

**BINNENGEKOMEN
TEAM POSTBEHANDELING EN
ARCHIVERING
D.D. 13-05-2024
No. 2024-01565 (Raad)
No. 2024-01566 (Cerk)**

Geachte raadsleden, leden domeinvergadering fysiek

Op 7 mei 2024 heeft een domeinvergadering fysiek plaatsgevonden. De tijdens deze vergadering gedeelde informatie heeft volgens ons op een aantal punten correctie. Zie daartoe bijgevoegde notitie.

Het betreft o.a.:

Rapport RHO Adviseurs. Dit rapport is niet door de Raad van State getoetst en afgewezen. Financiële haalbaarheid. Deze is niet onderbouwd.

Hittestress. De uitbreiding Kruisherhotel is door de gemeente niet eens beoordeeld op hittestress.

Er zijn 6 bijlagen toegevoegd zodat eenieder die dat wenst zich van de feiten kan overtuigen.

Met vriendelijke groet,

Domeinvergadering Fysiek Uitbreiding Kruisherhotel 07-05-2024: Correctie gedeelde informatie

Op 7 mei 2024 heeft een Domeinvergadering Fysiek plaatsgevonden. De tijdens deze vergadering gedeelde informatie behoeft naar de mening van de omwonenden van het Stuersgebouw op een aantal punten correctie. In deze brief wordt hier op ingegaan.

1. Rapport RHO Adviseurs: Verkeer en parkeren

Het commentaar van de omwonenden Stuersgebouw m.b.t. de “Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers” d.d. 04-04-2024 bevat als bijlage een rapport van RHO ADVISEURS. Zie bijlage 1 respectievelijk bijlage 2 bij deze notitie.

In de **domeinvergadering** is door een aanwezig ambtenaar **gesteld dat het rapport RHO ADVISEURS** waar door omwonenden naar verwezen wordt bij de behandeling van de zaak klooster Calvariënberg **door de Raad van State is getoetst en afgewezen. Deze informatie is onjuist. Het rapport RHO ADVISEURS is bij de Raad van State slechts zijdelings aan de orde geweest en is noch getoetst noch afgewezen.**

Voor de behandeling van de zaak klooster Calvariënberg bij de Raad van State, zie bijlage 3. Slechts bij een tweetal punten (20.2 en 20.7) is een passage uit het rapport RHO ADVISEURS aan de orde gesteld.

In het commentaar van de omwonenden Stuersgebouw m.b.t. de verkeerstoets wordt bij twee punten verwezen naar het rapport RHO ADVISEURS. Deze punten zijn binnen de Raad van State niet aan de orde geweest. De **conclusie** van de omwonenden blijft dan ook:

De “Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers” d.d. 04-04-2024 bevat onjuistheden en de parkeertoets voldoet evident niet aan de gemeentelijke Nota Parkeernormen 2021

Voor het vaststellen van de parkeerbehoefte van het huidige hotel en restaurant dient een parkeerdrukmeting te worden uitgevoerd. Een berekening o.b.v. parkeernormen is een oneigenlijke toepassing van de Nota Parkeernormen 2021, het is een truc om onterecht te proberen aan te tonen dat het huidige Kruisherhotel parkeerplaatsen over heeft. In werkelijkheid heeft het Kruisherhotel nu al een tekort aan parkeerplaatsen en wordt er veel ongeoorloofd geparkeerd tegen en rond het monumentale Kruisherhotel. De gemeente mag bovengenoemde truc dan ook niet accepteren.

In de domeinvergadering is ten onrechte gesteld dat het vervallen van de huidige 25 parkeerplaatsen achter het Stuersgebouw leidt tot minder verkeersbewegingen en minder parkeerbehoefte in de directe omgeving. Dit terwijl het aantal docenten en studenten in de nabije toekomst nog toeneemt.

De huidige 88 verkeersbewegingen per dag die door de 25 parkeerplaatsen worden gegenereerd mogen niet in mindering worden gebracht op de verkeersgeneratie als gevolg van de uitbreiding van het Kruisherhotel. De Raad van State heeft bij de beoordeling van de herontwikkeling Tapijn korte metten gemaakt met het fabeltje dat studenten niet met de auto naar het collegegebouw komen, laat staan de docenten. Het College blijft van het genoemde fabeltje uitgaan in plaats van antwoord te geven op de logische vraag hoe de wegvallende parkeerplaatsen worden gecompenseerd.

Het concept om, in geval van pieken, gasten hun auto te laten parkeren bij Chateau Neercanne om hen vervolgens met bussen naar het Kruisherhotel te vervoeren en na afloop weer retour naar de parkeerplaats bij Chateau Neercanne past absoluut niet bij een 5-sterrenhotel en pleit er alleen maar voor het feest op Chateau Neercanne te organiseren. Idem voor de overwegend externe (120) gasten van een sterrenrestaurant. Het zal in de praktijk ook niet zo gaan, ten koste van een fors hogere parkeerdruk in de directe omgeving. Exemplarisch in dit verband is de ingebruikgevingsovereenkomst m.b.t. het plein rondom het Kruishercomplex. Het Kruisherhotel laat zich m.b.t. parkeren niets gelegen liggen aan deze overeenkomst en de gemeente treedt niet handhavend op, zie ook bijlage 4 punten 11 en 12.

2. Toetsingskader hotels Maastricht: Volledigheid en juistheid financiële haalbaarheid

Toetsing op het gemeentelijk hotelbeleid en een voldoende score is een voorwaarde voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning. Binnen het “Toetsingskader hotels Maastricht” is financiële haalbaarheid een knock out criterium d.w.z. een onvoldoende score betekent dat er onvoldoende wordt gescoord voor de algehele beoordeling. De haalbaarheidsstudie moet aantonen dat het gehele hotelinitiatief financieel haalbaar is. De financiële haalbaarheid moet onderbouwd worden met een meerjaren exploitatiebegroting inclusief begrote

investeringskosten en hiermee samenhangende kapitaallasten. Bij de ontwerpverklaring van geen bedenking ontbreekt een deugdelijke en actuele haalbaarheidsstudie van de uitbreiding van het Kruisherhotel. De door Horwath HTL opgestelde "Haalbaarheidsstudie Uitbreidingsplan Kruisherhotel Maastricht" dateert van 02-02-2022 en is niet gebaseerd op een professionele investeringsbegroting. De investeringsbegroting bedraagt € 20.000.000, waarvan € 1.900.000 voor de aankoop van het De Stuersgebouw en € 18.100.000 voor de investering in gebouwen. Deze investeringsbegroting is opgesteld door initiatiefnemer zelf en het bedrag van € 18.100.000 is gebaseerd op de ervaring van de Oostwegel Collection met de renovatie van het huidige in 2005 geopende Kruisherhotel. De haalbaarheidsstudie is door extern bureau ZKA in opdracht van de gemeente beoordeeld en vastgelegd in de "Toets uitbreiding Kruisherhotel Maastricht" en de "Vervolgtoets uitbreiding Kruisherhotel Maastricht". Aan ZKA is desgevraagd medegedeeld dat een specificatie van de investering in gebouwen onderdeel zou zijn van de aanvraag omgevingsvergunning; Echter bij de ontwerp omgevingsvergunning ontbreekt deze specificatie. Ergo ontbreekt een deugdelijke investeringsbegroting en bijgevolg ontbreekt een deugdelijke haalbaarheidsstudie.

De financiële haalbaarheid uitbreiding Kruisherhotel (knock out criterium binnen het toetsingskader hotels) scoort onvoldoende vanwege het ontbreken van een actuele professionele investeringsbegroting.

ZKA heeft ook geconcludeerd dat de uitbreiding van de hotelcapaciteit en de toevoeging van een restaurant en zalen markttechnisch en financieel enkel haalbaar zijn bij een vooral door externen te benutten feestzaal voor 150 personen en bij een uniek hoogwaardig restaurantconcept, toetsbaar middels de sterrenclassificatie hetgeen via de vergunning geborgd zou dienen te worden. ZKA acht het cruciaal de via de vergunning te borgen eisen toetsbaar te kwalificeren/ te kwantificeren incl. het vastleggen van de handhavingwijze. M.b.t. het kwalitatief hoogwaardige restaurant is slechts sprake van een intentieovereenkomst.

Binnen de domeinvergadering van 7 mei is een aantal keren gesteld, ook door de wethouder, dat de economische haalbaarheid een ondernemersrisico is van de initiatiefnemer en dat het aan de ondernemer is om de omzetprognoses waar te maken.

Dat moge zo zijn, dan is het volgens eigen gemeentelijk beleid toch aan de gemeente om er zorg voor te dragen dat er geen omgevingsvergunning wordt verleend in geval van een onvoldoende score voor de beoordeling van het gemeentelijk hotelbeleid. Financiële haalbaarheid is hierbij een 'knock out criterium d.w.z. een onvoldoende score betekent dat er onvoldoende wordt gescoord voor de algehele beoordeling.

Anders dan gesuggereerd in de domeinvergadering is de markttechnische en financiële haalbaarheid van de uitbreiding Kruisherhotel niet onderbouwd met:

- Een actuele en deugdelijke haalbaarheidsstudie door initiatiefnemer
- Een toetsing met een voldoende score op basis van het "Toetsingskader hotels Maastricht"
- Een beoordeling van de actuele haalbaarheidsstudie door ZKA

De belangen van de omwonenden mogen niet worden geschaad t.b.v. een plan met op voorhand onzekerheid over de markttechnische en financiële haalbaarheid.

Er staat al een nieuw gebouw vijfsterrenhotel aan de Boschstraat leeg doordat er tot nu toe geen exploitant is die het risico van de exploitatie van dit hotel wil dragen. Eenmaal gebouwd is er geen weg terug, de ernstige aantasting van het woon- en leefklimaat van omwonenden is niet meer terug te draaien.

3. Milieu en hittestress (vergroenen en vergrijzen)

In de vergadering is het beeld geschetst dat meer groen/ bomen (vergroenen) de gevolgen van de enorme verstening (vergrijzen) van het binnenterrein zou compenseren.

Door de wethouder is gesteld dat het er qua groen substantieel op vooruit gaat omdat er nu één boom staat – hetgeen niet juist is, er staan nu vier bomen, zie bijlage 5 - en er meer groen komt. De huidige vier bomen moeten gekapt worden en het is maar de vraag of er meer bomen voor terugkomen, gezien de resterende ruimte op het binnenplein.

Verder is geopperd dat er meer groen op het Herdenkingsplein zou komen. Dit is natuurlijk prachtig maar draagt niet bij aan het verminderen van de hittestress als gevolg van de enorme verstening van het binnenterrein achter het Stuersgebouw door de nieuwbouw.

Meer groen kan enkel leiden tot minder hittestress indien er sprake is van zoveel groen dat de stenen massa op het binnenterrein geheel in de schaduw komt te liggen anders warmt de stenen massa overdag dusdanig op dat er 's nachts zoveel warmte wordt afgegeven dat er hittestress ontstaat. Kortom:

Anders dan gesuggereerd lost vergroenen, zoals nu voorzien, het probleem van hittestress niet op.

Gebrek aan noodzakelijke klimaatadaptatie:

Op het binnenterrein van de Stuers wordt een bakstenen nieuwbouw van 21 m hoog en een stenen verlenging van de vleugels van het hoofdgebouw gerealiseerd, bij elkaar een stenen toevoeging van ca 4000 m².

Er is volstrekt onvoldoende onderzoek gedaan door de gemeente en/of Oostwegel Collection naar de gevolgen van deze grootschalige nieuwbouw op de al aanwezige en toekomstige hittestress in deze omgeving, een omgeving die op de PET-kaart in de Klimaatadaptatiestrategie Maastricht 2023-2027 oranje kleurt d.w.z. een gevoelstemperatuur op 1 juli 2015 van 47 graden Celsius.

Een van de doelen waarop wordt ingezet in de Klimaatadaptatiestrategie Maastricht 2023-2027 is nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen klimaatbestendig te realiseren door hier duidelijke eisen aan mee te geven.

Per gebied is maatwerk nodig met name in de versteende gebieden in het centrum. Hier is niet aan voldaan.

Hoewel de gemeente zegt zich rekenschap ervan te geven dat de effecten van het realiseren van een groot nieuwbouwproject in het licht van de klimaatverandering (o.a. hitte-stress) zich uitstrekken over jaren en grote consequenties hebben voor het leefklimaat van generaties buurtbewoners is het plan tot uitbreiding/nieuwbouw van het Kruisherhotel door de gemeente niet eens beoordeeld op de aspecten klimaatadaptatie en het voorkomen van hittestress, zie bijlage 6. Er worden dan ook onvoldoende maatregelen genomen in dit kader.

De heer Oostwegel beweert (RTV Maastricht 10-05-2024) dat de nieuwbouw wat betreft hittestress aan alle eisen voldoet en dat uit berekeningen blijkt dat door alle maatregelen de hittestress zeker niet erger wordt.

Echter, er zijn geen eisen/ afdwingbare regels en de berekeningen zijn er ook niet;

Deze ontbreken bij de ontwerpvergunning en de ontwerpverklaring van geen bedenkingen.

In de Omgevingsvisie Maastricht 2040 is een van de vijf grote opgaven het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering o.a. op het gebied van hittestress waarbij aanpassen aan het klimaat letterlijk van levensbelang wordt geacht. Ook hier is niet aan voldaan.

Anders dan gesteld in de ruimtelijke onderbouwing en in de domeinvergadering wordt niet voldaan aan het gemeentelijk beleid m.b.t. klimaatverandering en klimaatadaptatie.

Het plan tot uitbreiding van het Kruisherhotel is door de gemeente niet eens beoordeeld op de aspecten klimaatadaptatie en hittestress.

Uit recente Nederlandse jurisprudentie over de huidige en toekomstige gevolgen van hittestress blijkt dat milieufactoren wel degelijk onderdeel uitmaken van de afweging over de ruimtelijke wenselijkheid van een bouwinitiatief of een wijziging bestemmingsplan/omgevingsplan.

Zonder een onderzoek naar de cumulatieve effecten van hittestress, een objectieve cumulatienotitie, kan niet beoordeeld worden of er sprake van een goede ruimtelijke ordening dan wel een evenwichtige toedeling van functies. In het geval van de uitbreiding Kruisherhotel is het des te schrijnender dat zo'n cumulatienotitie niet ter toetsing voor ligt, omdat hier sprake is van een vigerend omgevingsplan, dat niet toelaat dat buiten het aangegeven bouwvlak van het bestaande gebouw nieuwbouw van enige omvang plaatsvindt en dat op het binnenterrein de bouwhoogte voor additionele voorzieningen maximaal 3,5 m mag bedragen.

Bij de geplande grootschalige nieuwbouw/verdichting op het binnenterrein achter de Stuers is het - naast gewenste en verantwoorde bouwhoogtes, schaduwwerking, verlies aan privacy en geluid- en lichtoverlast - een prioritaire eis om te onderbouwen welke cumulatie van met name hittestress plaats vindt, alvorens een oordeel te kunnen vellen over de wenselijkheid en mogelijkheid van de voorgenomen zware verdichting. Een duidelijke omissie, die rechtgezet moet worden via het alsnog opstellen van de hierboven genoemde cumulatienotitie. De afweging kan dan ook zijn dat niet of beperktere bebouwing noodzakelijk is, hetgeen overigens in lijn is met het gemeentelijk voornemen om zeker in de binnenstad voorzichtig te zijn met intensieve nieuwbouw op binnenterreinen.

Bovenstaande verwijzingen naar de noodzaak van concrete en effectieve maatregelen in het kader van de klimaatadaptatie krijgen extra gewicht door de uitspraak van het Europese Hof voor de rechten van de mensen in een zaak aangespannen door een vereniging van Zwitserse senioren vrouwen.

Het Hof heeft bij vonnis van 9 april jl. geoordeeld dat overheden verplicht zijn om de schadelijke gevolgen van klimaatverandering tegen te gaan. Zie in dit verband ook

<https://klimaatweb.nl/nieuws/europees-hof-voor-de-rechten-van-de-mens-oordeelt-in-een-landmark-case-dat-overheden-klimaatverandering-moeten-bestrijden/>

Afsluitend is de conclusie dat de raad ten dele onjuist en onvolledig is geïnformeerd door het college en daardoor niet in de positie is om op basis van de voorliggende informatie in redelijkheid de voorgestelde verklaring van geen bedenkingen af te geven.

Bijlagen:

1. Commentaar omwonenden Stuersgebouw "Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers" d.d. 04-04-2024
2. Rapport RHO ADVISEURS
3. Raad van State Uitspraak 202302890/ 1/R1
4. Overeenkomst Ingebruikgeving Openbare Grond De Kommel (Kruisherhotel)
5. Foto bomen binnenplein De Stuersgebouw
6. Uitbreiding/ nieuwbouw Kruisherhotel: Hitte-eiland en hittestress

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 Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel leidt tot toenemende verkeersonveiligheid door een toenemend aantal onveilige voertuigbewegingen. Het heen- en terugrijden door de parkeerhulpen van het Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel was tot de komst van het Kruisherenhôtel in 2002 een openbaar parkeerterrein. Dit tot groot gemak voor bewoners en bezoekers van het omliggende gebied. Met de komst van het Kruisherenhôtel is dit openbaar parkeerterrein opgeheven. Geparkeerde auto's zouden een ontsierende aanblik vormen voor het gerestaureerde Kruisherenhôtel en daarom zou het plein een meer parkachtig karakter moeten krijgen. Echter momenteel is een groot deel van het plein rondom het Kruisherenhôtel 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 Kruisherenhôtel.

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

RHO ADVISEURS - MEMO

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

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, opnieuw beroep aangetekend.

In de gerechtelijke procedures tegen de ontwikkeling van de Calvariëenberg wordt 5.1.2e .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 Sint Nicolaasstraat 500 mv/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.

Calvariestraat

Volgens het rapport van Arcadis ligt de maximale capaciteit van de Calvariestraat 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 Calvariestraat 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 Abtstraat 3 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 afwikkelen. 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 (Abtstraat 13), dementiezorg Martha Flora (Abtstraat 5D) hospice Trajectum,(Abtstraat 2b) verpleegkliniek Larisa (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 univertiteit. 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 Kruisherhotel 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 Calvariestraat.

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 verkeersveiligheid 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

Uitspraak 202302890/1/R1

ECLI:

ECLI:NL:RVS:2024:1383

Datum uitspraak:

3 april 2024

Inhoudsindicatie:

Bij besluit van 1 november 2022 heeft het college van burgemeester en wethouders van Maastricht aan MVJ een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van 123 wooneenheden in het voormalig kloostercomplex Calvariënberg op het perceel Abtstraat 2 te Maastricht. Op 3 november 2021 is door MVJ een aanvraag ingediend voor de herontwikkeling van het voormalige kloostercomplex Calvariënberg te Maastricht. Ten tijde van de aanvraag bestond het gebouwencomplex uit een kloosterkapel, twee kloostervleugels en een kanunnikenhuis. Het gebouwencomplex is als rijksmonument aangewezen. MVJ is de projectontwikkelaar. Het college heeft een omgevingsvergunning verleend voor de activiteiten zoals omschreven in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, c, f en h, van de Wabo. Voor het bouwplan is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld. Omwonenden kunnen zich niet verenigen met het besluit. Zij stellen zich onder meer op het standpunt dat het bouwplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, omdat dit inbreuk maakt op de leefbaarheid van de buurt.

hoger beroep

bouwen

Volledige tekst

202302890/1/R1.

Datum uitspraak: 3 april 2024

AFDELING

BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak op de hoger beroepen van:

1. MVJ Ontwikkelingen B.V. (hierna: MVJ), thans haar rechtsopvolger, beide gevestigd te Echt, gemeente Echt-Susteren, 5.1.2e
2. [appellant sub 2] en anderen, allen wonend te Maastricht, appellanten,

tegen de uitspraak van de voorzieningenrechter van de rechtbank Limburg van 31 maart 2023 in zaak nrs. 22/2890 en 23/256 in het geding tussen:

[appellant sub 2] en anderen

en

het college van burgemeester en wethouders van Maastricht.

Procesverloop

Bij besluit van 1 november 2022 heeft het college aan MVJ een omgevingsvergunning verleend voor het realiseren van 123 wooneenheden in het voormalig kloostercomplex Calvariënberg op het perceel Abtstraat 2 te Maastricht.

Bij uitspraak van 31 maart 2023 heeft de rechtbank het door [appellant sub 2] en anderen daartegen ingestelde beroep gegrond verklaard en het besluit van 1 november 2022 vernietigd.

Tegen deze uitspraak heeft MVJ hoger beroep ingesteld.

Het college heeft een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

[appellant sub 2] en anderen hebben incidenteel hoger beroep ingesteld.

MVJ heeft een zienswijze gegeven op het incidenteel hoger beroep van [appellant sub 2] en anderen.

Bij besluit van 13 juli 2023 heeft het college, opnieuw beslissend op de aanvraag, opnieuw een omgevingsvergunning verleend.

Tegen dit besluit hebben [partij A] en [partij B] (hierna gezamenlijk en in enkelvoud: [partij]) beroep ingesteld. Ook [appellant sub 2] en anderen hebben laten weten het niet eens te zijn met dit besluit.

Het college en [appellant sub 2] en anderen hebben een schriftelijke uiteenzetting gegeven.

MVJ heeft een nader stuk ingediend, waarin zij aangeeft dat zij zich geheel in het herstelbesluit kan vinden.

[appellant sub 2] en anderen, [partij] 5.1.2e en het college hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 26 februari 2024, waar MVJ en 5.1.2e vertegenwoordigd door [gemachtigden] en bijgestaan door 5.1.2e advocaat te Maastricht, [appellant sub 2] en anderen, vertegenwoordigd door [appellant sub 2A] en [appellant sub 2B] en bijgestaan door 5.1.2e advocaat te Maastricht, [partij A] en [partij B], bijgestaan door hun gemachtigde 5.1.2e en het college, vertegenwoordigd door 5.1.2e zijn verschenen.

Overwegingen

Overgangsrecht inwerkingtreding Omgevingswet

1. Op 1 januari 2024 zijn de Omgevingswet en de Invoeringswet Omgevingswet in werking getreden. Als een aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór het tijdstip van inwerkingtreding van de Omgevingswet, dan blijft op grond van artikel 4.3, aanhef en onder a, van de Invoeringswet Omgevingswet het recht zoals dat gold onmiddellijk vóór dat tijdstip van toepassing tot het besluit op die aanvraag onherroepelijk wordt, met uitzondering van artikel 3.9, derde lid, eerste zin, van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (hierna: de Wabo).

De aanvraag om een omgevingsvergunning is ingediend vóór 1 januari 2024. Dat betekent dat in dit geval de Wabo, zoals die gold vóór 1 januari 2024, van toepassing blijft.

Inleiding

2. Op 3 november 2021 is door MVJ een aanvraag ingediend voor de herontwikkeling van het voormalige kloostercomplex Calvariënberg te Maastricht. Ten tijde van de aanvraag bestond het gebouwencomplex uit een kloosterkapel, twee kloostervleugels en een kanunnikenhuis. Het gebouwencomplex is als rijksmonument aangewezen. MVJ is de projectontwikkelaar.

3. Bij het besluit van 1 november 2022 heeft het college medewerking verleend aan het bouwplan door af te wijken van het bestemmingsplan. Het college heeft een omgevingsvergunning verleend voor de activiteiten zoals omschreven in artikel 2.1, eerste lid, aanhef en onder a, c, f en h, van de Wabo.

Daarbij heeft het college toepassing gegeven aan artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2o, van de Wabo in samenhang bezien met artikel 4, onderdelen 1 en 9 van bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (hierna: het Bor). Voor het bouwplan is een ruimtelijke onderbouwing opgesteld.

Omwonenden kunnen zich niet verenigen met het besluit. Zij stellen zich onder meer op het standpunt dat het bouwplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, omdat dit inbreuk maakt op de leefbaarheid van de buurt.

4. De rechtbank heeft het besluit van 1 november 2022 vernietigd. Bij het besluit van 13 juli 2023 heeft het college de gevraagde omgevingsvergunning opnieuw verleend. Dit besluit wordt, gelet op artikel 6:24 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: de Awb), gelezen in samenhang met artikel 6:19, eerste lid, van die wet, van rechtswege geacht onderwerp te zijn van dit geding.

5.1.2e is (mede)eigenaar van het klooster en investeerder in de beoogde ontwikkeling. Inmiddels is de tenaamstelling van de omgevingsvergunning van 13 juli 2023 gewijzigd en is 5.1.2e de houder daarvan. 5.1.2e heeft daarnaast te kennen gegeven dat zij de hoger beroepsprocedure van MVJ overneemt.

Het bouwplan

5. Het bouwplan voorziet in de realisatie van 123 zelfstandige wooneenheden, het toevoegen van een galerij en de gedeeltelijke sloop van bestaande bebouwing. Van de 123 wooneenheden zijn er 47 bedoeld voor senioren, waarin zorg op afspraak wordt aangeboden. De overige 76 woningen zijn bedoeld voor internationale werknemers, afgestudeerden, zorgverleners/buddies en starters op de woningmarkt. Naast wooneenheden worden in het complex gemeenschappelijke ontmoetingsruimten en binnentuinen gerealiseerd. Het bouwplan voorziet niet in een eigen parkeerterrein. Ten behoeve van het bouwplan worden parkeerplekken beschikbaar gemaakt in bestaande parkeergarages in de omgeving.

Ter plaatse geldt het bestemmingsplan "Klevarie", vastgesteld door de raad van Maastricht op 19 april 2011, alsmede drie facetbestemmingsplannen. Op grond van het bestemmingsplan "Klevarie" is aan de desbetreffende gronden de bestemming "Gemengd" toegekend, alsmede de dubbelbestemmingen "Waarde- Beschermd Stadsgezicht" en "Waarde- Maastrichts Erfgoed". Het bouwplan is in strijd met het bestemmingsplan, omdat deels wordt gebouwd buiten het bouwvlak en vanwege de hoogte van de galerij. Ook zijn op grond van het bestemmingsplan ter plaatse maximaal 41 woningen toegestaan, waarvan er maximaal 30 gestapeld mogen zijn.

De rechtbank heeft het door [appellant sub 2] en anderen ingestelde beroep gegrond verklaard en het besluit van 1 november 2022 vernietigd.

Hoger beroepen 5.1.2e en [appellant sub 2] en anderen over het besluit van 1 november 2022

Afwijkingsbevoegdheid college

6. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank- ook los van de vraag of het bouwplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening- ten onrechte heeft geoordeeld dat het college toepassing kon geven aan het bepaalde in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2o, van de Wabo en artikel 4, onderdelen 1 en 9 van bijlage II van het Bor.

6.1. Vaststaat dat MVJ een aanvraag om een omgevingsvergunning heeft ingediend en dat de aanvraag in strijd is met het bestemmingsplan. De Wabo biedt de bevoegdheid om van een bestemmingsplan af te wijken in de in artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, genoemde gevallen, als aan de in dat artikel onderdeel neergelegde voorwaarden is voldaan. Het enkele feit dat er meer woningen zijn voorzien dan ter plaatse is toegestaan op grond van het bestemmingsplan, maakt niet dat het college alleen al om die reden geen toepassing mocht geven aan artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2o. De rechtbank is terecht tot de conclusie gekomen dat- los van de vraag of het bouwplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening, die bij de [ECLI:NL:RVS:2019:1253](#) beoordeling van het bouwplan aan de orde komt- aan de toepassingsvoorwaarden als omschreven in artikel 4, onderdelen 1 en 9 van bijlage II van het Bor is voldaan.

6.2. Over het betoog dat sprake is van een stedelijk ontwikkelingsproject, waardoor op grond van artikel 5, zesde lid, van bijlage II van het Bor geen toepassing kon worden gegeven aan artikel 4, onderdelen 1 en 9 van bijlage II van het Bor, overweegt de Afdeling het volgende. Zoals de Afdeling in onder meer de uitspraak van 17 april 2019, [ECLI:NL:RVS:2019:1253](#), onder 7.1 heeft overwogen, is het

antwoord op de vraag of van een stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het Besluit milieueffectrapportage (hierna: Besluit m.e.r.) sprake is, afhankelijk van de concrete omstandigheden van het geval. Hierbij spelen aspecten als de aard en omvang van de voorziene wijziging van de stedelijke ontwikkeling een rol. Uit deze rechtspraak volgt ook dat dit antwoord niet afhankelijk is van de omstandigheid of per saldo aanzienlijke negatieve gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan. Naar het oordeel van de Afdeling kan het bouwplan, gelet op de aard en omvang, niet worden aangemerkt als een stedelijk ontwikkelingsproject. Weliswaar verandert het gebruik van het perceel door hierop meer appartementen te realiseren dan het bestemmingsplan toestaat, maar dat betekent niet dat de wijziging moet worden aangemerkt als een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in kolom 1 van categorie 11.2 van onderdeel D van de bijlage bij het Besluit m.e.r. Daarbij is van belang dat de realisatie van het plan niet gepaard gaat met een uitbreiding van de bebouwing op het perceel. Uit de aanvraag blijkt zelfs dat het vloeroppervlak als gevolg van de verbouwingen juist zal afnemen. Ook is van belang dat het bouwplan niet voorziet in de aanleg van een parkeerterrein op het perceel.

Het betoog slaagt niet.

Artikel 3.1.6 Bro van toepassing?

7. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank heeft miskend dat artikel 3.1.6, tweede lid, van het Besluit ruimtelijke ordening (hierna: Bro) van toepassing is en dat het bouwplan hiermee in strijd is. [appellant sub 2] en anderen stellen dat behoefte aan de voorziene woningen ontbreekt, dan wel onvoldoende is onderbouwd.

7.1. In artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro zijn voorwaarden opgenomen waaraan de toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, moet voldoen. Deze voorwaarden gelden ook als een omgevingsvergunning wordt verleend die met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 3o, van de Wabo een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, aangezien op grond van artikel 5.20 van het Bor in dat geval artikel 3.1.6 van het Bro van overeenkomstige toepassing is. Het besluit van 1 november 2022 is genomen met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, aanhef en onder a, onder 2o, van de Wabo. Gelet hierop heeft de rechtbank terecht overwogen dat artikel 3.1.6 van het Bro in deze procedure niet van toepassing is. De verwijzing in de door de raad van de gemeente vastgestelde beleidsregel "Ruim baan voor goede woningbouwplannen 2021" van 20 april 2021 naar artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, maakt dat, anders dan [appellant sub 2] en anderen betogen, niet anders.

Het betoog slaagt niet.

Goede ruimtelijke ordening

8. De betogen van **5.1.2e** en [appellant sub 2] en anderen komen erop neer dat zij zich niet kunnen verenigen met het oordeel van de rechtbank over de ruimtelijke onderbouwing van het besluit van 1 november 2022. Volgens **5.1.2e** is de rechtbank ten onrechte tot de conclusie gekomen dat het bouwplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening. [appellant sub 2] en anderen betogen dat, hoewel de rechtbank terecht heeft geoordeeld dat het bouwplan in strijd is met een goede ruimtelijke ordening, er nog meer redenen zijn waarom het bouwplan hiermee in strijd is. **5.1.2e** en [appellant sub 2] en anderen hebben hun betogen ieder aan de hand van twee argumenten nader onderbouwd. De Afdeling zal eerst onder 9 tot en met 11 ingaan op de betogen van **5.1.2e** en [appellant sub 2] en anderen over de omvang van de woningen in relatie tot het gemeentelijk beleid. Vervolgens zal de Afdeling onder 12 en 13 ingaan op de betogen over de verkeersgeneratie als gevolg van het bouwplan. Onderdeel 14 bevat de conclusie over deze betogen.

Strijd met gemeentelijk beleid?

9. **5.1.2e** betoogt dat de rechtbank ten onrechte heeft geoordeeld dat het college het bouwplan had moeten toetsen aan de notitie "Gebiedsgerichte uitwerking minimum percentages betaalbare woningbouw" van 16 juli 2022 (hierna: de Notitie). Zo staat allereerst volgens **5.1.2e** het relativiteitsvereiste aan vernietiging van het besluit in de weg. Daarnaast heeft het college volgens **5.1.2e** terecht aanleiding gezien om de Notitie in de beoordeling buiten toepassing te laten.

9.1. Op grond van artikel 8:69a van de Awb vernietigt de bestuursrechter een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

Uit de geschiedenis van de totstandkoming van de Wet aanpassing bestuursprocesrecht (Kamerstukken II, 2009/10, 32 450, nr. 3, blz. 18-20) blijkt dat de wetgever met artikel 8:69a van de Awb de eis heeft willen stellen dat er een verband is tussen een beroepsgrond en het belang waarin de appelland door het bestreden besluit dreigt te worden geschaad. De bestuursrechter mag een besluit niet vernietigen wegens schending van een rechtsregel die kennelijk niet strekt tot bescherming van het belang van degene die in (hoger) beroep komt.

9.2. Tussen partijen is niet in geschil dat de Notitie ten tijde van het verlenen van de omgevingsvergunning geldend beleid was. In de Notitie, die op 16 juli 2022 door het college is vastgesteld, zijn eisen uitgewerkt die ten aanzien van de woningbouw in de gemeente worden gesteld. De Notitie is opgesteld naar aanleiding van het door de raad in februari 2021 vastgestelde woonprogramma en de verordening "Betaalbare woningbouw" van november 2021. De Notitie heeft tot doel het realiseren van meer betaalbare woningbouw en meer evenwichtige spreiding daarvan in de stad. Ter realisatie van dit doel, zijn uitgangspunten opgenomen die moeten bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk, de doorstroming in de buurt en de keuzevrijheid van de bewoners.

In hoofdstuk 7 van de Notitie wordt wat betreft de grootte van te realiseren appartementen, met een huurprijs die tussen de kwaliteitskortingsgrens en de liberalisatiegrens ligt, de eis gesteld dat deze ten minste 35 m² is in het centrumgebied. Voor huurwoningen met een huurprijs boven de liberalisatiegrens ligt dit minimumoppervlak op 45 m². Hiermee wordt voorkomen dat appartementen tegen een hoge huur worden verhuurd, waarbij de verhouding tussen prijs en kwaliteit buiten beeld is geraakt.

9.3. Het betoog van **5.1.2e** dat het relativiteitsvereiste van artikel 8:69a van de Awb in de weg staat aan vernietiging van de omgevingsvergunning op de grond dat niet is voldaan aan de voorwaarden uit de Notitie, kan niet slagen. Zoals hiervoor onder 9.2 is opgenomen, bevat de Notitie onder meer uitgangspunten die moeten bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk. [appelland sub 2] en anderen bestrijden dat het bouwplan in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening en vrezin in het bijzonder voor een aantasting van de leefbaarheid van de wijk. Gelet hierop, is de Afdeling van oordeel dat de inhoud van de Notitie wel degelijk strekt tot de bescherming van de belangen van [appelland sub 2] en anderen. De rechtbank heeft daarom terecht de beroepsgronden van [appelland sub 2] en anderen over de Notitie inhoudelijk besproken.

9.4. Verder heeft de rechtbank terecht geoordeeld dat het college gehouden was de aanvraag te toetsen aan de Notitie. Als uitgangspunt geldt immers dat bij het nemen van een besluit in beginsel het recht en de beleidsregels moeten worden toegepast zoals die op dat moment gelden. De uitspraak van 7 september 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:2423](#), waarnaar **5.1.2e** verwijst, geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. Anders dan hier het geval is, heeft het bestuursorgaan in die zaak gemotiveerd toegelicht waarom het in de afweging is uitgegaan van het beleid zoals dit ten tijde van de aanvraag gold. In de voorliggende situatie heeft het college de Notitie in het geheel niet bij de besluitvorming betrokken en is het college daarvan evenmin kenbaar afgeweken. Verder ziet de Afdeling in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat toepassing van het recht zoals dat ten tijde van het nemen van het besluit gold in strijd zou zijn met het beginsel van rechtszekerheid.

Het betoog slaagt niet.

10. [appelland sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank ten onrechte voorbij is gegaan aan hun betoog dat het bouwplan niet in overeenstemming is met het woonbeleid van de gemeente, onder meer neergelegd in de Omgevingsvisie 2040 (hierna: de omgevingsvisie).

10.1. In de omgevingsvisie, die op 6 oktober 2020 door de raad is vastgesteld, is de strategische visie op de fysieke leefomgeving van Maastricht gepresenteerd. Hierin komt tot uitdrukking dat de raad streeft naar het versterken van de economie en het verbeteren van de kwaliteit van leven in Maastricht. In de omgevingsvisie zijn 12 gebiedsprofielen onderscheiden, die naar locatie zijn ingedeeld. Het perceel bevindt zich in het gebiedsprofiel "Dynamische centra (bestaand en gewenst)". Binnen dit gebiedsprofiel wordt gestreefd naar ruimtegebruik van hoge kwaliteit, het zorgvuldig (her)gebruik van cultureel erfgoed, het stimuleren van parkeren op afstand, vergroening en het koesteren van het woonmilieu.

Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college zich, zoals de rechtbank terecht heeft overwogen, op het standpunt kunnen stellen dat het bouwplan niet in strijd is met de omgevingsvisie. Allereerst worden in de omgevingsvisie, voor zover hier van belang, geen concrete beleidsuitgangspunten

genoemd waaraan het college in zijn besluitvorming gebonden is. In de omgevingsvisie zijn algemene opgaven onderscheiden die richting moeten geven aan toekomstige ontwikkelingen in de stad als geheel. Het college heeft hier van belang kunnen achten dat een bestaand historisch gebouw wordt gerenoveerd en hergebruikt voor woningen. Verder heeft het college van belang kunnen achten dat het plan bijdraagt aan een dynamiek aan functies, doordat binnen het complex zowel gewoond als gewerkt wordt. Daarmee heeft het college voldoende uiteengezet dat de omgevingsvisie bij de besluitvorming is betrokken.

10.2. [appellant sub 2] en anderen betogen terecht dat de rechtbank niet is ingegaan op de beleidsregel "Ruim baan voor goede woningbouwplannen 2021", die op 20 april 2021 door de raad is vastgesteld. Dit geeft echter geen aanleiding voor het oordeel dat de rechtbank niet heeft onderkend dat het besluit in strijd is met het woonbeleid. Immers, de in de beleidsregel opgenomen uitgangspunten zijn breed geformuleerd. Ook is van belang dat het hier niet gaat om gemeentelijk beleid, maar om regionaal beleid van de gemeenten in Zuid-Limburg. Het college is in beginsel niet gebonden aan dergelijk beleid, maar moet daarmee wel rekening houden in de belangenafweging. Dit heeft het college gedaan, door te benoemen dat het plan in overeenstemming is met deze beleidsregel.

Het betoog slaagt niet.

11. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank niet heeft onderkend dat het college heeft gehandeld in strijd met het advies van de afdeling Stedenbouw van de gemeente.

11.1. Ter onderbouwing van hun betoog wordt door [appellant sub 2] en anderen verwezen naar twee brieven, van 19 oktober 2021 en 2 december 2021. In deze brieven heeft het college gereageerd op het principeverzoek van MVJ van 17 juni 2021 voor 138 appartementen. In beide brieven is geconcludeerd dat het bouwplan stedenbouwkundig negatief wordt beoordeeld, omdat dit te intensief is en de ruimtelijke en functionele inpassing in de omgeving onvoldoende is uitgewerkt. Deze brieven kunnen niet worden aangemerkt als beleidsstukken waaraan het college gebonden is. Bovendien is in het verzoek van 17 juni 2021 van een groter bouwplan uitgegaan dan waarvan in het voorliggende bouwplan sprake is. Het college hoefde daarom geen rekening te houden met de brieven in de beoordeling van de aanvraag om een omgevingsvergunning. De rechtbank is terecht tot dezelfde conclusie gekomen.

Het betoog slaagt niet.

Verkeer en parkeren

12. **5.1.2e** betoogt dat de rechtbank ten onrechte heeft geoordeeld dat onvoldoende is onderbouwd dat in de parkeerbehoefte is voorzien dat van het bouwplan uitgaat. Zo stelt zij dat het college in de beoordeling wel degelijk heeft kunnen uitgaan van de categorie "serviceflats/aanleunwoningen" als bedoeld in de CROW-richtlijnen voor het bepalen van de parkeerbehoefte van de voorziene zorgwoningen. Ook wordt er voorzien in voldoende parkeerplekken voor de beschikbare deelauto's en is het aantal benodigde parkeerplaatsen geborgd.

12.1. Het college heeft voor de parkeerbehoefte verwezen naar het door Kwirkey opgestelde parkeeronderzoek van 18 augustus 2022 (hierna: het parkeeronderzoek). In het parkeeronderzoek wordt voor de toegepaste kencijfers verwezen naar de Nota Parkeernormen Maastricht 2017 (hierna: de parkeernota 2017). De parkeernormen die in de parkeernota zijn opgenomen zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Het college heeft voor de te verwachten parkeerbehoefte van de voorziene seniorenwoningen aansluiting gezocht bij de normen voor serviceflats/aanleunwoningen. Voor de overige 76 woningen is aansluiting gezocht bij de normen voor woningen kleiner dan 60 m². Hoewel ten tijde van het opstellen van het parkeeronderzoek de Nota Parkeernormen 2021 van kracht was, volgt uit de hierin opgenomen overgangsregeling dat aanvragen die voor 1 januari 2022 zijn ingediend aan de Nota Parkeernormen Maastricht 2017 getoetst moeten worden.

De rechtbank heeft terecht geconcludeerd dat geen aansluiting kon worden gezocht bij de in de parkeernota 2017 voor serviceflats/aanleunwoningen opgenomen parkeernorm. Het CROW omschrijft dit woningtype als een "zelfstandige woning met beperkte woonvoorzieningen". Het bouwplan voorziet weliswaar in appartementen voor senioren, maar hierin wordt in beginsel geen zorg of andersoortige voorziening aangeboden. Van een serviceflat of aanleunwoning is daarom geen sprake. Dat bij een individuele behoefte daaraan op termijn in de appartementen zorg kan worden aangeboden, maakt niet dat deze woningen met serviceflats of aanleunwoningen gelijk te stellen zijn.

12.2. In het parkeeronderzoek is aan de hand van de parkeernota 2017 de behoefte berekend op 47 parkeerplekken. Hiervan worden 16 parkeerplekken afgetrokken vanwege het gebruik van vier deelauto's.

In het parkeeronderzoek wordt verwezen naar de norm voor deelautoaftrek uit CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren", waarin staat dat één deelauto vier tot acht privéauto's zou kunnen vervangen. De uiteindelijke parkeerbehoefte bedraagt volgens het parkeeronderzoek 35 parkeerplekken, waarvan vier voor deelauto's.

De rechtbank heeft terecht geoordeeld dat ten onrechte 16 parkeerplekken in mindering zijn gebracht op de parkeerbehoefte vanwege het gebruik van deelauto's. In het parkeeradvis, dat een bijlage is van de ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan, staat namelijk dat aanvankelijk maar twee deelauto's beschikbaar worden gesteld. Niet duidelijk is wanneer dit zal worden uitgebreid naar vier. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte kon daarom niet van een correctie van vier deelauto's worden uitgegaan, omdat in de periode waarin slechts twee deelauto's beschikbaar zijn er meer reguliere parkeerplaatsen nodig zijn. In het bouwplan is verder niet gemotiveerd hoe het tekort aan reguliere parkeerplaatsen in de periode waarin slechts twee deelauto's beschikbaar zijn, wordt ondervangen. Het college kon daarom niet uitgaan van een correctie van 16 parkeerplaatsen op de totale parkeerbehoefte.

12.3. Verder is de rechtbank terecht tot de conclusie gekomen dat de voorziene parkeerplekken voor het bouwplan niet voldoende zijn geborgd. In de parkeernota 2017 geldt als uitgangspunt dat bouwplannen op eigen terrein moeten voorzien in de parkeerbehoefte die als gevolg daarvan ontstaat. Het bouwplan voorziet niet in parkeergelegenheid op eigen terrein, maar brengt de parkeerbehoefte onder in omliggende parkeervoorzieningen. Hiervoor moet worden aangetoond dat de aanwezige parkeergelegenheid voldoende is om de parkeervraag op te kunnen vangen. Dit blijkt onvoldoende uit de aanvraag en de bijbehorende ruimtelijke onderbouwing. Anders dan ^{5.1.2e} betoogt, vermeldt het parkeeronderzoek slechts dat de parkeerplekken "dedicated"/bestemd zijn voor de bewoners van het Calvarieklooster. Dat de 24 parkeerplekken in de parkeergarage Polvertoren in eigendom zijn van ^{5.1.2e} of dat een overeenkomst is gesloten over het gebruik van de 11 parkeerplekken in de parkeergarage bij het wooncomplex Lenculenhof, is uit voornoemde stukken niet gebleken.

Het betoog slaagt niet.

13. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank bij het beoordelen van de verkeerstoename en de parkeerbehoefte van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan.

13.1. In de verkeerstoets, die een bijlage is van de ruimtelijke onderbouwing, is vermeld dat de toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de realisering van het bouwplan laag is. De reden daarvoor is dat een deel van de verkeersgeneratie al is opgenomen in andere bestemmingsplannen, namelijk voor de woningen die het bestemmingsplan al toestond en voor het volledige gebruik van de parkeergarages. Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college zich op het standpunt kunnen stellen dat het te realiseren bouwplan niet zal leiden tot een verslechtering van de verkeersveiligheid. De rechtbank heeft dan ook terecht geen grond gezien voor het oordeel dat het bouwplan onevenredige belemmeringen oplevert voor de verkeerssituatie ter plaatse.

Anders dan [appellant sub 2] en anderen betogen, heeft de rechtbank terecht geoordeeld dat het college in de beoordeling geen rekening hoefde te houden met andere bouwplannen. Volgens vaste rechtspraak van de Afdeling, zie onder meer de uitspraak van 27 januari 2016, [ECLI:NL:RVS:2016:133](#), moet namelijk bij de beoordeling of een project in voldoende gelegenheid voorziet om de parkeerbehoefte op te vangen alleen rekening worden gehouden met de toename als gevolg van het desbetreffende project. Ook neemt de Afdeling in aanmerking dat met het bouwplan niet hoeft te worden voorzien in een oplossing voor mogelijk bestaande verkeersknelpunten in de omgeving.

Voor zover [appellant sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank ten onrechte niet is ingegaan op al hun argumenten waarom de verkeerstoets onvolledig dan wel onzorgvuldig is, ziet de Afdeling geen aanleiding voor een inhoudelijke bespreking daarvan. De rechtbank heeft namelijk overwogen dat het college een nieuw te maken inschatting van de parkeerbehoefte moet doorrekenen in de verkeersgeneratie van het plan. Het college heeft dat ook gedaan in het nieuwe besluit van 13 juli 2023. [appellant sub 2] en anderen hebben tegen dat besluit aangevoerd dat bij het beoordelen van de verkeerstoename en parkeerbehoefte van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan. De Afdeling zal die argumenten bespreken onder 20 en verder.

Het betoog slaagt niet.

Tussenconclusie

14. Gelet op wat hiervoor is overwogen, heeft de rechtbank terecht geoordeeld dat het college niet tot verlening van de omgevingsvergunning heeft kunnen besluiten. Het college heeft zich niet op het standpunt kunnen stellen dat het project in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Geeft het handelen van het college blijk van vooringenomenheid?

15. [appellant sub 2] en anderen betogen dat de rechtbank niet heeft onderkend dat het college vooringenomen heeft gehandeld.

15.1. Zoals uit de geschiedenis van de totstandkoming van artikel 2:4 van de Awb blijkt, gaat het erom dat bestuursorgaan de hem toevertrouwde belangen niet oneigenlijk behartigt door zich bijvoorbeeld door persoonlijke belangen of voorkeuren te laten beïnvloeden. De door [appellant sub 2] en anderen genoemde voorbeelden, dat in de tenderprocedure is uitgegaan van een kleiner plan dan waarin het bouwplan voorziet, dat in de procedure in het kader van de Wet open overheid niet alle relevante stukken ter inzage zijn gelegd en dat de weerstand van omwonenden niet voldoende tot uitdrukking is gekomen in de beantwoording van de zienswijzen, geven naar het oordeel van de Afdeling geen blijk van een niet objectieve opstelling van het college in zijn besluitvorming. Ook is niet gebleken dat het college het besluit heeft genomen met het oogmerk [appellant sub 2] en anderen te benadelen ten opzichte van anderen. De rechtbank is terecht tot dezelfde conclusie gekomen.

Het betoog slaagt niet.

Conclusie hoger beroepen

16. Uit wat hiervoor is overwogen, volgt dat het hoger beroep van **5.1.2** een het incidenteel hoger beroep van [appellant sub 2] en anderen ongegrond zijn. De uitspraak van de rechtbank, waarin het besluit van 1 november 2022 is vernietigd, moet worden bevestigd.

Beroepen [partij] en [appellant sub 2] en anderen tegen het besluit van 13 juli 2023

17. Bij het besluit van 13 juli 2023 heeft het college de gevraagde omgevingsvergunning opnieuw verleend.

Participatie

18. [partij] betoogt dat de procedure voorafgaand aan het besluit onzorgvuldig is geweest. Er is geen ontwerpbesluit ter inzage gelegd. Ook is het besluit niet op de gebruikelijke wijze gepubliceerd en zijn omwonenden niet geïnformeerd over het besluit, alsmede over de mogelijkheden hiertegen beroep in te stellen.

18.1. Het college heeft bij de herbeoordeling van de aanvraag toepassing gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. Het voorliggende besluit betreft een wijziging van het besluit van 1 november 2022, waarbij geen sprake is van een wezenlijk ander plan. Bij wijziging van het oorspronkelijke besluit hoeft niet opnieuw toepassing te worden gegeven aan afdeling 3.4 van de Awb. Dat betekent dat niet opnieuw een ontwerp van het besluit ter inzage hoefde te worden gelegd en dat ook geen gelegenheid hoefde te worden geboden om daarover zienswijzen naar voren te brengen. Voor zover [partij] betoogt dat er ten onrechte geen participatie heeft plaatsgevonden, overweegt de Afdeling dat de Awb en Wabo daarvoor geen verplichting bevatten.

Verder heeft de stelling dat het besluit niet op de gebruikelijke wijze is gepubliceerd en dat omwonenden niet zijn geïnformeerd over het besluit en over de mogelijkheden hiertegen beroep in te stellen, betrekking op mogelijke onregelmatigheden van na het nemen van het besluit. De stelling kan alleen al daarom de rechtmatigheid van het besluit niet aantasten. Deze mogelijke onregelmatigheid kan dus geen reden zijn voor de vernietiging van het bestreden besluit.

Het betoog slaagt niet.

Strijd met gemeentelijk beleid?

19. [partij] en [appellant sub 2] en anderen betogen dat het college het bouwplan niet op de juiste wijze aan de Notitie heeft getoetst. Volgens hen kon het college geen beroep doen op het overgangsrecht uit de Notitie. Ook is geen sprake van bijzondere omstandigheden als bedoeld in artikel

19.1. Bij het besluit van 13 juli 2023 heeft het college de Notitie betrokken. Het college heeft zich primair op het standpunt gesteld dat het bouwplan onder de toepassing van de overgangsregeling zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van de Notitie valt. Bedoeld is namelijk om langlopende trajecten die tot overeenstemming dan wel een positieve beoordeling hebben geleid niet te toetsen aan de inhoudelijke uitgangspunten van de Notitie. Volgens het college is hier sprake van een dergelijk traject, omdat voorafgaand aan de aanvraag overleg heeft plaatsgevonden, een ingediend principeverzoek positief was beoordeeld en een ontwerp-omgevingsvergunning ter inzage was gelegd. Ook is de aanvraag voor een omgevingsvergunning vóór de inwerkingtreding van de Notitie ingediend.

19.2. Zoals hiervoor onder 9.4 is overwogen, geldt als uitgangspunt dat bij het nemen van een besluit in beginsel het recht en de beleidsregels worden toegepast zoals die op dat moment gelden. Verder is niet in geschil dat de Notitie ook ten tijde van het nemen van het besluit van 13 juli 2023 geldend beleid was.

De Afdeling stelt vast dat, net als de voorzieningenrechter van de Afdeling heeft overwogen in zijn uitspraak van 3 oktober 2023, [ECLI:NL:RVS:2023:3669](#), onder 7.3, in de Notitie geen algemene overgangsregeling is opgenomen. Hoofdstuk 5 van de Notitie bevat regels over het toepassingsbereik ten aanzien van het betaalbaarheidsvereiste. Deze regels kunnen, zoals het college ook op de zitting heeft verklaard, niet als overgangsrecht worden aangemerkt. Omdat ten tijde van de inwerkingtreding van de Notitie op 16 juli 2022 nog niet inhoudelijk op de aanvraag was beslist, had het college hier moeten toetsen aan de inhoudelijke uitgangspunten van de Notitie. [partij] en [appellant sub 2] en anderen hebben dit dus in zoverre terecht aangevoerd.

19.3. Het subsidiaire standpunt van het college is dat bijzondere omstandigheden aanleiding geven om in dit geval met toepassing van artikel 4:84 van de Awb van de Notitie af te wijken. Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college zich in dit geval op dat standpunt mogen stellen. Daarbij weegt mee dat het hier een complex bouwproject betreft, waarbij gedurende een lange periode veel vooroverleg heeft plaatsgevonden tussen verschillende betrokken partijen. Gedurende dat voortraject heeft het college MVJ niet gewezen op de voornemens tot het vaststellen van gemeentelijk woningbouwbeleid in de Notitie en wat dat voor het bouwplan zou betekenen. MVJ is daardoor pas na bekendmaking van de Notitie, vier weken nadat het ontwerpbesluit tot verlening van de omgevingsvergunning ter inzage was gelegd, van de inhoud daarvan in kennis gesteld. Om alsnog aan de Notitie te voldoen, zou het bouwplan ingrijpend moeten worden gewijzigd. Het tijdsbeslag dat daarmee gemoeid zou zijn, zou betekenen dat het kloostercomplex nog langer zou leegstaan, met negatieve gevolgen voor de instandhouding van het monumentale gebouw. Verder is van belang dat het bouwplan voorziet in vele gemeenschappelijke (ontmoetings)ruimtes, waarmee het beperkte woonoppervlak van de appartementen met een kleiner oppervlak dan de Notitie voorschrijft, kan worden gecompenseerd.

Het betoog slaagt niet.

Verkeer en parkeren

20. [partij] en [appellant sub 2] en anderen vrezen opnieuw en nog altijd voor parkeer- en verkeersoverlast. Zij betogen dat het bouwplan niet voorziet in voldoende parkeerplaatsen en dat het college daarom de omgevingsvergunning niet mocht verlenen. Zo is uitgegaan van een onjuist aanwezigheidspercentage en had geen deelautocorrectie op de berekende parkeerbehoefte mogen worden uitgevoerd. Ook is de beschikbaarheid van de benodigde parkeerplaatsen onvoldoende geborgd. Ten slotte leidt volgens [partij] het bouwplan tot een verdere congestie van een nu al overbelaste verkeerssituatie.

20.1. In het Parkeeradvies Calvarieklooster Maastricht (hierna: het Parkeeradvies), dat op 25 april 2023 door Kwirkey is vastgesteld en onderdeel uitmaakt van de aangepaste ruimtelijke onderbouwing van het bouwplan, is de parkeerbehoefte voor het bouwplan opnieuw vastgesteld. Hierbij is uitgegaan van de parkeernormen uit de parkeernota 2017 en is de parkeerbehoefte vastgesteld op 62 parkeerplekken. Vervolgens is gekeken naar de aanwezigheidspercentages, waaruit blijkt dat een doordeweekse avond maatgevend is. De parkeerbehoefte bedraagt dan maximaal 52 parkeerplekken. Vanwege de inzet van vier deelauto's komt de parkeerbehoefte uit op 40 parkeerplaatsen, waarvan vier bestemd voor het parkeren van deelauto's.

20.2. [appellant sub 2] en anderen en [partij] hebben in hun beroepschrift verwezen naar de door RHO Adviseurs op 9 februari 2024 opgestelde "second opinion verkeerskundige onderbouwing Calvariënberg" (hierna: de second opinion). In de second opinion wordt onder meer geconcludeerd dat de parkeerberekening onjuist is, omdat ten onrechte een deelautocorrectie heeft plaatsgevonden op de parkeerbehoefte die voor bezoekers is berekend. Ook volgt hieruit dat de aanwezigheidscorrectie niet mag worden toegepast op de parkeerplekken die voor de deelauto's zijn bestemd, omdat deze plekken altijd beschikbaar moeten zijn.

20.3. De Afdeling ziet in het aangevoerde geen aanleiding voor het oordeel dat het door het college gehanteerde model voor het bepalen van de parkeerbehoefte van het plan, onvolledig of onjuist is. De genoemde aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers uit hoofdstuk 5 van de CROW-publicatie 381 "Toekomstbestendig parkeren". Hieruit blijkt dat de aanwezigheid van zowel bewoners als bezoekers op een doordeweekse avond het hoogst is. Verder volgt niet uit het Parkeeradvies dat een aanwezigheidscorrectie is toegepast op de parkeerplekken die voor de deelauto's zijn gereserveerd. Het college heeft daarom dit aanwezigheidspercentage als uitgangspunt mogen hanteren bij het berekenen van de parkeerbehoefte.

20.4. In het Parkeeradvies is voor de norm voor de deelautoaftrek uitgegaan van de hiervoor genoemde CROW-publicatie, waarin staat dat één deelauto vier tot acht privéauto's kan vervangen. Het college heeft met een deelautocorrectie van 16 parkeerplaatsen gekozen voor een correctiehoeveelheid die gelijk is aan de ondergrens van de door de CROW gehanteerde bandbreedte. In tegenstelling tot de conclusie uit de second opinion, wordt in het Parkeeradvies geen deelautocorrectie toegepast op de parkeerbehoefte die voor de bezoekers is berekend. Daarnaast is aan het besluit van 13 juli 2023, anders dan in het vernietigde besluit van 1 november 2022, het voorschrift verbonden dat de vier deelauto's van meet af aan beschikbaar zullen zijn. Gelet hierop bestaat er geen aanleiding voor het oordeel dat het college bij het berekenen van de parkeerbehoefte van onjuiste uitgangspunten is uitgegaan.

20.5. Over het betoog dat de daadwerkelijke beschikbaarheid van de parkeerplaatsen onvoldoende is geborgd, overweegt de Afdeling het volgende. In de voorschriften bij de omgevingsvergunning, die onderdeel zijn van dit besluit, is bepaald dat aangetoond moet worden dat de aangekochte parkeerplekken in de omliggende parkeergarages voor exclusief gebruik van de bewoners ter beschikking zullen staan **5.1.2e** heeft overeenkomsten overgelegd, waaruit volgt dat de voorziene parkeerplekken voor onbepaalde tijd zijn gereserveerd voor de bewoners van het complex. Ook is op de zitting door het college verklaard dat sprake is van onderbezetting in de omliggende parkeergarages. Naar het oordeel van de Afdeling is hiermee voldoende aannemelijk gemaakt dat in voldoende parkeergelegenheid wordt voorzien.

20.6. In de op 28 april 2023 door Arcadis opgestelde Verkeerstoets Calvariënberg (hierna: de Verkeerstoets), die onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke onderbouwing bij het bouwplan, heeft opnieuw een beoordeling plaatsgevonden van de verkeerssituatie als gevolg van het plan. In de Verkeerstoets wordt geconcludeerd dat realisering van het bouwplan 191 ritten per dag genereert, uitgaande van de verkeersbewegingen op een werkdag. Hiervan zijn 54 ritten al in de bestaande bestemmingsplannen opgenomen, omdat het bestemmingsplan "Klevarie" al 41 woningen mogelijk maakt en het parkeren deels in een ander gebied wordt geregeld. De verkeerstoename als gevolg van het bouwplan is volgens het rapport laag en zal niet leiden tot nieuwe knelpunten. Ook leidt het bouwplan volgens het rapport niet tot een verslechtering van de verkeersveiligheid, omdat de verkeersafwikkeling plaatsvindt op het bestaande wegennet.

20.7. In de second opinion wordt terecht gesteld dat in de Verkeerstoets is uitgegaan van een verkeerskencijfer dat lager ligt dan de ondergrens van de bandbreedte die door het CROW wordt gehanteerd. In de hiervoor genoemde CROW-publicatie wordt namelijk als ondergrens voor de verkeersgeneratie voor "midden" tot goedkope huurappartementen in het centrum van een sterk stedelijk gebied een verkeerskencijfer van 1,8 verkeersbewegingen per woning gehanteerd. Uit paragraaf 4.2 van deze publicatie volgt dat de kencijfers zijn opgesteld met het oog op een brede, gemiddelde doelgroep. Onder omstandigheden kan van deze kencijfers worden afgeweken. In de Verkeerstoets is voor het berekenen van de verkeersgeneratie van een norm van 1,4 verkeersbewegingen per woning uitgegaan. Verder volgt uit de Verkeerstoets dat is uitgegaan van een lagere norm, omdat het gemiddeld autobezit per huishouden in Maastricht 0,7 bedraagt en daarmee 0,4 lager ligt dan het landelijk gemiddelde. Gelet hierop is een correctiefactor van 0,4 toegepast en is in de

verkeerstoets een kencijfer van 1,4 per woning op een weekdag gehanteerd. Op de zitting heeft het college nader toegelicht dat deze correctie van het verkeerskencijfer heeft plaatsgevonden op basis van gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Uit die gegevens blijkt dat binnen de stad het autobezit in zone 1, de centrumzone waarbinnen ook het bouwplan ligt, het laagst. Naar het oordeel van de Afdeling heeft het college daarmee voldoende onderbouwd dat sprake is van omstandigheden die maken dat van een lager verkeerskencijfer kon worden uitgegaan. Het college heeft zich op het standpunt mogen stellen dat het plan niet leidt tot een onaanvaardbare toename van het verkeer ter plaatse.

De betogen slagen niet.

Eindconclusie

21. Het hoger beroep van [5.1.2e] en het incidenteel hoger beroep van [appellant sub 2] en anderen tegen de uitspraak van 31 maart 2023 zijn ongegrond. De aangevallen uitspraak dient te worden bevestigd.

22. De beroepen van [partij] en [appellant sub 2] en anderen tegen het besluit van 13 juli 2023 zijn ongegrond.

23. Het college hoeft geen proceskosten te vergoeden.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

I. bevestigt de aangevallen uitspraak;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 2] en anderen, [partij A] en [partij B] ongegrond.

Aldus vastgesteld door [5.1.2e] ter, [5.1.2e] en [5.1.2e] leden, in tegenwoordig [5.1.2e] griffier.

[5.1.2e]

voorzitter

[5.1.2e]

griffier

Uitgesproken in het openbaar op 3 april 2024

672-1049

BIJLAGE

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 2:4

1. Het bestuursorgaan vervult zijn taak zonder vooringenomenheid.
2. Het bestuursorgaan waakt ertegen dat tot het bestuursorgaan behorende of daarvoor werkzame personen die een persoonlijk belang bij het besluit hebben, de besluitvorming beïnvloeden.

Artikel 4:84

Het bestuursorgaan handelt overeenkomstig de beleidsregel, tenzij dat voor een of meer belanghebbenden gevolgen zou hebben die wegens bijzondere omstandigheden onevenredig zijn in verhouding tot de met de beleidsregel te dienen doelen.

Artikel 6:19

1. Het bezwaar of beroep heeft van rechtswege mede betrekking op een besluit tot intrekking, wijziging of vervanging van het bestreden besluit, tenzij partijen daarbij onvoldoende belang hebben.

Artikel 6:24

Deze afdeling is met uitzondering van artikel 6:12 van overeenkomstige toepassing indien hoger beroep, incidenteel hoger beroep, beroep in cassatie of incidenteel beroep in cassatie kan worden ingesteld.

Artikel 8:69a

De bestuursrechter vernietigt een besluit niet op de grond dat het in strijd is met een geschreven of ongeschreven rechtsregel of een algemeen rechtsbeginsel, indien deze regel of dit beginsel kennelijk niet strekt tot bescherming van de belangen van degene die zich daarop beroept.

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (zoals dit vóór 1 januari 2024 gold)

Artikel 2.1

1. Het is verboden zonder omgevingsvergunning een project uit te voeren, voor zover dat geheel of gedeeltelijk bestaat uit:

a. het bouwen van een bouwwerk,

[...]

c. het gebruiken van gronden of bouwwerken in strijd met een bestemmingsplan [...],

[...]

f. het slopen, verstoren, verplaatsen of in enig opzicht wijzigen van een rijksmonument of het herstellen, gebruiken of laten gebruiken van een rijksmonument op een wijze waardoor het wordt ontsierd of in gevaar gebracht,

[...]

h. het slopen van een bouwwerk in een beschermd stads- of dorpsgezicht [...].

Artikel 2.12

1. Voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, kan de omgevingsvergunning slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en:

a. indien de activiteit in strijd is met het bestemmingsplan of de beheersverordening:

[...]

2° in de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen gevallen, of

3° in overige gevallen, indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat.

Besluit ruimtelijke ordening (zoals dit vóór 1 januari 2024 gold)

Artikel 3.1.6

[...]

2. De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, bevat een beschrijving van de behoefte aan die ontwikkeling, en, indien het bestemmingsplan die ontwikkeling mogelijk maakt buiten het bestaand stedelijk gebied, een motivering waarom niet binnen het bestaand stedelijk gebied in die behoefte kan worden voorzien.

[...].

Besluit omgevingsrecht (zoals dit vóór 1 januari 2024 gold)

Artikel 5.20

Voor zover de omgevingsvergunning wordt verleend met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 3°, van de wet zijn de artikelen 3.1.2, 3.1.6 en 3.3.1, eerste lid, van het Besluit ruimtelijke ordening van overeenkomstige toepassing.

Bijlage II van Besluit omgevingsrecht (zoals dit vóór 1 januari 2024 gold)

Artikel 4

Voor verlening van een omgevingsvergunning voor een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c, van de wet waarbij met toepassing van artikel 2.12, eerste lid, onder a, onder 2°, van de wet van het bestemmingsplan of de beheersverordening wordt afgeweken, komen in aanmerking:

1. een bijbehorend bouwwerk of uitbreiding daarvan, mits, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom, wordt voldaan aan de volgende eisen:

a. niet hoger dan 5 m, tenzij sprake is van een kas of bedrijfsgebouw van lichte constructie ten dienste van een agrarisch bedrijf,

b. de oppervlakte niet meer dan 150 m²;

[...]

9. het gebruiken van bouwwerken, eventueel in samenhang met bouwactiviteiten die de bebouwde oppervlakte of het bouwvolume niet vergroten, en van bij die bouwwerken aansluitend terrein, mits, voor zover gelegen buiten de bebouwde kom, het uitsluitend betreft een logiesfunctie voor werknemers of de opvang van asielzoekers of andere categorieën vreemdelingen;

[...].

Artikel 5

[...]

9. Artikel 4, onderdelen 9 en 11, is niet van toepassing op een activiteit als bedoeld in onderdeel C of D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage.

Bijlage van Besluit Milieueffectrapportage (zoals dit vóór 1 januari 2024 gold)

Onderdeel D. Activiteiten, plannen en besluiten, ten aanzien waarvan de procedure als bedoeld in de artikelen 7.16 tot en met 7.20 van de wet van toepassing is.

Kolom 1 : Activiteiten

11.2

De aanleg, wijziging of uitbreiding van een stedelijk ontwikkelingsproject met inbegrip van de bouw van winkelcentra of parkeerterreinen.

Bestemmingsplan "Klevarie" (zoals dit vóór 1 januari 2024 gold)

Artikel 3.2.1

Gebouwen: Voor bouwen van gebouwen gelden de volgende bepalingen:

a. gebouwen mogen uitsluitend binnen het bouwvlak worden gebouwd;

[...].

Artikel 3.2.2

Bouwwerken, geen gebouwen zijnde: Voor het bouwen van bouwwerken, geen gebouwen zijnde gelden de volgende bepalingen:

[...]

d. de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag niet meer bedragen dan 4,00 meter.

Artikel 3.2.3

Woningen: Voor het bouwen van woningen gelden de volgende bepalingen:

a. er mogen binnen het bouwvlak maximaal 41 woningen worden gerealiseerd, waarvan er maximaal 30 gestapelde woningen mogen zijn;

[...].

OVEREENKOMST INGEBRUIKGEVING OPENBARE GROND DE KOMMEL (KRUISHERENHOTEL)

Tussen:

Partij 1.

De gemeente Maastricht, ten deze ingevolge de mandaatlijst artikel 15 d.d. februari 2012, laatstelijk gewijzigd februari 2018, rechtsgeldig vertegenwoordigd door
manager Ruimte,
hierna te noemen: **“Gemeente Maastricht”**

En

Partij 2.

Exploitatiemaatschappij Kruisherengang BV, Kruisherengang 19 – 23 6211 NW Maastricht,
ten deze vertegenwoordigd door de Kruisherengang
Maastricht,
hierna te noemen: **“gebruiker”**

De gemeente Maastricht en de gebruiker komen het volgende overeen:

1. Gemeente Maastricht geeft hierbij aan gebruiker in gebruik het noordelijk gedeelte van het plein aan de Kommel gelegen aan de noordelijke kant van het Kruisherengang (8 parkeerplaatsen), hierna te noemen de **“grondstrook”**. Het betreft een gedeelte van het perceel: kadastraal bekend als Maastricht, sectie B met nummer 4619 gedeeltelijk, eigendom van Gemeente Maastricht. Zie bijgevoegde tekening (bijlage I).
2. De overeenkomst wordt aangegaan voor onbepaalde tijd en kan van beide zijden met inachtneming van een opzegtermijn van 6 maanden worden opgezegd. Alvorens tot opzegging over te gaan overleggen beide partijen eerst over de mogelijke gevolgen hiervan.
3. De ondergrond van de grondstrook blijft te allen tijde eigendom van Gemeente Maastricht.
4. De op het terrein aanwezige lichtmasten voor openbare verlichting blijven in eigendom, beheer en onderhoud bij de gemeente/Enexis. Het is de gebruiker niet toegestaan zelf wijzigingen in de verlichting c.q. de bestaande armaturen aan te brengen.
5. De Gemeente Maastricht blijft, conform de vigerende gemeentelijke kaders, onderhoudsplichtige van de grondstrook. Het gaat hier dan voornamelijk om het opruimen van zwerfvuil en het verwijderen van onkruid. Verder zullen de bomen (platanen) op basis van de gehanteerde systematiek (Visual Tree Assessment) worden geïnspecteerd en onderhouden.

De verharding zal op CROW C niveau worden onderhouden en tenminste veilig worden gehouden.

6. De gebruiker continueert gedurende de looptijd van deze overeenkomst het indertijd bij de komst van het Kruisherhotel afgesproken onderhoud van het groenperceel (zie bijlage I) gelegen aan de oostkant van het hotel zodat de kwaliteit hiervan gewaarborgd blijft. Het betreft hier de volgende werkzaamheden:
 - **Bepanting:** terug knippen, wieden, ruimen en afvoeren van vrijkomend onkruid, het uitvoeren van de voorjaarsbeurt (zie bijlage II).
 - **Hagen:** schoffelen haagvoet, ruimen en afvoeren van vrijkomend onkruid, bemesten buxus met DCM mix 2, knippen (zie bijlage II).
7. Gemeente Maastricht plaatst in overleg met gebruiker afzetzpalen rondom de grondstrook. De kosten voor het plaatsen van de afzetzpalen komen voor rekening van Gemeente Maastricht evenals de kosten voor het beheer en onderhoud daarvan. Gebruiker plaats in overleg met Gemeente Maastricht een slagboom nabij de ingang van het Kruisherhotel. De kosten voor het plaatsen van de slagboom komen voor rekening van de gebruiker evenals de kosten voor het beheer en onderhoud daarvan. Gebruiker is aansprakelijk voor een correcte exploitatie en werking van de slagboom en de gemeente Maastricht aanvaardt daarvoor generlei aansprakelijkheid.
8. De gemeente Maastricht zorgt dat de grondstrook als geduid in bijlage I wordt voorzien van Maastrichter afzetzpalen conform duiding op de genoemde bijlage.
9. Gedurende de periode van gebruik is gebruiker verantwoordelijk voor de dagelijkse gang van zaken op de grondstrook en de toegang daarvan en ziet hij toe op onregelmatigheden die hij zo nodig meldt aan de gemeente als beheerder van de openbare ruimte. In dit kader mag gebruiker t.o.v. derden aangeven dat hij 'rechthebbende' is van de grondstrook en hen zo nodig aanspreken dit recht niet aan te tasten (door illegaal daar te parkeren of anderszins). Voor de goede orde wordt vastgesteld dat 'eigenrichting' verboden is en dat handhavend optreden is voorbehouden aan de overheid (bijv. het aanbrenge van wielklemmen).
10. Door het sluiten van deze overeenkomst wordt de grondstrook niet aan de openbaarheid onttrokken in de zin van de Wegenwet. Gebruiker en gemeente spreken af dat de eigendomsverhoudingen ongewijzigd blijven en dat gebruiker geen beroep kan doen op verkrijgende verjaring van de grondstrook.
11. De gebruiker heeft 8 ontheffingen gekregen van gemeente Maastricht, het bedrag van deze ontheffingen is € : per jaar en dient jaarlijks betaald te worden aan de gemeente Maastricht inclusief indexeringen conform het ontheffingen/tarievenbeleid van de gemeente.
12. De grondstrook mag door gebruiker uitsluitend worden gebruikt als parkeerplaats voor gasten van het hotel. Het gaat hier om tijdelijk parkeren, hetgeen betekent dat de auto's van de gasten door de gebruiker verplaatst dienen te worden naar de parkeergarage. Gebruiker mag geen wijzigingen aanbrenge aan de huidige inrichting.
13. Gebruiker kan –net als andere burgers- bij onrechtmatigheden een beroep doen op handhaving door regiopolitie en/of gemeentelijke handhavingsdiensten.
14. De gebruiker is verplicht, waar zich in de in gebruik gegeven grondstrook kabels, leidingen en/rioleringen bevinden, deze te gedogen. De gebruiker is verplicht de rechthebbenden op de kabels, leidingen en/of rioleringen te allen tijde toegang te verlenen tot de in gebruik gegeven grondstrook voor het inspecteren, onderhouden en eventueel vernieuwen ervan. Voorts verlenen de gebruikers, zo nodig na overleg en afstemming met de betreffende

initiatiefnemer/grondroerder, tot het uitvoeren van beheer (inspecties e.d.) en onderhoud en/of aanleg van eventuele nieuwe kabels, leidingen en/of riolering.

15. Indien bij aanleg, het inspecteren of onderhouden graaf- en/of andere werkzaamheden moeten worden verricht, is de rechthebbende op de betreffende kabels, leidingen en/of rioleringen verplicht het perceel weer zoveel als mogelijk in de oorspronkelijke toestand terug te brengen. De gemeente is op grond van deze overeenkomst niet gehouden namens de gebruiker ter zake op te treden, namens hen schade te claimen of te vergoeden, zulks onverminderd de rechten en plichten van alle betrokken partijen.
16. Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.

Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend

te 17/03/2020 Datum MAASTRICHT

Gemeente Maastricht

Naam:

Functie:

Handtekening

Opdrachtnemer

Naam: 

Functie: 

Handtekening 



Van: 5.1.2e
Verzonden: donderdag 28 september 2023 12:22
Aan:
CC: 5.1.2e
Onderwerp: RE: Uitbreiding-nieuwbouw Kruisherhotel: Hitte-eiland en hittestress

Beste 5.1.2e

Hierbij antwoord op uw vragen:

1. Acht de gemeente anno 2023 het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering op het gebied van hittestress een belangrijk aandachtspunt bij het beoordelen van een principeverzoek tot het realiseren van een groot nieuwbouwproject ?
Ja, we zien de noodzaak en daarom wordt hiervoor nieuw beleid opgesteld voor nieuwe initiatieven.
2. Geeft de gemeente zich rekenschap ervan dat de effecten van het realiseren van een groot nieuwbouwproject in het licht van de klimaatverandering (bijvoorbeeld creëren hitte-eiland en hitte-stress) zich uitstrekken over jaren en grote consequenties hebben voor het leefklimaat van generaties buurtbewoners?
Ja, maar zo lang er geen beleid is zijn maatregelen voor het verminderen/voorkomen van effecten van klimaatverandering niet afdwingbaar.
3. Zo ja, is het principeverzoek tot uitbreiding/nieuwbouw van het Kruisherhotel door de gemeente beoordeeld op het aspect klimaatadaptatie i.c. het voorkomen van het creëren van een hitte-eiland en daarmee van hitte-stress?
Nee, omdat we voor klimaatadaptatie nog geen vastgesteld beleid hebben (met afdwingbare regels voor initiatieven).
4. Zo ja, zou u ons deze beoordeling willen toezenden?
Niet van toepassing, er is niet getoetst op klimaatadaptatie.

met vriendelijke groet,

5.1.2e

Senior Vergunner Bouw

Vergunnen Wabo | Gemeente Maastricht

5.1.2e

Mosae Forum 10, 6211 DW Maastricht | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

| www.gemeentemaastricht.nl

5.1.2e

Verzonden: woensdag 27 september 2023 19:39

5.1.2e

Onderwerp: RE: Uitbreiding-nieuwbouw Kruisherhotel: Hitte-eiland en hittestress

Urgentie: Hoog

Geachte 5.1.2e

Bij deze willen wij u verzoeken op korte termijn iets van u te mogen vernemen betreffende onderstaande e-mail.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 15:22

5.1.2e

Onderwerp: Uitbreiding-nieuwbouw Kruisherhotel: Hitte-eiland en hittestress

Urgentie: Hoog

Geachte 5.1.2e

Ik begrijp uit onderstaande e-mail dat u ons aanspreekpunt bent aangaande vragen omtrent het creëren van een hitte-eiland en bijgevolg hittestress door massieve hoge nieuwbouw van het Kruisherhotel op het binnenterrein grenzend aan onze woningpercelen.

Als omwonenden vrezen wij voor het ontstaan van een hitte-eiland en daarmee voor het ontstaan van hittestress, hetgeen haaks staat op de in de “Omgevingsvisie Maastricht 2040” nagestreefde klimaatadaptatie.

Klimaatverandering leidt tot gemiddeld warmer weer, waarbij zich ook vaker weersextremen zullen voordoen, waaronder hittegolven. Deze zullen niet alleen vaker voorkomen, maar naar verwachting ook intenser zijn, dus vaker langer duren en met hogere temperaturen gepaard gaan.

De temperatuur in stedelijk gebied is hoger dan in de omgeving; In steden is vanwege meer steen en minder groen vaak sprake van hitte-eilanden.

Versteende hitte-eilanden nemen overdag meer warmte op en staan de opgenomen warmte 's nachts langzamer af. Hitte-eilanden en de daarmee gepaard gaande hogere buitentemperatuur veroorzaken hittestress met alle negatieve gevolgen van dien voor de gezondheid en het welbevinden van de omwonenden.

Een van de algemene opgaven in de “Omgevingsvisie Maastricht 2040” is het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering, voornamelijk op het gebied van luchtkwaliteit, hittestress, hevige regenval en overstromingsrisico's van de Maas.

Meer groen en minder steen draagt bij aan het voorkomen van hitte-eilanden en daarmee van hitte-stress. Door de nieuwbouw van het Kruisherhotel dreigt het tegenovergestelde te gebeuren.

De beoogde massieve nieuwbouw op een binnenterrein leidt tot een sterke

verstening van het binnenterrein grenzend aan onze woningpercelen waardoor een hitte-eiland ontstaat met sterk negatieve effecten voor de gezondheid en het welbevinden van de buurtbewoners.

In dit kader hebben wij de volgende vragen aan u:

1. Achten de gemeente anno 2023 het anticiperen op de gevolgen van klimaatverandering op het gebied van hittestress een belangrijk aandachtspunt bij het beoordelen van een principeverzoek tot het realiseren van een groot nieuwbouwproject ?
2. Geeft de gemeente zich rekenschap ervan dat de effecten van het realiseren van een groot nieuwbouwproject in het licht van de klimaatverandering (bijvoorbeeld creëren hitte-eiland en hitte-stress) zich uitstrekken over jaren en grote consequenties hebben voor het leefklimaat van generaties buurtbewoners?
3. Zo ja, is het principeverzoek tot uitbreiding/nieuwbouw van het Kruisherhotel door de gemeente beoordeeld op het aspect klimaatadaptatie i.c. het voorkomen van het creëren van een hitte-eiland en daarmee van hitte-stress?
4. Zo ja, zou u ons deze beoordeling willen toezenden?

Wij hopen spoedig van u te vernemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: dinsdag 12 september 2023 10:47

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: RE: Hitte-eilanden en hittestress

Geachte 5.1.2e

Ik was in de veronderstelling dat u al terug gehoord had van ons, mijn excuses hiervoor.

Momenteel hebben we nog geen vastgesteld beleid rond hittestress, waardoor we geen afdwingbare eisen kunnen stellen bij initiatieven.

Concreet voor het Kruisherhotel is 5.1.2e het aanspreekpunt. Voor alle vragen over dit initiatief kan u bij haar terecht. Ik heb haar alvast meegenomen in deze mailing.

Met vriendelijke groeten

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: zondag 10 september 2023 15:37

Aan: 5.1.2e

5.1.2e

Onderwerp: RE: Hitte-eilanden en hittestress

Urgentie: Hoog

Geachte 5.1.2e

Wij zouden graag z.s.m. van vernemen u of en wanneer een gesprek, zoals aangeduid in onderstaande email, zou kunnen plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 4 september 2023 9:01

Aan: 5.1.2e

5.1.2e

Onderwerp: FW: Hitte-eilanden en hittestress

Urgentie: Hoog

Geachte 5.1.2e

Als omwonenden van het binnenterrein achter het De Stuersgebouw wenden wij ons wederom tot u, zie onderstaande emailwisseling.

Wij zouden graag met u of met een andere deskundige op dit gebied binnen de gemeente van gedachten willen wisselen over het creëren van een hitte-eiland en bijgevolg hittestress door eventuele nieuwbouw van het Kruisherrenhotel op het binnenterrein grenzend aan onze woningpercelen.

Het betreft een hoog massief gebouw op een relatief klein binnenterrein.

Als omwonenden vrezen wij voor het ontstaan van een hitte-eiland en daarmee voor het ontstaan van hittestress, hetgeen haaks staat op de in de "Omgevingsvisie Maastricht 2040" nagestreefde klimaatadaptatie o.i. een zeer belangrijk issue.

Graag verneem ik z.s.m. of en wanneer zo'n gesprek zou kunnen plaatsvinden.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 21 augustus 2023 7:37

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

Onderwerp: Hitte-eilanden en hittestress

Geachte 5.1.2e

Als omwonenden van het binnenterrein achter het De Stuersgebouw wenden wij ons wederom tot u, zie onderstaande emailwisseling.

Wij zouden graag met u of met een andere terzake deskundige binnen de gemeente van gedachten willen wisselen over het creëren van een hitte-eiland en bijgevolg hittestress door eventuele nieuwbouw van het Kruisherhotel op het binnenterrein grenzend aan onze woningpercelen.

Het betreft een hoog massief gebouw op een relatief klein binnenterrein.

Als omwonenden vrezen wij voor het ontstaan van een hitte-eiland en daarmee voor het ontstaan van hittestress, hetgeen haaks staat op de in de "Omgevingsvisie Maastricht 2040" nagestreefde klimaatadaptatie o.i. een zeer belangrijk issue.

Zie verder het artikel over het hitte-eiland-effect in dagblad De Limburger van zaterdag jl.

Ik verneem graag van u of u onze wens zou willen honoreren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e

Verzonden: maandag 14 augustus 2023 10:07

Aan: 5.1.2e

CC: 5.1.2e

5.1.2e

Onderwerp: RE: Hitte-eilanden en hittestress

Beste 5.1.2e

Helaas kan ik u niet helpen, maar ik zal uw mail doorsturen naar 5.1.2e met de vraag of zij contact met u kan opnemen.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e | **Beleidsondersteuner Ruimte
Wonen en Leefkwaliteit | Gemeente Maastricht**

5.1.2e

Mosae Forum 10, 6211 DW Maastricht | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.maastricht.nl



Werkdagen: maandag tot en met donderdag

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 14 augustus 2023 09:45
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: FW: Hitte-eilanden en hittestress

Geachte 5.1.2e

Ik heb vanochtend onderstaande email aan 5.1.2e gestuurd en krijg bericht dat zij tot 21 augustus met vakantie is.
Zou u mij verder kunnen helpen?
Ik verneem graag van u.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: maandag 14 augustus 2023 9:41
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: Hitte-eilanden en hittestress

Geachte 5.1.2e

Ik heb onderstaande email aan 5.1.2e gestuurd.
In een reactie laat zij mij weten tot 1 september beperkt beschikbaar te zijn en dat ik mij tot u kan wenden.
Vandaar deze email.
Wij zouden graag met u of met een andere terzake deskundige binnen de gemeente hierover van gedachten willen wisselen omdat het hier om een zeer belangrijk issue gaat i.h.k.v. klimaatadaptatie.
Ik verneem graag van u of u onze wens zou willen honoreren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

Van: 5.1.2e
Verzonden: zondag 13 augustus 2023 16:59
Aan: 5.1.2e
Onderwerp: Hitte-eilanden en hittestress

Geachte 5.1.2e

Ik ben uw naam tegengekomen in een publicatie "Hitte en Klimaat in de Stad", waarin veel aandacht wordt besteed aan het creëren van hitte-eilanden en daarmee aan het ontstaan van hittestress.

Ik ben woonachtig aan 5.1.2e Op het binnenterrein grenzend aan onze woningpercelen achter het De Stuersgebouw wordt nieuwbouw van het Kruisherhotel beoogd.

Het betreft een hoog massief gebouw op een relatief klein binnenterrein.

Als omwonenden vrezen wij voor het ontstaan van een hitte-eiland en daarmee voor het ontstaan van hittestress, hetgeen haaks staat op de in de "Omgevingsvisie Maastricht 2040" nagestreefde klimaatadaptatie.

Graag zouden wij hierover met u eens van gedachten willen wisselen.

Ik verneem graag van u of u onze wens zou willen honoreren.

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

"DISCLAIMER gemeente Maastricht"

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

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn 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 3 4 5 6 7
