



**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 14-05-2024
No. 2024-01582 (RAAD)
No. 2024-01583 (Cultureel Erfgoed en Ruimtelijke Kwaliteit)**

10 mei 2024

Betreft: Technische vragen rapportages kruisherenhof

Beste lezer,

Dinsdag 7 mei jl. heeft de raad de ontwerpverklaring van geen bedenkingen voor de uitbreiding van het Kruisherenhof besproken. Volt waardeert de zichtbare moeite die aan de kant van het Kruisherenhof is ingezet om de zorgen van de omwonenden omtrent privacy en zonneschijn tegemoet te komen. Dit laat zien dat de initiatiefnemer de intentie en betrokkenheid heeft om de uitbreiding in goede banen te leiden.

Bij dit agendapunt zijn ook meerdere rapportages rondom onderwerpen zoals verkeerstoename, parkeerbehoeften, ecologische impacts, geluidsmetingen, etc. toegevoegd. Omdat voor Volt bewijs-gebaseerd beleid een essentiële waarde is, stellen wij daarom de volgende technische vragen om meer inzicht te krijgen over hoe deze rapportages tot stand zijn gekomen.

1. In zowel de quickscan ecologische waarden (p. 4) als het vleermuizenonderzoek (pp. 2-3) van Ecolyrium wordt aangegeven dat de effecten van de uitbreiding op de rust- en nestplekken van vleermuizen in de zomer nog niet duidelijk zijn. Verder onderzoek zou uitgevoerd worden in de zomer.
 - a. Zouden wij dit onderzoek kunnen ontvangen? En als dit onderzoek nog niet is uitgevoerd, wat voor effect heeft dit op het verlenen van de omgevingsvergunning?
2. Bij de verkeers- en parkeertoets van Arcadis is data van Icinity gebruikt om de toename van de verkeersintensiteit te meten als het Kruisherenhof gaat uitbreiden.
 - a. Wordt bij deze data de verkeersbewegingen van valet parkeren bij de Lenculenhof en, tijdens drukke periodes, Chalet Néercanne meegenomen?
 - b. Wordt bij deze data de verkeersbewegingen van de pendelbussen meegenomen? Zal het gebruik van dergelijke pendelbussen positief of negatief zijn voor de verkeersintensiteit?



- i. Kan de pendelbus, of een dergelijke maatregel, waarbij verkeersbewegingen gecompenseerd kunnen worden, als een randvoorwaarde kunnen worden opgelegd bij de initiatiefnemer bij het verlenen van de omgevingsvergunning?
- 3. Omdat verkeersdata van de Kruisherengang en de Abtstraat niet bekend is, wordt de Sint Nicolaasstraat als referentie gebruikt vanwege de vergelijkbare bebouwing en omdat deze straat ook een eenrichtingsstraat is.
 - a. Waarom is de factor dat het Lenculenhof, waar al verkeer vanuit het Kruisherenhof en bezoekers van het zorgcentrum al op af komt, niet meegenomen in deze vergelijking? Men zou kunnen zeggen dat het verkeer tussen de Sint Nicolaasstraat en de Kruisherengang/Abtstraat flink kan verschillen door deze aanwezigheid.
- 4. Tijdens de domeinvergadering van 7 mei jl. is vermeld dat de bestaande parkeerplekken van (o.a.) Zuyd Fine Arts and Design komen te vervallen.
 - a. Waar gaat Zuyd naar verhuizen?
 - b. Indien Zuyd in de buurt blijft, zijn de verkeersbewegingen en parkeerbehoeften meegenomen in de verkeersrapportage van Arcadis?
- 5. Bij het vaststellen van bestemmingsplan De Beyart moet een minimum van 45% van het terrein onverhard zijn om hittestress te bestrijden en hemelwater op te vangen.
 - a. Zijn dergelijke voorwaarden ook van toepassing bij de uitbreiding van het Kruisherenhof?
 - b. Bestaat er een hittestressonderzoek waarbij de effecten van de nieuwbouw van het Kruisherenhof zichtbaar worden? Zo ja, kunnen wij deze ontvangen?

Dank u wel voor het beantwoorden van deze vragen en nog een fijne dag verder!

Met vriendelijke groet,

Nick Dohmen
Volt

Antwoord:

Vraag 1:

In zowel de quickscan ecologische waarden (p. 4) als het vleermuizenonderzoek (pp. 2-3) van Ecolybrum wordt aangegeven dat de effecten van de uitbreiding op de rust- en nestplekken van vleermuizen in de zomer nog niet duidelijk zijn. Verder onderzoek zou uitgevoerd worden in de zomer.

a. Zouden wij dit onderzoek kunnen ontvangen? En als dit onderzoek nog niet is uitgevoerd, wat voor effect heeft dit op het verlenen van de omgevingsvergunning?

Antwoord 1:

Er is in 2023 inderdaad aanvullend onderzoek naar vleermuizen gedaan. Het betreffende rapport is als bijlage toegevoegd aan de RIB over de toezeggingen in het kader van de Domeinvergadering Fysiek van 7 mei jongstleden die u als raad ontvangen heeft. Uit het onderzoek blijkt dat betreffende natuurwaarden niet in het geding zijn bij realisatie van het onderhavige initiatief.

Vraag 2:

Bij de verkeers- en parkeertoets van Arcadis is data van Icinity gebruikt om de toename van de verkeersintensiteit te meten als het Kruisherenhof gaat uitbreiden.

- a. Wordt bij deze data de verkeersbewegingen van valet parkeren bij de Lenculenhof en, tijdens drukke periodes, Chalet Néercanne meegenomen?
- b. Wordt bij deze data de verkeersbewegingen van de pendelbussen meegenomen? Zal het gebruik van dergelijke pendelbussen positief of negatief zijn voor de verkeersintensiteit?
- c. Kan de pendelbus, of een dergelijke maatregel, waarbij verkeersbewegingen gecompenseerd kunnen worden, als een randvoorwaarde kunnen worden opgelegd bij de initiatiefnemer bij het verlenen van de omgevingsvergunning?

Antwoord 2:

a. De data van Icinity is gebruikt om een inschatting te maken van de huidige en toekomstige autonome verkeersintensiteiten (autonoom wil zeggen zonder de ruimtelijke ontwikkeling van het hotel daarin meegenomen). Kortom, met deze data zijn enkel de referentie situaties bepaald. Op basis van CROW-kencijfers is de verkeersgeneratie van de ruimtelijke ontwikkeling van het hotel bepaald. Valet parkeren naar Lenculenhof is meegenomen in de analyse naar de toekomstige verkeersbewegingen. Hierbij is ervanuit gegaan dat de hotelgasten inchecken vanaf de kort parkeerplaatsen aan de Kommel. Wie de auto in de garage parkeert (eigenaar van de auto of medewerker van het hotel) maakt daarna niet uit. Geconstateerd is dat het afhalen van de auto bij het vertrek van de gasten uit de Lenculenhofgarage niet is meegenomen. Dit is nader onderzocht, waaruit naar voren is gekomen dat dit tot maximaal 50 extra verkeersbewegingen leidt. Dit is voor de omgeving geen significante toename te noemen. Maar het laat ook zien dat op sommige plekken de situatie zelfs verbetert.

Onderstaand schema betreft de aangepaste verkeerstoeits.

De belangrijkste wijziging is het toepassen van valet-parking voor gasten bij aankomst en vertrek. Het resulteert in een beperkte wijziging van de verkeercijfers. Hieronder in de tabel de vergelijking. In het begeleidende verkeersrapport (bijlage) is tevens de parkeerparagraaf op accenten aangepast.

#	Straatnaam	Intensiteit 2012 in autonome situatie in mt/werkdag	Verkeersgeneratie project in mt/werkdag (valet aankomst, zelfstandig vertrek)	Intensiteit 2012 incl. plan in mt/werkdag (valet aankomst, zelfstandig vertrek)	Verkeersgeneratie project in mt/werkdag (valet aankomst en vertrek)	Intensiteit 2012 incl. plan in mt/werkdag (valet aankomst en vertrek)	Verschuif	Opmerking
1	Brusselsestraat	2.280	5	2.285	30	2.318	25	
2	Calvariestraat	4.495	35	4.495	35	4.495	0	
3	Kruisherengang	569	30	590	55	615	25	
4	Kommel	4.420	35	4.455	85	4.505	50	
5a	Abtstraat	568	30	590	55	615	25	Calvarie-Lenculenhof
5b	Abtstraat	568	30	590	5	565	-25	Lenculenhof - Tongersestraat
6	Herfsgingel	19.520	30	19.550	35	19.555	5	
7	Tongersestraat	9.710	30	9.740	5	9.715	-25	
8	Herfsgingel	17.290	65	17.355	40	17.338	-25	

In de verkeers- en parkeertoets van Arcadis is niet specifiek ingegaan op de gevolgen voor de verkeersbewegingen indien (aanvullend) door middel van valet parking gebruik gemaakt wordt van de parkeerplaatsen aan de Cannerweg nabij Chateau Neercanne. Omdat deze optie door initiatiefnemer benoemd is als mogelijk alternatief voor de 16 parkeerplaatsen in de Lenculenhof garage waar een intentieovereenkomst voor is gesloten, leidt dit niet tot een hogere verkeersbelasting voor de omgeving. Omdat het dus om een achtervang optie gaat, wordt het nu niet in de rapporten meegenomen. Bij definitieve vergunningverlening zullen bindende voorwaarden voor de oplossing worden opgenomen.

b. De verkeersbewegingen van eventuele pendelbussen zijn niet meegenomen in de verkeerstoeets, omdat het een aanvullende service is om een eventuele piekbelasting op te vangen (zie ook antwoord 2a). Het betreft een aanvullende service voor een beperkt deel van de gasten indien daar behoefte aan is. Deze verkeersbewegingen zijn dus niet dagdagelijks aan de orde en zullen incidenteel van invloed zijn op de verkeersbelasting. Afhankelijk van de manier waarop het pendelvervoer wordt verzorgd kan het een positief of neutraal effect hebben op de verkeersintensiteit. In het geval dat een busje passagiers van meerdere auto's kan vervoeren heeft dat een positief effect. Betreft het de passagiers van een enkele auto is het effect neutraal.

c. De parkeeroplossing die de initiatiefnemer wil voorzien voldoet aan het voorgeschreven parkeerbeleid vanuit de Nota Parkeernormen 2021. Daarmee voldoet het plan aan het gestelde gemeentelijke beleid en wordt ons inziens voldaan aan de eisen van de goede ruimtelijke ordening. Een verdere verplichting via voorschriften op te nemen bij de omgevingsvergunning ligt daarom niet voor de hand. Bovendien zou hier een ongewenste precedentwerking van kunnen uitgaan (rechtsongelijkheid). Desalniettemin zal bezien worden wat er mogelijk is aan aanvullende service bovenop de geboden parkeeroplossing. Er zijn diverse mogelijkheden, zoals de optie van valet parking bij Chateau Neercanne, het vrijmaken van parkeerplekken van medewerkers van het hotel in de parkeergarage Lenculenhof, dan wel parkeren in andere (openbare) parkeergarages. Met initiatiefnemer is hierover gesproken en hierin zal welwillend worden meegedacht indien dat aan de orde is. Uiteindelijk is het niet alleen in belang van omwonenden, maar ook van de ondernemer dat de omgeving bereikbaar is, aantrekkelijk oogt, en er geen klachten ontstaan.

Vraag 3:

De Sint Nicolaasstraat wordt als referentie gebruikt, omdat de verkeersdata van de Kruisherengang en de Abtstraat niet bekend zijn, vanwege de vergelijkbare bebouwing en omdat deze straat ook een eenrichtingsstraat is.

a. Waarom is de factor dat het Lenculenhof, waar al verkeer vanuit het Kruisherenhof en bezoekers van het zorgcentrum al op af komt, niet meegenomen in deze vergelijking?

Men zou kunnen zeggen dat het verkeer tussen de Sint Nicolaasstraat en de Kruisherengang/Abtstraat flink kan verschillen door deze aanwezigheid.

Antwoord 3:

Het is een vergelijking op basis van orde van grootte en meest vergelijkbare situatie in de directe omgeving. Er zal sprake kunnen zijn van een verschil, maar binnen de marge van deze orde-grootte¹. Een verkeersmodel (in dit geval Icinity) geeft te allen tijde een (onderbouwde) indicatie weer voor een gemiddelde situatie. In de praktijk zullen de verkeersbewegingen in een straat altijd onderhevig zijn aan fluctuaties, zoals bezoekersverkeer.

Vraag 4:

Tijdens de domeinvergadering van 7 mei jl. is vermeld dat de bestaande parkeerplekken van (o.a.) Zuyd Fine Arts and Design komen te vervallen.

a. Waar gaat Zuyd naar verhuizen?

¹ Voor een rustige smalle woonstraat wordt landelijk een maximale intensiteit van circa 2.500 motorvoertuigen er etmaal aangehouden. In de vergeleken straten is sprake van een significant lagere intensiteit die eerder rond ca. 500 tot 1.000 motorvoertuigen per etmaal zal liggen.

b. Indien Zuyd in de buurt blijft, zijn de verkeersbewegingen en parkeerbehoeften meegenomen in de verkeersrapportage van Arcadis?

Antwoord 4:

a. *De academie beeldende kunst van Hogeschool Zuyd gaat niet verhuizen. Er is sprake van het opheffen van de verhuurde atelierruimtes in het De Stuersgebouw. Daarmee vervalt de functie ter plaatse.*

b. *In de analyse van de verkeersaantrekkende werking van de huidige situatie zijn de verkeersbewegingen van de medewerkers van Zuyd Fine Arts and Design meegenomen. In de toekomstige situatie komen de huidige parkeerplaatsen achter De Stuers te vervallen, waarmee ook de daarbij behorende verkeersbewegingen komen te vervallen. De keuze van de hogeschool om anders om te gaan met mobiliteit, is niet toe te rekenen aan de ontwikkeling en is daarom ook niet meegenomen in de toekomstige verkeersgeneratie (en dus in de rapportage).*

Vraag 5:

Bij het vaststellen van bestemmingsplan De Beyart moet een minimum van 45% van het terrein onverhard zijn om hittestress te bestrijden en hemelwater op te vangen.

a. Zijn dergelijke voorwaarden ook van toepassing bij de uitbreiding van het Kruisherhotel?

b. Bestaat er een hittestressonderzoek waarbij de effecten van de nieuwbouw van het Kruisherhotel zichtbaar worden? Zo ja, kunnen wij deze ontvangen?

Antwoord 5:

a. *Bij het bestemmingsplan De Beyart is inderdaad een maximum % verharding opgenomen voor het bestemmingsvlak Maatschappelijke doeleinden (onbebouwd en bebouwd terrein te samen). Dit had meerdere ruimtelijke doelen:*

- *het bestaande, monumentale, groen met veel volgroeide bomen beschermen*
- *de relatief koelere plek in de buurt daarmee behouden*
- *ruimte houden voor waterberging*
- *voorkomen dat er maaiveld parkeren in het gebied ontstaat; het meest ongunstige gebruik in het kader van hittestress en lokale opwarming*

Het bestaande parkeerterrein achter het DeStuers-gebouw heeft deze functie niet, en het perceel is te klein om deze functie te gaan vervullen. Het is eerder een hitte-eiland door de bestaande verharding. Bebouwen, en het vergroenen van de binnenhof en de plattedaken heeft eerder een positief effect in het kader van de klimaatadaptatie/opwarming, dan dat het een verslechtering betekent. Schaduw en het beletten van zoninval helpt om opwarming tegen te gaan.

Veel meer winst valt er te behalen door versteking van het structurele groen in de openbare ruimte zoals is de vergadering naar voren is gebracht.

Daarom is in het geval van de omgevingsvergunning uitbreiding Kruisherhotel geen % onverhard gehanteerd.

Overigens verschillen de procedures van beide projecten. In het geval van het project De Beyart is niet sprake van een concrete aanvraag omgevingsvergunning maar van een bestemmingsplan. In het bestemmingsplan worden de regels vastgelegd voor een toekomstige toetsing van de omgevingsvergunning. In het geval van het kruisherhotel is sprake van een concrete aanvraag omgevingsvergunning waarin de diverse maatregelen die worden getroffen al verwerkt zijn en middels voorschriften geborgd worden.

b. *Nee, er is geen specifieke hittestress paragraaf opgenomen in de ruimtelijke onderbouwing. De huidige regelgeving voorziet nog niet in een verplichte hittestress paragraaf in een ruimtelijke onderbouwing gerelateerd aan een omgevingsvergunning (wabo). Wel is dit meegewogen bij de toetsing aan de goede ruimtelijke ordening, de toetsing aan rijks- provinciaal en gemeentelijk beleid en de belangenafweging die heeft plaats gevonden in het kader van de afwijking van het bestemmingsplan.*

De (gemeentelijke) beleidsbepalingen zijn opgenomen in de Omgevingsvisie en in de Klimaatadaptatiestrategie Maastricht 2023-2027. Hierin zijn beleidsdoeleinden op hoofdlijnen opgenomen

die in de toekomst nog nader uitgewerkt zullen worden voor nieuwe initiatieven. Het plan is in overeenstemming met deze bepalingen. Dat is in de ruimtelijke onderbouwing en het ontwerp besluit beschreven.

In de Omgevingsvisie 2040 zijn algemene uitgangspunten voor het verbeteren van het leefklimaat opgenomen:

- Op strategisch niveau is gekozen voor verdichting en behoud van de compacte stad om het omringende landschap te ontzien (bodem en water sturend). En om ontmoeting en mobiliteitstransitie te bevorderen.
- Op gebiedsniveau wordt gestuurd op instandhouding, versterking en realisatie van robuuste groenstructuren (Kommel, Polderpark, Tapijnpark, binnenterreinen Beyart, ZustersOnder DeBogen). Maar ook op het vergroenen van de openbare ruimte; vergroenen binnenstad, herinrichten openbare ruimte door verminderen van verharding en aanplant.
- Op kavel en bouwplan niveau stimuleren we als gemeente subtiele en strategische vormen van vergroening passend bij het historische karakter van ons stadshart. Het gaat daarbij om de toepassing van gevelgroen, dakgroen op uitbouwen binnen de bouwblokken, of het toepassen van bijvoorbeeld begroeide pergola's op parkeerplaatsen.

De Klimaatadaptatiestrategie Maastricht 2023 2027 is een strategisch document dat verder uitgewerkt zal worden in concrete (beleids)regels.

Het project voldoet aan de beleidsdoelen door het nemen van de volgende maatregelen, die in de tekeningen, de ruimtelijke onderbouwing en het ontwerp besluit omgevingsvergunning zijn verwerkt:

- Water

De bestaande situatie was verharding die op de riolering afwaterde; in de nieuwe situatie wordt het hemelwater afgekoppeld en op eigen terrein geborgen. Tevens wordt er voorzien in voldoende wateropvang/-infiltratie door middel van een ondergrondse wateropslag van 10m³.

- Groen

In de bestaande situatie was verharding aanwezig, die overdag warmte opneemt en 's nachts afgeeft. In de nieuwe situatie wordt :

- een gebouw gerealiseerd met onder meer groene daken (oppervlakte groendak 142 m²) De groene daken bergen hemelwater, verkoelen de omgeving door verdamping door de planten op het dak en zorgen voor vergroting van de biodiversiteit.
- Het binnenterrein wordt vergroend met nieuwe aanplant, oppervlakte ca 55 m².
- De bestrating die zal worden toegepast kent een open structuur ter bevordering van de afwatering.
- Verder worden leibomen op de perceelsgrens aangeplant. Er komt dus meer groen terug dan er was.

In de voorschriften van de ontwerp vergunning is de realisatie van dit groen geborgd.

Behandeld door gemeente Maastricht/ team: Ruimte

ONDERWERP
Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers

DATUM
24 mei 2024

VAN
Arcadis Nederland BV

AAN
Camiel Oostwegel Patrimonium BV

PROJECTNUMMER
30131263

ONZE REFERENTIE
CUFC2PDYR7WQ-1761171587-31:3

1 Inleiding

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

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



Figuur 1: Schetsontwerp ontwikkelingsterrein De Stuers

VERKEERSKUNDIGE ONDERBOUWING BIJ LOCATIE-ONTWIKKELINGEN

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

Leeswijzer

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

2 Verkeersstructuur

2.1 Functie en vormgeving

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

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

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

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



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

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

2.2 Gebruik

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

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

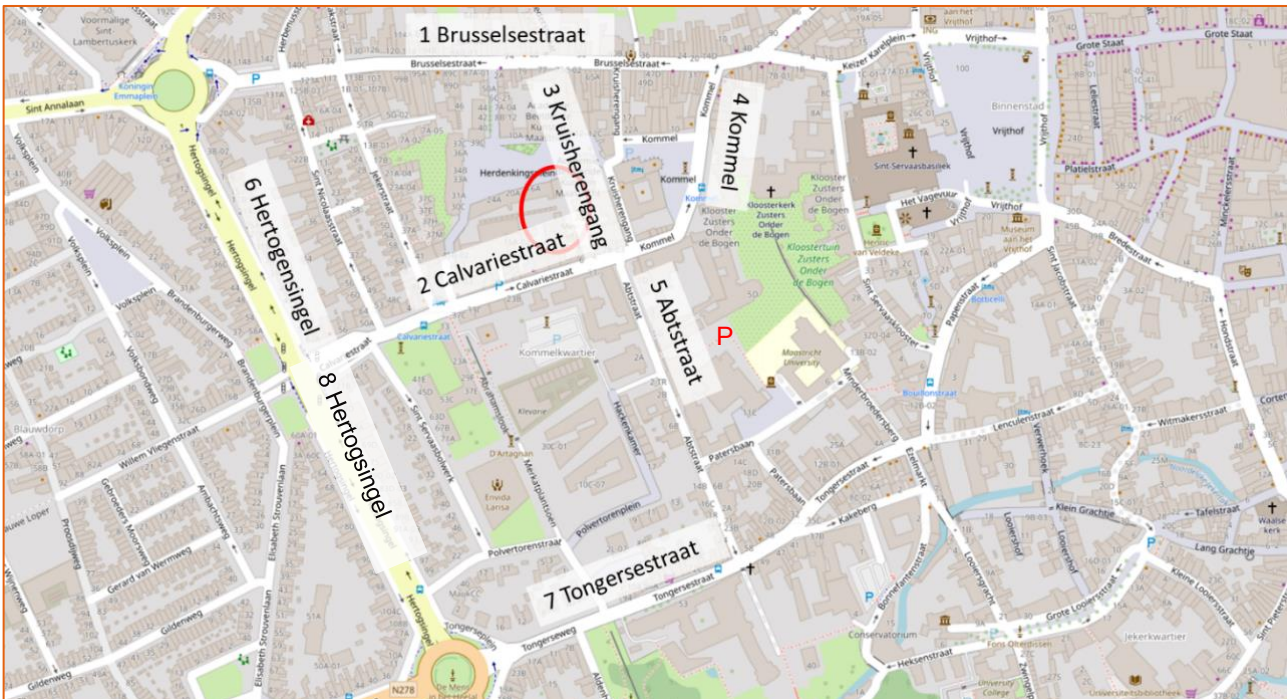
In tabel 1 is een beeld gegeven van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. Van de Abtstraat en de Kruisherengang zijn geen gegevens bekend. Voor beide straten is de Sint Nicolaasstraat als referentie gebruikt. Deze straat heeft vergelijkbare bebouwing en heeft ook éénrichtingsverkeer vanaf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

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

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

Tabel 1: Verkeersintensiteiten huidige en toekomstige situatie omliggende wegennet.

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



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

Openbaar vervoer

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

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

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

Toegankelijkheid voor hulpdiensten

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

2.3 Verkeersgeneratie ontwikkeling

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

Huidige situatie

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

Hieronder is het gebruik opgesomd.

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

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

Toekomstige situatie

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

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

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

In CROW-publicatie 381 is voor de functie 'restaurant' geen kencijfer opgenomen. Daarom is een aanname gedaan op basis van de geldende parkeernorm voor deze functie: per 100 m² BVO dienen 8 parkeerplekken te worden voorzien. Daarbij komt dat het restaurant met name bezocht zal worden door hotelgasten. Het aandeel externe gasten is dan ook kleiner. Daarvoor geldt dat iedere parkeerplaats 1 keer per dag bezet door een externe bezoeker. Dit maal 2 bewegingen (aankomst/vertrek) levert een cijfer op van 16 bewegingen per 100 m² BVO. Ook voor de functie multifunctionele ruimte is geen kencijfer opgenomen. Daarom is ook voor deze functie een aanname gedaan. De verwachting is dat de ruimte iets meer externe gasten zal trekken dan het restaurant. We gaan daarom uit van 24 bewegingen per 100 m² BVO.

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

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

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

Tabel 2: Verkeersgeneratie plangebied.

2.4 Toekomstig gebruik

In figuur 4 is te zien hoe de verkeersgeneratie zich over het omliggende wegennet heen verdeelt. Dit is vergeleken met de huidige en toekomstige situatie om te kunnen beoordelen of er sprake is van een onevenredige toename van het verkeer.

Gasten maken gebruik van Valet-parking. Alle gasten rijden eerst naar het hotel via het eenrichtingsregime op de Kommel en Kruisenherengang. Vervolgens wordt de auto door personeel van hotel geparkeerd in parkeergarage Lenculenhof. Bij vertrek wordt de auto weer naar het hotel gereden en overgedragen aan de gasten. Dit betekent dat auto's van gasten door de Valet-parking en het éénrichtingsrimge drie keer rijden door de Kommel.

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

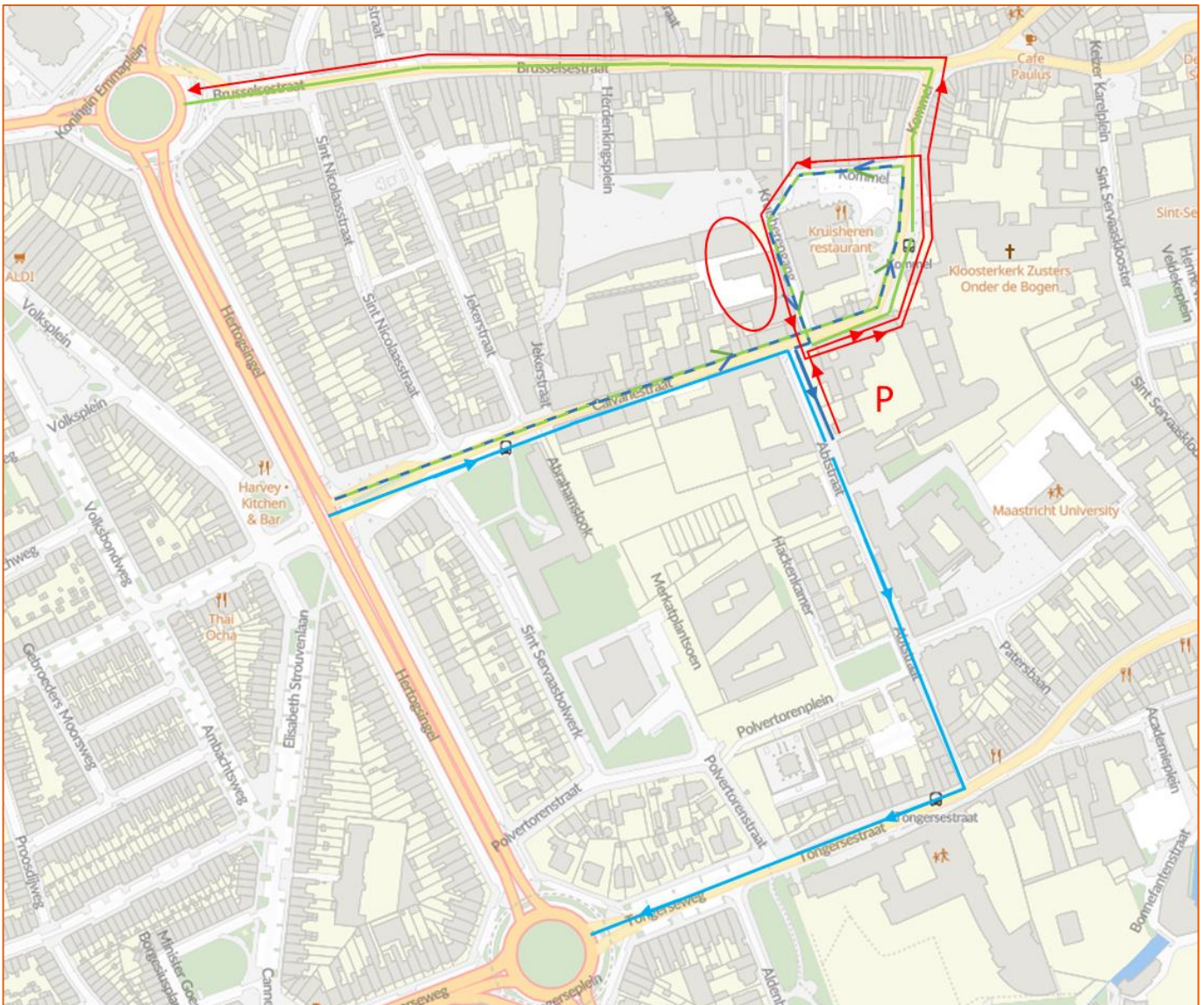
#	Straatnaam	Intensiteit 2032 in autonome situatie in mvt/werkdag	Verkeersgeneratie project in mvt/werkdag	Intensiteit 2032 incl. plan in mvt/werkdag
1	Brusselsestraat	2.280	30	2.310
2	Calvariestraat	4.460	35	4.495
3	Kruisherengang	560	55	615
4	Kommel	4.420	85	4.505
5a ²	Abtstraat	560	55	615
5b ³			5	565
6	Hertogsingel	19.520	35	19.555
7	Tongersestraat	9.710	5	9.715
8	Hertogsingel	17.290	40	17.330

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

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

² Wegvak Calvarie-Lenculenhof

³ Wegvak Lenculenhof -Tongersestraat



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

3 Parkeren

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

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

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

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

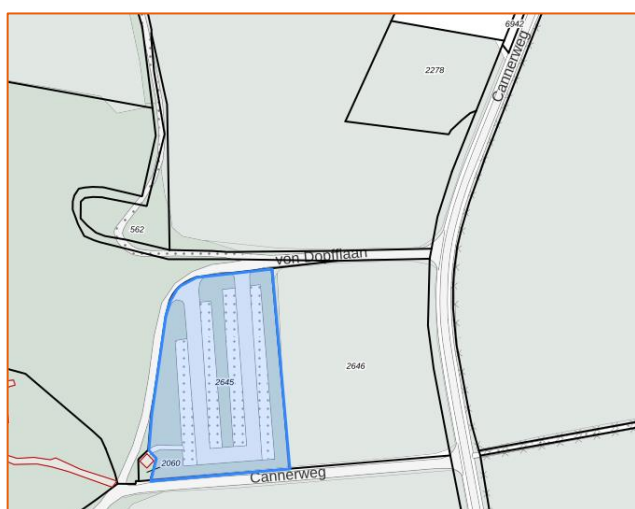
De gemeente Maastricht heeft in haar Nota Parkeernormen aangegeven dat bij verschillende functies in een projectgebied kan worden uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Gezien een hotel en een restaurant vergelijkbare functies zijn, wordt voor deze ontwikkeling geen dubbelgebruik toegepast.

Tabel 4: Parkeerbehoeftebepaling plangebied.

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

Initiatiefnemer heeft reeds 62 parkeerplaatsen gehuurd van woningcorporatie Servatius in de parkeerkelder van complex Lenculenhof in de nabijgelegen Abtstraat. De huur van de overige 16 benodigde parkeerplaatsen in complex Lenculenhof is vastgelegd in een intentieovereenkomst met woningcorporatie Servatius waarin de toekomstige huur is vastgelegd. De loopafstand bedraagt 170 meter. Met de huur van 78 parkeerplaatsen is voorzien in voldoende parkeerplaatsen voor het hotel en wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernota.

Mochten onverwachts meer parkeerplaatsen nodig zijn om een eventuele piekbelasting in het gelijktijdig gebruik van het hotel en de multifunctionele accommodatie op te vangen, dan zijn voor het huidige Kruisherenhotel nog 8 parkeerplaatsen beschikbaar voor tijdelijk parkeren. Ook zijn in de omgeving diverse openbare parkeergarages beschikbaar (o.a. Vrijthof). Aanvullend kan via de inzet van valet-parking ook gebruik worden gemaakt van de bij initiatiefnemer in bezit zijnde parking met een capaciteit van ca. 110 parkeerplaatsen gelegen aan de Cannerweg nabij Chateau Neercanne. Deze parkeerplaats kan bij een piekbelasting ook gebruikt worden door het personeel, die onder normale omstandigheden parkeren in parkeergarage Lenculenhof.



Figuur 5: Overloopparkerplaats Cannerweg nabij Chateau Neercanne.

Fietsparkeren

In de 'Nota parkeernormen 2021' zijn voor de meeste functies parkeernormen opgenomen voor fietsparkeerplaatsen. In deze nota zijn voor de meeste functies normen opgenomen. Uitzondering hierop zijn de functies Hotel en multifunctionele ruimte. Voor de functie Hotel is een parkeernorm van de parkeernota van de gemeente Eindhoven overgenomen. Deze stad heeft een vergelijkbare stedelijkheidsgraad. Voor de functie multifunctionele ruimte is gekozen voor de norm van een restaurant. In onderstaande tabel is het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen weergegeven. De totale parkeerbehoefte voor fietsen bedraagt 20 fietsparkeerplaatsen.

Tabel 5: Parkeerbehoeftebepaling fiets plangebied.

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

4 Conclusie

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

Volgens de gemeentelijke parkeernormen van Gemeente Maastricht zijn 78 parkeerplaatsen nodig ten behoeve van het huidige hotel plus de nieuwe planontwikkeling. Dit is dus inclusief de bestaande parkeerbehoefte. Deze parkeerplaatsen worden gevonden in de parkeergarage onder de Lenculenhof aan de Abtstraat. Het plan beschikt daarmee over voldoende parkeerplaatsen. Ook is er nog een kleine overloopparkerplaats met een capaciteit van 8 parkeerplaatsen beschikbaar voor het huidige hotel en zijn in de directe omgeving diverse openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Deze parkeerplaatsen kunnen een eventuele piekbelasting opvangen. Tenslotte is er nog een overloopparkerplaats beschikbaar op de Cannerweg nabij Chateau Neercanne. Voor de uitbreiding is het daarnaast nodig om in het plan 20 fietsparkeerplaatsen aan te leggen.