenkomst met woningcorporatie Servatius waarin de toekomstige huur is vastgelegd. De loopafstand bedraagt 170 meter. Tevens mogen bij het huidige Kruisherhotel nog 8 parkeerplaatsen worden gebruikt voor tijdelijk parkeren. Aanvullend kan via de inzet van valet-parking ook gebruik worden gemaakt van de bij initiatiefnemer in bezit zijnde parking met een capaciteit van ca. 110 parkeerplaatsen gelegen aan de Cannerweg nabij Chateau Neercanne. Deze parkeerplaats kan te allen tijde gebruikt worden waaronder in geval van een eventuele piekbelasting in het gelijktijdig gebruik van het hotel en de multifunctionele accommodatie op te vangen.



Figuur 5: Overloopparkerplaats Cannerweg nabij Chateau Neercanne

## Fietsparkeren

In de 'Nota parkeernormen 2021' zijn voor de meeste functies parkeernormen opgenomen voor fietsparkeerplaatsen. In deze nota zijn voor de meeste functies normen opgenomen. Uitzondering hierop zijn de functies Hotel en multifunctionele ruimte. Voor de functie Hotel is een parkeernorm van de parkeernota van de gemeente Eindhoven overgenomen. Deze stad heeft een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Voor de functie multifunctionele ruimte is gekozen voor de norm van een restaurant.

In onderstaande tabel is het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen weergegeven. De totale parkeerbehoefte voor fietsen bedraagt 20 fietsparkeerplaatsen.

Tabel 5: Parkeerbehoeftebepaling fiets plangebied.

Categorie	Kencijfer	Omvang	Aantal parkeerplaatsen
5* hotel	2 (per 10 kamers)	52 kamers	10,4
Restaurant (Luxe)	2 per 100 m <sup>2</sup> BVO	240 m <sup>2</sup> BVO	4,8
Multifunctionele ruimte (nadruk op horeca/restaurant)	2 per 100 m <sup>2</sup> BVO	178 m <sup>2</sup> BVO	3,6
Kantoor (zonder baliefunctie)	0,7 per 100 m <sup>2</sup> BVO	150 m <sup>2</sup> BVO	1,1
<b>Totale parkeerbehoefte</b>			<b>20</b>

## 4 Conclusie

In het projectgebied De Stuers wordt een uitbreiding van het bestaande Kruisherrenhotel voorzien met 52 kamers en bijbehorende horecafaciliteiten. Deze voorgenomen ontwikkelingen hebben een verkeersgeneratie van 70 motorvoertuigbewegingen per werkdag. Momenteel wordt het verkeersnetwerk in de omgeving van het projectgebied goed gebruikt. De verwachting is echter wel dat het omliggende wegennet de extra verkeersgeneratie van de planontwikkeling goed kan verwerken. Er is namelijk voldoende ruimte op het omliggende wegennet om de extra verkeersgeneratie op te vangen. Vanuit dit perspectief heeft het project nauwelijks tot geen impact op de omgeving, verkeersveiligheid, en dus ook niet op het gebruik, de functie en de inrichting van de wegen. Omdat de initiatiefnemer reeds beschikt over alle benodigde parkeerplaatsen en deze plaatsen nu reeds beschikbaar zijn, is de verkeersgeneratie van het getoetste plan Stuers feitelijk al opgenomen in het verkeersmodel Icity en is geen sprake van een toename van verkeer.

Volgens de gemeentelijke parkeernormen van Gemeente Maastricht zijn 78 parkeerplaatsen nodig ten behoeve van het huidige hotel plus de nieuwe planontwikkeling. Dit is dus inclusief de bestaande parkeerbehoefte. Deze parkeerplaatsen worden gevonden in de parkeergarage onder de Lenculenhof aan de Abtstraat. Ook is er nog een overloopparkeerplaats beschikbaar op de Cannerweg nabij Chateau Neercanne. Het plan beschikt daarmee over voldoende parkeerplaatsen. Voor de uitbreiding is het daarnaast nodig om in het plan 20 fietsparkeerplaatsen aan te leggen.