



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de fractie van SAB
de heer J.E.M. Gorren
mevrouw I. Jeunhomme

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vervolgvragen inzake
stikstofproblematiek en risicobeheersing
BEHANDELD DOOR
M. Dupont

DATUM
18 augustus 2025
Verzonden: 19-08-2025
TELEFOONNUMMER
043 350 4754

BIJLAGEN
1
ONZE REFERENTIE
2025.02600

E-MAILADRES
Maud.dupont@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heer Gorren en mevrouw Jeunhomme,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke (vervolg)vragen (deel 2) die uw fractie gesteld heeft op 14 juli 2025 naar aanleiding van de eerdere beantwoording op 28 mei 2025 resp. 1 juli 2025 over de gevolgen van recente stikstofuitspraken voor gemeentelijke projecten, meer concreet de omgevingsvergunning voor de uitbreiding van het Kruisherhotel.

Vraag 1: Informatievoorziening aan de raad

Vraag 1.1

Waarom is het formele verzoek aan de Provincie Limburg inzake de Wnb-vergunning niet expliciet gedeeld met de raad voorafgaand aan de raadsvergadering van 28 januari 2025?

Antwoord 1.1

Zoals in de beantwoording van de eerdere vragen aangegeven, is in de domeinvergadering van 7 januari 2025 melding gemaakt van het betreffende verzoek en is deze informatie tevens expliciet opgenomen in de vergunning, die als bijlage onderdeel uitmaakte van de stukken behorende bij de raadsvergadering van 28 januari 2025. Wij verwijzen naar de reactie van 1 juli, onder 4 en 5.

Vraag 1.2

Is het college alsnog bereid het volledige verzoek aan de Provincie inclusief bijlagen integraal met de raad te delen?

Antwoord 1.2

Naar aanleiding van de Afdelingsuitspraken eind december 2024 heeft initiatiefnemer begin januari 2025 een verzoek gedaan bij de provincie Limburg, die als bevoegd gezag dit verzoek in ontvangst heeft genomen en beoordeelt. De provincie beschikt dan ook als bevoegd gezag over deze stukken. Als gemeente hebben wij kennis genomen van de ontvangstbevestiging van het verzoek. Voor de in het ruimtelijke spoor te maken uitvoerbaarheidstoets was dit, samen met de reeds uitgevoerde onderzoeken, voldoende om tot vergunningverlening te kunnen overgaan.

Schriftelijke vragen



DATUM
18 augustus 2025

Vraag 2: AERIUS-berekening en verkeersroute validparking

Vraag 2.1

Bevestigt het college dat de oorspronkelijke AERIUS-berekening die ten grondslag lag aan de omgevingsvergunning van 5 februari 2025 onvolledig was, omdat validparking hierin niet correct was meegenomen?

Antwoord 2.1

Er zijn in het ruimtelijke spoor voorafgaand aan de vergunningverlening van 5 februari 2025 diverse AERIUS-berekeningen gedaan. Op grond hiervan was er geen sprake van een significant effect. Desalniettemin is er een verzoek ingediend bij de provincie naar aanleiding van de uitspraak van de Afdeling eind december 2024. In dat kader is een AERIUS-berekening (d.d. 12 juni 2025) en een ecologische beoordeling opgesteld, waarbij tevens rekening wordt gehouden met valid-parking. De uitkomst van de AERIUS-berekening en de ecologische beoordeling ondersteunen ons standpunt dat, voor zover al sprake van een natuurvergunningplicht, vergunningverlening in het natuurspoor mogelijk is.

Omdat aanvrager reeds een verzoek bij de Provincie had ingediend, was dit voldoende in de beoordeling van de omgevingsvergunning. Die is op ruimtelijke aspecten beoordeeld en verleend. De feitelijke beoordeling van een natuurvergunning ligt bij de Provincie als bevoegd gezag en blijft daarmee buiten de gemeentelijke beoordeling. Natuurlijk moet een eventueel benodigde natuurvergunning wel verleend kunnen worden, wil de aanvrager effectief gebruik kunnen maken van de omgevingsvergunning zoals door de gemeente verleend. Daartoe is door de aanvrager juist de nieuwe AERIUS-berekening uitgevoerd, waar de validparking in is opgenomen.

In het kader van de beroepsprocedure zijn deze stukken en een verweerschrift waarin nader op de beroepsgronden wordt ingegaan aan de rechtbank toegezonden. Op grond hiervan concluderen wij nog steeds dat, indien er al sprake is van een (natuur-)vergunningplicht, deze de uitvoerbaarheid van het plan niet in de weg staat. Een afschrift van het verweerschrift treft u bijgevoegd als bijlage aan.

Ofschoon wij natuurlijk uw vragen zo goed mogelijk proberen te beantwoorden, willen wij ook aangeven en begrip vragen voor het feit dat het niet gebruikelijk is om hangende een beroepsprocedure verweer te voeren op de ingediende inhoudelijke beroepsgronden via de beantwoording van schriftelijke vragen. In de beroepsprocedure is het nu aan de rechter om de inhoudelijke gronden te beoordelen en een beslissing te nemen omtrent het beroep. Zoals aangegeven zijn en blijven wij van mening dat het besluit op goede gronden is genomen en wachten wij de verdere beroepsprocedure af.

Vraag 2.2

Waarom is de nieuwe AERIUS-berekening van 12 juni 2025, die wel validparking bevat, niet gedeeld met de raad, terwijl dit een substantiële herziening betreft?

Antwoord 2.2

Ook met de aangepaste AERIUS-berekening is de conclusie niet veranderd dat het plan uitvoerbaar is.

De betreffende stukken maken onderdeel uit van het verweerschrift en de lopende beroepsprocedure en verder van de behandeling van het verzoek bij de provincie Limburg. Er ligt in deze geen gemeentelijke besluitvorming voor; de omgevingsvergunning is verleend op 5 februari 2025, op de reguliere wijze bekend gemaakt en hieromtrent is nu de beroepsprocedure aanhangig.

De stukken (verweer, AERIUS-berekening en ecologische beoordeling) zijn (in het kader van de Woo) overigens ook gedeeld met omwonenden/resp. de indieners van het beroepschrift.



DATUM
18 augustus 2025

Inleiding vraag 2.3

In de nieuwe AERIUS-berekening is in de gebruiksfase bij het verplaatsen van de auto's van gasten door de hotelmedewerkers naar de parkeergarage in de Abtstraat de rijroute: Kruisherengang – "oversteken" Calvariestraat - Abtstraat.

In een collegebesluit d.d. 21-12-2004 is het omkeren van de verkeersrichting in de Kruisherengang afgewezen omdat de gemeente daarmee (informeel) zou instemmen met het "oversteken" van de Calvariestraat, hetgeen een verkeersovertreding is - men moet dan een (weliswaar beperkte) rijbeweging maken tegen de éénrichtingsbeweging in.

In een collegebesluit d.d. 27-06-2006 staat dat toch besloten is tot het omkeren van de verkeersrichting in de Kruisherengang om hiermee vanaf de entree van het hotel een directe verbinding te doen ontstaan met de parkeergarage Lenculenhof via de Kruisherengang en de Abtstraat, hetgeen impliceert dat het kruispunt van de Calvariestraat met de Abtstraat/ Kruisherengang zodanig aangepast wordt dat het oversteken ter plekke op een verantwoorde en veilige manier, mogelijk wordt.

Vandaag de dag is de verkeersrichting in de Kruisherengang omgedraaid zonder dat ook maar enige aanpassing aan het kruispunt heeft plaatsgevonden.

Dit betekent in feite dat, naar de mening van het college, het "oversteken" van de Calvariestraat momenteel niet op een verantwoorde en veilige manier mogelijk is en tevens een verkeersovertreding is.

Vraag 2.3

Hoe verklaart het college het, in de nieuwe AERIUS-berekening, hanteren van de rijroute Kruisherengang – "oversteken" Calvariestraat – Abtstraat die naar de mening van het college niet op een verantwoorde en veilige manier mogelijk is en tevens een verkeersovertreding is?

Antwoord 2.3

Wij delen de bovenstaande redenering niet. Het verkeersbesluit d.d. 2006 is meegenomen/-gewogen in het kader van de omgevingsvergunningverlening d.d. 5 februari 2025. Voor het overige verwijzen wij naar de reactie onder 2.1 en de stukken in het kader van de lopende beroepsprocedure.

Vraag 3. Ecologische toetsing en stikstofgevoelige natuur

Vraag 3.1

Gezien de erkenning dat er extra depositie optreedt op het stikstofgevoelige habitattypen H6210, waarom is dit niet vooraf expliciet met de raad besproken?

Antwoord 3.1

Zie de beantwoording onder 1 en 2 en de eerdere beantwoording van 1 juli 2025. Naar aanleiding van de afdelingsuitspraken was er eind december 2024 mogelijk sprake van een (natuur-)vergunningplicht. In dat kader is op dat moment (januari 2025) het verzoek gedaan en zijn tevens nieuwe berekeningen opgesteld. De uitvoerbaarheid in het ruimtelijke spoor is hierbij niet in het geding en de inhoudelijke beoordeling omtrent de natuurvergunning is aan de Provincie Limburg.

Vraag 3.2

Op welke juridische gronden stelt het college dat deze extra depositie geen belemmering vormt voor de uitvoerbaarheid, terwijl de KDW reeds overschreden wordt?



DATUM
18 augustus 2025

Antwoord 3.2

In de ecologische beoordeling die is opgesteld naar aanleiding van de AERIUS-berekeningen is dat nader uiteengezet. De stukken maken onderdeel uit van het verweerschrift (bijgevoegd).

Vraag 4. Verbetering proces en borging raadstoetsing

Vraag 4.1

Is het college bereid om bij toekomstige vergunningaanvragen met potentiële stikstofimpact standaard een second opinion op AERIUS-berekeningen in te bouwen (bijv. via onafhankelijke ecologische bureaus)?

Antwoord 4.1

In de huidige werkwijze wordt een berekening uitgevoerd en rapport opgesteld door een op het gebied van stikstof vakkundig adviesbureau. Dit rapport wordt vervolgens intern dan wel extern (inhuur) beoordeeld in het kader van de ruimtelijke vergunningverlening. Een derde toets vinden wij niet noodzakelijk en efficiënt. Dit is kostenverhogend en tijdrovend, mede vanwege het feit dat de bureaus die gespecialiseerd zijn wat betreft capaciteit al onder druk staan gezien de bekende stikstofproblematiek.

Wat betreft de natuurvergunning is de Provincie Limburg bevoegd gezag.

Vraag 4.2

Wil het college een evaluatie uitvoeren van alle lopende en geplande projecten nabij Natura 2000-gebieden om te beoordelen of actuele stikstofjurisprudentie consequent is verwerkt?

Antwoord 4.2

Wij verwijzen naar de beantwoording in onze [eerste reactie d.d. 28 mei 2025](#) en de [beantwoording van de vragen van D66 van 1 april 2025](#), waarin onze aanpak wat betreft de ontwikkelingen in de regelgeving en jurisprudentie op het gebied van stikstof uitvoerig beschreven is. In deze beantwoording is, voor zover mogelijk, ook ingegaan op diverse projecten. Een aanvullende evaluatie van alle lopende en geplande projecten achten wij niet noodzakelijk.

Hoogachtend,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Hubert Mackus

Wethouder Economie, Sport, Jeugdzorg, Water, Natuur en Landschap

en

Frans Bastiaens

Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Cultuur, Veerkrachtige Wijken en Ouderenbeleid

Schriftelijke vragen



Rechtbank Limburg
Bestuursrecht
Postbus 950
6040 AZ ROERMOND

MINUUT

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

DATUM
18 juni 2025

BIJLAGEN
1 verweerschrift met
bijlagen

BEHANDELD DOOR

DOORKIESNUMMER

ONZE REFERENTIE
Z2025-00002157

E-MAILADRES

FAXNUMMER

UW REFERENTIE
ROE 25/ 684

ONDERWERP:
Verweerschrift
Het beroep van

VERZONDEN:

18 JUNI 2025

Beste heer/mevrouw,

Bij brief van 16 april 2025 heeft u ons in kennis gesteld van het namens en anderen ingestelde beroep tegen ons besluit van 5 februari 2025, waarbij een omgevingsvergunning is verleend voor het verbouwen, uitbreiden en functiewijziging van het De Stuersgebouw aan de Kruisherengang 12 en Calvariestraat 4/4A te Maastricht.

U heeft ons in de gelegenheid gesteld om een verweerschrift in te dienen. Graag maken wij van deze gelegenheid gebruik.

Bijgevoegd treft u het verweerschrift met bijlagen aan.

Met vriendelijke groet,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

Juriste team Juridisch advies & rechtsbescherming



Verweerschrift

inzake het ingestelde beroep tegen het besluit van het college van 5 februari 2025 waarbij een omgevingsvergunning is verleend voor het verbouwen, uitbreiden en functiewijziging van het De Stuersgebouw aan de Kruisherengang 12 en Calvariestraat 4/4A te Maastricht.

uw zaaknummer: ROE 25/684 WABOA
ons nummer: Z2025-00002157

* Bestreden besluit

Op 4 oktober 2023 hebben wij een aanvraag om een omgevingsvergunning ontvangen van Camille Oostwegel Patrimonium BV. De aanvraag ziet op het verbouwen, uitbreiden en functiewijziging van het De Stuersgebouw aan Kruisherengang 12 en Calvariestraat 4/4A te Maastricht.

Op de aanvraag is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van toepassing. Wij hebben ons voornemen om medewerking te verlenen aan de aanvraag kenbaar gemaakt op 5 juni 2024 via een ontwerpbesluit. Dit besluit met bijbehorende stukken heeft vanaf 6 juni 2024 zes weken ter inzage gelegen. Iedereen kon tijdens die inzagetermijn zijn mening hierover geven door zienswijzen in te dienen. Binnen deze termijn zijn zienswijzen ingediend. Het definitieve besluit is in essentie niet gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbesluit. Wel hebben de zienswijzen aanleiding gegeven tot een nadere aanvulling van de volgende stukken en aanpassing van de voorwaarden in de vergunning:

- Aangepaste en aanvullende tekeningen met betrekking tot de voorwaarden in het ontwerpbesluit van Cultureel erfgoed;
- Aangepast advies van Cultureel erfgoed;
- De ruimtelijke onderbouwing is aangepast/aangevuld met o.a. Klimaatadaptatie, beleidsaspecten, aanvulling groen maatregelen, waterparagraaf;
- Aanpassingen akoestisch rapport;
- Geüpdatete aeriusberekening naar aanleiding van nieuwe berekeningstool en ontvangstbevestiging verzoek Wnb ingediend bij de Provincie Limburg toegevoegd;
- Aanvullende Memo Ginder (voormalig ZKA) met toelichting over de toetsing en het proces inzake het uitbreidingsplan van Kruisherenganghotel;
- Aanpassingen voorschriften met betrekking tot bodemvoorschrift, geluidsvoorschrift, groenvoorschrift en voorschrift fietsenstalling voor bezoekers multifunctionele ruimte.

Bij het thans bestreden besluit van 5 februari 2025 hebben wij een omgevingsvergunning verleend. Daarbij zijn de navolgende aangevraagde activiteiten verleend:

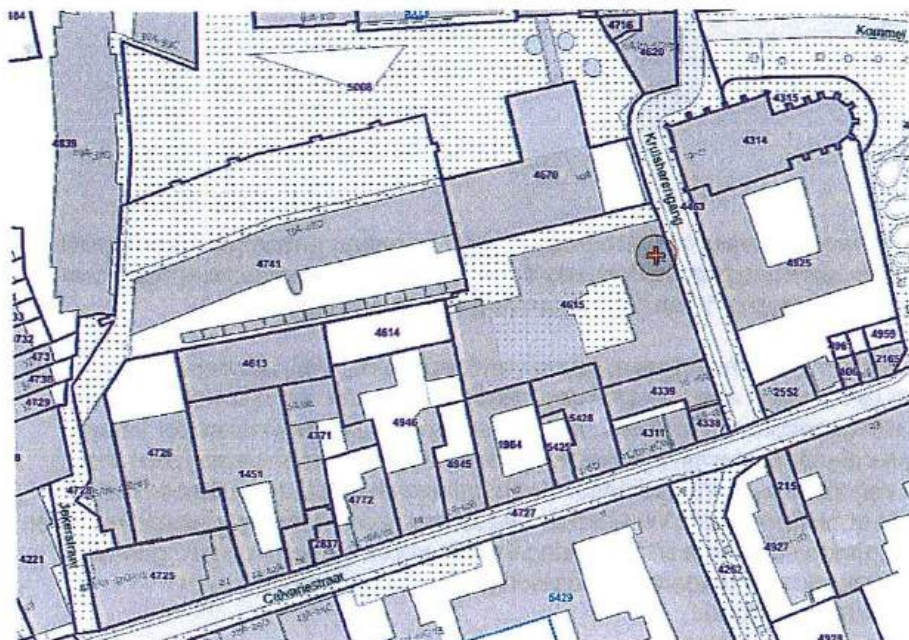
- het (ver)bouwen van een bouwwerk (artikel 2.1, lid 1 onder a Wabo)
- het slopen van een bouwwerk (artikel 2.1.1.g Wabo)
- het wijzigen/herstellen van een beschermd monument danwel het slopen van een beschermd monument (artikel 2.1, lid 1 onder f Wabo)
- het handelen in strijd met regels ruimtelijke ordening (artikel 2.1, lid 1 onder c Wabo)

De zienswijzen zijn verwerkt in de zienswijzenrapportage welke als bijlage is toegevoegd bij de omgevingsvergunning.

* beroep

Tegen het besluit tot het verlenen van een omgevingsvergunning is bij brief van 18 maart 2025 pro forma beroep ingesteld door [REDACTED] van BG.legal advocaten namens 32 personen. Deze personen zijn woonachtig:

- Calvariestraat [REDACTED]
- Herdenkingsplein [REDACTED]
- Abtstraat [REDACTED]
- Jekerschans [REDACTED]



Bij brief van 16 april 2025 worden de gronden van beroep kenbaar gemaakt. Deze gronden zien op de volgende onderwerpen (de nummering uit het beroepschrift wordt hierbij aangehouden):

- V. Omgevingsverordening en Hotelbeleid
 - V.1. Haalbaarheidsstudie Horwath HTL niet actueel en representatief
 - V.2. Gevolgen verhoging toeristenbelasting en btw-verhoging
 - V.3. Toename concurrentie
 - V.4. Digitalisering vergadermarkt
 - V.5. Memo's ZKA Leisure Consultants en Ginder; financiële haalbaarheid
 - V.6. Bouwkosten
 - V.7. Financiële positie ontwikkelaar
 - V.8. Harde plancapaciteit
 - V.9. Samenwerking Oostwegel en Sergio Herman
- VI. Uitvoerbaarheid van het project
- VII. Stedenbouwkundige inpasbaarheid en bescherming cultureel erfgoed
 - VII.1. Contra-expertise Geurtsen
 - VII.2. De luchtbrug en de RCE-adviezen
- VIII. Hittestress
 - VIII.1. Omgevingsvisie en PET-kaart
 - VIII.2. Geen mitigerende maatregelen en voorwaardelijke verplichting
- IX. Verkeer en parkeren
 - IX.1. Verkeer
 - IX.2. Parkeren
- X. Geluid en geur
- XI. Privacy
- XII. Bezonnig
- XIII. Bodem
- XIV. Stikstof en m.e.r.

* verweer

Graag reageren wij op de aangedragen gronden van beroep. Daarbij houden wij de nummering van het beroepschrift aan.

Ten aanzien van de ontvankelijkheid

Alle eisers kunnen als belanghebbende worden aangemerkt met uitzondering van de eigenaar van het pand Jekerschans ■ Deze woning is gelegen op ruim 1100 meter vanaf de locatie waarop het bouwplan ziet. Niet aangetoond is, dat deze eiser gevolgen van enige betekenis ondervindt van de verleende omgevingsvergunning.

Ten aanzien van de gronden van beroep

Allereerst willen wij reageren op de inleidende opmerkingen in het beroepschrift.

Ad 2.

Gesteld wordt dat de nieuwbouw er in feite op neer komt dat de binnenplaats nagenoeg volledig wordt bebouwd met een gebouw dat maar liefst 21 meter hoog is.

Dit is geen juiste weergave van het bouwplan. Het is niet zo dat het gehele binnen- c.q. achterterrein wordt volgebouwd met een gebouw van 21 meter hoog. Zoals op onderstaande tekening te zien is, zal sprake zijn van een binnentuin/court die onbebouwd blijft. De zijkant aan de kant van de Academie blijft als toerit naar de achterzijde vrij. De bebouwing direct grenzend aan de belendende panden en percelen wordt uitgevoerd in 1 bouwlaag. De genoemde 21 meter is de nokhoogte van het hoogste deel van de nieuwbouw, het betreft een beperkt gedeelte van de uitbreiding grenzend aan het binnenterrein/court en geldt dus zeker niet voor de gehele uitbreiding en ook niet voor het gehele perceel.



Ad 4.

In de akoestische onderzoeken is rekening gehouden met dit geluidsluw gebied, in die zin dat voor de woningen die liggen aan het Herdenkingsplein ter plaatse van de achtergevel de geluidnorm van 45 dB(A) is aangehouden. Daarbij is tevens rekening gehouden met de straffactor van 10 dB(A).

Ad 5.

Ook hier wordt opgemerkt dat de nokhoogte van het bouwplan 21 meter is. Dit geldt echter niet voor het gehele bouwplan. Het dak wordt uitgevoerd in een kapconstructie (geen plat dak). Deze kapconstructie is passend in het dakenlandschap van Maastricht.

De zijgevels van het De Stuersgebouw worden in hoogte doorgetrokken. Alleen de nieuwbouw aan de westgevel heeft een nokhoogte van 21 resp. 18 meter. Dit gedeelte van de nieuwbouw is, rekening houdend met de belangen van omwonenden, niet direct tegen de perceelsgrenzen gesitueerd.

Er bestaat geen verschil van mening over de constatering dat het huidige bestemmingsplan deze bebouwing in deze hoogte niet toestaat. Daarom is immers de afwijkingsprocedure doorlopen. Wel bestaat er verschil van inzicht over de vraag of het plan ruimtelijk inpasbaar is. In de verleende omgevingsvergunning en de bijbehorende stukken is aangetoond dat sprake is van een goede ruimtelijke ordening, een goed woon- en leefklimaat, en is de gemaakte belangenafweging nader onderbouwd. De belangen van omwonenden worden niet onevenredig geschaad.

Ad 8.

Het toetsingskader in deze is het bestemmingsplan Centrum. Het plan met betrekking tot het gebruik, de beoogde nieuwbouw en de luchtbrug zijn zowel functioneel als in ruimtelijk opzicht in strijd met dit bestemmingsplan Centrum.

Door de bewoners wordt gerefereerd aan een intern advies van 21 april 2021 als zijnde een vastgesteld ruimtelijk kader. Aan dit intern advies hechten omwonenden veel waarde.

Echter, van een dergelijk vastgesteld ruimtelijk kader, waaraan een toekomstig bouwplan zou moeten voldoen, is geen sprake. Het is een intern advies zonder juridische status. In de definitieve vergunning en de reactie op de zienswijzen (zie de zienswijzenrapportage) is uitgebreid beschreven wat het ontwikkelproces inhoudt, en hoe de advisering en interne documenten in dit licht moet worden gezien. Tussen 2021 (quicksan idee) en 2024 (omgevingsvergunning) is de ruimtelijke inpassing voor deze kavel ontwikkeld. Hetgeen nu vergund is, is niet het bouwplan waar het betreffende advies van 21 april 2021 op zag, maar een verder doorontwikkeld plan, dat qua maat en schaal als passend in de omgeving is beoordeeld, rekening houdend (o.a.) met de bouwhoogtes in de omgeving, de locatie in het bouwblok en de afstand tot de hoofdgebouwen in de omgeving. In de stukken is dit uitgebreid onderbouwd (zie ook de toelichting gegeven in de domeinvergadering/stadsronde van 2 april 2024, als bijlage 3 ingediend bij de processtukken), waarmee naar onze mening voldaan wordt aan de voorwaarden voor toepassing van de afwijkingsprocedure.

Op grond van artikel 2.12 Wabo kan de omgevingsvergunning, voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1, eerste lid, onder c (afwijken bestemmingsplan), slechts worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening en indien de motivering van het besluit een goede ruimtelijke onderbouwing bevat. Daarvan is bij de onderhavige aanvraag sprake, waardoor de omgevingsvergunning is verleend.

Wat betreft bouwhoogte merken wij op, dat de voorziene bouwhoogte weliswaar gevolgen heeft voor omwonenden maar dat deze gevolgen uit een oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar worden geacht en zij daarmee niet onevenredig in hun belangen worden geschaad.

Ad 11.

Hiervoor verwijzen wij graag naar de zienswijzenrapportage, waarin de ontwikkeling van het bouwplan en het ontwikkelproces uitgebreid zijn beschreven.

Ad 27.

De redenering dat het geldende planologische kader, te weten het bestemmingsplan Centrum, 'doelbewust' niet is voorzien van een bouwvlak op het binnenterrein, kan niet worden gevolgd. Het bestemmingsplan dateert uit 2013 (vastgesteld) en betreft een bestemmingsplan met een

conserverend karakter. Bouwvlakken zijn voornamelijk op de bestaande bebouwing gelegd. Dat blijkt ook uit de voorschriften aangaande de goothoogte, waarbij, wat betreft plansystematiek, wordt aangesloten op de bestaande goothoogte, opgenomen in bijlage 3.

Ter plaatse gelden de functieaanduidingen specifieke vorm van waarde - beschermd stadsgezicht, specifieke vorm van waarde - archeologische zone a en specifieke vorm van waarde - cultuurhistorisch attentiegebied. Deze gelden overigens niet alleen voor het gebied waar het bouwplan wordt gerealiseerd, maar voor een groter gebied. Specifiek voor het perceel is het De Stuersgebouw aangewezen als Rijksmonument.

In de vergunning en de zienswijzenrapportage is uitgebreid omschreven hoe met de cultuurhistorische en monumentale waarden van het pand en de omgeving is omgegaan. Er is een positief advies gegeven door de Welstands-Monumentencommissie en ook door de Rijksdienst (RCE) voor wat betreft de transformatie van het sociëteitsgebouw en de nieuwbouw op het achter terrein. Enkel ten aanzien van de luchtbrug heeft de RCE negatief geadviseerd. Van dit advies is gemotiveerd afgeweken. Verwezen wordt naar de onderbouwing in het besluit tot verlening van de omgevingsvergunning en de zienswijzenrapportage.

Er is geen sprake van een beschermd/specifieke bouwaanduiding binnenterrein, zoals bij het binnenterrein van het kruisherhotel wel het geval is.

Ad V. Omgevingsverordening en Hotelbeleid

Wat betreft de toets aan artikel 3.1.6 lid 2 Bro wordt verwezen naar paragraaf 5.1 van de ruimtelijke onderbouwing. De 'ladder' heeft als doel om en zorgvuldig ruimtegebruik te stimuleren.

In dit geval wordt een bestaand hotel uitgebreid, waarbij gebruik wordt gemaakt van het aansluitende rijksmonument De Stuersgebouw en de Calvariestraat 4/4a (ten behoeve van de kantoorfunctie). Hiermee is niet alleen sprake van ruimtegebruik van bestaande panden in een binnen stedelijke omgeving, maar worden de monumentale waarden van het De Stuersgebouw beschermd en voor de toekomst geborgd. Zie ook de aanvulling wat betreft 'herbenutting van leegstaande en beeldbepalende gebouwen' en de toets aan de provinciale Omgevingsverordening die in de ruimtelijke onderbouwing uitgebreider is aangegeven (par. 5.1)

Daarnaast is met de haalbaarheidsstudies aangetoond dat sprake is van behoefte. Verwezen wordt naar de zienswijzenrapportage, zienswijze 4, reactie h5, vanaf pag. 48, aangaande de financiële haalbaarheid.

Onder de punten 30 tot en met 34 wordt een beschrijving van het beleid van Maastricht gegeven. Echter het gestelde onder de punten 31 en 32 is niet helemaal juist: het betreft hier een uitbreiding van een bestaand goedlopend en gerenommeerd hotel, waarbij het bestaande hotelconcept ongewijzigd blijft. Deze aanvraag wordt dan o.a. getoetst aan criterium 14 van het Toetsingskader hotels Maastricht.

In de toelichting bij criterium 14 wordt vermeld:

- Een bestaand hotel is al een tijd aanwezig in de stad en heeft een basis opgebouwd. Een vernieuwend concept is hier geen vereiste voor een uitbreidingsplan.
- Er wordt door de gemeente bekeken:
 - o Waarom uitbreiding noodzakelijk is. Dit dient de initiatiefnemer aan te tonen. Hiervoor dient deze inzicht te bieden in de meerjaren ontwikkeling van de bezetting in het verleden, eventuele boekingsproblemen ('nee verkopen') en de verwachte bezetting, welke aanleiding kan zijn voor uitbreiding c.q. vergroting van het bestaande hotelconcept.
 - o Of het plan (qua aantal reguliere kamers) past binnen de gemeentelijke marktruimte.

De nieuwbouw is fysiek verbonden met het bestaande hotel. Het Kruisherhotel heeft in de haalbaarheidsstudie laten zien waarom uitbreiding noodzakelijk is en haalbaar is, en voldoet hiermee aan criterium 14 van het Toetsingskader

Ad V.1. Haalbaarheidsstudie Horwath HTL niet actueel en representatief

Ad 35.

In het hotelbeleid is bepaald dat een haalbaarheidsstudie moet worden aangeleverd. Deze studie wordt getoetst. Bij een positief resultaat is er een positief advies vanuit het hotelbeleid. Het is niet conform de procedure en het gemeentelijke hotelbeleid om de haalbaarheidsstudie te actualiseren. We zien ook geen reden tot deze actualisatie. Indien het concept essentieel veranderd, wordt

gevraagd om de haalbaarheidsstudie hierop aan te passen. Het concept van het bestaande Kruisherhotel en de uitbreiding is niet gewijzigd.

De haalbaarheidsstudie is nog steeds actueel. Tussen 02 februari 2022 en nu zijn er geen grote veranderingen geweest die invloed hebben op de Maastrichtse hotelmarkt en dus op de positief beoordeelde haalbaarheidsstudie.

De financiële haalbaarheid moet onderbouwd worden met een meerjaren exploitatiebegroting (inclusief begrote investeringskosten en hiermee samenhangende kapitaallasten). Uitgangspunt is daarbij een periode van vijf jaar.

Ad 36.

Conform het hotelbeleid van gemeente Maastricht wordt de marktruimte voor hotelkamers tweejaarlijks geactualiseerd. Ginder heeft in opdracht van gemeente Maastricht in april 2025 een actualisatie opgeleverd van de marktruimte. Hieruit blijkt voldoende marktruimte voor de uitbreiding van het Kruisherhotel en geen grote veranderingen in de hotelmarkt.

Het rapport met een Raadsinformatiebrief ter zake staat op de site van de gemeente Maastricht. Zie: <https://maastricht.parlaeus.nl/vji/public/bestuursdocument/action=showdoc/gd=a2888aa0288aa88a02a2a22ae3281ab6/RIB - Actualisatie marktruimte hotelsector Maastricht - 2025.pdf>

Ad 37.

Wijzigingen komen niet alleen voor in de bouwkosten. Ook de gemiddelde hotelbezetting en de gemiddelde hotelkamerprijs in Maastricht zijn aantoonbaar gestegen. Daardoor is de gemiddelde omzet per beschikbare kamer ook gestegen.

V.2. Gevolgen verhoging toeristenbelasting en btw-verhoging

De hotelmarkt zal gevolgen van een BTW- verhoging en de verhoging van de toeristenbelasting ondervinden. Maar recent onderzoek (waarbij dergelijke zaken zijn meegenomen) toont aan dat nog steeds voldoende marktruimte is voor het toevoegen van hotelkamers. Op basis van het rapport is de toeristenbelasting minder verhoogd dan eerder voorgesteld.

De toeristenbelasting is van de totale kamerprijs bij een vijfsterrenhotel een marginaal onderdeel. De verhoging van de toeristenbelasting heeft daardoor naar verwachting een lagere impact op de prijselasticiteit van een vijfsterrenhotel.

Sinds 2019 wordt elke 2 jaar de marktruimte voor nieuwe hotelkamers in Maastricht onderzocht. In 2025 is dit onderzoek in april afgerond. De conclusie uit het rapport is dat er tot en met 2034 marktruimte is om 431 hotelkamers toe te voegen. Ook rekening houdend met de gevolgen van een BTW- verhoging in Nederland. Het Kruisherhotel heeft een positieve toets voor haar haalbaarheidsstudie. De toe te voegen 52 kamers behoren daarmee tot de harde planvoorraad. Deze bedraagt in totaal nu 339 kamers. Resteert voor de komende jaren een marktruimte om, naast de uitbreiding van het Kruisherhotel, 92 kamers toe te voegen.

De actualisatie van de marktruimte toont aan dat de hotelmarkt in Maastricht erg goed is hersteld na de coronaperiode. Weliswaar blijft de individuele zakelijke markt achter maar de toeristische en MICE (Meetings, Incentives, Conferences en Exhibitions)- markt hebben een gestage groei laten zien.

Ad V.3. Toename concurrentie

In het marktruimterapport van 2025 is de harde plancapaciteit (Palace, Grand Hotel) en ook de ontwikkelingen in de regio meegenomen (Van Oys). De conclusie blijft zoals hierboven omschreven: er is voldoende marktruimte voor de uitbreiding van het Kruisherhotel.

Voor het Grand Hotel is een nieuwe exploitant aangetrokken.

Ad V.4. Digitalisering vergadermarkt

Het hier gestelde is correct: het zakelijk bezoek is gedaald. Daarentegen zijn de verblijven met een toeristisch motief gestegen. Er is in 2024 nog steeds een groei te zien van het aantal persoonsovernachtingen ten opzichte van 2022.

V.5. Memo's ZKA Leisure Consultants en Ginder; financiële haalbaarheid

Ad 48. De aangehaalde memo is opgesteld om duidelijkheid te verschaffen over deze aanvraag en de toets door Ginder.

Ad 49, 50 en 51.

Allereerst merken wij op dat het woordje "te", zoals onderstreept door gemachtigde, in het advies van ZKA van januari 2022 een kennelijke verschrijving is. Hier moet staan: "Wij stellen daarom voor dit positief te beoordelen onder de strikte randvoorwaarde dat ...". Dit is ook door Ginder aangegeven in januari 2025. Ginder staat ook in januari 2025 achter haar eerder verstrekte advies, dat door de gemeente is overgenomen.

De toets is als voldoende onder voorwaarden beoordeeld,. Het concept en het kwaliteitsniveau wordt gewaarborgd door in de vergunning op te nemen "Bij de ingebruikname van de hotelkamers dient het gehele Kruisherrenhotel (bestaand en nieuw gedeelte) geclassificeerd te zijn als vijfsterrenhotel. Deze classificatie (officieel rapport door een externe partij) dient bij de ingebruikname overhandigd te worden aan de Gemeente Maastricht. Het Kruisherrenhotel dient deze classificatie na 4 jaar nogmaals uit te voeren en te overhandigen aan de gemeente Maastricht. De nieuw te realiseren hotelfunctie behoort bij het gevestigde Kruisherrenhotel en vormt daarmee één hotelfunctie. Dit komt tot uitdrukking in:

- De fysieke verbinding tussen het hotel in de voormalige kerk en de uitbreiding in De Stuers/ nieuwbouw door middel van een loopbrug;
- De hoofdingang van het hotel is de huidige ingang met de koperen tunnel;
- Er is één receptie bij de hoofdingang
- De gezamenlijke hotelkamers met faciliteiten worden als één concept en onder één naam geëxploiteerd."

De uitvoering van deze voorwaarden is zichtbaar en (daarmee) toetsbaar.

In de aanvullende memo van Ginder van januari 2025 wordt aangegeven dat een positief advies is gegeven onder een aantal strikte voorwaarden. Deze voorwaarden zijn uitgebreid geborgd via de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden.

Ad 52 - 58.

Onderzocht wordt of een plan financieel haalbaar is. Dit is een eis vanuit het hotelbeleid. De aanvrager heeft een rapport ingediend dat is uitgevoerd door adviesbureau Horwath. Dit rapport hebben wij laten toetsen door een ander deskundig adviesbureau, te weten Ginder (voorheen ZKA). Ginder concludeert, op basis van kennis en ervaring, dat de financiële haalbaarheid voldoende is aangetoond. Er is geen reden voor de gemeente om aan de conclusie van Ginder te twijfelen. De aangeleverde haalbaarheidsstudie is deugdelijk. De studie gaat in voldoende mate in op de markttechnische en financiële haalbaarheid.

Wij bestrijden dat door de initiatiefnemer geen deugdelijke haalbaarheidsstudie is aangeleverd. Allereerst wordt Horwath HTL gezien als een deskundig en betrouwbaar internationaal advieskantoor binnen de gastvrijheidssector. Dit kantoor geeft onafhankelijk en specialistisch advies. Daarnaast is de haalbaarheidsstudie allereerst positief beoordeeld door de vakinhoudelijke betrokken ambtenaren. Vervolgens is deze positief bevonden door ZKA (nu Ginder). Dit is tevens een deskundig en betrouwbaar kantoor. Er is geen aanleiding om te twijfelen of de uitgevoerde toets niet deugdelijk zou zijn. Tenslotte is de haalbaarheidsstudie onderdeel van de toetsing in de regio. Hier is tevens een positief advies afgegeven. Concluderend: Door vakinhoudelijke ambtenaren (lokaal en regionaal) en het gerenommeerde kantoor ZKA wordt de haalbaarheidsstudie actueel en deugdelijk bevonden.

De voorwaarden voor uitvoering zijn opgenomen in de vergunning. Deze voorwaarden kunnen controleerbaar uitgevoerd worden.

Ad V.6. Bouwkosten

Ad 59

Door Ginder is in de eerdergenoemde memo het volgende opgenomen:

"In de vervolgoets ontbreekt de opbouw en de totstandkoming van de verwachte investeringen. Om een dergelijk inzicht in de begrote investeringskosten wordt gevraagd in het toetsingskader. De investeringsbegroting wordt in de aangepaste haalbaarheidsstudie gebaseerd op ervaringen van Oostwegel Collection met de renovatie van het huidige Kruisherrenhotel en moeten gezien worden als een maximum budget (opgave Oostwegel Collection). Aangegeven is dat er een bedrag van € 20

miljoen beschikbaar is voor de volledige investering, waarvan € 1,9 miljoen is besteed aan de aankoop van het de Stuers gebouw.

Met onze ervaring op basis van eerdere toetsingen van haalbaarheidsstudies achten we de begrote investeringen van € 20 miljoen realistisch. Het bedrag van € 18,1 miljoen dat overblijft voor investeringen in bouwkosten, kosten voor inrichting en bijkomende/ overige kosten achten we voldoende dekkend om aan deze kosten tegemoet te komen. Dit baseren we op eerdere toetsen van haalbaarheidsstudies die we de afgelopen jaren hebben uitgevoerd."

Ad 60

De investeringsbegroting en hierbij de bouwkosten wordt in de aangepaste haalbaarheidsstudie gebaseerd op ervaringen van Oostwegel Collection. Oostwegel Collection heeft veel ervaring met het renoveren van monumentale panden.

Ginder, een extern bureau met veel expertise, heeft beoordeeld dat er voldoende informatie en onderbouwing is aangeleverd voor de beoordeling van de haalbaarheid.

Ad 61

Oostwegel Collection heeft veel ervaring in dergelijke projecten binnen monumentale panden. Daarnaast zijn er verschillende vakkundige adviseurs betrokken bij het project. De verwachting is dus dat er een professionele inschatting is gedaan van de investeringskosten.

Ad 62

Het hier gestelde is niet juist. De toetsing van de haalbaarheidsstudie is door een externe partij beoordeeld. Die hebben in een aanvullende memo ook aangegeven dat er voldoende informatie is aangeleverd om de financiële haalbaarheid te beoordelen. De beoordeling is positief.

Ad 63 en 64

Er zijn enkele aanpassingen doorgevoerd die de bouwkosten hebben verlaagd. De massa is kleiner dan eerder voorgesteld, andere materiaalkeuze bekleding aan de buitenkant etc.

Ad V.7. Financiële positie ontwikkelaar

Wij hebben geen aanleiding om aan te nemen dat de ontwikkelaar een project gaat realiseren dat hij financieel niet kan dragen.

Ad V.8. Harde plancapaciteit

Ad 68 - 75

Deze gronden gaan over het rapport uit 2021. Inmiddels is er een nieuw rapport beschikbaar.

De raad heeft in 2018 besloten om elke twee jaar de marktruimte voor nieuwe hotelkamers in kaart te brengen. Uitgangspunt bij toetsing van nieuwe initiatieven is om het realistisch scenario uit dit rapport te hanteren. Dit onderzoek is recent uitgevoerd door Ginder. In april 2025 is het rapport 'Actualisatie marktruimte hotels en kwalitatieve analyse logiesaanbod Maastricht' (link onder Ad 36) opgeleverd.

Een conclusie uit dit rapport: "Rekenend met een normbezetting van 70% is het groeipotentieel voor de Maastrichtse hotelmarkt tot en met 2034 in het realistische scenario 431 kamers. Indien de harde planvoorraad in mindering worden gebracht op de marktruimte resteert in het realistische scenario een marktruimte van 92 kamers tot en met 2034. Deze ruimte staat nog los van marktverruimende concepten: deze kunnen extra vraag voor Maastricht opleveren, die anders niet in de stad terecht was gekomen. Ook een marktverruimend concept zal echter (deels) gebruik (moeten) maken van de marktruimte. Het is onwaarschijnlijk dat de bezetting van een nieuw concept voor een zeer aanzienlijk deel uit eigen vraag bestaat."

De uitbreiding van het Kruisherhotel is als harde planvoorraad opgenomen in dit rapport:

	Totaal kamers	Kamers regulier	Kamers additioneel
Boschstraat Grand Hotel	56	45	11
Villa Kanjel	46	34	12
Palace	105 + 33	89 + 28	16 + 5
Kruisherhotel	52	52	-
Van der Valk	113	91	22
TOTAAL	405	339	66

Tabel 2.1. Overzicht harde planvoorraad in gemeente Maastricht (bron: gemeente Maastricht)

Bij het samenstellen van dit rapport is de invloed van andere logiesvormen in de stad en regionaal aanbod op korte afstand van Maastricht, en met een duidelijke focus op Maastricht, meegenomen. Ginder zegt hierover in haar rapport:

“Effecten impact regio en andere logiestypen op de marktruimtebepaling

Een deel van de reguliere vraaggroei komt niet bij de hotels in Maastricht terecht, maar lekt weg naar ander aanbod in Maastricht (zoals Dormio Resorts, het stijgende aanbod aan B&B's en particulier toeristisch verhuur) of net buiten de gemeente zoals het nieuwe Vanoys Maastricht Retreat. Dit zijn, vergeleken met de marktanalyse en marktruimtebepaling in 2023, voortschrijdende inzichten. In het volgende hoofdstuk (berekening marktruimte) zijn deze voortschrijdende inzichten verwerkt in de groeiverwachtingen. Ten opzichte van 2023 zijn deze groeiverwachtingen iets naar beneden bijgesteld. Dit betekent derhalve dat een deel van de reguliere vraaggroei naar Maastrichtse hotels in ander aanbod terecht komt en niet bij hotels in Maastricht.”

De kwantitatieve ruimte voor het toevoegen van hotelkamers is zichtbaar in de marktruimte, die elke twee jaar berekend wordt. De kwalitatieve ruimte is zichtbaar bij de vraag naar uitbreiding van een bestaand hotel.

Ad 76.

Het horecadeel van de uitbreiding is conform horecabeleid getoetst aan de vijf criteria uit de Horecanota zoals die gesteld worden bij nieuwe horecavestigingen. De multifunctionele zaal en het hoogwaardig restaurant concept zijn eveneens onderdeel van de haalbaarheidsstudie en getoetst aan de 5 criteria uit de Horecanota zoals die gesteld worden bij nieuwe horecavestigingen, te weten

- Unicitéit

Het horecaconcept heeft een eigen karakter en kan worden omschreven als een hoogwaardig 'fine casual' restaurant. Omdat dergelijke restaurants in de directe omgeving niet aanwezig zijn, kan het restaurant een toevoeging zijn aan het bestaande aanbod. Ook zal de directe omgeving (tuin en eigen percelen) worden gebruikt om eigen ingrediënten te kweken. De zaak zal een eigen interieur en eigen uitstraling krijgen doordat de binnentuin en de inrichting van het restaurant met behoud van authentieke elementen wordt ingericht zoals we zien bij het hoofdgebouw van het Kruisherhotel.

- Gewild

Het restaurant richt zich in hoofdzaak op de gasten van het Kruisherhotel, maar ook op gasten die op zoek zijn naar goede gastronomie. De gevraagde capaciteit is nodig om zowel de hotelgasten als de niet-hotelgasten te kunnen bedienen. Er zijn op een volle dag in het hotel na de uitbreiding in potentie ca. 220 gasten aanwezig. Het huidige restaurant kan deze capaciteit niet aan. Daarnaast zal het restaurant ook worden gebruikt om het ontbijt aan de hotelgasten te kunnen serveren. Naast het restaurant wordt er met een multifunctionele zaal een onderdeel toegevoegd dat nog niet of onvoldoende aanwezig is in de horecamarkt in Maastricht. Deze ruimte vervangt de huidige zaal, die momenteel als (bescheiden) vergaderruimte wordt gebruikt (met een capaciteit van maximaal 20 gasten). Slechts een tweetal andere locaties in Maastricht-oost (Crown Plaza en L'Empereur) hebben een zaalcapaciteit die een grotere zaalcapaciteit hebben. In Maastricht-west zijn dergelijke ruimtes

niet voorhanden. Hiermee wordt in een behoefte voorzien. Deze toevoeging kan zorgen voor het aantrekken van een nieuwe doelgroep.

- **Kwaliteit**

De vereiste kwaliteit wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de producten, de bereidingswijze en de stijl van service. Doordat er gebruik wordt gemaakt van eigen wijngaarden en moestuinen zijn de ingrediënten van beïnvloedbare kwaliteit en in combinatie met de uitstraling van het Kruisherhotel wordt aan de kwaliteitseis voldaan. In geval de intentieovereenkomst met de Sergio Herman Group niet wordt omgezet in een definitieve samenwerkingsovereenkomst moet een gelijkwaardige overeenkomst worden aangegaan om een gelijkwaardige ambitie na te streven. Gezien de ervaring en bewezen formules als Chateau Neercanne (Michelin-ster), L'Auberge (Michelin), Chateau St. Gerlach/ Les Salons/ (Houthem), Hotel Winselerhof/ Pirandello (Landgraaf) zijn er hiermee voldoende kwalitatief goede formules voorhanden.

- **Bijzonder**

Het restaurant (en de uitbreiding van het hotel) worden gevestigd in een gebouw van een groot cultuurhistorisch belang en ligt de sfeer in het verlengde van de voormalige kerk, waarin het Kruisherhotel nu is gevestigd.

- **Locatie**

De uitbreiding van het Kruisherhotel is gelegen in het nabijgelegen De Stuersgebouw en door deze uitbreiding is het ook noodzakelijk om het restaurant uit te breiden. Het huidige restaurant is voor het bestaande hotel te beperkt en is de gevraagde uitbreiding noodzakelijk. Tevens wordt aan gezelschappen tot ca. 145 personen (vergadering of viering) de mogelijkheid geboden om dit te doen in de uitbreiding van het Kruisherhotel. De bijzonderheid van het totaalconcept is gewaarborgd via de voorschriften die zijn verbonden aan de (ontwerp) vergunning. Bij de ingebruikname van de hotelkamers dient het gehele Kruisherhotel (bestaand en nieuw gedeelte) geclassificeerd te zijn als vijfsterrenhotel. Deze classificatie (officieel rapport door een externe partij) dient bij de ingebruikname overhandigd te worden aan de Gemeente Maastricht. Het Kruisherhotel dient deze classificatie na 4 jaar nogmaals uit te voeren en te overhandigen aan de gemeente Maastricht.

Ad V9

Ad 77 - 82

In de aanvullende memo van Ginder van januari 2025 wordt aangegeven dat een positief advies is gegeven onder een aantal strikte voorwaarden. Deze voorwaarden zijn zeer uitgebreid geborgd via de voorschriften die aan de vergunning zijn verbonden. Voor wat betreft het kwaliteitsniveau van het restaurant wordt opgemerkt dat dit niet enkel is gekoppeld aan de Sergio Herman Group. In de vergunning (zie ook voorschriften) is hierover het volgende opgenomen:

De vereiste kwaliteit wordt gewaarborgd door de kwaliteit van de producten, de bereidingswijze en de stijl van service. Doordat er gebruik wordt gemaakt van eigen wijngaarden en moestuinen zijn de ingrediënten van beïnvloedbare kwaliteit en in combinatie met de uitstraling van het Kruisherhotel wordt aan de kwaliteitseis voldaan. In geval de intentieovereenkomst met de Sergio Herman Group niet wordt omgezet in een definitieve samenwerkingsovereenkomst moet een gelijkwaardige overeenkomst worden aangegaan om een gelijkwaardige ambitie na te streven. Gezien de ervaring en bewezen formules als Chateau Neercanne (Michelin-ster), L'Auberge (Michelin Bib Gourmand), Chateau St. Gerlach/ Les Salons/Burgemeester Quickx (Houthem), Hotel Winselerhof/ Pirandello (Landgraaf) zijn er hiermee voldoende kwalitatief goede formules voorhanden.

De horecawerkgroep heeft de aanvraag getoetst aan de 5 criteria uit de Horecanota, zoals genoemd onder Ad 76 en positief beoordeeld op basis van vestiging van een restaurant van Sergio Hermans groep. Daarbij is aangegeven dat het definitieve horecaconcept van het restaurant door de gemeente dient te worden beoordeeld op basis van het geldende beleid. De gemeente is (nog) niet geïnformeerd over het gegeven dat er geen restaurant van de Sergio Hermans groep in het hotel gevestigd zal worden.

Wanneer er geen overeenstemming komt met de Sergio Hermans groep is door de eigenaar aangegeven dat er een vergelijkbaar restaurant uit het hogere segment gevestigd wordt.

Een en ander is gewaarborgd in de omgevingsvergunning.

Ad VI. Uitvoerbaarheid van het project

Het betoog van bewoners ziet voor een groot deel op de financiële haalbaarheid. Wij blijven van mening dat er is aangetoond dat sprake is van voldoende marktruimte en behoefte aan de uitbreiding van het hotel, de multifunctionele ruimte en het restaurant. Met het onderzoek van Horwath en de

toetsing door ZKA/Ginder is dit voldoende aangetoond mits de genoemde voorwaarden geborgd zijn hetgeen via de voorschriften is gebeurd. Wij zien dan ook geen reden aan te nemen dat het plan niet uitvoerbaar zou zijn.

In het kostenverhaal is voorzien door het sluiten van een anterieure overeenkomst, waarin ook het vergoeden van eventuele planschadeclaims is opgenomen. De plankosten zijn reeds betaald voorafgaande aan de vergunningverlening.

Wat betreft de financiële positie van de Oostwegel groep wordt benadrukt het gaat om een bestaand en bewezen hotel. De Oostwegelgroep bezit meerdere hotels in het hogere segment (vijf sterren), heeft jarenlange ervaring in de hotelsector en tevens met het verbouwen en restaureren van monumentale panden waarin de betreffende hotels zijn gevestigd. Het Kruisherhotel is daar een mooi voorbeeld van. De ontwikkelaar kan daarmee als een betrouwbare partner worden gezien, die niet alleen investeert in het familiebedrijf maar ook in het behoud van monumenten in de stad, in de toeristensector en aantrekkingskracht van de stad Maastricht als geheel in de regio. Juist ten behoeve van de versterking van het bestaande Kruisherhotel is de onderhavige uitbreiding noodzakelijk, waarbij een passende aansluiting is gevonden in de verbouw van het naastgelegen De Stuersgebouw en de aansluitende nieuwbouw op het achtergelegen terrein. Het plan voorziet enerzijds in het noodzakelijk programma, waarbij anderzijds gezocht is naar oplossingen deze zoveel mogelijk in bestaande panden te voorzien. Om deze reden is onder meer de kantoorfunctie die eerder in de nieuwbouw was ondergebracht geland in het nog aangekochte pand aan de Calvariestraat 4/4a. Ook wordt voorzien in een kelder en worden technische voorzieningen in pandig gerealiseerd in de nok om zo weinig mogelijk uitstraling naar de omgeving te veroorzaken. Met het plan wordt daarmee voorzien in een voor de langere termijn duurzame realisatie. Dat als gevolg van investeringen de jaarrekeningen 2023 en 2024 een minder resultaat laten zien dan andere jaren, betekent niet dat het onderhavige plan financieel niet uitvoerbaar zou zijn.

In deze verwijzen wij graag naar de uitspraak van de Afdeling van d.d. 26 juni 2024 betreffende het Palace hotel in Wijk/Maastricht (ECLI:NL:RVS:2024:2609). De Afdeling oordeelde in die zaak als volgt:

Wat betreft financiële haalbaarheid en toetsing aan het hotelbeleid:

9.5 Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad in de haalbaarheidsstudie en het rapport "Actualisatie marktruimte hotelsector Maastricht" van ZKA Leisure Consultants van september 2019 geen aanleiding hoeven zien voor het standpunt dat het plan onvoldoende vraag genereert.

Ook hier wordt met het onderzoek van ZKA Leisure Consultants uit september 2019 en de actualisatie daarvan uit maart 2021 aangetoond dat aan het hotelbeleid wordt voldaan. Verder blijkt uit deze onderzoeken dat de marktruimte verder kan worden verruimd door hotelplannen die aantoonbaar een nieuwe doelgroep aan de stad weten te binden. Het initiatief voldoet aan de vereisten van het hotelbeleid over het genereren van aanvullende vraag. Naar het oordeel van de Afdeling heeft de raad zich ook op het standpunt mogen stellen dat het hotelinitiatief onderscheidend is en zorgt voor meer diversiteit en kwaliteit in het hotelaanbod van Maastricht.

Wat betreft uitvoerbaarheid en publiekrechtelijke borging:

10.3. De Afdeling overweegt dat bij een beroep tegen een bestemmingsplan een betoog over de uitvoerbaarheid van dat plan alleen tot vernietiging van het bestreden besluit kan leiden, als de raad redelijkerwijs had moeten inzien dat het plan om financieel-economische of andere redenen op voorhand niet uitvoerbaar is.

10.4. De Afdeling ziet geen aanleiding voor het oordeel dat de raad redelijkerwijs op voorhand had moeten inzien dat de in het plan voorziene ontwikkelingen niet kunnen worden gerealiseerd. Het totaalconcept is getoetst aan het hotelbeleid en daarmee in overeenstemming bevonden. De aspecten die het totaalconcept onderscheidend maken, zijn in de planregels tot uitdrukking gebracht voor zover deze ruimtelijk relevant zijn. Zo zijn die aspecten van het totaalconcept, die voortkomen uit de combinatie van hotelkamers en hotelappartementen, publiekrechtelijk geborgd in de planregels.

In de onderhavige casus wordt wat betreft de borging van het unieke concept van de uitbreiding van het Kruisherhotel met 52 kamers, een multifunctionele ruimte en het restaurant eveneens voldaan aan de voorwaarden van zowel het hotel- als het horecabeleid. Deze voorwaarden zijn niet opgenomen in een bestemmingsplan zoals in de casus van het Palace hotel, maar in de voorschriften

behorende bij de omgevingsvergunning nu in deze medewerking is verleend middels een afwijkingsprocedure.

Ad VII. Stedenbouwkundige inpasbaarheid en bescherming cultureel erfgoed

Ad VII.1. Contra-expertise Geurtsen

Ad 86.

Over de inpasbaarheid is zowel door stedenbouw als de welstands-monumentencommissie positief geadviseerd. Dit is uitgebreid onderbouwd in de feitelijke beoordeling, als ook in het zienswijze rapport. De conclusie is dan ook dat er wel degelijk sprake is van goede ruimtelijke ordening, dat het plan leidt tot stedenbouwkundige/ruimtelijke kwaliteit en dat de belangen van omwonenden niet onevenredig worden aangetast. Korthedshalve verwijzen wij naar de motivering in de omgevingsvergunning en het zienswijze rapport.

Ad 87-91.

De bewoners zijn in de gelegenheid gesteld met hun adviseurs (Geurtsen + Smeets) het rapport van 3 maart 2023 van Geurtsen bij de wethouder Stedelijke ontwikkeling, de heer Bastiaens, en betrokken ambtenaren toe te lichten. Naar aanleiding van dat gesprek zijn twee wethouders (de heren Bastiaens en Mackus) en betrokken ambtenaren met initiatiefnemers, adviseurs en bewoners op locatiebezoek geweest.

Het rapport is niet separaat als plan of alternatief beoordeeld. Er is geen advies van de welstands-monumentencommissie of stedenbouw over dit plan gevraagd. Omdat het plan voor initiatienemer geen gelijkwaardig en passend alternatief bleek, heeft hij ervoor gekozen zijn eigen initiatief door te zetten. Tegelijkertijd heeft het advies Geurtsen c.s. er wel toe bij gedragen dat de belangen van de bewoners goed voor het voetlicht zijn gebracht, en dat de belangen van bewoners uiterst scherp meegewogen zijn in de advisering. Een en ander is ook uitgelegd bij de thematische domeinvergadering van de raad (2 april 2024) over het proces en de onderdelen van inhoudelijke advisering gemeentelijke beleidsafdelingen bij afwijking bestemmingsplan. Ook daarbij hebben bewoners de gelegenheid gebruikt om de argumenten van het rapport Geurtsen aan de raad (bij monde van [REDACTED]) voor te leggen. College en raad hebben een en ander gewogen en uiteindelijk tot de omgevingsvergunning en de verklaring van geen bedenkingen besloten.

Wij merken daarbij op dat – in tegenstelling tot hetgeen bij punt 86 wordt gesteld – er nadrukkelijk geen sprake is van een feestzaal. Het betreft een multifunctionele ruimte als faciliteit bij het bestaande hotel. Het hotel heeft een dergelijke ruimte op dit moment niet terwijl daar wel behoefte aan is. Verder voldoet het plan aan de geluidwaarden zo blijkt uit de akoestische rapporten behorende bij de ruimtelijke onderbouwing, die deel uitmaakt van de vergunning.

De referentie aan het beleid inzake 'Wonen achter Wonen' gaat mank omdat er met de invulling als hotelfunctie geen sprake zal zijn van wonen.

Wat betreft de functiewijziging merken wij op dat op grond van het bestemmingsplan Centrum binnen de bestemming Maatschappelijk veel functies zijn toegestaan, zoals maatschappelijke voorzieningen. Volgens de begripsbepaling (1.65 van de regels van het bestemmingsplan) wordt onder maatschappelijke voorzieningen verstaan: "educatieve, sociale, medische, culturele, levensbeschouwelijke, sport- en recreatieve voorzieningen en voorzieningen ten behoeve van openbare dienstverlening alsmede soortgelijke voorzieningen, of een combinatie daarvan, zoals openbaar bestuur (kantoren e.d.), artspraktijken, klinieken en dagverblijven, consultatiebureaus, bibliotheken, uitvaartcentra, scholen voor basis- en algemeen voortgezet onderwijs, onderwijsinstellingen voor beroeps-, hoger en overig onderwijs, ziekenhuizen, verpleeghuizen, jeugd-, kinder- en naschoolse opvang, religieuze gebouwen of buurt- en clubhuizen".

Dergelijke functies zijn planologisch niet beperkt tot enkel gebruik binnen de dagperiode. In verband met het woon- en leefklimaat van omwonenden zijn in de vergunning overigens beperkende (geluidbeperkende) voorschriften opgenomen.

Daarnaast merken wij op, dat in het bestemmingsplan Centrum binnen de bestemming Maatschappelijk (artikel 12.7) een wijzigingsbevoegdheid is opgenomen. Burgemeester en wethouder zijn bevoegd het plan te wijzigen (...) ten behoeve van het toestaan van horeca in de categorie 5 (o.a. een hotel) binnen de gebiedsaanduiding Horeca-overige Centrum C. De gemeenteraad (de

planwetgever) heeft derhalve destijds het vestigen van een hotel -middels een wijzigingsbevoegdheid van het college - acceptabel geacht. Een hotel ter plaatse is derhalve geen wezensvreemde bestemming.

Ad VII.2. De luchtbrug en de RCE-adviezen

Primair zijn wij van mening dat de door eisers aangevoerde argumenten met betrekking tot (de luchtbrug die gelegen is tussen) de twee monumenten niet kunnen leiden tot vernietiging van de bestreden omgevingsvergunning. Hier staat artikel 8:69a van de Awb namelijk aan in de weg.

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 eiser 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.

De belangen van omwonenden – die geen zicht hebben op de luchtbrug – zijn niet verweven met de belangen tot bescherming waarvan de normen uit de Omgevingswet ten aanzien van monumenten strekken. De bepalingen in de Omgevingswet die zien op de rijksmonumentenactiviteit strekken ter bescherming van de monumentale waarden van de rijksmonumenten en niet ter bescherming van de belangen van omwonenden van een monument.

Secundair zijn wij van mening dat de besluitvorming rondom de twee monumenten en de luchtbrug hiertussen op juiste gronden is genomen. De omgevingsvergunning en de zienswijzenrapportage bevatten een uitgebreide motivering wat betreft het afwijken van het advies van de RCE aangaande de luchtbrug, en ook wat betreft alternatieven zoals een ondergrondse tunnel ofschoon de aanvraag hier niet op ziet.

Bijgevoegd treft u de reactie van Cultureel Erfgoed op de gronden van beroep aan.

Wij merken daarbij op dat de Rijksdienst alleen een negatief advies heeft uitgebracht ten aanzien van de luchtbrug. Voor de andere wijzigingen heeft de Rijksdienst een positief advies uitgebracht. Overigens heeft de Rijksdienst geen zienswijze ingediend tegen het voornemen om een omgevingsvergunning te verlenen.

Ad VIII. Hittestress

Hittestress is een omstandigheid die veelvoorkomend is in de binnenstad.

In de ruimtelijke onderbouwing is onder 4.2.2 naar aanleiding van de zienswijzen een aanvulling opgenomen wat betreft klimaatadaptatie en zijn de diverse maatregelen beschreven die zullen worden gerealiseerd. Verwezen wordt tevens naar de zienswijzenrapportage waarin deze maatregelen uitgebreid zijn aangegeven.

Met de genoemde maatregelen worden meer groene en blauwe maatregelen toegevoegd aan het bestaande verharde terrein. Het te realiseren gebouw zal tevens met extra groen aan de westgevel worden uitgevoerd.

In de nabije omgeving zijn de bomen rond de Kommel aanwezig die voor verkoeling zorgen.

Daarbij merken wij op dat er ten opzichte van de huidige inrichting als parkeerterrein (nagenoeg 100% verhard) met het vergunde bouwplan en bijbehorende vergroening eerder een verbetering dan een verslechtering optreedt. De hoger opgaande bebouwing kan door de schaduwwerking zelfs een temperatuur verlagend effect hebben door de schaduwwerking.

Ad VIII.1. Omgevingsvisie en PET-kaart

Wij merken hierover dat wij toetsen aan het geldende beleid, zoals de waterverordening en de huidige Omgevingsvisie Maastricht 2040 (de 1.0 versie zoals vastgesteld in januari 2022).

Veel van de onderzoeken die bewoners aanhalen, worden opgesteld in het kader van het nieuwe voorontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 (2.0 versie Omgevingswet) die op zijn vroegst eind 2025 wordt vastgesteld. Dit voorontwerp is nog geen toetsingskader.

Overigens worden de beleidsdoelen die samenhangen met hittestress en vergroenen volgens de teksten van het voorontwerp nu al behaald; Kommelkwartier voldoet aan alle groennormen (3-30-300), en scoort gemiddeld op de kwalitatieve opgave.

Ad VIII.2. Geen mitigerende maatregelen en voorwaardelijke verplichting

De groenmaatregelen worden geborgd via de voorschriften van de vergunning. Het betreft hier niet enkel de aanplant maar ook het instandhouden van het groen.

Als aanvullende mitigerende maatregelen geldt dat het platte dak van de laagbouw zal worden vergroend en een rij leibomen danwel een vergelijkbare groenvoorziening in overleg naast het perceel Herdenkingsplein 13 wordt aangeplant en in stand gehouden zoals opgenomen in de tekening DO-930 Landschap Steeg en tekening DO-940 Landschap groendak. Daarbij moet gebruik worden gemaakt van grondgebonden planten die tegen de zuidgevel van de nieuwbouw en een deel van de westgevel van de uitbouw aan de onderzijde (1e bouwlaag) aan kunnen groeien.

Deze maatregelen zijn ook aangegeven op de tekening behorende bij de vergunning.

Met het treffen van deze maatregelen wordt geen significante toename van hittestress verwacht. Wij merken nog op dat wij inzetten op de vergroening van de openbare ruimte in de binnenstad. De resultaten hiervan zijn al te zien bij de projecten aan het Lakenweversplein, het Misericordeplein en het Merkatplantsoen.

Ad IX. Verkeer en parkeren

In de nota parkeernormen 2021 wordt onderscheid gemaakt tussen hoofd- en nevenfuncties. Een hoofdfunctie trekt unieke bezoekers aan. Bij een nevenfunctie wordt gesteld dat deze geen unieke bezoekers aantrekt. De bezoekers zijn reeds aanwezig vanwege de hoofdfunctie en worden daarom niet meegerekend. Het terras is een nevenfunctie van het restaurant. Bij mooi weer zitten bezoekers meer buiten en minder binnen. Bij slecht weer zit men binnen.

Ad IX.1. Verkeer

Ad 113.

Op het moment van het opstellen en vrijgeven van de verkeersstoets, eind maart 2024, waren de verkeersgegevens uit 2019 de meest recente en robuuste gegevens voorhanden. De gegevens uit 2020 t/m 2022 worden als niet representatief beschouwd in verband met de afwijkende verkeersbeelden door Covid-19. De meest recente beschikbare gegevens op dit moment betreffen het jaar 2023, echter zijn deze pas later verschenen.

Vergunninghouder heeft door Arcadis een berekening met betrekking tot de verkeersgeneratie van het Kruisherhotel laten opstellen op basis van de nieuwe CROW-publicatie. Conclusie van Arcadis luidt dat er geen effect is vanwege toepassing van de nieuwe CROW-publicatie.

Onze Mobiliteitsdeskundige heeft het rapport beoordeeld. Zij geeft aan dat het gebruik van de nieuwe CROW verkeerskencijfers tot een lagere verkeersgeneratie leidt dan het gebruik van de oude CROW kencijfers.

Omdat de verkeersgeneratie ook gedeeltelijk verbonden is met de parkeernorm, houden wij de oude CROW verkeerskencijfers aan. De Nota Parkeernormen 2021 is namelijk nog gebaseerd op de oude parkeernormen van het CROW.

Ad 114 en 115.

Verkeersdrukmetingen vormen een momentopname. In de genoemde straten kunnen de verkeersintensiteiten fluctueren door het wisselende karakter van het verkeer dat gebruik maakt van de binnenstad. In de verkeersstoets is daarom gekozen om, zoals gangbaar in verkeersonderzoeken, gebruik te maken van inzichten via een verkeersmodel. Hierbij betreft het 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 de orde van grootte die geldt voor woonstraten¹.

Ad 116 t/m 119.

De huidige verkeerssituatie is (juridisch) vastgelegd in het verkeersbesluit van 2006 en conform uitgevoerd. Er is geen sprake van een onjuiste verkeerssituatie. Bovendien is ter hoogte van het verkeersbord in de Kruisherengang de Abtstraat duidelijk zichtbaar, waardoor er ons inziens sprake is van een rechtdoorgaande beweging. De straten liggen namelijk slechts 10 meter uit elkaar. Wel erkennen we dat het een suboptimale verkeerssituatie is.

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.

De relatief beperkte toename van het aantal voertuigbewegingen leidt niet tot een onacceptabele verkeersonveilige situatie. Volgens de verkeersgegevens gaan alleen de medewerkers gebruik maken van de route Kruisherengang - Abtstraat (zowel privé als voor valet-parking voor bezoekers). Deze medewerkers zijn bekend met de situatie.

Ad 120 t/m 124.

Op het moment van beoordelen van de verkeersgegevens waren de CROW cijfers van publicatie 381 nog van kracht. Daarbuiten houden wij ook nu nog steeds rekening met de cijfers met betrekking tot de verkeersgeneratie uit publicatie 381, omdat de geldende Nota Parkeernormen Maastricht 2021 hier direct verband mee houdt. De verkeersgeneratie is namelijk een afgeleide van de parkeervraag van een ontwikkeling (en daarmee dus van de normen). Om deze reden wordt geen rekening gehouden met CROW-publicatie 744.

Ad 125.

De 25 parkeerplaatsen op het binnenterrein van het De Stuersgebouw komen te vervallen, waardoor de huidige gebruikers (docenten en medewerkers van Zuyd Hogeschool) hier niet langer gebruik van kunnen maken. De parkeerbehoefte van deze huidige gebruikers zal weliswaar blijven bestaan, maar zal elders opgelost moeten worden. Daarmee zullen ook de berekende 88 verkeersbewegingen van deze huidige gebruikers elders gaan plaatsvinden en dus niet langer van de Kruisherengang gebruik maken. Om deze reden zijn de 88 verkeersbewegingen niet meegeteld in de verkeersgeneratie van de ontwikkeling.

Ad 126.

De totale verkeersgeneratie van de uitbreiding Kruisherengang betreft per saldo 70 motorvoertuigbewegingen (mvt) per werkdag (zie verkeersgegevens van Arcadis). Deze 70 mvt zijn onder te verdelen in aankomsten (35 mvt) en vertrekken (35 mvt). Door de verkeerscirculatie (er zijn meerdere éénrichtingsstraten in het gebied aanwezig) maken de aankomende bewegingen gebruik van een andere route dan de vertrekkende bewegingen. Daarom is er sprake van een verdeling van de 70 verkeersbewegingen over verschillende straten en is dit dus een lager aantal dan de totale verkeersgeneratie. De verschillende routes zijn op de kaart (figuur 4 op pagina 7) weergegeven in de verkeersgegevens van Arcadis en zijn dus voornamelijk een gevolg van de verkeerscirculatie.

Ad 127.

Het plan heeft, zoals gezegd, een verkeersgeneratie van ca. 70 verkeersbewegingen. Door het inzetten van Valet Parking is er inderdaad sprake van extra verkeersbewegingen. Deze zijn in de verkeersgegevens ook in tabel 3 te zien. De extra verkeersbewegingen zijn van toepassing op een gedeelte van de Abtstraat, Kommel en Kruisherengang. Het betreft een dermate laag aantal verkeersbewegingen, in vergelijking met de intensiteiten, dat er geen sprake is van een significante onevenredige verkeersgeneratie. In het rapport is aangegeven dat in de praktijk deze toename binnen de natuurlijke fluctuaties van de verkeersintensiteiten op de genoemde wegen zal 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.

Ad 129.

De bezoekers kunnen de auto tijdelijk parkeren op een van de 8 parkeerplaatsen aan de Kommel. Door middel van Valet Parking worden de auto's vervolgens geparkeerd in de Lenculenhof garage. Het is niet in lijn van verwachting dat bezoekers tijdelijk gaan parkeren in de omliggende straten om vervolgens met koffer richting de ingang van het Kruisherengang lopen om de sleutel van hun auto af te geven.

Ad IX.2. Parkeren

Ad 130- 131.

Een aanvraag voor een omgevingsvergunning dient (onder andere) getoetst te worden aan het facetbestemmingsplan Parkeren. Hierin is als regel een dynamische verwijzing opgenomen naar de meest recente gemeentelijk vastgestelde parkeernormen. In dit geval is dat de Nota Parkeernormen 2021. De ontwikkeling dient de voldoen aan de meest recente Nota Parkeernormen die de gemeente Maastricht heeft vastgesteld. In de Nota Parkeernormen 2021 Maastricht wordt niet aangegeven dat

indien de parkeernormen van het CROW worden aangepast de parkeernormen uit de Nota komen te vervallen.

Ad 132- 133.

In de Nota Parkeernormen 2021 wordt onderscheid gemaakt tussen hoofd- en nevenfuncties. Een hoofdfunctie trekt unieke bezoekers aan en bij een nevenfunctie wordt gesteld dat deze geen unieke bezoekers aantrekt. De bezoekers zijn reeds aanwezig vanwege de hoofdfunctie (hotel) en worden daarom niet meegerekend. Het terras is een nevenfunctie van het restaurant. Bij mooi weer zitten bezoekers meer buiten en minder binnen. Bij slecht weer zit men binnen. Bij de berekening is ervan uitgegaan dat de multifunctionele ruimte geen unieke bezoekers trekt, waardoor deze ook niet zijn meegenomen in de berekening van de parkeerbehoefte.

Ad 134.

Er wordt voldaan aan de parkeerbehoefte volgens de vastgestelde Nota Parkeernormen Maastricht 2021.

Ad 135.

Voorwaarde 16 (pagina 40) van de omgevingsvergunning bepaalt als volgt:

"De huur van de 16 benodigde parkeerplaatsen in complex Lenculenhof is vastgelegd in een intentieovereenkomst met woningcorporatie Servatius waarin de toekomstige huur is vastgelegd. Deze intentieovereenkomst dient vóór ingebruikname van de uitbreiding van het hotel omgezet te worden naar een definitieve overeenkomst en te worden voorgelegd aan de gemeente Maastricht ter goedkeuring."

Vergunninghouder dient aan deze voorwaarde te voldoen.

Ad 136.

Door middel van Valet Parking worden de auto's geparkeerd in de parkeergarage van Lenculenhof. In de Nota Parkeernormen 2021 wordt (op pagina 15) beschreven dat de normatieve parkeerbehoefte het uitgangspunt vormt voor de bepaling van het aantal benodigde auto- en fietsparkeerplaatsen. De normatieve parkeerbehoefte wordt berekend op basis van de auto- en fietsparkeernormen zoals opgenomen in bijlage 3 en 6 van de nota. Om de normatieve parkeerbehoefte te berekenen dient voor iedere te realiseren functie de berekening: functie * parkeernorm te worden uitgevoerd. Nadat deze berekening is uitgevoerd, wordt een eventuele bestaande parkeerbehoefte gesaldeerd. Ook in het geval van een bestaande parkeerbehoefte wordt een normatieve parkeerbehoefte bedoeld, om daarmee op evenredige wijze de toename in behoefte te kunnen bepalen. Dit principe is in de Verkeer- en parkeertoets van Arcadis correct toegepast.

De 8 parkeerplaatsen voor tijdelijke gebruik en de parkeerplaatsen in de diverse openbare parkeergarages zijn aanvullingen op de reeds al voorziene parkeerbehoefte in de parkeergarage Lenculenhof.

Ad 137 en 138.

De parkeeroplossing, waar de initiatiefnemer in wil voorzien, voldoet aan het voorgeschreven parkeerbeleid vanuit de Nota Parkeernormen 2021. Indien in de toekomst zou blijken dat er toch parkeerdruk is, zijn verschillende oplossingsrichtingen voorhanden.

Initiatiefnemer heeft aangegeven dat bij piekmomenten door werknemers geen gebruik zal worden gemaakt van de plekken in de Lenculenhof garage, zodat dan alle plaatsen ten behoeve van bezoekers kunnen worden ingezet.

Ook kan daarbovenop gebruik worden gemaakt van openbare parkeergarages, zoals dat bij enkel restaurant bezoek ook elders gebruikelijk is.

Bij grote piekmomenten kunnen de 110 parkeerplekken bij Chateau Neercanne nog extra worden ingezet, enkel indien dit noodzakelijk zou blijken. Wij gaan daar vooralsnog niet van uit, omdat aan de parkeernorm wordt voldaan.

Ad 139.

Wij zijn van mening dat de verkeersveiligheid en het aantal verkeersbewegingen niet zodanig wijzigt dat daarmee een onaanvaardbare aantasting van het woon- en leefklimaat van de heer Biemans ontstaat.

Wij merken daarbij op dat het onderhavige gebied is gelegen in de binnenstad van Maastricht, in een stedelijke omgeving. In een stedelijke omgeving mag enige overlast worden verwacht.

Ad X. Geluid en geur

Ad 140.

Wij verwijzen ten aanzien van het geluid naar zienswijze 28 van de Zienswijzenrapportage uitbreiding Kruisherenhotel.

Wat betreft de geur verwijzen wij naar onderstaand overzicht van de aan te houden richtafstanden voor een hotelfunctie en een discotheek, muziekcafé in een rustige omgeving.

<i>SBI-2008</i>	<i>Omschrijving</i>	<i>Afstand geur</i>	<i>Categorie</i>
<i>5510</i>	<i>Hotels en pensions met keuken, conferentie- oorden en congrescentra</i>	<i>10</i>	<i>1</i>
<i>563-2</i>	<i>Discotheken, muziekcafés</i>	<i>0</i>	<i>2</i>

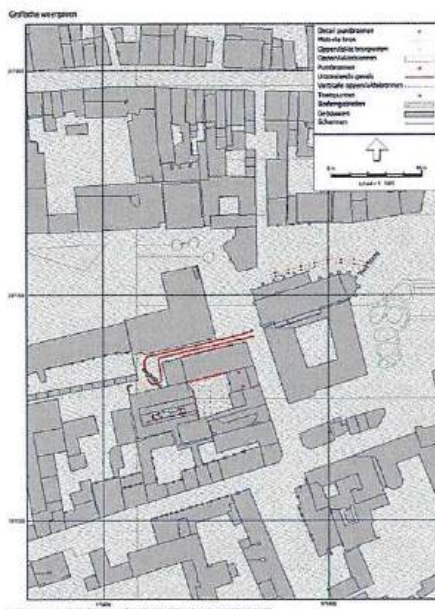
Uit dit overzicht blijkt dat voor de multifunctionele ruimte de afstand voor geur 0 meter bedraagt. Voor geur vanuit de multifunctionele ruimte is sprake van een goed woon- en leefklimaat. Voor geur vanuit de keuken worden in het Activiteitenbesluit eisen gesteld met het oog op het voorkomen of het beperken van geurhinder zodat ook hier sprake zal zijn van een goed woon- en leefklimaat.

Ad 141.

Dit gaat over de verkeersgeneratie (verkeersaantrekkende werking). Zie hiervoor de reactie op punt 120.

Ad 142.

In onderstaande afbeeldingen is een overzicht opgenomen van de akoestisch onderzochte situatie inclusief de route voor het bevoorraden. De route is gedurende het proces nooit gewijzigd.



In het akoestisch onderzoek (SLM020721.NOT.005.v9 d.d. 6-11-2024) staat dat voor de bevoorrading in de representatieve dag 6 bestelbussen in de dagperiode (07-19u) van en naar de inrichting rijden. Om de geluidsoverlast zoveel als mogelijk te voorkomen, is als voorwaarde opgenomen dat de bevoorrading uitsluitend in de dagperiode mag plaatsvinden.

In de resultaten, als gepresenteerd in voornoemde notitie, is uitgegaan van de rijroute van de mobiele bron. Hierbij wordt nogmaals aangegeven dat de resultaten van tabel 7, 8 en 9 inclusief 10 dB toeslag vanwege muziekgeluid zijn voor de gehele inrichting. De werkelijke geluidbelastingen zijn 10 dB lager.

Verder wordt verwezen naar de reactie bij zienswijze 37 van de Zienswijzenrapportage.

Ad 143 en 144.

In de notitie SLM020721.NOT007.v3 d.d. 5-11-2024 is aangetoond dat het geluid van de gehele inrichting inclusief het gebruik van de zij-ingang voor de goede ruimtelijke afweging inpasbaar is in de omgeving. Ter voorkoming van mogelijke overlast is de genoemde voorwaarde opgenomen.

Kortheidshalve verwijzen wij hier naar de reactie op zienswijze 30 in de Zienswijzenrapportage. Aanvullend hierop verwijzen wij naar hoofdstuk 5 (Rekenresultaten) van notitie SLM020721.NOT005.v9 d.d. 6-11-2024 waarin staat dat de berekeningsresultaten als opgenomen in tabel 7, 8 en 9 inclusief 10 dB toeslag vanwege muziekgeluid op de gehele inrichting zijn. Hierbij wordt opgemerkt dat de werkelijke geluidbelastingen 10 dB lager zijn.

Ad XI. Privacy

Ad 145- 148.

Het vergunde bouwplan heeft de navolgende ramen die uitzicht hebben op de directe omgeving:

Vanuit de westgevel van de hoofdbouwmassa is alleen zicht vanuit de twee bovenste lagen ramen. Vanuit deze ramen kan over de nok van het bijgebouw in de tuin van het perceel Calvariestraat 14 gekeken worden. De afstand tot de tuin bedraagt minimaal 13 meter.

De zuidgevel van het hoofdbouwmassa wordt bijna volledig blind uitgevoerd (1 raam) om inkijk te voorkomen. Vanaf deze gevel is de afstand tot de naastgelegen tuin minimaal 7,5 m.

In de westgevel verlengde zijvleugel zuidzijde De Stuers kijkt 1 raam, zijnde een kantoor, uit op het dak van de garageboxen. De afstand tot tuin van het perceel Calvariestraat 10 is 3 meter.

In de zuidgevel verlengde zijvleugel zuidzijde De Stuers zijn er 2 ramen in de tussenverdieping kantoor/trappenhuis die uitkijken op tuin en pand Calvariestraat 4-6. Dit pand is (grotendeels) verworven door initiatiefnemer. De afstand tot de tuin is hier het kortste, te weten 1,5 tot 2 meter. Dit onderdeel is in afstemming ontwikkeld.

Wij zijn van mening dat met het bouwplan de privacy van omwonenden niet op onevenredige wijze wordt aangetast. Bij het opstellen van het plan is veel aandacht besteed aan de belangen van omwonenden. Het bouwplan is gelet hierop op onderdelen dan ook aangepast.

Wij merken daarbij op dat het onderhavige gebied is gelegen in de binnenstad van Maastricht, in een stedelijke omgeving. Volgens vaste jurisprudentie mag in een stedelijke omgeving enige aantasting van privacy worden verwacht en moet worden geduld.

Ad 149 en 150.

Het hier gestelde is feitelijk onjuist. De noordgevel heeft nog maar 1 raam (en inkassingen/reliëf op de plek waar ooit ramen zaten), en dat raam heeft geen direct zicht op de tuin van het perceel Herdenkingsplein 13a. Voor de overige ramen verwijzen wij naar het gestelde onder Ad 145-148.

Ad 151 en 152.

Deze beschrijving klopt; hier gaat het vooral over de bebouwingshoogte en dakvormen in relatie tot de bezonning van de belendende percelen. In het gemeentelijk advies is aangegeven dat het verschil tussen de hoofdbouwmassa (nok 21/18m) en de verlengde zijvleugel (nok 15m) als relevant en passend wordt beoordeeld.

Ad 153 en 154.

De casus in de aangedragen uitspraak betreft een andere dan de onderhavige casus.

Een essentieel verschil met de aangehaalde uitspraak ligt in het feit dat hier nu juist wel rekening gehouden is met de belangen van omwonenden en dat de ramen zorgvuldig zijn gepositioneerd en gericht. Daarnaast is hier sprake van een hotel in plaats van wonen; met andere woorden het zijn kamers met name bestemd voor nachtverblijf. Recreëren en buitenruimte zijn elders gelegen, namelijk in de binnentuin/hof, in het restaurant en in de binnenstad van Maastricht.

Ad XII. Bezonning

Allereerst merken wij op dat de bezonningsstudie niet door gemeente maar door (in opdracht van) initiatiefnemer is opgesteld.

Wat betreft het aspect bezonning merken wij het volgende op. Voor de bezonning van woningen bestaat geen wettelijke normen. De wetgever heeft ervoor gekozen regulering hiervan over te laten aan bestuursorganen. Dit betekent dat bestuursorganen op dit onderwerp beleidsruimte hebben. Dat neemt niet weg dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening een afweging dient plaats te vinden van alle bij het gebruik van de gronden betrokken belangen, waaronder het belang van omwonenden bij een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Schaduwhinder kan een negatieve invloed op dit woon- en leefklimaat hebben.

In het kader van de hier aan de orde zijnde belangenafweging is het niet ongebruikelijk dat aansluiting wordt gezocht bij de lichte danwel zware TNO-norm. Wij hebben in deze gekozen voor de lichte norm. Deze lichte TNO-norm houdt in dat er sprake moet zijn van ten minste twee mogelijke bezonningsuren per dag in het midden van de vensterbank aan de binnenkant van het raam. Daarbij is het geen vereiste dat de bezonning aansluitend plaatsvindt.

Uit de vergunning en de zienswijzenrapportage blijkt dat er slechts zeer beperkt sprake zal zijn van afname van het aantal zonuren. Verwezen wordt naar de bezonningsstudie, bijlage 13 bij de ruimtelijke onderbouwing. Met betrekking tot de bezonning van de tuinen (aan de achterzijde van de woningen Herdenkingsplein) verandert er voor belanghebbenden na ongeveer 12 uur 's middags niets aan de bestaande situatie. Wij merken daarbij op, dat op 21 december na 12.30 überhaupt geen schaduw meer op enige tuin en enige woninggevel valt als gevolg van het project omdat op 21 december de zon als laagste staat en daarmee is dit de minst zon- gevende stand.

Wij hebben het belang van bezonning voor omwonenden/derden vanaf het begin van het proces bij de belangenafweging betrokken. Uit onderzoek is gebleken dat er een beperkte invloed op bezonning van de relevante tuinen is (namelijk na 11u op maatgevende data geen schaduwwerking van bouwmasa meer). Deze is als passend beoordeeld. Ook op dit punt worden de belangen van eisers niet onevenredig geschaad.

Ad XIII. Bodem

Er is sprake van het bouwen van een gebouw waarin structureel mensen verblijven met een verblijfsduur > 2 uur per dag. Er is dus een bodemtoets noodzakelijk. Voor dit plan is door de initiatiefnemer een bodemonderzoek uitgevoerd, waaruit gebleken is dat de grond ter plaatse van het plangebied sterk verontreinigd is. Dit betekent dat de initiatiefnemer een saneringsplan of BUS-melding moet opstellen en ter goedkeuring moet voorleggen aan de gemeente Maastricht. Alvorens kan worden gebouwd dienen dus sanerende maatregelen te worden getroffen zoals opgenomen in het op te stellen saneringsplan of BUS-melding.

Omdat de omgevingsvergunning is aangevraagd voor 1 januari 2024 blijft op de aanvraag het oude recht van toepassing. Echter met de komst van de Omgevingswet per 1 januari 2024 is de Wet bodembescherming niet meer van kracht en kan dus ook geen BUS-melding of saneringsplan worden ingediend bij het bevoegde gezag. Er is derhalve sprake van een impasse.

Voor de realisatie van de bouwactiviteiten zullen sanerende maatregelen worden getroffen. Vergunninghouder moet hiervoor een melding Milieu Belastende Activiteit (een MBA) saneren verrichten.

Ad XIV. Stikstof en m.e.r.

Ad Stikstof

Op grond van vaste jurisprudentie van de Afdeling is de hoofdregel dat een natuurlijk persoon niet kan opkomen voor het algemene belang van de bescherming van natuurwaarden in Natura 2000-gebieden. In dat geval dient het relativiteitsvereiste te worden tegengeworpen. Een uitzondering op die regel bestaat als de individuele belangen van een natuurlijke persoon bij het behoud van een goede kwaliteit van zijn woon- en leefomgeving, waarvan een Natura 2000-gebied deel uitmaakt, zo verweven is met de algemene belangen die de Wnb beoogt te beschermen, dat niet kan worden geoordeeld dat de betrokken normen in de Wnb kennelijk niet strekken tot bescherming van zijn belangen. Die situatie doet zich voor als het betreffende gebied deel uitmaakt van de leefomgeving van de natuurlijke persoon. Of verwevenheid als hiervoor bedoeld kan worden aangenomen, hangt af van de situering van de woning van eisers, al dan niet tussen overige bebouwing, met de afstand tussen de woning van eisers en het natuurgebied, met wat aanwezig is in het gebied tussen de woning en het Natura 2000-gebied en met het al dan niet bestaande, gehele of gedeeltelijke directe zicht vanuit de woning op het gebied.

Wij zijn van mening dat een dergelijke situatie zich niet voordoet, zodat aan eisers het relativiteitsvereiste moet worden tegengeworpen.

Ten aanzien van de stikstofberekening merken wij ten overvloede het volgende op.

Niet iedere extra rit brengt een nieuwe koude start met zich mee. Dit is pas het geval na 2 uur stilstaan (afkoelen). Bij valetparking zal de start bij het hotel (zowel bij aankomst als bij vertrek) binnen 2 uur plaatsvinden. Er vinden bij het hotel dus geen koude starts plaats. De enige koude start zijn in de parkeergarage Lenculenhof als de auto's opgehaald worden voor vertrekkende gasten. Daar zijn ze ook gemodelleerd.

Voor een stikstofberekening worden gemiddelde verkeerscijfers gebruikt (gemiddelde van drukke en rustige momenten), om de totale uitstoot per kalenderjaar te bepalen.

In de stikstofnotitie en de AERIUS-berekening (die zijn gebruikt bij de onderhavige vergunning) zijn voor realisatiejaar 2025 twee bronnen van graafmachines opgenomen: een graafmachine van 370kW gedurende 120 uur en een graafmachine van 56kW gedurende 10 uur.

Tijdens de primaire fase zijn diverse Aeriusberekeningen gedaan, als laatste met de calculator d.d. oktober 2024 (meest recent). Op grond hiervan was er geen sprake van een significant effect. Desalniettemin is er een verzoek ingediend bij de provincie naar aanleiding van de uitspraak van de afdeling eind december 2024. Eerder was een vergunning niet noodzakelijk (en dus ook geen sprake van een aanhaakplicht), echter na de Afdelingsuitspraak was het niet uitgesloten dat een aanvraag nodig zou zijn. Derhalve is op dat moment een verzoek ingediend bij de provincie als bevoegd gezag.

Aangezien de verwachting is dat het verlenen van een vergunning, indien al sprake is van een vergunningplicht, tot de mogelijkheden behoort, is in het kader van de ruimtelijke afweging bij de onderhavige omgevingsvergunning geconcludeerd dat dit niet aan de uitvoerbaarheid van de omgevingsvergunning in de weg staat.

Recent is door Genius een Notitie AERIUS-berekening opgesteld (rapportnummer EA220175.017.R01.V4.0 d.d. 12 juni 2025). In de AERIUS-berekening is onder andere rekening gehouden met Valet parking (zie pagina 15) en met koude start (pagina 16).

Geconcludeerd wordt dat uit de berekening blijkt dat er geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op gevoelige habitat-, leefgebied- en zoekgebiedtypen ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000- gebieden tijdens de realisatiefase in 2025 en 2026.

Uit de berekening blijkt dat sprake is van een toename van stikstofdepositie op een gevoelig habitattype ter plaatse van een nabijgelegen Natura 2000-gebied in Nederland ter grootte van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Genius adviseert om een ecologische beoordeling uit te voeren om te kunnen beoordelen of de gemodelleerde stikstofpositie leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura-2000-gebieden. Hieruit zal blijken of een vergunning ingevolge de Omgevingswet, onderdeel Natura 2000 activiteit, noodzakelijk is.

Door Genius is een ecologische beoordeling stikstofdepositie opgesteld (rapportnummer EC220175.017.R01.V2.0 d.d. 13 juni 2025). De conclusie uit dit rapport is, dat het voorgenomen project tijdens de gebruiksfase een toename van stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar stikstofgevoelige natuur binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal veroorzaakt. Voor de habitattypen en/of leefgebieden van soorten waarvoor het gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied en waarvoor geldt dat de KDW wordt overschreden, is onderzocht of de berekende toename van stikstofdepositie kan leiden tot een ecologisch meetbaar effect op de kwaliteit of het oppervlakte van het stikstofgevoelige areaal. Alleen voor het stikstofgevoelige habitattype H6210 Kalkgraslanden blijkt er sprake van een relevante projectgebonden toename van stikstofdepositie op één hexagoon. Uit de beoordeling volgt dat significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal zijn uitgesloten.

Deze rapporten treft u bij dit verweerschrift aan.

Deze rapporten ondersteunen ons standpunt in de omgevingsvergunning dat naar verwachting het project vergunbaar is.

Wat betreft m.e.r. verwijzen wij kortheidshalve naar de Ruimtelijk onderbouwing en de zienswijzerapportage die als bijlage bij de omgevingsvergunning zijn opgenomen.

* samenvattend

Wij hebben een omgevingsvergunning verleend voor het verbouwen, uitbreiden en het wijzigen van de functie van het De Stuersgebouw aan de Kruisherengang 12 en Calvariestraat 4/4A te Maastricht.

Tegen dit besluit is door [REDACTED] namens 32 personen beroep ingesteld. Wij zijn van mening dat de omgevingsvergunning terecht en op juiste gronden is verleend. De in beroep aangedragen argumenten leiden niet tot een ander oordeel.

Wij verzoeken u dan ook het beroep ongegrond te verklaren, onder afwijzing van al het gevorderde.

Maastricht, 18 juni 2025

Namens burgemeester en wethouders van Maastricht

[REDACTED]

juriste team Juridisch advies & rechtsbescherming

Beantwoording zienswijzen Kruishererhotel

BG.legal

Datum 16-04-2025

Reacties Cultureel Erfgoed (CE)

Datum: 12-05-2025

VII Stedenbouwkundige inpasbaarheid en bescherming cultureel erfgoed

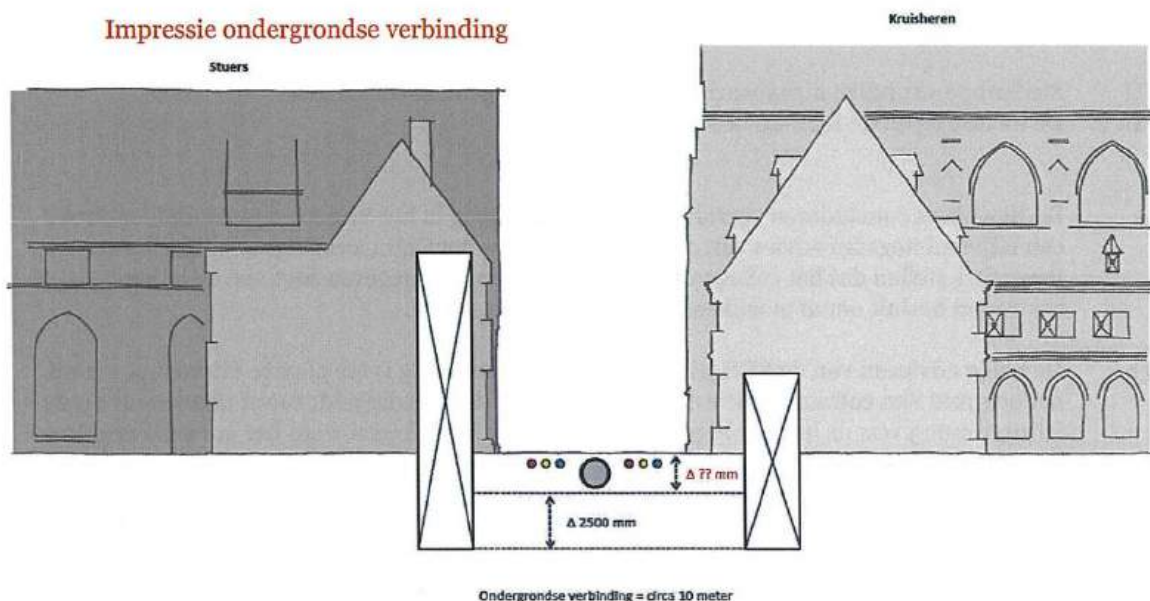
VII. 2. De luchtbrug en de RCE-adviezen

- 92 De Bewoners concluderen vervolgens dat de luchtbrug in het Project is behouden ondanks een blijvend negatief advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed ('RCE'). De Bewoners stellen dat het college niet kan volstaan met de gegeven motivering in het bestreden besluit om af te wijken van het negatieve advies.
- 93 De beide adviezen van de RCE zijn duidelijk; een luchtbrug is ter plaatse überhaupt vanuit het oogpunt van cultuurhistorie onwenselijk. Voor de volledigheid; zowel in 2010 als op 23 februari 2023 was de luchtbrug eerder voorgesteld, beide keren werd het ontwerp negatief beoordeeld door de RCE.
- Dat een ingreep of toevoeging als 'onwenselijk' wordt omschreven betekent niet per definitie dat dit absoluut onmogelijk of onacceptabel is. In zo'n geval is het wel van het grootste belang om de nodige zorgvuldigheid te betrachten ten aanzien van het betreffende voorstel alsook af te wegen in hoeverre dit als een (onacceptabele) aantasting van cultuurhistorische waarden beschouwd zou moeten worden, dit onder bepaalde voorwaarden te accepteren is of dat dit mogelijk zelfs een kwaliteitsimpuls of meerwaarde kan betekenen.**
- 94 In het eerste advies d.d. 23 februari 2023 overwoog de RCE over het ontwerp van de luchtbrug als volgt.
1. Het plan voor een luchtbrug bestaat al langer. In 2010 is op dit voornemen ook door mijn dienst in het kader van vooroverleg over geadviseerd. In vervolg daarop zijn verschillende studies gedaan naar eventuele andere oplossingen voor een verbinding, waaronder ondergronds. Dat bleek niet haalbaar en zodoende is nogmaals geschetst op alternatieven bovengronds. De RCE is niet overtuigd dat de verbinding van de twee gebouwen door middel van een ondertunneling niet mogelijk is. Alhoewel er varianten zijn getekend die minder bouwhistorische schade zouden berokkenen, blijft het stedenbouwkundige bezwaar hetzelfde. Het betreft een locatie in het beschermde stadsgezicht. En zoals in 2010 is aangegeven, heeft het plan voor de historisch-stedenbouwkundige waarden tot gevolg dat de buitenruimte van de Kruisherengang inboet aan het karakter van de openbare ruimte. De voorgestelde stedenbouwkundige ingreep past niet in de binnenstad van Maastricht. Door de luchtbrug wordt de beleving van de volledige gebouwen en de zichtlijnen aangetast. Daarnaast betekent de ingreep ook in de nieuwe studies een aantasting van de architectuur en de voorgevels van de beide monumenten. Het inpassen van een luchtbrug om een klooster te verbinden met een ander gebouw past bovendien niet bij de typologie, het besloten karakter, van een klooster. De aantasting van de waarden zijn niet fundamenteel gewijzigd ten opzichte van het oude plan. Omdat mijns inziens een luchtbrug op deze plek vanuit de waarden van de monumenten en het beschermde stadsgezicht niet voorstelbaar is, ga ik niet verder op de concrete uitwerkingen van de opties in.



Een verbinding ondergronds is ook door Cultureel Erfgoed lang nagestreefd. De studies die hiernaar verricht zijn tonen aan dat dit (in theorie) ook tot de mogelijkheden behoort maar bovendien dat dit uitvoeringstechnisch, constructief en financieel een bijzonder uitdagende opgave vormt maar vooral behoorlijk grote risico's voor beide monumenten met zich meeneemt.

Impressie ondergrondse verbinding



Advies constructeur (opgenomen in presentatie WMC, datum: 28-06-2022);

Memo constructieve aspecten en risico's.

Indien hier een tunnel gerealiseerd dient te worden, komt de onderzijde van de tunnel (netto) op 6 meter onder het maaiveld te liggen. Dit is een gevolg van de aanwezige riolering die op een diepte van 2,60 meter onder het maaiveld ligt waardoor een onder de riolering aan te leggen tunnel met bovenzijde minimaal op 2,80 onder maaiveld aangebracht dient te worden. Dat houdt in dat de constructie van de tunnel onder de kelders van beide gebouwen komt te liggen. Er dienen dus nieuwe kelders onder het niveau van de bestaande kelders gerealiseerd te worden.

De instandhouding van de oude fundamenteën van de beide gebouwen is zeer omslachtig (beperkte werkruimte), erg kostbaar (tijdrovend, er moet gefaseerd gewerkt worden, er zijn nog onbekende obstakels) en bovenal is de kans op schade aan de bestaande gebouwen (door zettingen) niet uit te sluiten.

Er zijn diepe grondkerende constructies nodig zoals groutwanden, damwanden of palenwanden die de tunnel in de straat mogelijk maken. Onder de gebouwen kunnen die constructies niet worden ingebracht en moet er met bodeminjecties (grout) of bevrozing van de bodem gewerkt worden om de bestaande funderingen en gebouwen niet te laten bezwijken.

Tenslotte wordt er ontgraven tot op de grindlaag (ca. 6 meter diep) en mogelijk nog wat dieper omdat de bruto hoogte van de constructie wellicht tot in het grindpakket komt.

Daar is de kans op invloed van grondwater aannemelijk. Wanneer dat het geval is, zal de noodzaak voor een bemaling ontstaan, wat weer een extra kostenverhogend gegeven is én de kans op schade aan de bestaande gebouwen vergroot.

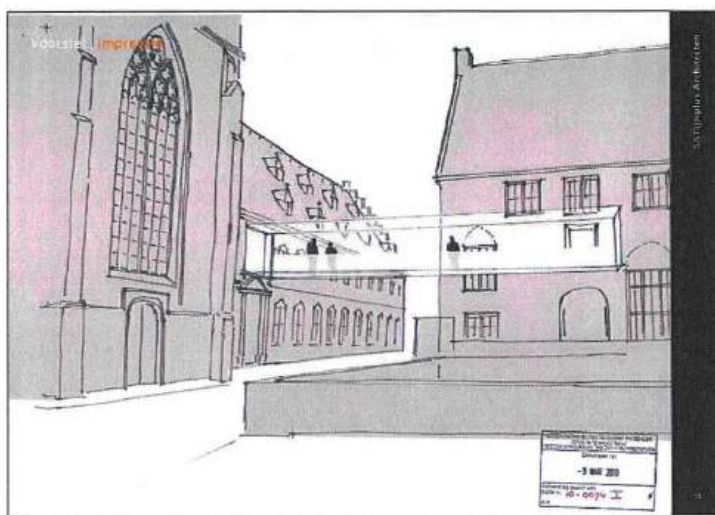
Daarmee wordt het realiseren van deze tunnel erg ingrijpend, kostbaar en risicovol.

Vanuit het oogpunt van constructieve veiligheid een af te raden plan.

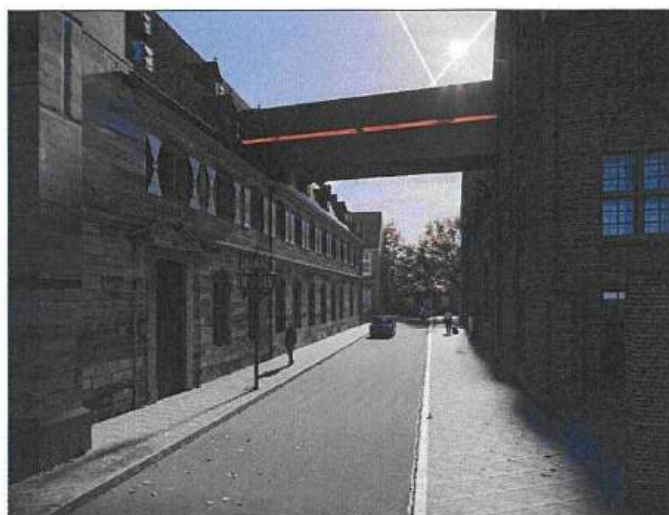


Op basis van dit onderzoek is door CE geconcludeerd dat een ondertunneling een vele grotere aantasting van cultuurhistorische waarden tot gevolg kan hebben dan dat geldt voor een bovengrondse verbinding. Door CE is aan deze instemming wel nadrukkelijk de voorwaarde gekoppeld dat de luchtbrug niet louter een oversteek c.q. verbinding tussen 2 gebouwen mag zijn maar dat hier meer betekenis van moet uitgaan.

Ten aanzien van de stedenbouwkundige bezwaren allereerst de opmerking dat de luchtbrug in 2010 op een andere positie dan nu het geval is werd voorgesteld. De verplaatsing van ca. 10m in zuidelijke richting alsook het met 1 verdieping hoger aanzetten van de loopbrug heeft een tweeledig positief effect. Voor de inpassing van de benodigde sparingen zullen in tegenstelling tot 2010 nog slechts een minimale hoeveelheid aan monumentale onderdelen verwijderd of aangepast hoeven te worden. Daarnaast is de zichtbaarheid van de gevels enorm toegenomen en is de bewering van de RCE dan ook pertinent onjuist dat de beleving van de volledige gebouwen en de zichtlijnen aangetast worden door de luchtbrug.



ontwerp 2010



ontwerp 2024

Dat de buitenruimte aan kwaliteit inboet door de aanwezigheid van een loopbrug wordt ook betwist door Cultureel Erfgoed. De 'Kruisheerengang' kan als straat nu namelijk niet als een straat met een hoge aantrekkingskracht omschreven worden, bovendien wordt deze vrijwel alleen gebruikt door bestemmingsverkeer. De opwaardering die aan het 'de Stuersgebouw' zal worden doorgevoerd in combinatie met de toevoeging van een element (lees: loopbrug) met een uitermate hoge architectonische kwaliteit zal van dit gebied een locatie maken waar mensen / toeristen specifiek naartoe willen en zullen gaan komen. Vanuit die redenering zal dit juist een kwaliteitsimpuls betekenen voor deze buitenruimte.

Ten aanzien van de opmerking over typologie en beslotenheid kan gezegd worden dat dit vanuit cultuurhistorisch perspectief in de puurste zin van het woord juist is. Hier dient echter wel nadrukkelijk aan toegevoegd te worden dat het Kruisheerensklooster al sinds 1796 niet meer als een klooster in gebruik is en van beslotenheid in de daarop volgende 225 jaar, in de diverse functies die deze in die periode heeft vervuld, ook geen sprake is geweest. De meest recente toevoegingen die in het kader van de transformatie tot hotel aan dit complex werden toegevoegd zouden vanuit die 'pure' gedachtegang hier bovendien ook niet mogelijk zijn geweest. Specifiek wordt hier bedoeld op de ingangspartij, de tafelconstructie in het voormalige kerkvolume alsook de nieuwbouw van cortenstaal die in de tuin werd gebouwd. De hoogwaardige architectuur van in- en exterieur heeft dit hotel echter wereldwijd op de



kaart gezet en ook vele toeristen naar Maastricht gebracht. Geconcludeerd zou dan ook kunnen worden dat dit juist de cultuurhistorische waarden van dit object in positieve zin heeft doen beïnvloeden! In lijn hiermee is Cultureel Erfgoed ervan overtuigd dat de loopbrug net als de voornoemde objecten een vergelijkbare kwalitatieve meerwaarde, ook wel aangeduid als nieuwe monumentaliteit, inzake dit complex zal gaan vormen.

Stel dat het kruisherenklooster vandaag de dag nog daadwerkelijk als klooster in gebruik zou zijn en dat de kloosterlingen een uitbreiding voorstellen door het de Stuersgebouw erbij te betrekken. Juist vanwege het kunnen behouden van de geslotenheid zou men dan niet ook een overdekte / gesloten verbinding tussen beide gebouwen voor ogen hebben?

Vanuit het verre verleden bestaat een dergelijk voorbeeld namelijk wel al binnen Maastricht. Tussen het klooster van de Zusters onder de bogen en de Sint Servaaskerk bevindt zich al vele eeuwen een dergelijke bovengrondse verbinding. Omstreeks de dertiende eeuw was dit nog een houten loopbrug, tussen de ambtswoning van de proost en de kerk, maar later is deze versteend en gecombineerd met een steunbeer van het westwerk.



- 95 In het tweede advies handhaaft de RCE bovenstaande conclusie. De Bewoners sluiten zich aan bij beide adviezen van de RCE. Het is opvallend dat in de ruimtelijke onderbouwing met geen woord wordt gerept over het negatieve advies van de RCE. De motivering van de ruimtelijke aanvaardbaarheid in het licht van het behoud van cultureel erfgoed, moet dus gevonden worden in de aanvullende motivering in het besluit zelf. Die aanvullende



motivering is onvoldoende draagkrachtig om het negatieve advies van de RCE terzijde te schuiven. De luchtbrug, in feite iedere luchtbrug, is een wezensvreemd element. De gemeente tracht de motivering te vinden in de toevoeging dat de luchtbrug 'tot ver in het interieur wordt doorgetrokken en om die reden beschouwd kon worden als een verbinden tussen de Gotische stijl van het Kruissherenklooster enerzijds en de neo-Gotische stijl van het Stuersgebouw anderzijds.' Maar los van deze, geheel ongemotiveerde, toevoeging, het laat het kritiekpunt van de RCE onverlet; een luchtbrug ter plaatse tast de cultuurhistorische waarde (onevenredig) aan. Ook wanneer die luchtbrug tot in het interieur wordt doorgetrokken, doet dat niets af aan het inhoudelijke bezwaar van de RCE. In het kader van een eventuele belangenafweging geldt dat des te meer nu een luchtbrug niet noodzakelijk is. Zoals de RCE in de adviezen maar ook Geurtsen in zijn contra-expertise schrijven, verdient een verbinding op maaiveldniveau de uitdrukkelijke voorkeur. Niet is gebleken dat dit niet mogelijk is. Tenminste; uit het besluit blijkt niet waarom een alternatief niet voorstelbaar is.

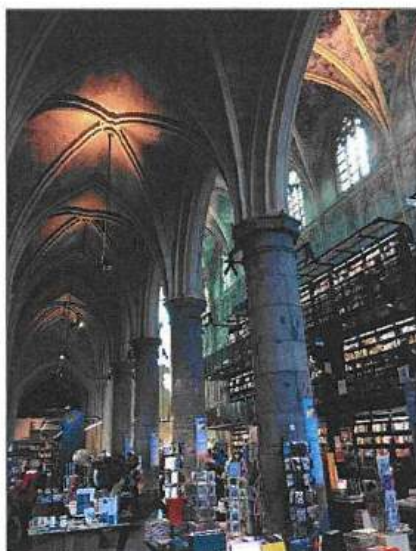
Zie de beantwoording bij 94.

Aanvullend daaraan kan opgemerkt worden dat in het advies van Cultureel Erfgoed (met datum: 24-10-2024) wel degelijk het negatieve advies van de RCE benoemd wordt maar daarnaast ook de motivering waarom wel met de loopbrug ingestemd kan worden.

Uitsnede CE-advies 24-10-2024

In eerdere overleggen en planbehandelingen is door CE meermaals nadrukkelijk aandacht uitgegaan naar de luchtbrug. In de basis kan namelijk gesteld worden dat een dergelijk element niet thuishoort in deze monumentale omgeving. Ook kan dit als een wezensvreemd element beschouwd worden in relatie tot de klooster(eske) omgeving alwaar deze onderdeel van gaat uitmaken. Dit is dan ook een van de belangrijkste redenen dat de RCE hier negatief op geadviseerd heeft.

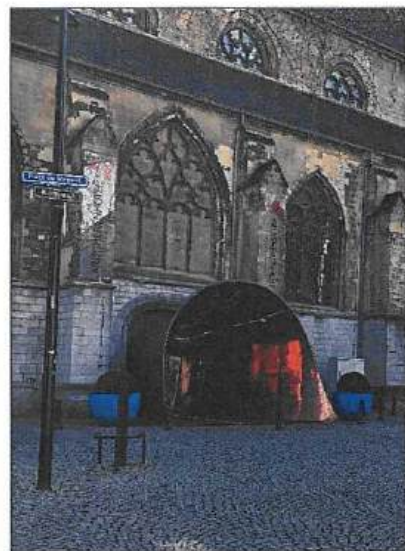
Dergelijke wezensvreemde elementen kunnen daarentegen echter ook juist een extra kwaliteit of nieuwe dimensie aan een monument geven, te denken valt hierbij bijvoorbeeld aan: de "boekenflat" in de Dominicanerkerk, de ombouw van de Andrieskapel maar ook de entree van Kruissheren. Stuk voor stuk zijn ook dit wezensvreemde elementen binnen hun hoog monumentale omgeving, echter wel een van bijzonder hoge kwaliteit (en waar de toeristen voor in de rij staan).



Dominicanerkerk



Andrieskapel

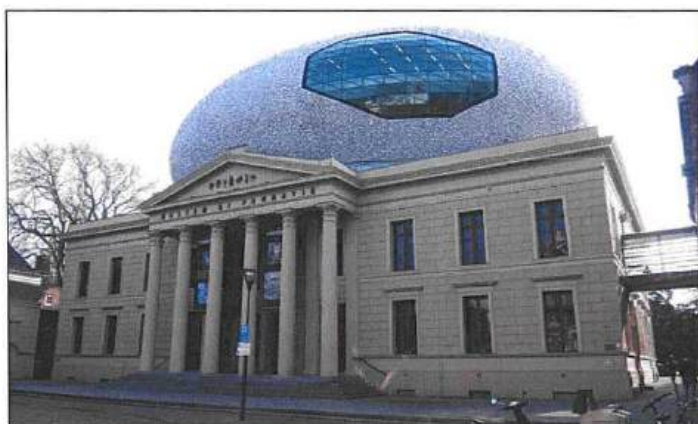


Kruissherenhotel

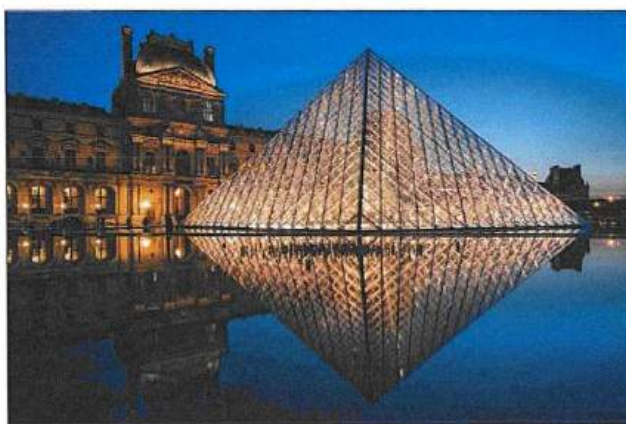


Vanuit deze achtergrond is door CE nadrukkelijk gesteld dat de luchtbrug niet louter een oversteek c.q. verbinding tussen 2 gebouwen mag zijn maar dat hier meer betekenis van moet uitgaan en vooral dat deze alhier een meerwaarde zal gaan vormen. In het nu voorliggende voorstel wordt de loopbrug tot ver in het interieur doorgetrokken en kan de luchtbrug beschouwd worden als dé verbinder tussen de Gotische stijl van het Kruisherenklooster enerzijds en de neo-Gotische stijl van het de Stuersgebouw anderzijds. Qua uitstraling en materialisering wordt aansluiting en inspiratie gezocht bij de sculpturale ingangspartij van het Kruisherenhotel. Op basis van de uitgewerkte stukken en vooral de impressies van ex- en interieur is CE er absoluut van overtuigd dat dit een uniek kunststuk gaat vormen. De luchtbrug zal nu namelijk geen 'wezensvreemd' maar eerder een 'wezenlijk' onderdeel gaan uitmaken van de monumentaliteit van dit complex. Vanuit die redenering kan met dit voorstel ingestemd worden.

Naast de voornoemde voorbeelden zijn er in Maastricht, Nederland én buitenland vele voorbeelden te benoemen waarbij wezensvreemde elementen aan monumenten worden toegevoegd in het kader van een herontwikkeling of herbestemming. Vaak is het juist het opzoeken van dat contrast waardoor er een kwalitatieve meerwaarde bereikt wordt.



Stedelijk museum Zwolle



Louvre Parijs

- 96 Het voorgaande wordt vervolgens bevestigd door [REDACTED] in een nadere beoordeling van de luchtbrug op verzoek van de Bewoners. [REDACTED] is kunsthistoricus en werkt sinds 1983 bij de gemeente Maastricht als adviseur cultureel erfgoed. Hij publiceerde onder meer uitvoerig over de geschiedenis van stadsontwikkeling en monumenten binnen de stad Maastricht. [REDACTED] schrijft in zijn beoordeling d.d. 18 november 2023 die de Bewoners als bijlage 2 bijvoegen:

"Victor de Stuers zorgde er in 1898 voor dat het Kruisherenklooster een nieuwe bestemming kreeg als RijksLandbouwProefstation waardoor het sterk vervallen klooster gerestaureerd kon worden. Ook heeft Victor de Stuers ervoor gezorgd dat het Sociëteitsgebouw aan de overzijde van de straat in 1903 naar ontwerp van [REDACTED] werd opgericht in de tuin achter zijn geboortehuis. Een verbinding tussen de twee monumentale bouwdelen aan weerszijden van de Kruisherengang zou net zo goed gerealiseerd kunnen worden op souterrain-niveau langs de verzonken tuin van de Academie Beeldende Kunst. Eenzelfde vergelijkbare oplossing is recent door de Universiteit Maastricht gerealiseerd tussen de vrijstaande gebouwen van de Tapijnkazerne. ik sluit me aan bij het recente afwijzend advies van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Eerder, in 2010, hebben zowel deze Rijksdienst als de gemeente Maastricht en de WelstandsMonumentencommissie van de



gemeente in gelijke bewoordingen gereageerd op eenzelfde voorstel van de eigenaar van het Kruisherhotel. Sindsdien hebben er geen veranderingen plaatsgevonden en zijn dezelfde argumenten nog steeds valide. Zowel de Rijksmonumentale status van de twee gebouwen, gecombineerd met de prominente ligging in het beschermd stadsgezicht en het unieke monumentale ensemble vragen om een andere en meer terughoudende oplossing. Uit respect voor het monumentale Sociëteitsgebouw De Stuers is een minder hoge nieuwbouw wenselijk op een respectabele afstand van dit rijksmonument."

Allereerst dient vanuit persoonlijk perspectief gezegd te worden dat het zeer betreurd wordt dat [REDACTED] zich heeft laten verleiden tot het doen van deze uitspraken. Als oud collega Cultureel Erfgoed weet hij namelijk als geen ander hoe zorgvuldig ingrepen in en aan monumenten door de adviseurs monumentenzorg afgewogen en beoordeeld worden, en dat ongeacht hoe precair of politiek gevoelig bepaalde dossiers zijn.

Vanuit professioneel opzicht dient opgemerkt te worden dat [REDACTED] sinds de invoering van de restauratie richtlijnen in 2011 géén adviezen inzake monumentale verbouwingen heeft verzorgd aangezien hij tot aan zijn pensioen in 2019 louter beleidsmedewerker CE is geweest. Zonder enige afbreuk te willen doen aan de kennis en ervaring van [REDACTED] is hij niet bedreven in het daadwerkelijk toepassen van de restauratie richtlijnen alsook het komen tot een totaalafweging inzake (grootschalige) monumentale transformaties.

In de reactie van [REDACTED] staat als voorbeeld de bouw van het Sociëteitsgebouw benoemd. Als de bouw hiervan destijds door eenzelfde puristische bril bekeken was geworden zou geconcludeerd kunnen worden dat dit gebouw het – eeuwenlang aanwezige – vrije zicht op het Kruisherenklooster volledig heeft weggenomen en bovendien dat de originele tuinen hierdoor kwamen te vervallen. Als ook toen heel stellig of krampachtig vastgehouden zou zijn geworden aan typologie en aantasting zichtlijnen was dit de Stuersgebouw er nooit gekomen en had dit ook nooit de status van rijksmonument kunnen krijgen. Oftewel, dat iets niet geheel past binnen de gestelde kaders wil niet per definitie zeggen dat dit ten alle tijden een versterking tot gevolg heeft.

Verder wordt door [REDACTED] verwezen naar de Tapijnkazerne, hier is inderdaad op souterrain niveau een verbinding gemaakt tussen een drietal monumentale gebouwen. Opgemerkt dient echter te worden dat hiervoor wel de originele appelplaats enkele meters verlaagd en dus volledig afgegraven moest worden. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt kan dat in de pure zin van het woord ook als een verlies c.q. aantasting van cultuurhistorische waarden beschouwd worden omdat de originele stedenbouwkundige opzet en vooral het centrale appelterrein hierdoor verloren zijn gegaan. In het kader van de alhier doorgevoerde totale herontwikkeling – van kazerne naar universiteit – is (ook) hier een zorgvuldige afweging gemaakt tussen o.a. monumentale waarden, functionele bruikbaarheid en de realisatie van een toekomstbestendig complex. De vergelijking met de 'Kruisherengang' gaat daarnaast niet geheel op omdat deze straat geschikt is én moet blijven voor (vracht)verkeer alsook dat er riolering en overig leidingwerk onder dit wegdek ligt waar onderdoor gestoken moet worden (zie ook eerdere toelichting bij 94).





Luchtfoto (voormalige) Tapijnkazerne, 2013



Luchtfoto Universiteit Maastricht, 2022



Gemeente Maastricht

Dat bewering dat er tussen 2010 en nu geen wijzigingen aan de plannen voor de luchtbrug hebben plaatsgevonden is niet correct. Eerder is al aangegeven dat zowel de positie alsook de betekenis van deze integrale verbinding tussen beide Gotische werelden in positieve zin zijn aangepast. Daarnaast heeft in de afgelopen jaren ook zeker een wijziging van inzicht plaatsgevonden over hoe met monumentale gebouwen omgegaan zou moeten worden i.h.k.v. een herontwikkeling. Het aspect duurzaamheid speelt hierin, in de breedste zin des woords, een bijzonder prominente rol alsook uitdaging in.

- 97 Ook [REDACTED] deskundige en coördinator monumentenzorg en archeologie gemeente Roermond en lid van diverse welstands- monumentencommissies, heeft gemotiveerde kritiek geleverd over het Project en de luchtbrug. Hij schrijft (bijlage 3):

"Welke bezwaren kleven aan die luchtbrug?

A. De doorbraken in de twee monumenten leiden tot het beschadigen van muren en daken die in de Bouwhistorische rapportage van het Bureau4 als onderdelen met hoge monumentale waarde zijn aangemerkt.

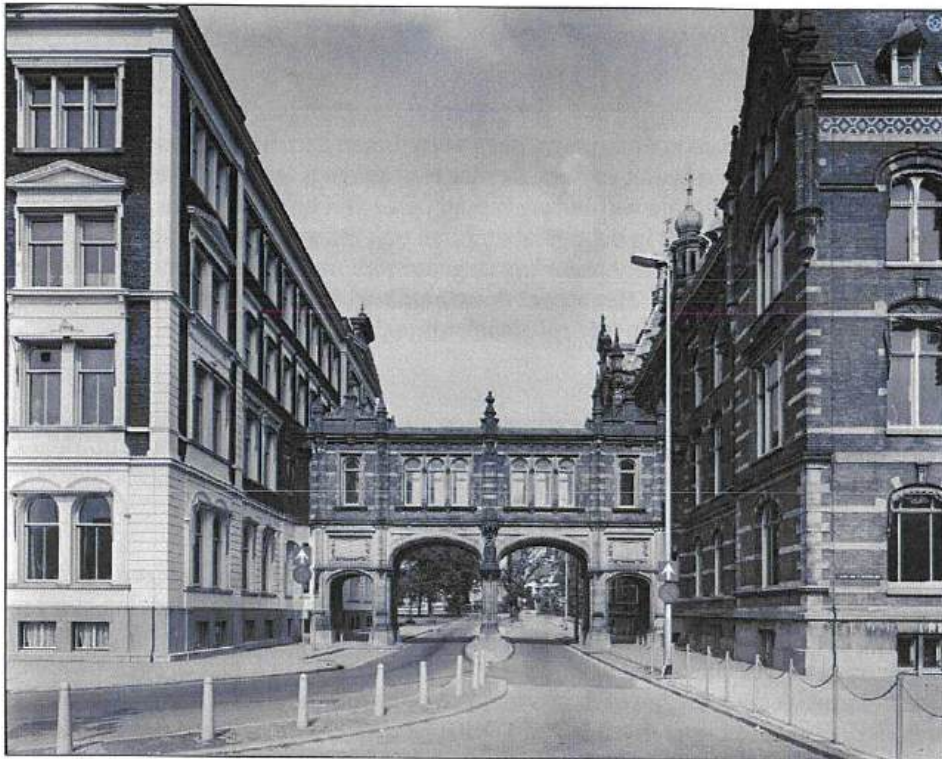
De hier gestelde conclusie van [REDACTED] is niet juist. Voor de inpassing van de luchtbrug hoeven namelijk géén muren of daken met een hoge monumentale waarde deels of geheel verwijderd te worden. Aan de zijde van het Kruisherenklooster is de dakbedekking ten tijde van de restauratie in 2003 geheel vernieuwd en bezit qua materie een indifferente monumentwaarde (cat.3). Er dient wel een sparing in dakbeschot en dakkepers gemaakt te worden, vanwege hun ondergeschikt karakter zullen deze echter hoogstens een positieve monumentwaarde (cat.2) bezitten. Aan de zijde van het de Stuersgebouw zal het hoog monumentale gevelkozijn uitgenomen worden en museaal (lees: als decorstuk) in de verkeersruimte naast de loopbrug opgesteld worden en dus behouden blijven. Door de Welstand-Monumenten-Commissie (WMC) is dit als een voorwaarde meegegeven. Door Cultureel Erfgoed is beoordeeld dat de impact op de monumentale waarden hierdoor tot een minimum beperkt blijven en hiermee ingestemd kan worden.

B. Een luchtbrug boven een straat is in het beschermd stadsgezicht een wezensvreemd object waardoor de beleving van het straatbeeld en de beide Rijksmonumenten wordt aantast.

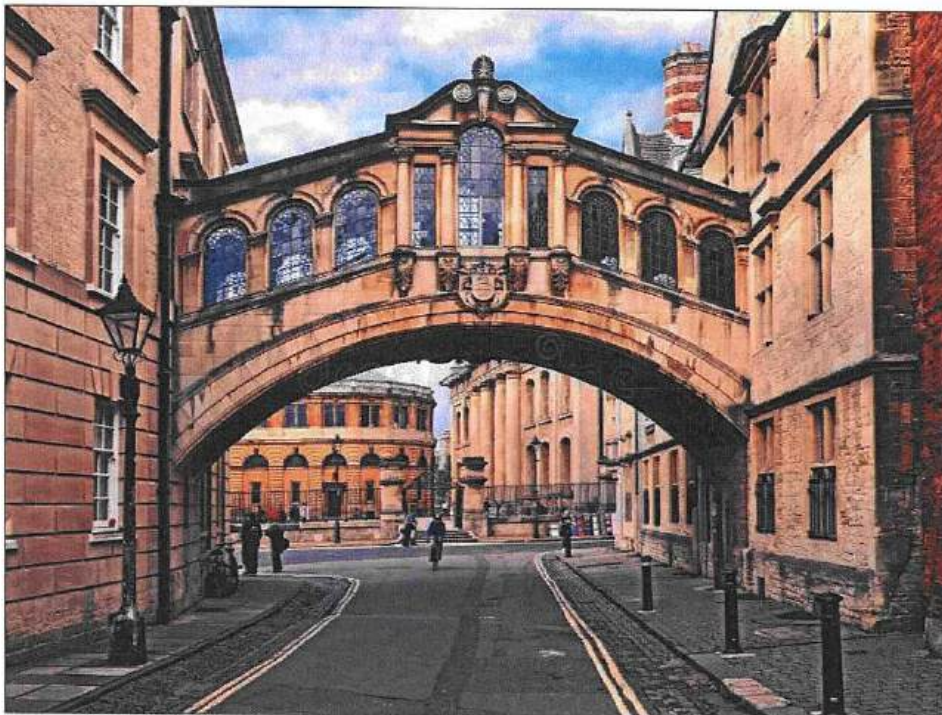
Eerder is al toegelicht dat een wezensvreemd element niet per definitie betekend dat dit een aantasting van cultuurhistorisch waarden tot gevolg heeft maar juist ook een positieve invloed kan hebben op de monumentale waarden en uitstraling. Door het verplaatsen van de loopbrug (naar het zuiden en 1 verdieping omhoog) kan niet meer gesteld worden dat de beleving van het straatbeeld onevenredig wordt aangetast.

In binnen- en buitenland zijn bovendien voorbeelden te benoemen van loopbruggen c.q. verbindingen boven de straat tussen gebouwen die niet als aantasting van het betreffende straatbeeld betiteld kunnen worden. Het betreft hierbij zowel historisch alsook eigentijdse vormgegeven exemplaren.





Verbinding uit 1895 tussen kantoorgebouwen Moreelspark 1 te Utrecht
(Rijksmonument nr. 46955)



Brug van Sighs, deze verbind 2 universiteitsgebouwen op Oxford met elkaar



Gemeente Maastricht



Spiegelende loopbrug verbindt Belgische parlamentsgebouwen, Brussel



Verbinding in Luxemburg, in dit geval een glazen corridor.



C. Zo'n hoge luchtbrug is in de binnenstad bij monumentale bebouwing nog nooit toegestaan en als dat nu wel gebeurt schept dat een enorm precedent. Deze bewering van [REDACTED] is niet juist. Bij punt 94 is namelijk al toegelicht dat tussen het klooster van de Zusters onder de bogen en de Sint Servaaskerk al vele eeuwen een dergelijke bovengrondse verbinding aanwezig is.

D. Bij zo'n verbinding over de straat wordt de publieke ruimte gebruikt/ misbruikt voor het oplossen van een privaat belang. De gemeente en de Rijksdienst voor het cultureel erfgoed hebben in 2010 al negatief geoordeeld over een luchtbrug tussen de twee Rijksmonumenten. Een ondergrondse verbinding is zeker mogelijk: recent is voor de uitbreiding van het Mauritshuis in Den Haag ook een verbinding gerealiseerd naar de andere zijde van de Korte Vijverberg. De rapportage van Bureau SatijnPlus toont aan dat een ondergrondse verbinding zeker mogelijk is. Omdat in beide gebouwen liften zitten dan maakt het niet uit op welke diepte de verbinding wordt gerealiseerd. Ook de Rijksdienst heeft aangegeven dat een ondergrondse verbinding mogelijk en wenselijk is. Dan hebben we het nog niet over de praktische meerwaarde van een dergelijke luchtbrug.

Zoals eerder toegelicht is een ondergrondse verbinding zeker mogelijk echter brengt dit wel grote risico's met zich mee. Ook bij het Mauritshuis heeft dit een grote rol gespeeld.

Ondergrondse doorgang (bron: website adviseur ABT)

De aanleg van de verbinding tussen de ondergrondse foyer en het naastgelegen pand was een complexe en spectaculaire onderneming. In het ontwerp is in alle mogelijke facetten rekening gehouden met het beheersen van risico's en het voorkomen van schades. Er zijn uitsluitend beproefde, trillingvrije en geluidsarme technieken toegepast. Als verantwoordelijk ontwerper pasten wij, samen met aannemer Volker Staal en Funderingen, tal van complexe funderingstechnieken toe: verdiepen van de bestaande kelder aan het Plein middels jetgroutkolommen, het maken van diepe liftputten onder het Mauritshuis met injectiemethoden en het verbinden van beide gebouwen onder de weg door met een bouwkuip met staalvezel versterkt onderwaterbeton en CSM-wanden. De voorgevel van het gebouw aan het Plein is met vitzeltechnieken overgezet op een nieuwe fundering. Gedurende de uitvoering is de invloed op de gebouwen in de directe omgeving voortdurend gecontroleerd met een monitoringsysteem. Deze grote ondergrondse klus is uitgevoerd zonder schades of significante zettingen van de omliggende monumentale gebouwen. Daarmee is bewezen dat ondergronds bouwen, mits zorgvuldig voorbereid en uitgevoerd, een prachtige oplossing kan zijn voor een ruimtelijk probleem.

Zonder de casus inhoudelijk verder te kennen kan wel gesteld worden dat de ondergrondse verbinding bij het Mauritshuis er tevens voor heeft gezorgd dat het museumoppervlak werd verdubbeld. De meerwaarde die hierdoor is ontstaan kan dan ook als verantwoording gezien worden ten aanzien van de behoorlijk ingrijpende werkzaamheden die ondergronds hiervoor hebben moeten plaatsvinden. Bij het kruisherrencomplex ontbreekt de meerwaarde inzake de inpassing van een bijzonder risicovolle ondergrondse verbinding.

Daarnaast klopt de bewering niet dat beide gebouwen zijn uitgerust met een lift. In het hotel is dat – sinds 2003 – wel het geval maar hier is toen vanuit archeologisch oogpunt wel bewust gekozen voor een lift met een zo ondiep mogelijke liftput. In het de Stuersgebouw bevindt zich nu geen lift. In beide gevallen zal dus een nieuwe lift ingepast moeten gaan worden.

Qua massa sluit de nieuwbouw niet aan op het volume van het De Stuers gebouw en de omliggende bebouwing die voornamelijk uit reguliere woonhuizen bestaat. De nieuwbouw mag wel iets groter zijn dan een regulier woonhuis maar niet 21 meter hoog over een groot deel van het nu nog lege binnenterrein! Doordat de huidige massa groter is dan het



oorspronkelijke pand gaat de hiërarchie in het gebied verloren. Het rijksmonumentale Victor de Stuersgebouw moet de maat aangeven in het samenspel met een nieuwbouw en de omliggende woonhuizen."

- 98 Ook deze brief was bij de gemeente bekend. Gelet op het feit dat drie deskundigen, waaronder de RCE, gemotiveerd hebben aangegeven dat het Project stedenbouwkundig onaanvaardbaar is, had van de gemeente in termen van onderbouwing veel meer verwacht mogen worden dan in het bestreden besluit is vervat. Ten aanzien van de luchtbrug geldt in het bijzonder dat geen enkele partij, anders dan de gemeente zelf, dit onderdeel stedenbouwkundig verantwoord acht.
- Nadrukkelijk dient nogmaals aangegeven te worden dat door de RCE niet wordt gesteld dat een luchtbrug 'onaanvaardbaar' is, hier wordt namelijk de term 'onwenselijk' gebruikt en dat maakt een bijzonder groot verschil. Met alle respect voor de ingeschakelde deskundigen dient opgemerkt te worden dat [REDACTED] en [REDACTED] onvoldoende inzicht hebben in hetgeen hier gedurende de gehele planvorming daadwerkelijk allemaal besproken, onderzocht, overwogen én afgewogen is vanuit stedenbouw, erfgoed, duurzaamheid, programma etc.
- 99 Gelet op het voorgaande had de vergunning voor de activiteit als bedoeld in artikel 2.1., eerste lid, onder f, van de Wabo niet verleend mogen worden omdat het belang van de monumentenzorg zich daartegen verzet.



Notitie AERIUS- berekening Kruisherengang 12 te Maastricht

EA220175.017.R01.V4.0

12 juni 2025



Notitie AERIUS- berekening Kruisherengang 12 te Maastricht

Rapportnummer EA220175.017.R01.V4.0

12 juni 2025

Opdrachtgever

PRM Vastgoed

Kruisdonk 66

6222PH Maastricht



+31 88 130 06 00

info@geonius.nl

Postbus 1097

6160 BB Geleen

Geonius.nl

Functie	Naam	Paraaf
Projectleider Stikstof	[REDACTED]	[REDACTED]
Collegiale toets	[REDACTED]	

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Voorgenomen activiteit	5
2.1	Actuele situatie	5
2.1.1	Ligging projectgebied	5
2.2	Voorgenomen ontwikkeling	7
3	Toetsingskader	8
3.1	Algemeen	8
3.2	Depositieberekening	8
3.3	Voortoets	8
3.4	Passende beoordeling	8
4	Toelichting modelinvoer	10
4.1	Realisatiefase	10
4.1.1	Verkeer aantrekkende werking	10
4.1.2	Koude start	11
4.1.3	Mobiele werktuigen.....	12
4.1.4	Stationair draaien van voertuigen.....	12
4.2	Gebruiksfasen	14
4.2.1	Verkeersgeneratie.....	14
4.2.2	Koude start	16
4.2.3	Verwarmingsmethode bestaande hotel	17
4.2.4	Verwarmingsmethode uitbreiding hotel	17
5	Resultaten.....	18
5.1	Resultaten realisatiefase 2025	18
5.2	Resultaten realisatiefase 2026	18
5.3	Resultaten gebruiksfase	18
6	Conclusie & Advies	19
6.1	Realisatiefase 2025	19
6.2	Realisatiefase 2026	19
6.3	Gebruiksfasen	19
6.4	Advies	19

Bijlagen

Bijlage 1 Memo Arcadis

Bijlage 2 AERIUS Realisatiefase 2025

Bijlage 3 AERIUS Realisatiefase 2026

Bijlage 4 AERIUS Gebruiksfasen

1 Inleiding

Geonius Milieu B.V. heeft in opdracht van PRM Vastgoed een AERIUS-berekening uitgevoerd ten behoeve van de reconstructie van Stuers, liggende tegenover het Kruisherhotel te Maastricht.

De aanleiding voor het uitvoeren van de AERIUS-berekening wordt gevormd door de bovengenoemde activiteit dat resulteert in een verandering van stikstofemissie en mogelijk in stikstofdepositie. Om te kunnen onderzoeken of sprake kan zijn van een significant stikstofeffect in omliggende Natura 2000-gebieden als gevolg van stikstofdepositie, is als eerste stap een stikstofberekening vereist.

Doelstelling van deze berekening is om na te gaan of door de voorgenomen activiteit een stikstofdepositie (in de realisatie- en of gebruiksfase) optreedt op stikstofgevoelige habitat-, leefgebied- en zoekgebiedtypen in omliggende Natura 2000-gebieden. Als sprake is van een projectgerelateerde stikstofdepositie kan sprake zijn van een vergunningsplicht ingevolge de Omgevingswet, onderdeel Natura 2000-activiteit.

Geonius Groep B.V. en de verschillende divisies zijn gecertificeerd volgens de algemene kwaliteitsnorm NEN-EN-ISO 9001:2015, NEN-EN-ISO 14001:2015, VCA**2017/6.0 en CO2-Prestatieladder niveau 3 en Safety Culture Ladder Light trede 3. Geonius Milieu B.V. verklaart hierbij geen organisatorische, financiële of juridische binding te hebben met de opdrachtgever en/of onderhavige locatie.

In onderhavig rapport wordt de voorgenomen activiteit beschreven en wordt gekeken waar de voorgenomen activiteit is gelegen ten opzichte van omliggende Natura 2000-gebieden. Hierna volgt een beschrijving van de toetsingskaders en de modelinvoer. Als laatste worden de resultaten van het onderzoek beschreven, waarna tot slot de conclusies en eventueel aanbevelingen worden geformuleerd.

2 Voorgenomen activiteit

2.1 Actuele situatie

Het projectgebied is gelegen aan de Kruisherengang 16a te Maastricht. De huidige bebouwing wordt gerenoveerd en wordt middels een loopbrug aangesloten op het Kruisherenhotel. In Figuur 2.1 is een overzicht van het projectgebied weergegeven.



Figuur 2.1: Overzicht onderzoekslocatie (bron: kadastralekaart)

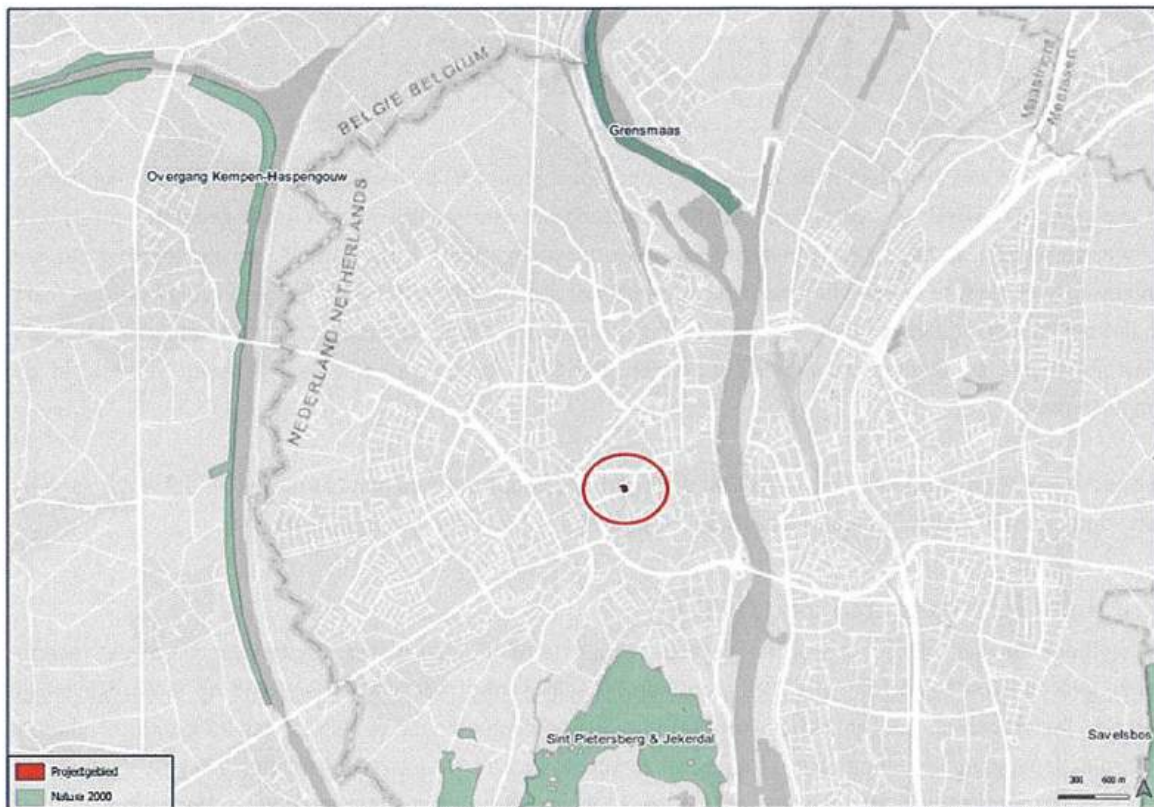
2.1.1 Ligging projectgebied

Het projectgebied is gelegen tegenover het Kruisherenhotel gelegen aan de Kruisherengang. In onderstaande Tabel 2.1 zijn de Natura 2000-gebieden die binnen een straal van 25 kilometer zijn gelegen beschreven, waarbij in Figuur 2.2 de ligging van het projectgebied ten opzichte van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden visueel is weergegeven.

Tabel 2.1: Nabijgelegen Natura 2000-gebieden

Natura 2000-gebied	Afstand tot projectgebied (km)	Ligging ten opzichte van projectgebied
Nederland		
Sint Pietersberg & Jekerdal	1,34	Zuiden
Grensmaas	2,44	Noorden
Maas bij Eijsden	4,25	Zuiden
Bemelerberg & Schiepersberg	4,46	Oosten
Savelsbos	4,64	Oosten
Geuldal	5,53	Noordoosten
Bunder- en Elsloërbos	6,95	Noordoosten
Noorbeemden & Hoogbos	10,51	Zuidoosten
Geleenbeekdal	13,58	Noordoosten
Kunderberg	18,58	Oosten
Brunssummerheide	21,93	Oosten
België		
Overgang Kempen-Haspengouw (BE)	3,27	Westen

Natura 2000-gebied	Afstand tot projectgebied (km)	Ligging ten opzichte van projectgebied
Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (BE)	3,54	Zuiden
Montagne Saint-Pierre (BE)	4,02	Zuiden
Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (BE)	4,33	Noorden
Basse vallée du Geer (BE)	5,96	Zuiden
Basse Meuse et Meuse mitoyenne (BE)	6,16	Zuiden
Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (BE)	6,18	Noordwesten
De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (BE)	7,09	Noorden
Voerstreek (BE)	9,60	Zuidoosten
Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (BE)	10,10	Zuidwesten
Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (BE)	14,08	Westen
De Maten (BE)	18,69	Noordwesten
Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (BE)	18,82	Noordwesten
Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (BE)	19,96	Zuidoosten
Vallée du Ruisseau de Bolland (BE)	20,73	Zuiden
Bokrijk en omgeving (BE)	21,18	Noordwesten
Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangebeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (BE)	21,50	Noordwesten
Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (BE)	23,29	Noordwesten
Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (BE)	23,44	Noordwesten
Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (BE)	23,47	Noorden
Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (BE)	24,08	Noorden



Figuur 2.2: Ligging projectgebied ten opzichte van de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden

2.2 Voorgenomen ontwikkeling

Ter plaatse van het projectgebied is men voornemens om het bestaande Kruisherenghotel aan de Kruisherengang te Maastricht uit te breiden. Dit wordt gedaan doordat de huidige bebouwing 'de Stuers' aan de Kruisherengang verbouwd gaat worden en middels een loopbrug verbonden gaat worden aan het huidige hotel.

De voorgenomen ontwikkeling (realisatiefase) zal naar verwachting plaatsvinden in 2025 en 2026. Naar verwachting zullen de werkzaamheden om de voorgenomen activiteit te ontwikkelen 66 weken in beslag nemen, waarbij de werkzaamheden 5 dagen in de week van maandag t/m vrijdag worden uitgevoerd.

3 Toetsingskader

3.1 Algemeen

Stikstofdepositie vormt in Nederland reeds lange tijd een knelpunt bij de beoordeling van bestemmingplannen en projecten. Dit wordt veroorzaakt doordat de kritische depositiewaarde in een groot gedeelte van de 162 aanwezige Natura 2000-gebieden in Nederland wordt overschreden. In het kader van de toetsing aan de Omgevingswet dient te worden beoordeeld of een plan of project (mogelijke) significante gevolgen veroorzaakt op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Concreet betekent dit dat de stikstofdepositie bij nieuwe plannen en projecten dient te worden getoetst aan de eisen vermeld in de Omgevingswet.

In onderstaande paragrafen is kort toegelicht welke stappen doorlopen dienen te worden als stikstofemissie bij een voorgenomen activiteit tijdelijk (realisatiefase) en/of continu (gebruiksfase) plaatsvindt.

3.2 Depositieberekening

Stikstofberekeningen dienen te worden uitgevoerd met de AERIUS-Calculator, waarbij van de meest recente versie gebruik wordt gemaakt. Hiermee wordt de mogelijke stikstofdepositie berekend op stikstofgevoelige habitat-, leefgebied- en zoekgebiedtypen in Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 kilometer rondom de projectlocatie. Indien binnen een afstand van 25 kilometer ook Natura 2000-gebieden zijn gelegen in België of op Duits grondgebied, dan wordt per Natura 2000-gebied het dichtstbijzijnde punt meegenomen in de berekening om te verifiëren of op deze gebieden stikstofdepositie plaatsvindt. Voor de beoordeling van de depositie in buitenlandse Natura 2000-gebieden worden de daar vigerende toetsingskaders gebruikt. Voor Nederlandse Natura 2000-gebieden geldt dat alle deposities $\geq 0,01$ mol N/ha/jaar beoordeeld moeten worden op mogelijk significant negatieve effecten gevolgen voor de Natura 2000-gebieden.

Allereerst wordt de toekomstige situatie en het gebruik bij de nieuwe ontwikkelingen beschouwd en de afstand van het projectgebied tot omliggende Natura 2000-gebieden. Met deze gegevens wordt beoordeeld of er sprake is van een toename in stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten in Natura 2000-gebieden. Bij de ingreep wordt onderscheid gemaakt tussen de realisatiefase en gebruiksfase.

3.3 Voortoets

Indien uit de stikstofberekening blijkt dat sprake is van een stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten van $\geq 0,01$ mol N/ha/jaar dient te worden beoordeeld of dit, al dan niet in cumulatie met andere plannen of projecten, zou kunnen leiden tot significant negatieve effecten op een Natura 2000-gebied. Dit wordt gedaan middels een zogenaamde 'voortoets'. Indien uit de voortoets blijkt dat er geen sprake kan zijn van significant negatieve effecten, kan het project zonder vergunning worden voortgezet. Als er wel sprake kan zijn van significant negatieve effecten, betreft het plan of project een Natura 2000-activiteit en is een passende beoordeling nodig.

3.4 Passende beoordeling

In de passende beoordeling wordt nader, gebiedsspecifiek beoordeeld of de veroorzaakte stikstofdepositie het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van de desbetreffende Natura 2000-gebieden in de weg kan staan. Als dat het geval is kan in de passende beoordeling worden opgenomen of en hoe significante effecten

alsnog voorkomen zou kunnen worden. Hiervoor zouden mitigerende maatregelen, waaronder intern of extern salderen, kunnen worden genomen.

Als significant negatieve effecten ook in een passende beoordeling niet kunnen worden uitgesloten, dient een ADC-toets te worden uitgevoerd. Om deze succesvol te kunnen doorlopen, moet

1. worden aangetoond dat geen alternatieven (A) mogelijk zijn voor het project;
2. er een dwingende reden van groot openbaar belang (D) voor het project te zijn;
3. compenserende maatregelen (C) worden getroffen voor Natura 2000-gebieden.

4 Toelichting modelinvoer

4.1 Realisatiefase

Voor dit modelonderzoek is door de opdrachtgever een specificatie aangeleverd van het in te zetten materieel en de verwachte draaiuren. Ook zijn de verwachte verkeersbewegingen opgegeven, welke samenhangen met de aanvoer van materieel en materialen, alsmede het vervoer van personeel van en naar het projectgebied. Aan de hand van de aantallen en soort voertuigen wordt bepaald hoeveel “koude starts” ter plaatse en in de nabijheid van de projectlocatie worden uitgevoerd. Als laatste wordt het stationair draaien, manoeuvreren en parkeren van voertuigen (wegverkeer) op het projectgebied meegenomen. De diverse typen emissiebronnen worden hieronder achtereenvolgend toegelicht.

4.1.1 Verkeer aantrekkende werking

De gegevens van de verkeer aantrekkende werking zijn gecumuleerd per voertuigcategorie en weergegeven in Tabel 4.1.

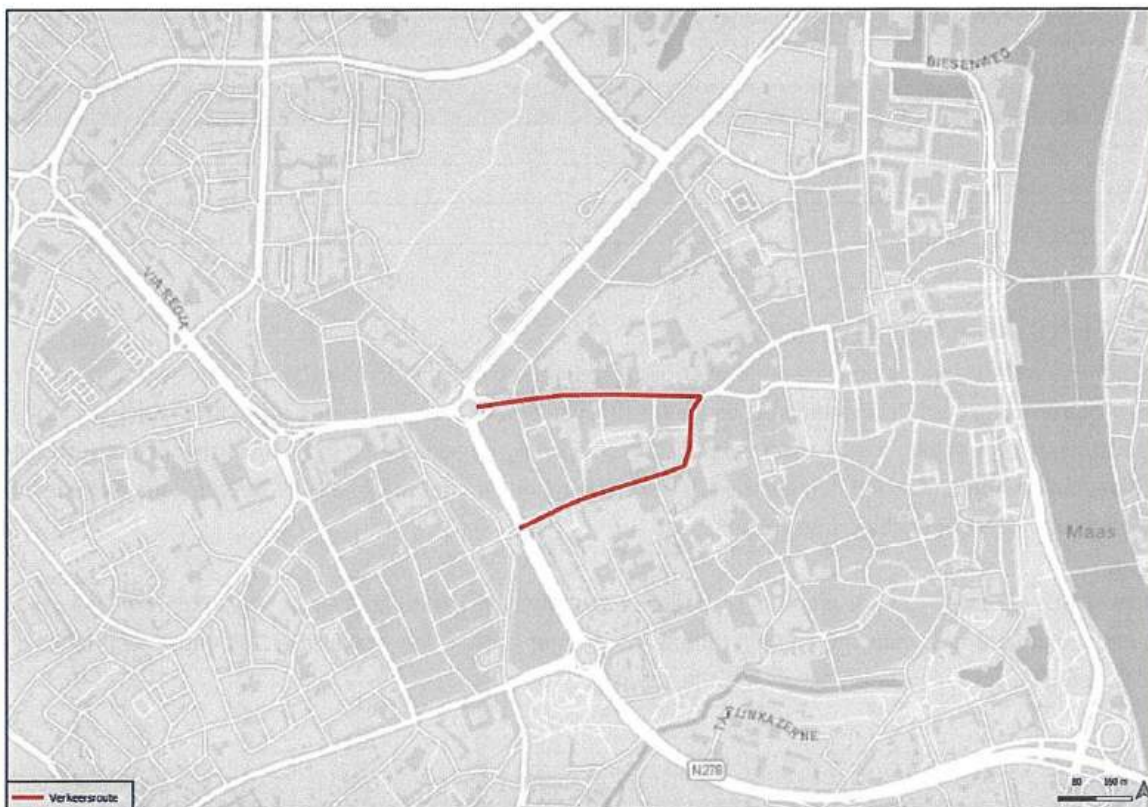
Tabel 4.1: Invoergegevens verkeer aantrekkende werking realisatiefase

Voertuigcategorie	Aantal voertuigen	Verkeersbewegingen totaal
Rekenjaar 2025		
Licht verkeer	1.968	3.936
Middelzwaar vrachtverkeer	320	640
Zwaar vrachtverkeer	178	356
Voertuigcategorie	Aantal voertuigen	Verkeersbewegingen totaal
Rekenjaar 2026		
Licht verkeer	1.968	3.936
Middelzwaar vrachtverkeer	320	640
Zwaar vrachtverkeer	178	356

Voor de verkeer aantrekkende werking is uitgegaan van een ‘worst case scenario’, waarbij de verkeerssnelheid is gebaseerd op defaultwaardes uit de AERIUS-Calculator. Voor de snelheid is de optie wegen ‘binnen de bebouwde kom (doorstromend)’ voor één verkeersroute in één richting gehanteerd. Als vertrekpunt is de kruising van de Hertogsingel en de Calvariestraat aangehouden. De route loopt via de Calvariestraat richting het oosten over de Kommel naar de Brusselsestraat tot aan de kruising met het Koningin Emmaplein (zie Figuur 4.1). De route loopt tot het Koningin Emmaplein, daar vanaf deze weg het bouwverkeer zal worden opgenomen in het heersend verkeersbeeld. In de regel wordt het verkeer mee genomen tot het zich verdunt heeft tot enkele procenten¹ van het reeds aanwezige verkeer. Dit punt is dit bepaald aan hand van de verkeersintensiteiten die zijn weergegeven op de site van Icity².

¹ Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024, paragraaf 2.5.2

² Icity versie 1.3.15 <https://icity.dat.nl/icity/#kaart>



Figuur 4.1: Gehanteerde route realisatiefase

4.1.2 Koude start

Als een voertuig 2 uur of langer stil heeft gestaan is de motor afgekoeld en is er sprake van extra emissies door deze koude start. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor. Het uitgangspunt is dat het grootste deel van de koude start emissies in de eerste minuut na de start plaatsvinden (voor zowel lichte, middelzware als zware voertuigen). Dit betekent in de praktijk dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen en koude start emissies kunnen daarmee veelal gekoppeld worden aan de locatie waar het voertuig langer dan twee uur geparkeerd staat. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd bij de uitwerking in AERIUS Calculator.

Van alle voertuigen, die op de projectlocatie 2 uur of langer hebben stilgestaan, wordt per voertuigtype (lichte voertuigen, middelzware voertuigen en zware voertuigen) de emissie bepaald aan de hand van voorgeschreven emissiefactoren. Uitgangspunt is dat alle lichte voertuigen meer dan 2 uur of langer stilstaan ter plaatse van de projectlocatie. Ten behoeve van de middelzware en zware voertuigen wordt aangenomen dat het overgrote merendeel korter dan 2 uur ter plaatse van de projectlocatie aanwezig is, om voornamelijk te laden en te lossen, waarbij de motor stationair draait. Derhalve wordt een aanname gedaan dat 10% van de middelzware en zware voertuigen 2 uur of langer stilstaan op de projectlocatie. De aantallen voertuigen die op de locatie een koude start maken zijn weergegeven in Tabel 4.2.

Tabel 4.2: Invoergegevens koude starts ter plaatse van parkeerplaats

Voertuigtype	Aantal koude starts
2025	
Lichte voertuigen	1.968
Middelzware voertuigen	32

Voertuigtype	Aantal koude starts
Zware voertuigen	17,8
2026	
Lichte voertuigen	1.968
Middelzware voertuigen	32
Zware voertuigen	17,8

4.1.3 Mobiele werktuigen

De mobiele werktuigen worden verspreid over het terrein gebruikt en in de AERIUS-Calculator wordt hiervoor een vlakbron ingevoerd. In overleg met de opdrachtgever zijn de invoergegevens bepaald; mobiel werktuig, brandstoftype, vermogen, aantal draaiuren, brandstofverbruik, stageklasse en indien van toepassing verbruik AdBlue. Indien AdBlue kan worden gebruikt, is rekening gehouden met maximaal 3% AdBlue voor stageklasse IIIB en maximaal 6% voor stageklasse IV en V.

In de AERIUS-Calculator zijn de werktuigen onder sector 'Mobiele werktuigen' als oppervlaktebron ingevoerd, onder categorie 'Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning' met gebruik van 'stageklasse'. In onderstaande Tabel 4.3 is weergegeven welke emissiegegevens zijn gebruikt.

Tabel 4.3: Invoergegevens mobiele werktuigen realisatiefase

Mobiel werktuig	Brandstof type	Vermogen (kW)	Aantal draaiuren	Verbruik (L/uur)	Totaal verbruik (L)	Totaal verbruik Adblue (L)	Stage klasse
Rekenjaar 2025							
Nieuwbouw							
Kraan	Elektrisch	370	-	-	-	-	V
Vrachtwagen	Diesel	375	112	8,50	952	66	V
Boorstelling	Diesel	400	240	9,79	2.350	164	V
Graafmachine	Diesel	370	120	19	2.280	159	V
Vrachtwagen grondwerk	Diesel	129	10	11,76	118	8	V
Betonpomp	Diesel	250	180	11	1.980	138	IV
Verreiker	Diesel	100	100	9,79	979	68	V
Graafmachine	Diesel	56	10	11,76	118	8	V
Laadschop	Diesel	115	18	11,65	210	14	V
Trilplaat	Diesel	56	60	2,50	150	10	V
Rekenjaar 2026							
Casco & Transformatie							
Kraan	Elektrisch	370	-	-	-	-	V
Verreiker	Diesel	100	100	9,79	979	68	V
Paalfundering	Diesel	100	16	9,79	157	10	V
Betonpomp	Diesel	250	90	11	990	69	IV

4.1.4 Stationair draaien van voertuigen

Het stationair draaien en manoeuvreren van voertuigen (wegverkeer) op het projectgebied wordt ook meegenomen. In de AERIUS-Calculator is het stationair draaien van het wegverkeer onder de sector 'Anders' ingevoerd. Er wordt gebruik gemaakt van de sector 'Anders' zodat zowel de NO_x als de NH₃ emissies ingevoerd

kunnen worden. Per verkeerscategorie en per rekenjaar wordt ieder jaar door de overheid een lijst gepubliceerd met emissies van het stationair laten draaien van de motor. Deze lijst is weergegeven in bijlage 1 van het document "Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2024", opgesteld door Expertiseteam Stikstof en Natura 2000 van BIJ12 in oktober 2024. In onderstaande Tabel 4.4 zijn de emissiecijfers in gram per uur per voertuigtype weergegeven.

Tabel 4.4: Emissiecijfers verkeer stationair draaien

Verkeerscategorie	Voertuigtype	Wegtype	Jaar	Waarde stationair NO _x	Waarde stationair NH ₃	Eenheid
Licht wegverkeer	personenauto's, bestelauto's en motoren	stad stagnerend	2025	0,0042384	0,0001692	kg/uur
Middelzwaar wegverkeer	vrachtauto's < 20 ton GVW en bussen (niet voor niet-snelweg)	stad stagnerend	2025	0,06465	0,0007116	kg/uur
Zwaar wegverkeer	vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	stad stagnerend	2025	0,0924864	0,0008976	kg/uur
Licht wegverkeer	personenauto's, bestelauto's en motoren	stad stagnerend	2026	0,0039456	0,0001668	kg/uur
Middelzwaar wegverkeer	vrachtauto's < 20 ton GVW en bussen (niet voor niet-snelweg)	stad stagnerend	2026	0,0627792	0,00072	kg/uur
Zwaar wegverkeer	vrachtauto's > 20 ton GVW en trekkers	stad stagnerend	2026	0,09103176	0,0008976	kg/uur

Om de totale emissie te berekenen per verkeerscategorie dienen de waardes vermenigvuldigd te worden met de tijd waarop het stationair draaien plaatsvindt.

Voor de aan- en afvoer van de kraan, de boorstelling, de graafmachines, de vrachtwagen voor het grondwerk, de betonpomp en de paalfundering staat of is de vrachtwagen ongeveer 30 minuten per keer stationair aan het draaien en of is aan het manoeuvreren. Voor het licht verkeer wordt geen rekening gehouden met stationair draaien, daar deze emissie al wordt berekend middels de koude start. Het middelzwaar en zwaar verkeer is gemiddeld 5 minuten aan het stationair draaien en of is aan het manoeuvreren. In Tabel 4.5 is een overzicht weergegeven van de gebruikte gegevens om het stationair draaien en het manoeuvreren te berekenen van de voertuigen.

Tabel 4.5: Berekening stationair draaien en manoeuvreren

Voertuig	Verkeers- categorie	Jaar	Aantal	Laad-, los- en manoeuvreetijd per keer in uren	Totaal uren	NO _x emissie per jaar (kg)	NH ₃ emissie per jaar (kg)
2025							
Aan- en afvoer kraan	Zwaar wegverkeer	2025	2	0,5	1	0,0924864	0,0008976
Aan- en afvoer boorstelling	Zwaar wegverkeer	2025	2	0,5	1	0,0924864	0,0008976
Aan- en afvoer graafmachines	Zwaar wegverkeer	2025	4	0,5	1	0,0924864	0,0008976
Aan- en afvoer betonpomp	Zwaar wegverkeer	2025	2	0,5	1	0,0924864	0,0008976

Voertuig	Verkeers- categorie	Jaar	Aantal	Laad-, los- en manoeuvreetijd per keer in uren	Totaal uren	NO _x emissie per jaar (kg)	NH ₃ emissie per jaar (kg)
Aan- en afvoer verreiker	Zwaar wegverkeer	2025	2	0,5	1	0,0924864	0,0008976
middelzwaar verkeer	Middelzwaar wegverkeer	2025	320	0,083333333	26,66666 656	1,723999993	0,018976
zwaar verkeer	Zwaar wegverkeer	2025	178	0,083333333	14,83333 327	1,371881595	0,0133144
Totaal						3,558313588	0,0367784
2026							
Aan- en afvoer kraan	Zwaar wegverkeer	2026	2	0,5	1	0,09103176	0,0008976
Aan- en afvoer verreiker	Zwaar wegverkeer	2026	2	0,5	1	0,09103176	0,0008976
Aan- en afvoer paalfundering	Zwaar wegverkeer	2026	2	0,5	1	0,09103176	0,0008976
Aan- en afvoer betonpomp	Zwaar wegverkeer	2026	2	0,5	1	0,09103176	0,0008976
middelzwaar verkeer	Middelzwaar wegverkeer	2026	320	0,083333333	26,66666 656	1,674111993	0,0192
zwaar verkeer	Zwaar wegverkeer	2026	178	0,083333333	14,83333 327	1,350304435	0,0133144
Totaal						3,388543468	0,0361048

4.2 Gebruiksfasen

Voor het modelonderzoek van de gebruiksfase is door de opdrachtgever de verwarmingsmethode aangeleverd. Door Arcadis Nederland B.V. een verkeersrapport opgesteld ten behoeve van de uitbreiding waarin de verkeergeneratie en verdeling is bepaald op basis van de CROW 381. Daar een nieuwe CROW (744) is uitgekomen is door Arcadis Nederland B.V. aanvullend onderzocht wat de gevolgen van het toepassen van de nieuwe CROW-publicatie is. Het onderzoek van Arcadis Nederland B.V. naar aanleiding van de nieuwe CROW wijst uit dat de verkeergeneratie van het bestaande hotel gelijk blijft en voor de uitbreiding van het hotel de verkeersgeneratie afneemt met 1 mvt/etmaal.

4.2.1 Verkeersgeneratie

Het projectgebied heeft een stedelijkheidsgraad van 'zeer sterk stedelijk' welke is gelegen in de buurt 'Kommelkwartier' in de gemeente Maastricht. Voor de modellering is een verkeersonderzoek door Arcadis uitgevoerd, hierin is een verkeersgeneratie van 79 mvt/etmaal opgegeven. Zie Memo Arcadis met kenmerk CUFC2PDYR7WQ-1761171587-31:3 d.d. 24 mei 2024 Bijlage 1. Voor het bestaande hotel is gerekend met een verkeersgeneratie van 52 mvt/etmaal. Hiernaast wordt voor de bevoorrading 16 middelzware voertuigen per maand berekend.

Om een realistisch beeld te creëren van de verkeersbewegingen is, gelet op de lokale ontsluiting, uitgegaan van meerdere routes (zie Figuur 4.2). Hierbij is de hoofdinfrastructuur als uitgangspunt genomen.

Verkeersroute bevoorrading; Voor de Verkeersroute bevoorrading is rekening gehouden met een verkeersgeneratie van 16 middelzware voertuigen per maand.

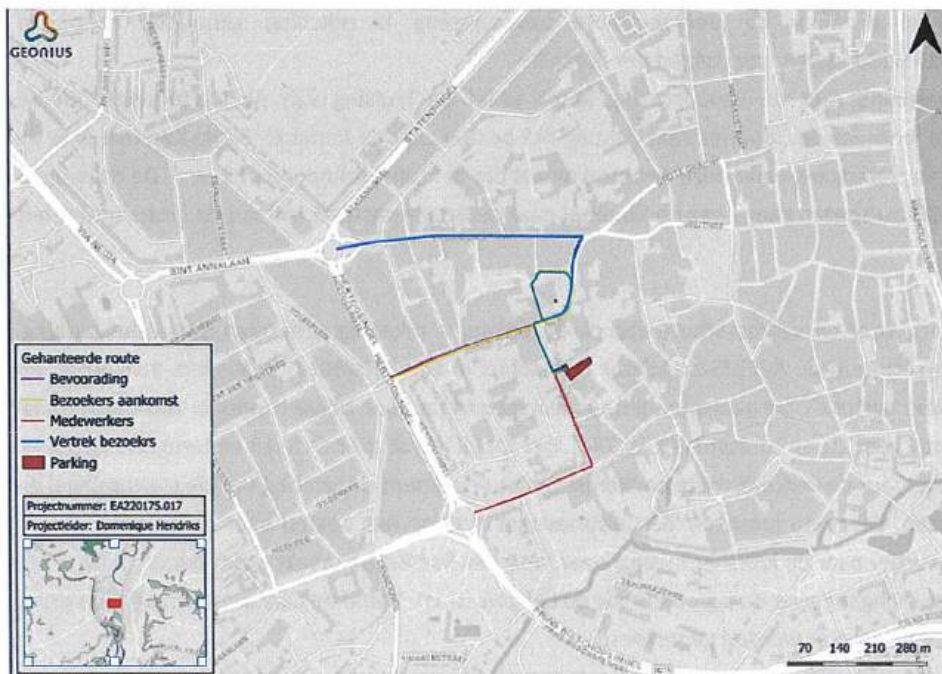
De verkeersroute in verband met de bevoorrading loopt vanaf de kruising van de Hertogsingel en de Calvariestraat. De route loopt via de Calvariestraat richting het oosten over de Kommel. Bij de Kommel gaat de route verder naar de Kruisherengang waar deze een stop maakt om te lossen (minder dan 2 uur). De route gaat vervolgens verder via de Kruisherengang over de Kommel naar de Brusselsestraat tot aan de kruising met het Koningin Emmaplein.

Verkeersroute Bezoekers; voor de verkeersroute van de bezoekers is rekening gehouden met Valet parking. Daarom is deze verkeersroute in de AERIUS-calculator opgesplitst in verkeersroute "bezoekers aankomst" en verkeersroute "bezoekers vertrek". De aangehouden verkeersgeneratie voor beide routes is 100 mvt/etmaal (76% van het totaal aantal voertuigen conform CROW 744). Het totaal wordt over de heen en terugreis verdeeld. Verkeersroute aankomst: voor de verkeersroute aankomst is als vertrekpunt de kruising van de Hertogsingel en de Calvariestraat gekozen. De route loopt via de Calvariestraat richting het oosten over de Kommel. Bij de Kommel gaat de route verder naar de kruisherengang waar deze een korte stop maakt (valet parking). De route gaat verder via de kruisherengang over de Kommel naar de Calvariestraat. Vanaf de Calvariestraat gaat de route verder naar de Abtstraat en zal hier worden geparkeerd.

Verkeersroute vertrek: als vertrekpunt is de parkeerplaats aan de Abtstraat gekozen. Vanaf deze parkeerplaats gaat de route in noordelijke richting over de Abtstraat naar de Calvariestraat. Vanuit de Calvariestraat gaat de route richting het oosten over de Kommel. Bij de Kommel gaat de route verder naar de kruisherengang waar deze een korte stop maakt (valet parking). De route gaat verder via de kruisherengang over de Kommel naar de Brusselsestraat tot aan de kruising met het Koningin Emmaplein. De berekende routes zijn berekend tot aan deze kruisingspunten (zie Figuur 4.2), omdat vanaf deze wegen het verkeer zal worden opgenomen in het heersend verkeersbeeld. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

Verkeersroute medewerkers: De medewerkers zullen een andere route gebruiken ten opzichte van de bezoekers, zij rijden rechtstreeks naar de parkeerplaats. Voor de medewerkers is rekening gehouden met een verkeersgeneratie van 32 mvt/etmaal (24% van het totaal aantal voertuigen conform CROW 744)

Als vertrekpunt is de kruising van de Hertogsingel en de Calvariestraat aangehouden. De route loopt in oostelijke richting tot aan de t-splitsing Calvariestraat – Abtstraat. Vanaf de Abtstraat gaat de route verder over de Tongersestraat in westelijke richting tot aan de rotonde bij de Tongerseplein. De route is éénrichtingsverkeer en er wordt geen stoppunt bepaald, aangezien deze emissie wordt berekend middels de koude start.



Figuur 4.2: Gehanteerde route gebruiksfase

4.2.2 Koude start

Als een voertuig 2 uur of langer stil heeft gestaan is de motor afgekoeld en is er sprake van extra emissies door deze koude start. De katalysator functioneert dan niet gelijk. Hierdoor komt tijdens de koude start relatief meer emissie vrij dan tijdens het rijden met een warme motor. Het uitgangspunt is dat het grootste deel van de koude start emissies in de eerste minuut na de start plaatsvinden (voor zowel lichte, middelzware als zware voertuigen). Dit betekent in de praktijk dat de emissies door koude start veelal optreden voordat een voertuig van zijn plaats is gekomen en koude start emissies kunnen daarmee veelal gekoppeld worden aan de locatie waar het voertuig langer dan twee uur geparkeerd staat. Dit uitgangspunt is ook gehanteerd bij de uitwerking in AERIUS Calculator.

Van alle voertuigen, die op de projectlocatie 2 uur of langer hebben stilgestaan, wordt per voertuigtype (lichte voertuigen, middelzware voertuigen en zware voertuigen) de emissie bepaald aan de hand van voorgeschreven emissiefactoren. Uitgangspunt is dat alle lichte voertuigen meer dan 2 uur of langer stilstaan ter plaatse van de projectlocatie. Ten behoeve van de middelzware en zware voertuigen wordt aangenomen dat geen voertuigen 2 uur of langer stil staan op de projectlocatie. De aantallen voertuigen die op de locatie een koude start maken zijn weergegeven in Tabel 4.6.

Tabel 4.6: Invoergegevens koude starts ter plaatse van parkeerplaats

Voertuigtype	Aantal koude starts per etmaal
Lichte voertuigen	66
Middelzware voertuigen	n.v.t.
Zware voertuigen	n.v.t.

4.2.3 Verwarmingsmethode bestaande hotel

Voor de gebruiksfase van het bestaande hotel is emissie ten gevolge van de verwarmingsmethode van toepassing, aangezien de opdrachtgever heeft aangegeven dat het bestaande hotel door middel van gas wordt verwarmd. Bij het verbruik van aardgas komt stikstof vrij. De uitstoot van NO_x wordt op jaarbasis berekend met de volgende formule:

$$E_{NO_x} = \frac{F_s * C_{NO_x}}{1.000.000} [kg/jaar]$$

Waarin:

F_s = Droog rookgasdebiet onder standaard condities [Nm³/jaar]

C_{NO_x} = NO_x-concentratie onder standaard condities [mg/Nm³]

Voor de emissieconcentratie NO_x wordt aangesloten bij de emissiegrenswaarde voor stookinstallaties conform het Activiteitenbesluit, C_{NO_x} = 70 mg/Nm³.

Onderstaande gegevens zijn ontleend uit de "Infomil publicatie L40, Handleiding meten van luchtemissie".

$$F_s = F_{br} * V_{st} * \frac{21}{21 - O_s} [Nm^3/jaar]$$

$$V_{st} = 0,199 + 0,234 * H$$

Waarin:

F_{br} = brandstof verbruik [Nm³/jaar]

21 = zuurstofconcentratie in droge lucht [vol%]

O_s = zuurstofconcentratie [vol%] betrokken op droog rookgas waarnaar herleiding moet plaatsvinden; voorbeelden zijn 11 vol% voor afvalverbranding, 6 vol% voor het stoken van kolen en 3 vol% voor het stoken van aardgas.

H = verbrandingswaarde aardgas = 31,65 MJ/kg

Met bovenstaande gegevens kan de jaaremissie NO_x van de cv-ketel worden berekend. Het gasverbruik van 2024 is 77.526 m³. Dit totaal komt middels bovengenoemde formules neer op een uitstoot van 48,15 kg NO_x per jaar. De opdrachtgever heeft aangegeven de huidige gasinstallatie te vervangen doormiddel van een hybride pomp. Door de hybride pomp zal het gasverbruik gehalveerd worden, en komt neer op een uitstoot van 24,1 kg NO_x per jaar.

Op basis van aangeleverde conclusies van de opdrachtgever blijkt dat de schoorsteen zich op een hoogte bevindt van 13 m + peil. Aangenomen wordt dat hier ook de stikstofemissie zal plaatsvinden. De hoogte van 13 m wordt aangenomen als uitstoothoogte.

4.2.4 Verwarmingsmethode uitbreiding hotel

Voor het nieuwe te realiseren gedeelte van het hotel is voor de 'gebruiksfase' emissie ten gevolge van de verwerkingsmethode niet van toepassing, omdat de opdrachtgever heeft aangegeven dat het de uitbreiding van het hotel van een warmtepomp (elektrisch) wordt voorzien. Derhalve zal geen stikstofemissie plaatsvinden voor wat betreft de verwarmingsmethode van de locatie en is geen berekening noodzakelijk.

5 Resultaten

5.1 Resultaten realisatiefase 2025

Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op gevoelige habitat-, leefgebied- en zoekgebiedtypen ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het door de AERIUS-Calculator gegenereerde rapport is als bijlage 2 toegevoegd.

5.2 Resultaten realisatiefase 2026

Uit de berekening blijkt dat geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op gevoelige habitat-, leefgebied- en zoekgebiedtypen ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Het door de AERIUS-Calculator gegenereerde rapport is als bijlage 3 toegevoegd.

5.3 Resultaten gebruiksfase

Uit de berekening blijkt dat sprake is van een toename van stikstofdepositie op een gevoelig habitattypen ter plaatse van een nabijgelegen Natura 2000-gebied in Nederland ter grootte van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. In onderstaande Tabel 5.1 is de kritische depositiewaarde alsmede de hoogste bijdrage aan stikstofdepositie in mol N/ha/jaar weergegeven waarvoor een instandhoudingsdoelstelling is geformuleerd. Het door de AERIUS-Calculator gegenereerde rapport is als bijlage 4 toegevoegd.

Tabel 5.1: Berekende maximale toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelige habitat-, leefgebied- en/of zoekgebiedtypen

Habitat- en zoekgebiedtype		KDW *)	Hoogste bijdrage in mol N/ha/jaar
Code	Benaming		
Sint Pietersberg & Jekerdal			
H6210	Kalkgraslanden	1.429,00	0,01

*) Kritische depositiewaarde in mol N/ha/jaar

6 Conclusie & Advies

Geonius Milieu B.V. heeft in opdracht van PRM Vastgoed een AERIUS-berekening uitgevoerd ten behoeve van de reconstructie van Stuers liggende tegenover het Kruisherhotel te Maastricht. Doelstelling van dit onderzoek is om na te gaan of door de voorgenomen activiteit een stikstofeffect (in de realisatie- en gebruiksfase) optreedt op stikstofgevoelige habitat-, leefgebied- en zoekgebiedtypen in omliggende Natura 2000-gebieden.

6.1 Realisatiefase 2025

Uit de stikstofberekening is gebleken dat voor de realisatiefase in 2025 geen stikstofeffect is berekend ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Een vergunning ingevolge de Omgevingswet, onderdeel Natura 2000 activiteit, is daarom niet noodzakelijk.

6.2 Realisatiefase 2026

Uit de stikstofberekening is gebleken dat voor de realisatiefase in 2026 geen stikstofeffect is berekend ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. Een vergunning ingevolge de Omgevingswet, onderdeel Natura 2000 activiteit, is daarom niet noodzakelijk.

6.3 Gebruiksfase

De stikstofdepositie in de gebruiksfase is berekend voor de relevante Natura 2000-gebieden. Hieruit is gebleken dat stikstofdepositie optreedt op één habitattypen in één Natura 2000-gebied, met een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar.

6.4 Advies

Ons advies is om een ecologische beoordeling uit te voeren om te kunnen beoordelen of de gemodelleerde stikstofdepositie leidt tot significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen van de betrokken Natura 2000-gebieden. Hieruit zal blijken of een vergunning ingevolge de Omgevingswet, onderdeel Natura 2000 activiteit, noodzakelijk is.

Bijlagen

Bijlage 1 Memo Arcadis

ONDERWERP
Verkeerstoets Ontwikkeling De Stuers

PROJECTNUMMER
30131263

DATUM
24 mei 2024

ONZE REFERENTIE
CUFC2PDYR7WQ-1761171587-31:3

VAN
Arcadis Nederland BV

AAN
Camiel Oostwegel Patrimonium BV

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

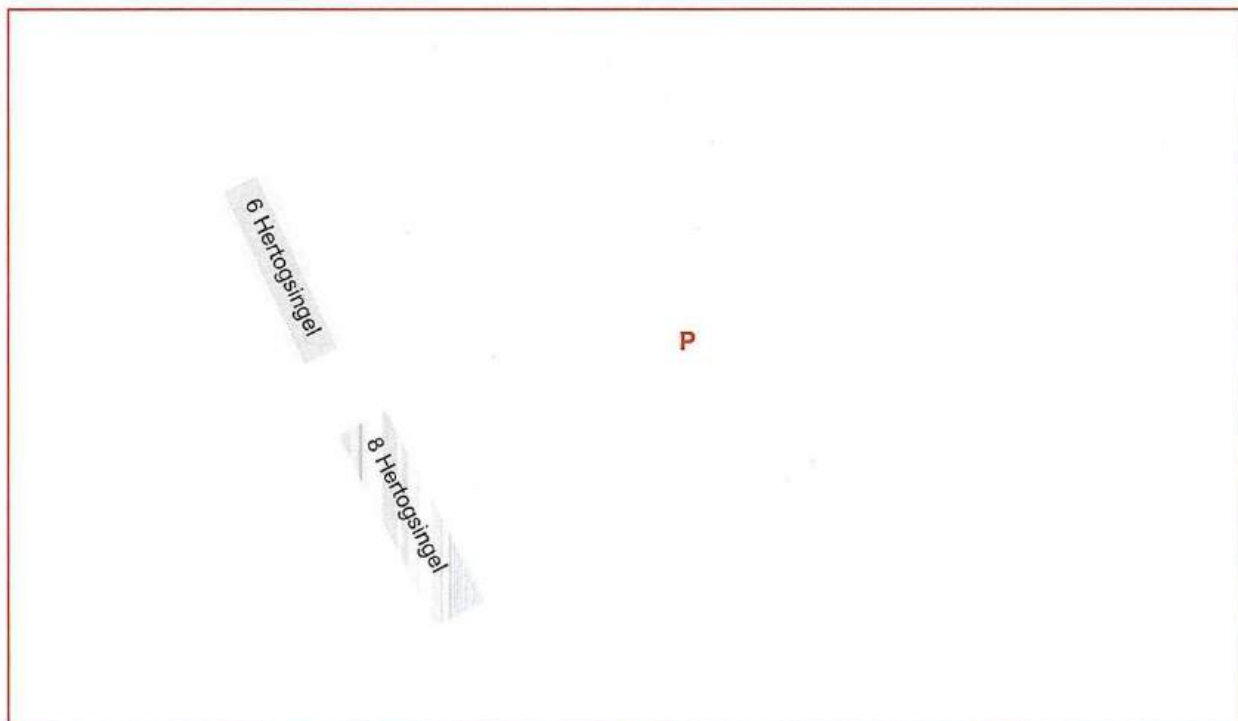
2.1 Functie en vormgeving

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 weekday zijn weergegeven, zijn deze omgerekend naar werkdagen door de intensiteiten van een weekday met factor 1,1 te vermenigvuldigen. Het grootste gedeelte van de wegen in het gebied zijn gecategoriseerd als gebiedsontsluitingswegen binnen bebouwde kom.

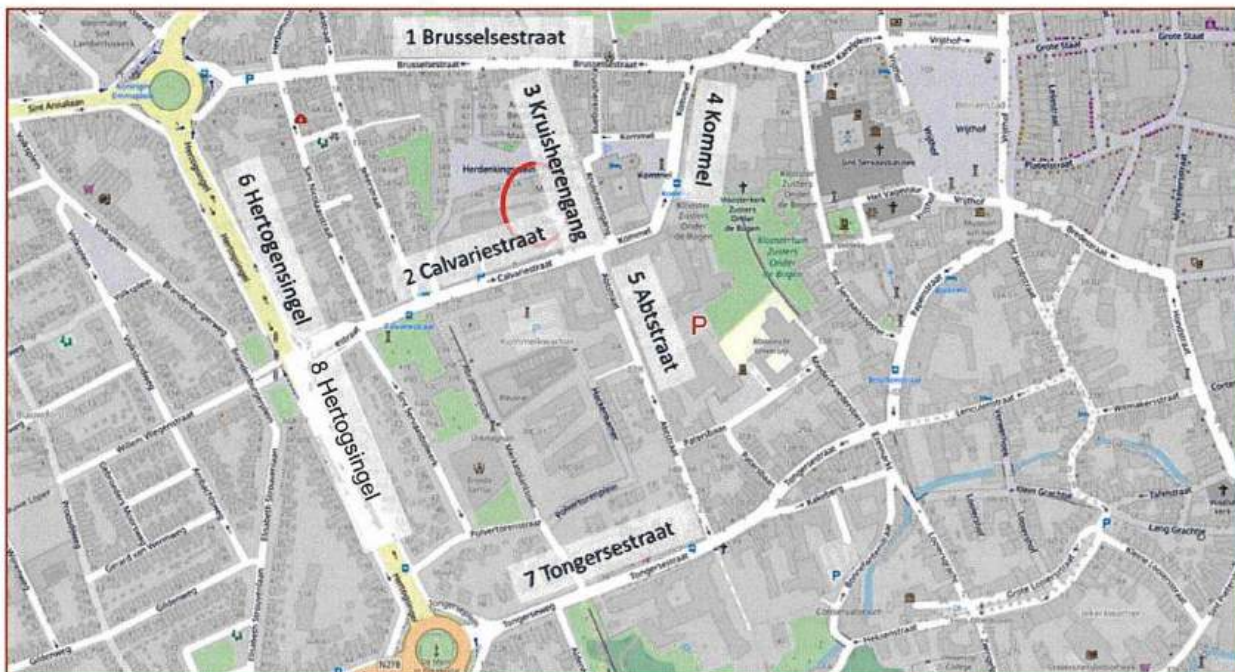
In tabel 1 is een beeld gegeven van de verkeersintensiteiten op het omliggende wegennet. Van de Abtstraat en de Kruisherengang zijn geen gegevens bekend. Voor beide straten is de Sint Nicolaasstraat als referentie gebruikt. Deze straat heeft vergelijkbare bebouwing en heeft ook éénrichtingsverkeer vanaf 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 Stuurs 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 Stuurs, 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 Stuurs 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, taxigebbruik 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.

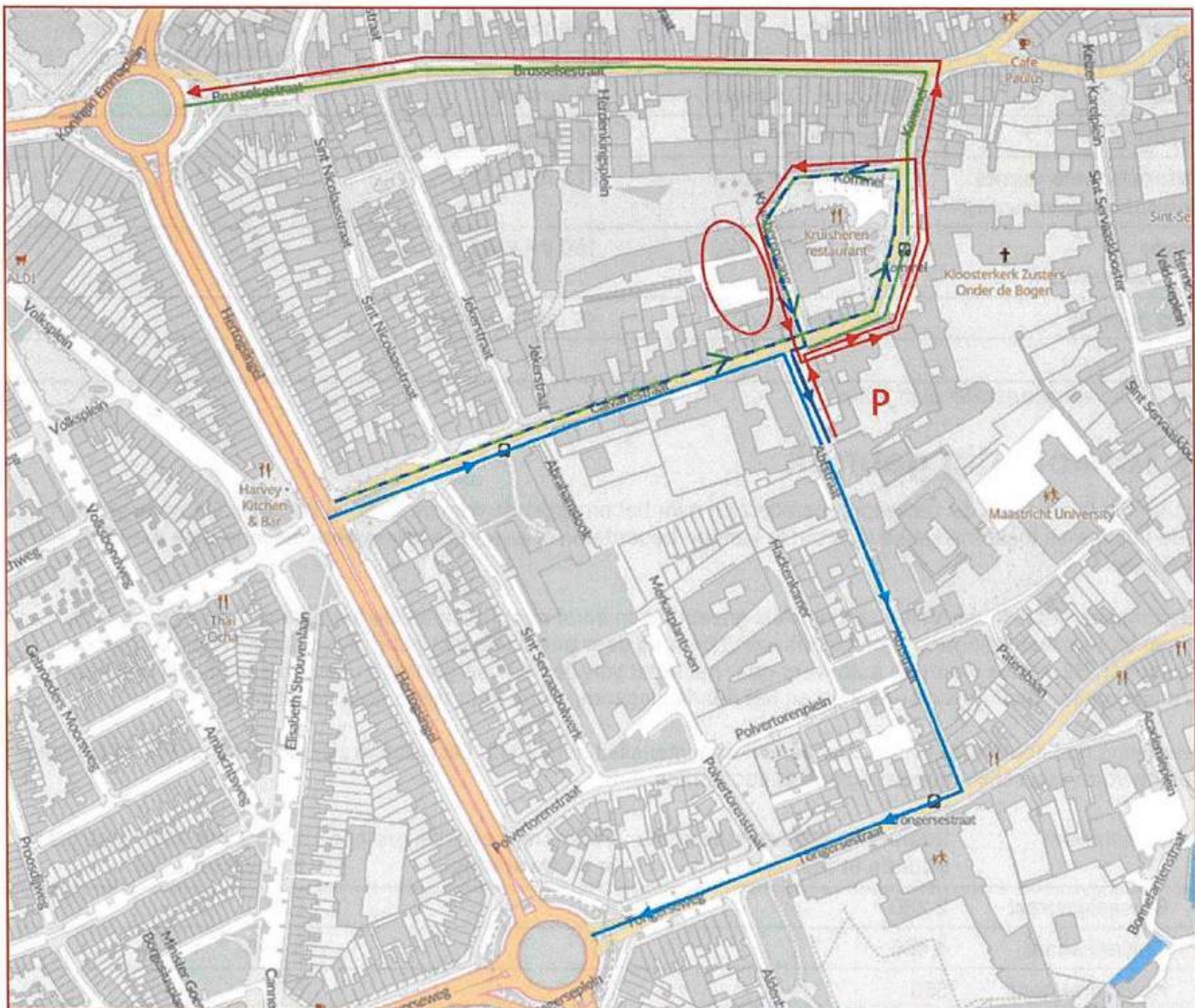
#	Straatnaam	Intensiteit 2032 in autonome situatie in mvt/werkdag	Verkeersgeneratie project in mvt/werkdag	Intensiteit 2032 incl. plan in mvt/werkdag
1	Brusselsestraat	2.280	30	2.310
2	Calvariestraat	4.460	35	4.495
3	Kruisherengang	560	55	615
4	Kommel	4.420	85	4.505
5a ²	Abtstraat	560	55	615
5b ³			5	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.

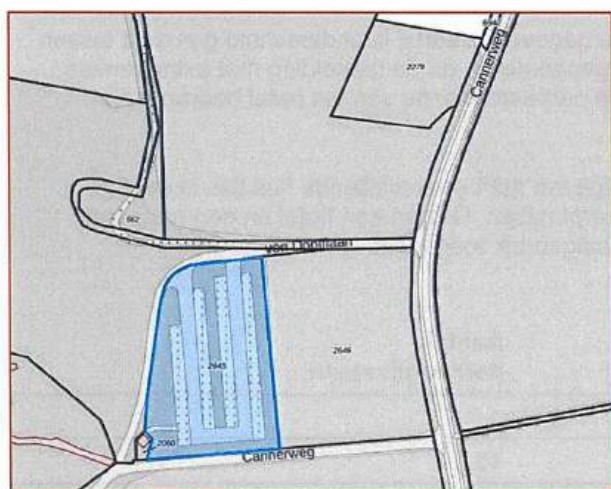
De gemeente Maastricht heeft in haar Nota Parkeernormen aangegeven dat bij verschillende functies in een projectgebied kan worden uitgegaan van dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Gezien een hotel en een restaurant vergelijkbare functies zijn, wordt voor deze ontwikkeling geen dubbelgebruik toegepast.

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 Kruisherenhof 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 Kruisherenhotel 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 Iciinity 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.

Bijlage 2 AERIUS Realisatiefase 2025

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Geonius
Kruishrengang 12,
- Maastricht

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

EA220175.017
Realisatiefase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RgkuivK3UsAG
12 juni 2025, 11:46
Own2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2025	2,4 kg/j	23,9 kg/j

Resultaten

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

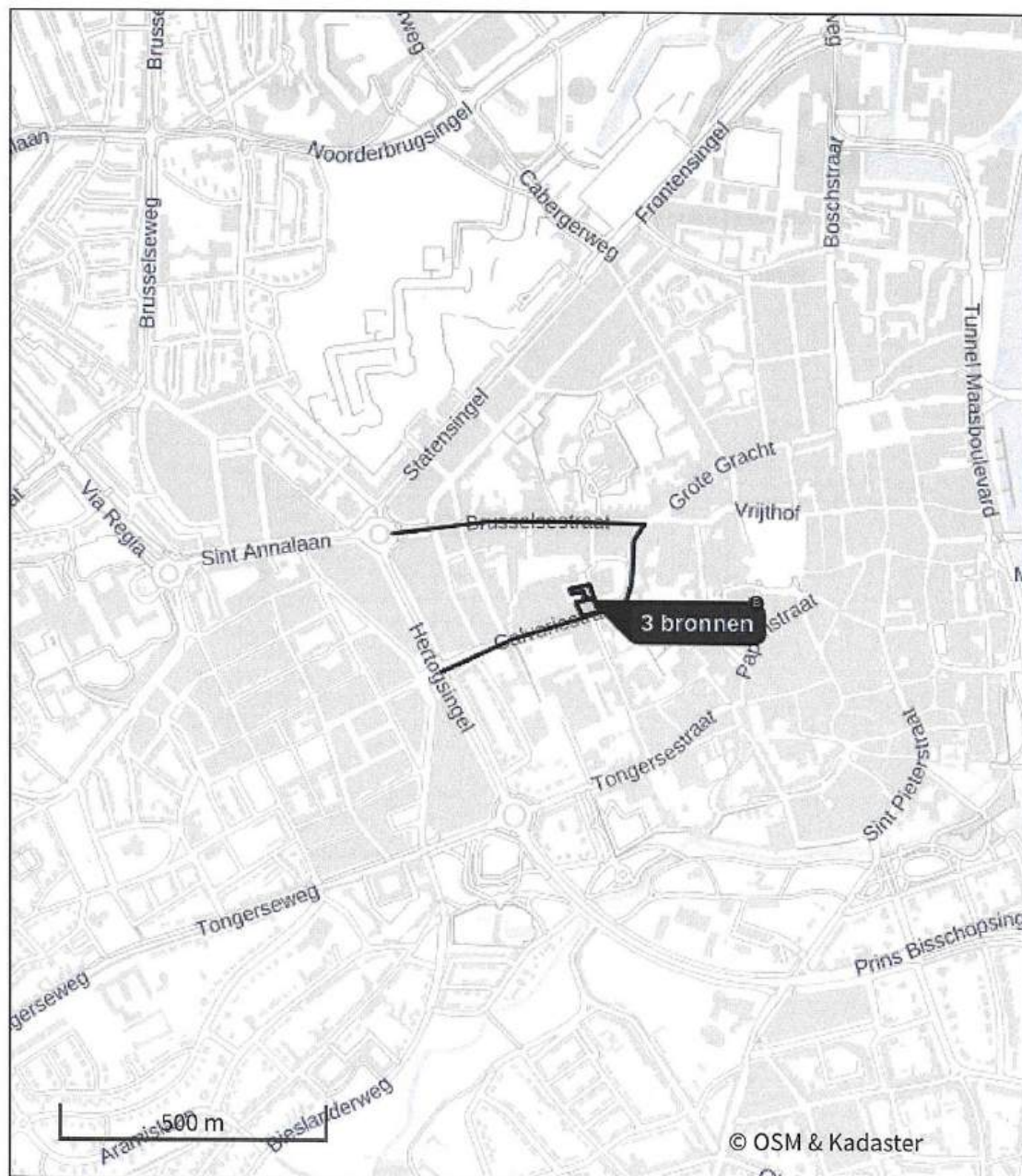
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Nieuwbouw	2,2 kg/j	13,7 kg/j
3 Anders... Anders... stationair draaien	36,8 g/j	3,6 kg/j
4 Verkeer Koude start: overig Koude start	99,4 g/j	1,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	5,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | | | |
|---|----------------------------------|---|--|
|  | Habitatrichtlijn |  | Grootste toename (projectberekening) |
|  | Vogelrichtlijn |  | Grootste afname (projectberekening) |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  | Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  | Niet bepaald | | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Kruisherengang
12 te Maastricht 2025" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Overgang Kempen-Haspengouw (3 km)	X:172558 Y:317456	-
2	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (3 km)	X:175512 Y:314101	-
3	Montagne Saint-Pierre (4 km)	X:176175 Y:313614	-
4	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (4 km)	X:175546 Y:321999	-
5	Basse vallée du Geer (6 km)	X:175123 Y:311702	-
6	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (6 km)	X:176635 Y:311512	-
7	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (6 km)	X:173423 Y:323368	-
8	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (7 km)	X:173180 Y:324245	-
9	Voerstreek (10 km)	X:181498 Y:309849	-
10	Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (10 km)	X:166859 Y:313015	-
11	Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (14 km)	X:162126 Y:314439	-
12	De Maten (19 km)	X:159954 Y:327545	-
13	De Maten (19 km)	X:159952 Y:327553	-
14	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (19 km)	X:167866 Y:334720	-
15	Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (20 km)	X:191821 Y:305620	-
16	Vallée du Ruisseau de Bolland (21 km)	X:178928 Y:297117	-
17	Bokrijk en omgeving (21 km)	X:158454 Y:329785	-
18	Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangebeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (21 km)	X:159721 Y:331919	-
19	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (23 km)	X:164162 Y:337829	-
20	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (23 km)	X:163974 Y:337896	-
21	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (23 km)	X:176570 Y:341141	-
22	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (24 km)	X:179577 Y:341472	-

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025, Rekenjaar 2025

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersaantrekkende werking	Links	Rechts	NO _x	5,1 kg/j
Locatie	X:175955,51 Y:317773,48	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,2 kg/j
Lengte	1.016,95 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Van B naar A				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.936,0 /jaar			0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	640,0 /jaar			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	356,0 /jaar			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Nieuwbouw		NO _x			13,7 kg/j
Locatie	X:175865,69		NH ₃			2,2 kg/j
	Y:317650,28					
Oppervlakte	0,14 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Vrachtwagen	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	952 l/j	112 u/j	66 l/j	NO _x	1,6 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Boorstelling	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2350 l/j	240 u/j	164 l/j	NO _x	3,3 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
Graafmachine	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2280 l/j	120 u/j	159 l/j	NO _x	2,7 kg/j
					NH ₃	0,5 kg/j
Vrachtwagen grondwerk	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	118 l/j	10 u/j	8 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	28,3 g/j
Betonpomp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1980 l/j	180 u/j	138 l/j	NO _x	2,8 kg/j
					NH ₃	0,5 kg/j
Verreiker	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	979 l/j	100 u/j	68 l/j	NO _x	1,5 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Graafmachine	Stage-V, >= 2019 , 56-75 kW, diesel, SCR: ja	118 l/j	10 u/j	8 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	28,3 g/j
Laadschop	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	210 l/j	18 u/j	14 l/j	NO _x	0,6 kg/j
					NH ₃	50,4 g/j
Trilplaat	Stage-V, >= 2019 , 56-75 kW, diesel, SCR: ja	150 l/j	60 u/j	10 l/j	NO _x	0,7 kg/j
					NH ₃	36,0 g/j

3 Anders... | Anders...

Naam	stationair draaien	Uittreedhoogte	0,0 m	NO _x	3,6 kg/j
Locatie	X:175865,69 Y:317650,28	Warmteinhoud	0,000 MW	NH ₃	36,8 g/j
Oppervlakte	0,14 ha	Spreiding	0 m		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	1,6 kg/j
Locatie	X:175860,51	NH ₃	99,4 g/j
	Y:317637,5		
Oppervlakte	0,09 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	1.968,0 /jaar		
Middelzwaar vrachtverkeer	32,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	17,8 /jaar		
Busverkeer	0,0 /jaar		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage 3 AERIUS Realisatiefase 2026

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon	Geonius
Inrichtingslocatie	Kruishrengang 12, - Maastricht

Activiteit

Omschrijving	EA220175.017
Toelichting	Realisatiefase

Berekening

AERIUS kenmerk	Re7WTmBCR4WJ
Datum berekening	12 juni 2025, 11:46
Rekenconfiguratie	Own2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026 - Beoogd	Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	2026	0,8 kg/j	13,5 kg/j

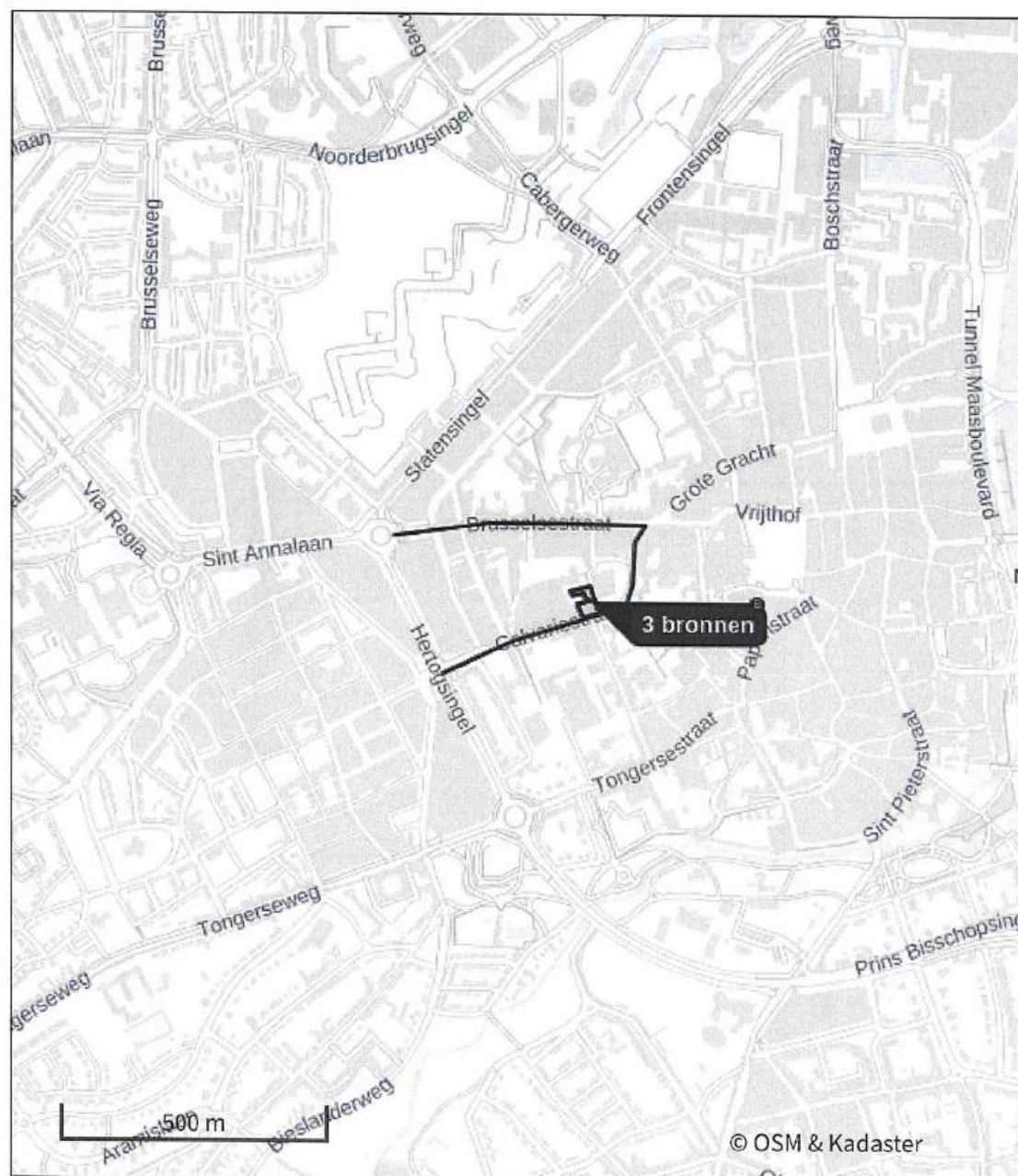
Resultaten

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026 - Beoogd	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	-		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	-		
Grootste toename	-		
Grootste afname	-		

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026 (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen casco en transformatie	0,5 kg/j	3,6 kg/j
3	Anders... Anders... stationair draaien	36,1 g/j	3,4 kg/j
4	Verkeer Koude start: overig Koude start	96,5 g/j	1,5 kg/j
	Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	5,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Kruisherengang 12 te Maastricht 2026" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Overgang Kempen-Haspengouw (3 km)	X:172558 Y:317456	-
2	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (3 km)	X:175512 Y:314101	-
3	Montagne Saint-Pierre (4 km)	X:176175 Y:313614	-
4	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (4 km)	X:175546 Y:321999	-
5	Basse vallée du Geer (6 km)	X:175123 Y:311702	-
6	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (6 km)	X:176635 Y:311512	-
7	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (6 km)	X:173423 Y:323368	-
8	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (7 km)	X:173180 Y:324245	-
9	Voerstreek (10 km)	X:181498 Y:309849	-
10	Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (10 km)	X:166859 Y:313015	-
11	Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (14 km)	X:162126 Y:314439	-
12	De Maten (19 km)	X:159954 Y:327545	-
13	De Maten (19 km)	X:159952 Y:327553	-
14	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (19 km)	X:167866 Y:334720	-
15	Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (20 km)	X:191821 Y:305620	-
16	Vallée du Ruisseau de Bolland (21 km)	X:178928 Y:297117	-
17	Bokrijk en omgeving (21 km)	X:158454 Y:329785	-
18	Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (21 km)	X:159721 Y:331919	-
19	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (23 km)	X:164162 Y:337829	-
20	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (23 km)	X:163974 Y:337896	-
21	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (23 km)	X:176570 Y:341141	-
22	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (24 km)	X:179577 Y:341472	-

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026, Rekenjaar 2026

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen	NO _x	3,6 kg/j		
	casco en	NH ₃	0,5 kg/j		
	transformatie				
Locatie	X:175865,69				
	Y:317650,28				
Oppervlakte	0,14 ha				
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Verreiker	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	979 l/j	100 u/j	68 l/j	NO _x 1,5 kg/j
					NH ₃ 0,2 kg/j
Paalfundering	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	157 l/j	16 u/j	10 l/j	NO _x 0,7 kg/j
					NH ₃ 37,7 g/j
Betonpomp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	990 l/j	90 u/j	69 l/j	NO _x 1,4 kg/j
					NH ₃ 0,2 kg/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersaantrekkende werking	Links Rechts	NO _x	5,0 kg/j
Locatie	X:175955,51 Y:317773,48	Type scherm - -	NO ₂	1,2 kg/j
Lengte	1.016,95 m	Hoogte - -	NH ₃	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg - -		
Rijrichting	Van B naar A			
Tunnelfactor	1			
Type hoogteligging	Normaal			
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m			
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen	In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.936,0 /jaar		0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	640,0 /jaar		0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	356,0 /jaar		0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	stationair draaien	Uittreedhoogte	0,0 m	NO _x	3,4 kg/j
Locatie	X:175865,69	Warmteinhoud	0,000 MW	NH ₃	36,1 g/j
	Y:317650,28	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,14 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	1,5 kg/j
Locatie	X:175860,74	NH ₃	96,5 g/j
	Y:317637,2		
Oppervlakte	0,09 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	1.968,0 /jaar		
Middelzwaar vrachtverkeer	32,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	17,8 /jaar		
Busverkeer	0,0 /jaar		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage 4 AERIUS Gebruiksfase

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon	Geonius
Inrichtingslocatie	Kruishrengang 12, - Maastricht

Activiteit

Omschrijving	EA220175.017
Toelichting	Gebruiksfas

Berekening

AERIUS kenmerk	RQAYDKXSebJQ
Datum berekening	12 juni 2025, 11:37
Rekenconfiguratie	OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Gebruiksfas kruisherengang 12 - Beoogd	Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
	2026	1,6 kg/j	40,0 kg/j

Resultaten

Gebruiksfas kruisherengang 12 - Beoogd	Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
	0,01 mol/ha/j	552895	Sint Pietersberg & Jekerdal
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)	0,15 ha		
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)	0,00 ha		
Grootste toename	0,01 mol/ha/j		
Grootste afname	-		

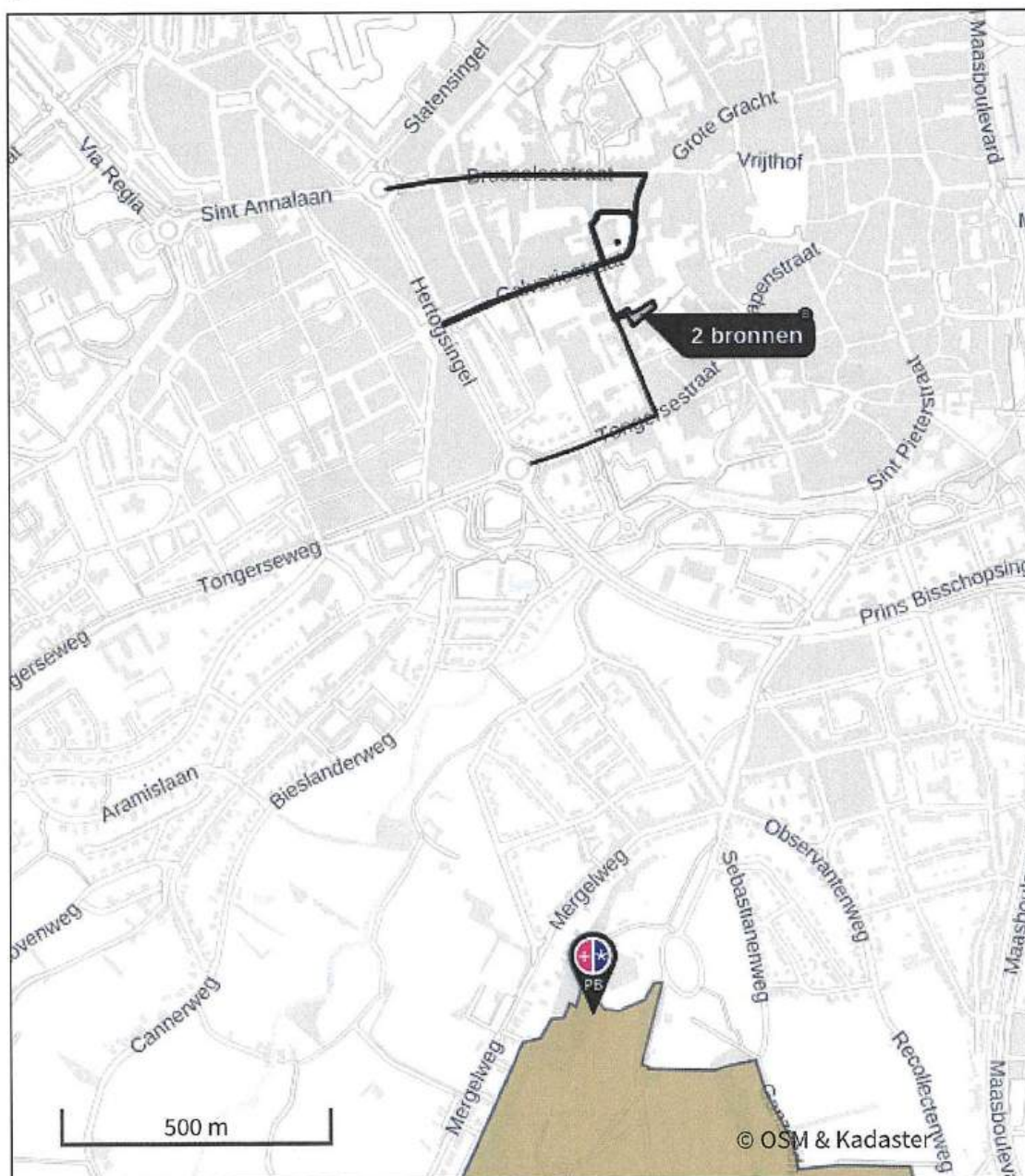


Gebruiksphase kruisherengang 12 (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2 Verkeer Koude start: overig Koude start	1,0 kg/j	6,5 kg/j
4 Anders... Anders... Gasverbruik	-	24,1 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,5 kg/j	9,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



 Habitatrictlijn

 Vogelrichtlijn

 Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn

 Niet bepaald

 Grootste toename (projectberekening)

 Grootste afname (projectberekening)

 Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening)

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase
kruisherengang 12" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	0,15	1.703,93	0,15	0,01	0,00	-
Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Sint Pietersberg & Jekerdal (159)	0,15	1.703,93	0,15	0,01	0,00	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Overgang Kempen-Haspengouw (3 km)	X:172558 Y:317456	-
2	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (3 km)	X:175512 Y:314101	-
3	Montagne Saint-Pierre (4 km)	X:176175 Y:313614	-
4	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (4 km)	X:175546 Y:321999	-
5	Basse vallée du Geer (6 km)	X:175123 Y:311702	-
6	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (6 km)	X:176635 Y:311512	-
7	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (6 km)	X:173423 Y:323368	-
8	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (7 km)	X:173180 Y:324245	-
9	Voerstreek (10 km)	X:181498 Y:309849	-
10	Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (10 km)	X:166859 Y:313015	-
11	Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (14 km)	X:162126 Y:314439	-
12	De Maten (19 km)	X:159954 Y:327545	-
13	De Maten (19 km)	X:159952 Y:327553	-
14	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (19 km)	X:167866 Y:334720	-
15	Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (20 km)	X:191821 Y:305620	-
16	Vallée du Ruisseau de Bolland (21 km)	X:178928 Y:297117	-
17	Bokrijk en omgeving (21 km)	X:158454 Y:329785	-
18	Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangebeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (21 km)	X:159721 Y:331919	-
19	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (23 km)	X:164162 Y:337829	-
20	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (23 km)	X:163974 Y:337896	-
21	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (23 km)	X:176570 Y:341141	-
22	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (24 km)	X:179577 Y:341472	-

Gebruiksfase kruisherengang 12, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Medewerkers	Links	Rechts	NO _x	1,8 kg/j
Locatie	X:175915,73 Y:317506,54	Type scherm	-	NO ₂	0,2 kg/j
Lengte	861,01 m	Hoogte	-	NH ₃	91,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	32,0 /etmaal		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	

2 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	6,5 kg/j
Locatie	X:175952,93 Y:317533,47	NH ₃	1,0 kg/j
Oppervlakte	0,12 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	66,0 /etmaal		
Middelzwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Busverkeer	0,0 /etmaal		

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bevoorading	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:175919,25 Y:317638,63	Type scherm	-	NO ₂	0,1 kg/j
Lengte	1.320,64 m	Hoogte	-	NH ₃	15,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /maand		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	16,0 /maand		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /maand		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /maand		0,0 %	

4 Anders... | Anders...

Naam	Gasverbruik	Uittreedhoogte	13,0 m	NO _x	24,1 kg/j
Locatie	X:175910,86 Y:317668,7	Warmteinhoud	0,000 MW		
Oppervlakte	0,00 ha	Spreiding	0 m		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bezoekers aankomst	Links	Rechts	NO _x	2,9 kg/j
Locatie	X:175939 Y:317657,67	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,4 kg/j
Lengte	781,09 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /etmaal			0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

6 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Vertrek bezoekers	Links	Rechts	NO _x	4,2 kg/j
Locatie	X:175945,81 Y:317727,54	Type scherm	-	-	NO ₂ 0,5 kg/j
Lengte	1.133,65 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /etmaal			0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal			0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Geonius.nl

Geonius is een middelgroot interdisciplinair ingenieurbureau met brede expertise binnen de GWW- en bouwsector. Door onze unieke combinatie van vakkennis op het gebied van wegen, geotechniek, milieu, geodesie, water, ruimtelijke ontwikkeling, landschap, archeologie en ecologie zijn wij goed in staat mee te denken met de klant en projecten zelfstandig uit te voeren. Grenzen tussen de verschillende divisies vervagen, waardoor steeds meer projecten integraal door ons worden uitgevoerd.

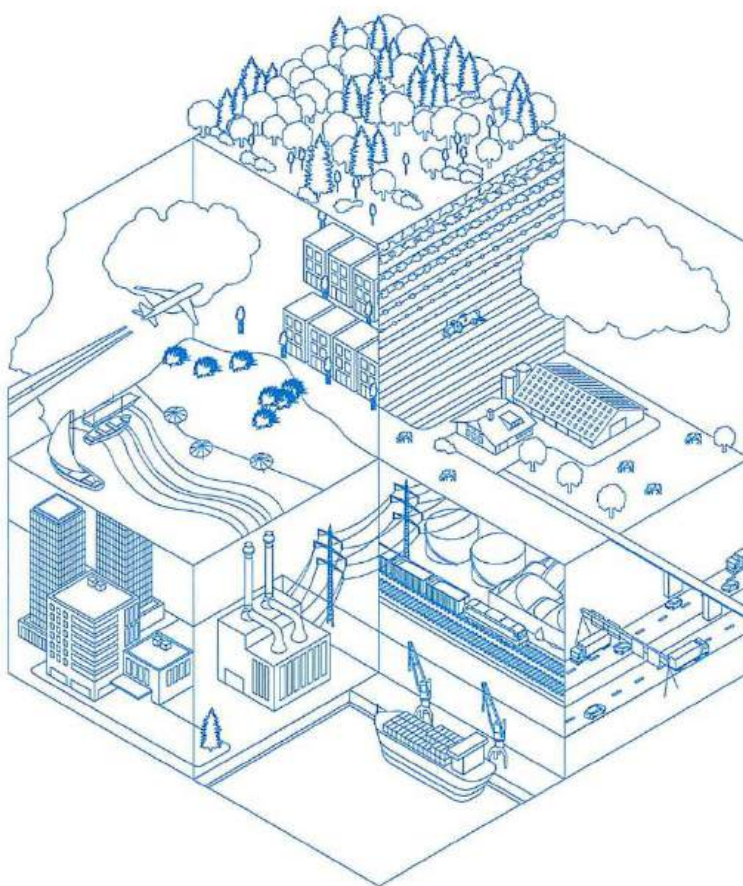
Geonius hecht veel waarde aan een informele, positieve bedrijfscultuur, het welzijn van medewerkers en maatschappelijke betrokkenheid.

-  Wegen
-  Geotechniek
-  Milieu
-  Geodesie
-  Water
-  Ruimtelijke ontwikkeling
-  Landschap
-  Archeologie
-  Ecologie

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

Dit document is een bijlage, behorende bij een Projectberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator. De bijlage is een hulpmiddel bij het beoordelen van projecten waar sprake is van hexagonen met een hersteldoel. De bijlage bevat daartoe een overzicht van de maximale bijdrage per gebied. Voor meer uitleg over 'hexagonen met een hersteldoel' in AERIUS, zie het handboek Calculator.



- [Overzicht](#)
- [Resultaten](#)

Deze PDF is geen digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS, maar alleen een bijlage. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Bijlage projectberekening
Hulpmiddel beoordeling hexagonen
met een hersteldoel

Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Geonius

Kruishrengang 12,
- Maastricht

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening

AERIUS kenmerk projectberekening

Datum projectberekening

EA220175.017

Re7WTmBCR4WJ

12 juni 2025, 11:46

Totale emissie

Kruishrengang 12 te Maastricht 2026 - Beoogd

Rekenjaar

2026

Emissie NH₃

0,8 kg/j

Emissie NO_x

13,5 kg/j



Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "Kruisherengang 12 te
Maastricht 2026" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

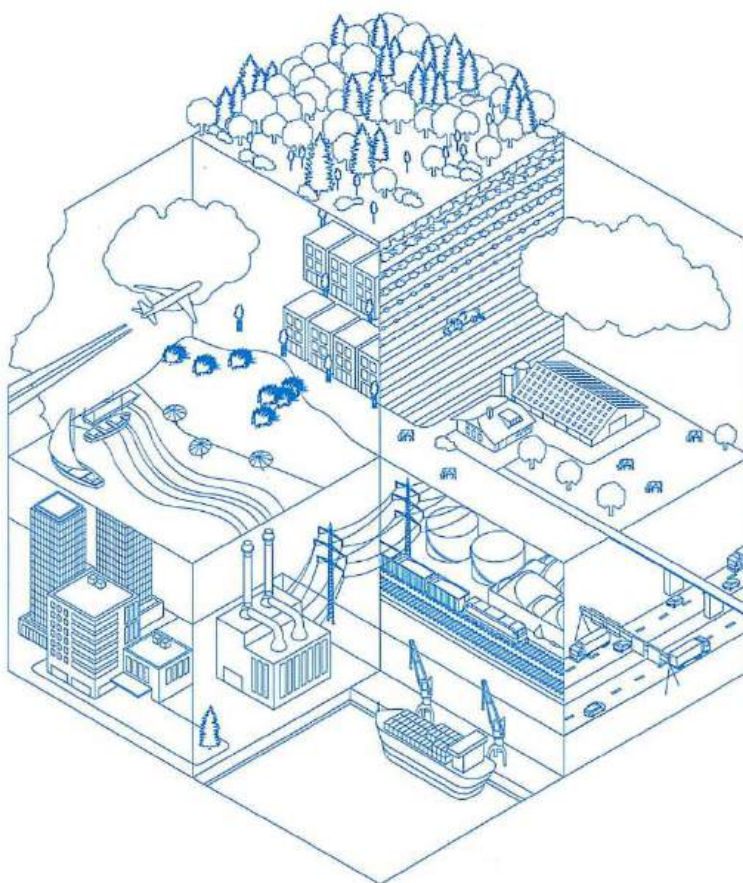
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

Dit document is een bijlage, behorende bij een Projectberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator. De bijlage is een hulpmiddel bij het beoordelen van projecten waar sprake is van hexagonen met een hersteldoel. De bijlage bevat daartoe een overzicht van de maximale bijdrage per gebied. Voor meer uitleg over 'hexagonen met een hersteldoel' in AERIUS, zie het handboek Calculator.



- [Overzicht](#)
- [Resultaten](#)

Deze PDF is geen digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS, maar alleen een bijlage. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Bijlage projectberekening
Hulpmiddel beoordeling hexagonen
met een hersteldoel

Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Geonius

Kruishrengang 12,
- Maastricht

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening

AERIUS kenmerk projectberekening

Datum projectberekening

EA220175.017

RgkuivK3UsAG

12 juni 2025, 11:46

Totale emissie

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 - Beoogd

Rekenjaar

2025

Emissie NH₃

2,4 kg/j

Emissie NO_x

23,9 kg/j



Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "Kruisherengang 12 te
Maastricht 2025" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

Geonius
Kruishrengang 12,
- Maastricht

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

EA220175.017
Realisatiefase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

Re7WTmBCR4WJ
12 juni 2025, 11:46
Own2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026 - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2026	0,8 kg/j	13,5 kg/j

Resultaten

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026 - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

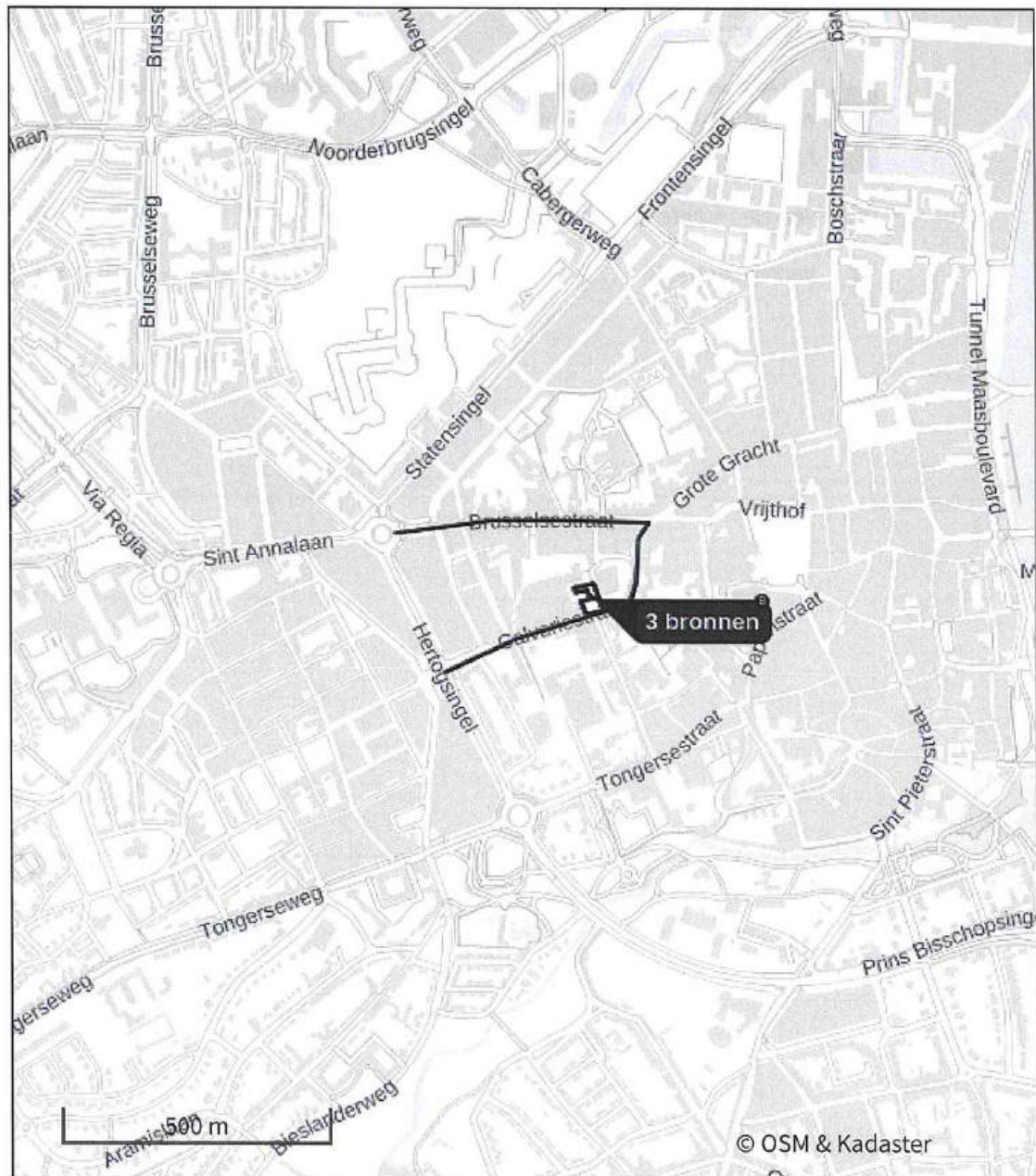
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026 (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Mobiele werktuigen casco en transformatie	0,5 kg/j	3,6 kg/j
3 Anders... Anders... stationair draaien	36,1 g/j	3,4 kg/j
4 Verkeer Koude start: overig Koude start	96,5 g/j	1,5 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	5,0 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|---|--|
|  Habitatrictlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Kruisherengang
12 te Maastricht 2026" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Overgang Kempen-Haspengouw (3 km)	X:172558 Y:317456	-
2	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (3 km)	X:175512 Y:314101	-
3	Montagne Saint-Pierre (4 km)	X:176175 Y:313614	-
4	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (4 km)	X:175546 Y:321999	-
5	Basse vallée du Geer (6 km)	X:175123 Y:311702	-
6	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (6 km)	X:176635 Y:311512	-
7	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (6 km)	X:173423 Y:323368	-
8	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (7 km)	X:173180 Y:324245	-
9	Voerstreek (10 km)	X:181498 Y:309849	-
10	Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (10 km)	X:166859 Y:313015	-
11	Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (14 km)	X:162126 Y:314439	-
12	De Maten (19 km)	X:159954 Y:327545	-
13	De Maten (19 km)	X:159952 Y:327553	-
14	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (19 km)	X:167866 Y:334720	-
15	Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (20 km)	X:191821 Y:305620	-
16	Vallée du Ruisseau de Bolland (21 km)	X:178928 Y:297117	-
17	Bokrijk en omgeving (21 km)	X:158454 Y:329785	-
18	Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (21 km)	X:159721 Y:331919	-
19	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (23 km)	X:164162 Y:337829	-
20	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (23 km)	X:163974 Y:337896	-
21	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (23 km)	X:176570 Y:341141	-
22	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (24 km)	X:179577 Y:341472	-

Kruisherengang 12 te Maastricht 2026, Rekenjaar 2026

1 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Mobiele werktuigen		NO _x	3,6 kg/j
	casco en		NH ₃	0,5 kg/j
	transformatie			
Locatie	X:175865,69			
	Y:317650,28			
Oppervlakte	0,14 ha			
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren AdBlue verbruik	Stof Emissie
Verreiker	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	979 l/j	100 u/j 68 l/j	NO _x 1,5 kg/j NH ₃ 0,2 kg/j
Paalfundering	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	157 l/j	16 u/j 10 l/j	NO _x 0,7 kg/j NH ₃ 37,7 g/j
Betonpomp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	990 l/j	90 u/j 69 l/j	NO _x 1,4 kg/j NH ₃ 0,2 kg/j

2 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersaantrekkende werking	Links	Rechts	NO _x	5,0 kg/j
Locatie	X:175955,51 Y:317773,48	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,2 kg/j
Lengte	1.016,95 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Van B naar A				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen			In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.936,0 /jaar			0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	640,0 /jaar			0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	356,0 /jaar			0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar			0,0 %

3 Anders... | Anders...

Naam	stationair draaien	Uittreedhoogte	0,0 m	NO _x	3,4 kg/j
Locatie	X:175865,69	Warmteinhoud	0,000 MW	NH ₃	36,1 g/j
	Y:317650,28	Spreiding	0 m		
Oppervlakte	0,14 ha				
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	1,5 kg/j
Locatie	X:175860,74	NH ₃	96,5 g/j
	Y:317637,2		
Oppervlakte	0,09 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	1.968,0 /jaar		
Middelzwaar vrachtverkeer	32,0 /jaar		
Zwaar vrachtverkeer	17,8 /jaar		
Busverkeer	0,0 /jaar		

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Geonius

Kruishrengang 12,
- Maastricht

Activiteit

Omschrijving

Toelichting

EA220175.017

Realisatiefase

Berekening

AERIUS kenmerk

Datum berekening

Rekenconfiguratie

RgkuivK3UsAG

12 juni 2025, 11:46

OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 - Beoogd

Rekenjaar

2025

Emissie NH₃

2,4 kg/j

Emissie NO_x

23,9 kg/j

Resultaten

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

Grootste toename

Grootste afname

Hoogste bijdrage

-

-

-

-

-

Hexagon

Gebied

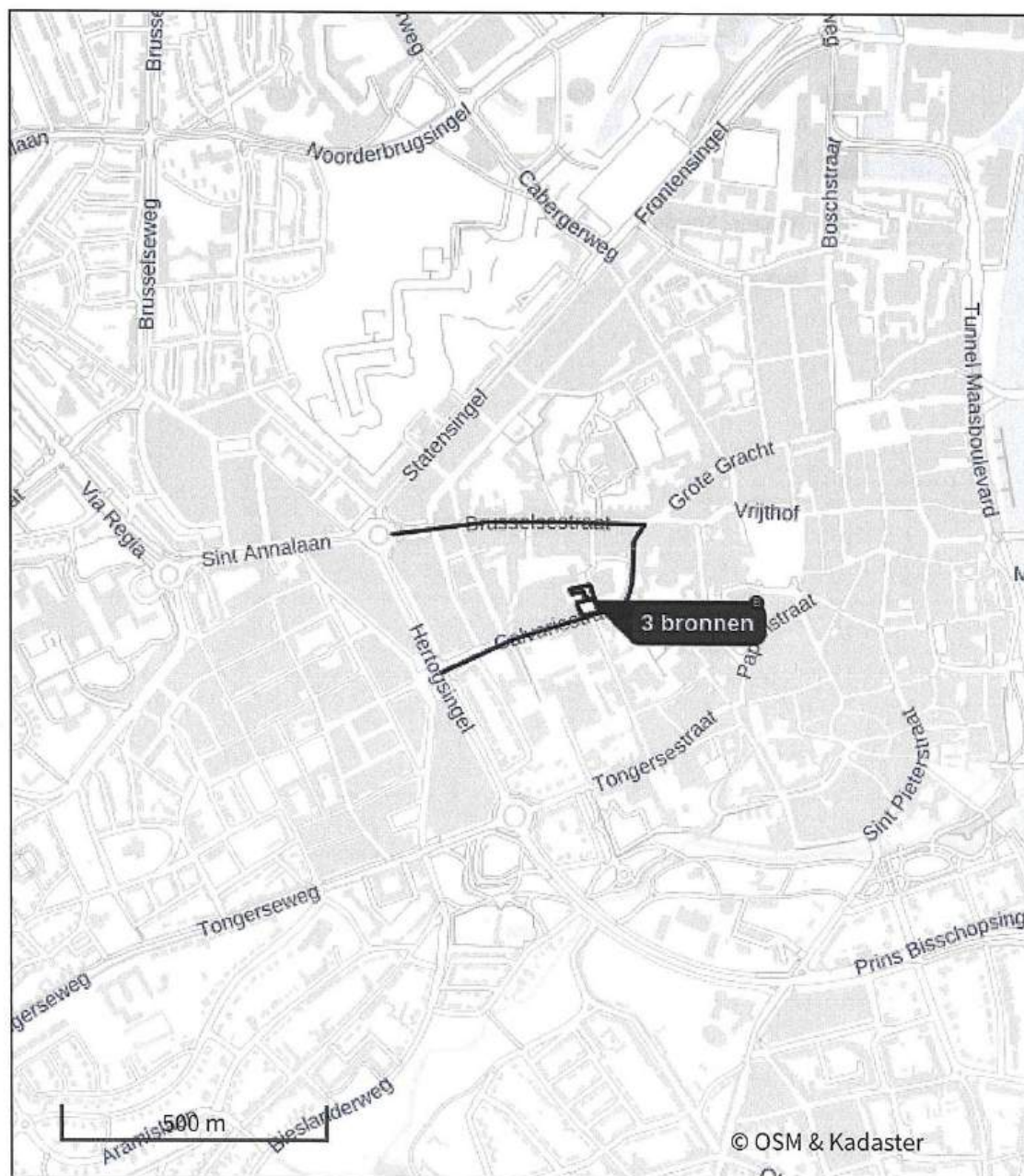


Kruisherengang 12 te Maastricht 2025 (Beoogd), rekenjaar 2025

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Nieuwbouw	2,2 kg/j	13,7 kg/j
 Anders... Anders... stationair draaien	36,8 g/j	3,6 kg/j
 Verkeer Koude start: overig Koude start	99,4 g/j	1,6 kg/j
 Verkeersnetwerk	0,1 kg/j	5,1 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Kruisherengang
12 te Maastricht 2025" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Overgang Kempen-Haspengouw (3 km)	X:172558 Y:317456	-
2	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (3 km)	X:175512 Y:314101	-
3	Montagne Saint-Pierre (4 km)	X:176175 Y:313614	-
4	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (4 km)	X:175546 Y:321999	-
5	Basse vallée du Geer (6 km)	X:175123 Y:311702	-
6	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (6 km)	X:176635 Y:311512	-
7	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (6 km)	X:173423 Y:323368	-
8	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (7 km)	X:173180 Y:324245	-
9	Voerstreek (10 km)	X:181498 Y:309849	-
10	Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (10 km)	X:166859 Y:313015	-
11	Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (14 km)	X:162126 Y:314439	-
12	De Maten (19 km)	X:159954 Y:327545	-
13	De Maten (19 km)	X:159952 Y:327553	-
14	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (19 km)	X:167866 Y:334720	-
15	Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (20 km)	X:191821 Y:305620	-
16	Vallée du Ruisseau de Bolland (21 km)	X:178928 Y:297117	-
17	Bokrijk en omgeving (21 km)	X:158454 Y:329785	-
18	Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangebeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (21 km)	X:159721 Y:331919	-
19	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (23 km)	X:164162 Y:337829	-
20	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (23 km)	X:163974 Y:337896	-
21	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (23 km)	X:176570 Y:341141	-
22	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (24 km)	X:179577 Y:341472	-

Kruisherengang 12 te Maastricht 2025, Rekenjaar 2025

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Verkeersaantrekkende werking	Links	Rechts	NO _x	5,1 kg/j
Locatie	X:175955,51 Y:317773,48	Type scherm	-	NO ₂	1,2 kg/j
Lengte	1.016,95 m	Hoogte	-	NH ₃	0,1 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van B naar A				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	3.936,0 /jaar		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	640,0 /jaar		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	356,0 /jaar		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /jaar		0,0 %	

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Nieuwbouw		NO _x		13,7 kg/j	
Locatie	X:175865,69		NH ₃		2,2 kg/j	
Oppervlakte	Y:317650,28					
	0,14 ha					
Naam	Stageklasse	Brandstof- verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Vrachtwagen	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	952 l/j	112 u/j	66 l/j	NO _x	1,6 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Boorstelling	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2350 l/j	240 u/j	164 l/j	NO _x	3,3 kg/j
					NH ₃	0,6 kg/j
Graafmachine	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	2280 l/j	120 u/j	159 l/j	NO _x	2,7 kg/j
					NH ₃	0,5 kg/j
Vrachtwagen grondwerk	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	118 l/j	10 u/j	8 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	28,3 g/j
Betonpomp	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	1980 l/j	180 u/j	138 l/j	NO _x	2,8 kg/j
					NH ₃	0,5 kg/j
Verreiker	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	979 l/j	100 u/j	68 l/j	NO _x	1,5 kg/j
					NH ₃	0,2 kg/j
Graafmachine	Stage-V, >= 2019 , 56-75 kW, diesel, SCR: ja	118 l/j	10 u/j	8 l/j	NO _x	0,3 kg/j
					NH ₃	28,3 g/j
Laadschop	Stage-V, >= 2019 , 75-560 kW, diesel, SCR: ja	210 l/j	18 u/j	14 l/j	NO _x	0,6 kg/j
					NH ₃	50,4 g/j
Trilplaat	Stage-V, >= 2019 , 56-75 kW, diesel, SCR: ja	150 l/j	60 u/j	10 l/j	NO _x	0,7 kg/j
					NH ₃	36,0 g/j

3 Anders... | Anders...

Naam	stationair draaien	Uittreedhoogte	<u>0,0 m</u>	NO _x	3,6 kg/j
Locatie	X:175865,69 Y:317650,28	Warmteinhoud	<u>0,000 MW</u>	NH ₃	36,8 g/j
Oppervlakte	0,14 ha	Spreiding	0 m		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	<u>Continue Emissie</u>				

4 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	1,6 kg/j
Locatie	X:175860,51 Y:317637,5	NH ₃	99,4 g/j
Oppervlakte	0,09 ha		
Type voertuig		Koude starts	
Licht verkeer		1.968,0 /jaar	
Middelzwaar vrachtverkeer		32,0 /jaar	
Zwaar vrachtverkeer		17,8 /jaar	
Busverkeer		0,0 /jaar	

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstofdepositie.



- [Overzicht](#)
- [Samenvatting situaties](#)
- [Resultaten](#)
- [Detailgegevens per emissiebron](#)

Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.

Contactgegevens

Rechtspersoon

Geonius

Inrichtingslocatie

Kruishrengang 12,
- Maastricht

Activiteit

Omschrijving

EA220175.017

Toelichting

Gebruiksfas

Berekening

AERIUS kenmerk

RQAYDKXSebJQ

Datum berekening

12 juni 2025, 11:37

Rekenconfiguratie

OwN2000-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Gebruiksfas kruisherengang 12 - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH₃

Emissie NO_x

2026

1,6 kg/j

40,0 kg/j

Resultaten

Gebruiksfas kruisherengang 12 - Beoogd

Hoogste bijdrage

Hexagon

Gebied

0,01 mol/ha/j

552895

Sint Pietersberg &
Jekerdal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,15 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename

0,01 mol/ha/j

Grootste afname

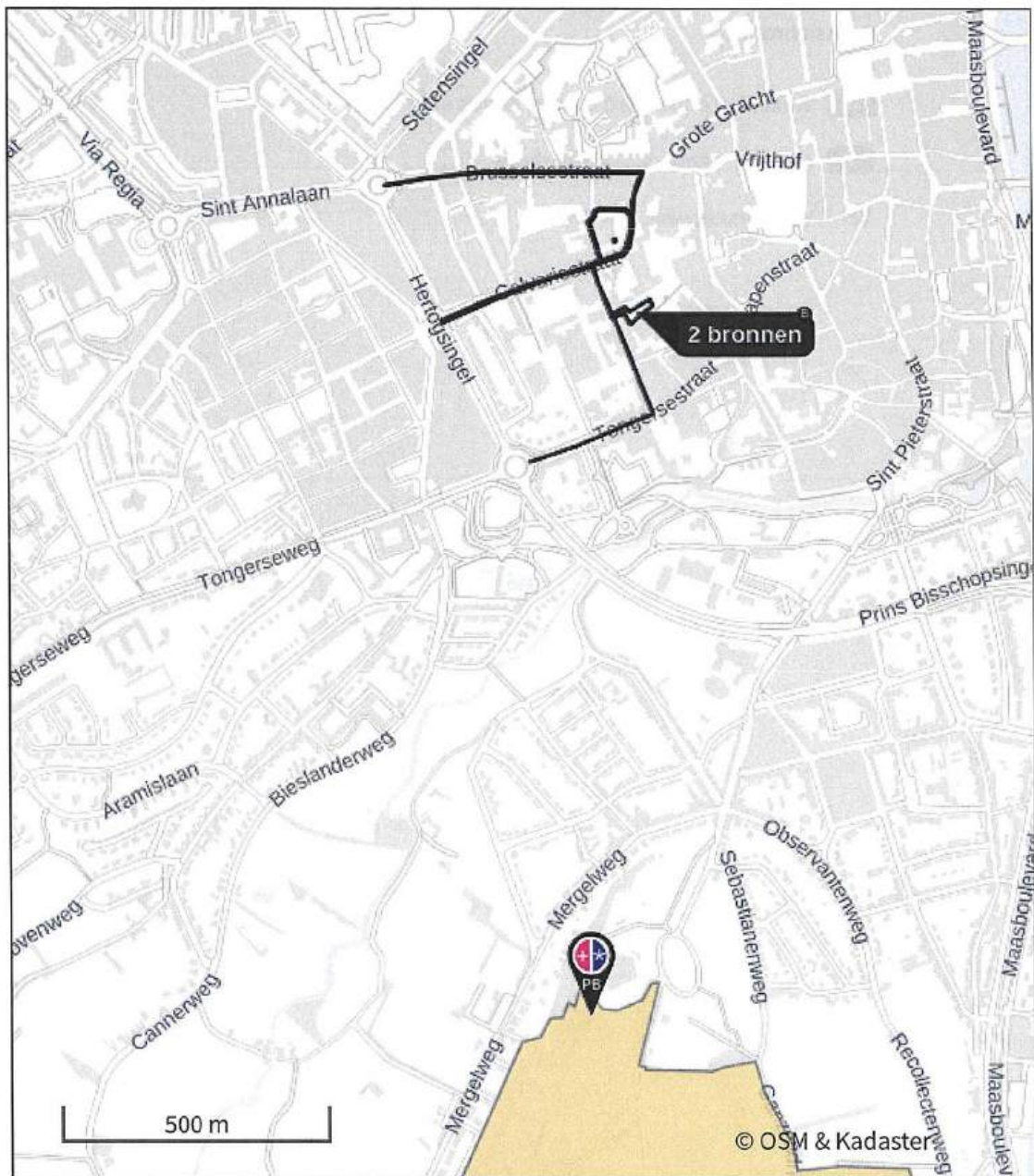
-



Gebruiksphase kruisherengang 12 (Beoogd), rekenjaar 2026

Emissiebronnen	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2 Verkeer Koude start: overig Koude start	1,0 kg/j	6,5 kg/j
4 Anders... Anders... Gasverbruik	-	24,1 kg/j
Verkeersnetwerk	0,5 kg/j	9,4 kg/j

Hoogste af- en toename op (bijna) overbelaste stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden.



- | | |
|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Grootste toename (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn |  Grootste afname (projectberekening) |
|  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  Niet bepaald | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "Gebruiksfase kruisherengang 12" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	0,15	1.703,93	0,15	0,01	0,00	-
Per gebied	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteed)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Sint Pietersberg & Jekerdal (159)	0,15	1.703,93	0,15	0,01	0,00	-

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol N/ha/jr)
1	Overgang Kempen-Haspengouw (3 km)	X:172558 Y:317456	-
2	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (3 km)	X:175512 Y:314101	-
3	Montagne Saint-Pierre (4 km)	X:176175 Y:313614	-
4	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (4 km)	X:175546 Y:321999	-
5	Basse vallée du Geer (6 km)	X:175123 Y:311702	-
6	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (6 km)	X:176635 Y:311512	-
7	Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (6 km)	X:173423 Y:323368	-
8	De Mechelse Heide en de Vallei van de Ziepbeek (7 km)	X:173180 Y:324245	-
9	Voerstreek (10 km)	X:181498 Y:309849	-
10	Jekervallei en bovenloop van de Demervallei (10 km)	X:166859 Y:313015	-
11	Bossen en kalkgraslanden van Haspengouw (14 km)	X:162126 Y:314439	-
12	De Maten (19 km)	X:159954 Y:327545	-
13	De Maten (19 km)	X:159952 Y:327553	-
14	Bosbeekvallei en aangrenzende bos- en heidegebieden te As-Opglabbeek-Maaseik (19 km)	X:167866 Y:334720	-
15	Vallée de la Gueule en aval de Kelmis (20 km)	X:191821 Y:305620	-
16	Vallée du Ruisseau de Bolland (21 km)	X:178928 Y:297117	-
17	Bokrijk en omgeving (21 km)	X:158454 Y:329785	-
18	Valleien van de Laambeek, Zonderikbeek, Slangbeek en Roosterbeek met vijvergebieden. (21 km)	X:159721 Y:331919	-
19	Houthalen-Helchteren, Meeuwen-Gruitrode en Peer (23 km)	X:164162 Y:337829	-
20	Mangelbeek en heide- en vengebieden tussen Houthalen en Gruitrode (23 km)	X:163974 Y:337896	-
21	Itterbeek met Brand, Jagersborg en Schootsheide en Bergerven (23 km)	X:176570 Y:341141	-
22	Hamonterheide, Hageven, Buitenheide, Stamprooierbroek en Mariahof (24 km)	X:179577 Y:341472	-

Gebruiksfase kruisherengang 12, Rekenjaar 2026

1 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Medewerkers	Links	Rechts	NO _x	1,8 kg/j
Locatie	X:175915,73 Y:317506,54	Type scherm	-	NO ₂	0,2 kg/j
Lengte	861,01 m	Hoogte	-	NH ₃	91,5 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	32,0 /etmaal		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	

2 Verkeer | Koude start: overig

Naam	Koude start	NO _x	6,5 kg/j
Locatie	X:175952,93 Y:317533,47	NH ₃	1,0 kg/j
Oppervlakte	0,12 ha		
Type voertuig	Koude starts		
Licht verkeer	66,0 /etmaal		
Middelwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Zwaar vrachtverkeer	0,0 /etmaal		
Busverkeer	0,0 /etmaal		

3 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bevoorrading	Links	Rechts	NO _x	0,5 kg/j
Locatie	X:175919,25 Y:317638,63	Type scherm	-	NO ₂	0,1 kg/j
Lengte	1.320,64 m	Hoogte	-	NH ₃	15,2 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Van A naar B				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /maand		0,0 %	
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	16,0 /maand		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /maand		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /maand		0,0 %	

4 Anders... | Anders...

Naam	Gasverbruik	Uittreedhoogte	13,0 m	NO _x	24,1 kg/j
Locatie	X:175910,86 Y:317668,7	Warmteinhoud	0,000 MW		
Oppervlakte	0,00 ha	Spreiding	0 m		
Wijze van ventilatie	Niet geforceerd				
Temporele variatie	Continue Emissie				

5 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Bezoekers aankomst	Links	Rechts	NO _x	2,9 kg/j
Locatie	X:175939 Y:317657,67	Type scherm	-	NO ₂	0,4 kg/j
Lengte	781,09 m	Hoogte	-	NH ₃	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /etmaal		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	

6 Verkeer | Rijdend verkeer

Naam	Vertrek bezoekers	Links	Rechts	NO _x	4,2 kg/j
Locatie	X:175945,81 Y:317727,54	Type scherm	-	NO ₂	0,5 kg/j
Lengte	1.133,65 m	Hoogte	-	NH ₃	0,2 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (normaal)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte t.o.v. maaiveld	0 m				
Verkeer	Maximum snelheid	Aantal voertuigbewegingen		In file	
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	50,0 /etmaal		0,0 %	
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 /etmaal		0,0 %	

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

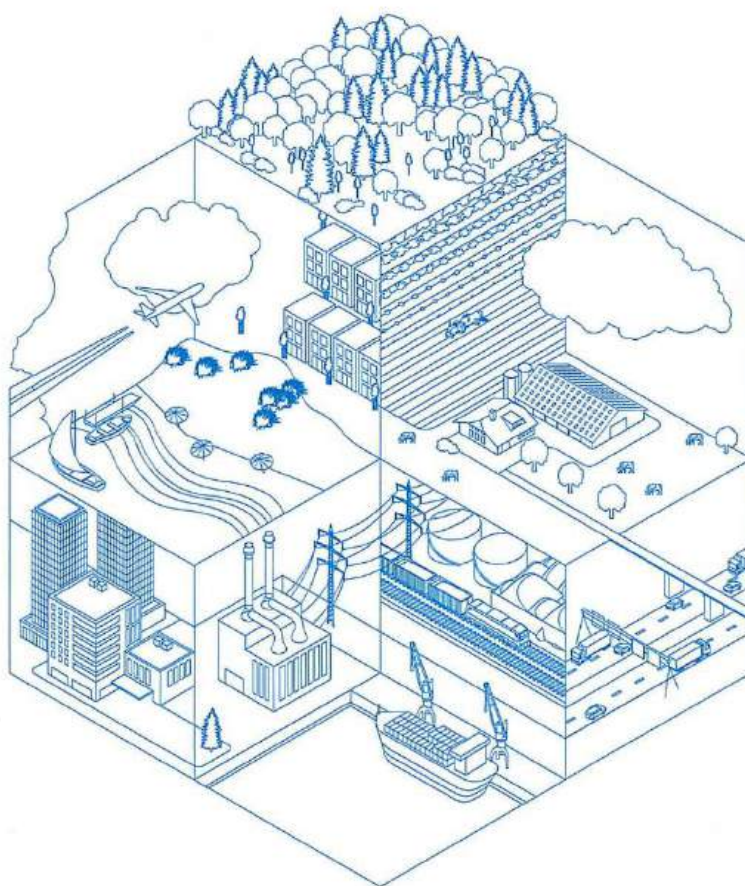
Deze berekening is tot stand gekomen op basis van
AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba
Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://link.aerius.nl/website>

Bijlage projectberekening

Hulpmiddel beoordeling hexagonen met een hersteldoel

AERIUS kenmerk Projectberekening: RQAYDKXSebJQ

Dit document is een bijlage, behorende bij een Projectberekening uitgevoerd met AERIUS Calculator. De bijlage is een hulpmiddel bij het beoordelen van projecten waar sprake is van hexagonen met een hersteldoel. De bijlage bevat daartoe een overzicht van de maximale bijdrage per gebied. Voor meer uitleg over 'hexagonen met een hersteldoel' in AERIUS, zie het handboek Calculator.



- [Overzicht](#)
- [Resultaten](#)

Deze PDF is geen digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS, maar alleen een bijlage. Meer toelichting over de PDF en AERIUS kunt u vinden in de handleidingen of op onze website.



Bijlage projectberekening
Hulpmiddel beoordeling hexagonen
met een hersteldoel

Contactgegevens

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

Geonius

Kruishrengang 12,

- Maastricht

Bijbehorende projectberekening

Omschrijving projectberekening

AERIUS kenmerk projectberekening

Datum projectberekening

EA220175.017

RQAyDKXSebJQ

12 juni 2025, 11:38

Totale emissie

Gebruiksfasen kruishrengang 12 - Beoogd

Rekenjaar

2026

Emissie NH₃

1,6 kg/j

Emissie NO_x

40,0 kg/j



Resultaten hexagonen met hersteldoel situatie "Gebruiksfase kruisherengang
12" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

Er zijn geen resultaten voor deze weergave.



Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van

AERIUS versie 2024.2.1_20250507_5b5649d2ba

Database versie 2024.2.1_5b5649d2ba_calculator_nl_stable

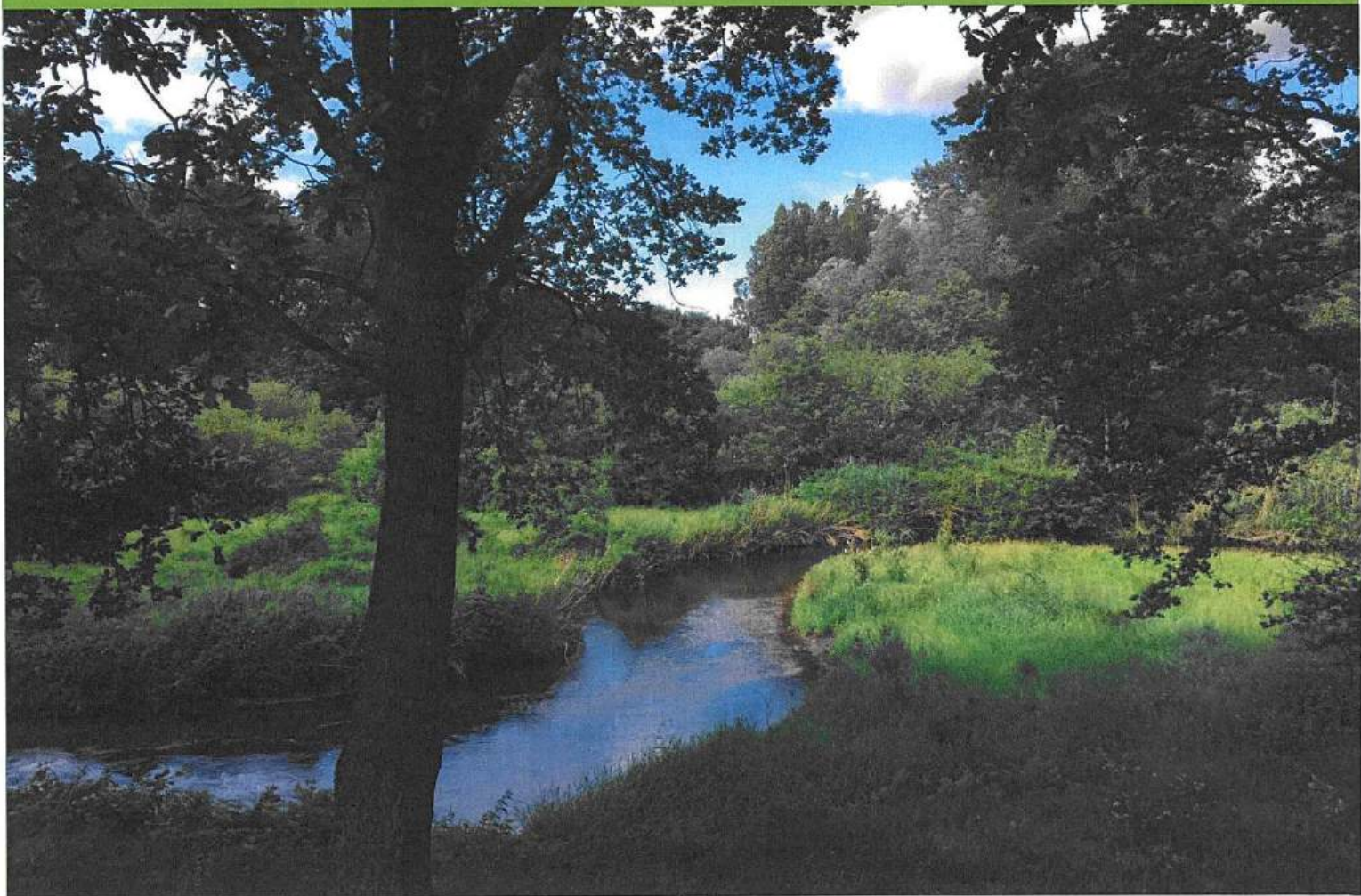
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

<https://link.aerius.nl/website>

Ecologische beoordeling stikstofdepositie reconstructie bebouwing Kruisherengang Maastricht

EC220175.017.R01.V2.0

13 juni 2025



Ecologische beoordeling stikstofdepositie reconstructie bebouwing Kruisherengang Maastricht

Rapportnummer EC220175.017.R01.V2.0

13 juni 2025

Opdrachtgever

PRM Vastgoed

Kruisdonk 66

6222 PH Maastricht



+31 88 130 06 00

info@geonius.nl

Postbus 1097

6160 BB Geleen

Geonius.nl

Functie	Naam	Paraaf
Senior adviseur ecologie	[REDACTED]	[REDACTED]
Collegiale toets	[REDACTED]	[REDACTED]

Inhoud

1.1	Aanleiding en doel	4
1.2	AERIUS-berekening	4
1.3	Afbakening onderzoeksgebied	5
2.1	Omgevingswet	6
2.2	Beoordelingskader effecten stikstofdepositie	7
2.3	Beoordeling aanleg- en gebruiksfase	8
2.4	Beoordelingsmethode stikstofdepositie	8
2.5	Cumulatie stikstofdepositie	9
2.6	Gebruikte gegevens	9
3.1	Ecologische effecten van stikstofdepositie	10
3.2	Nauwkeurigheid en meetbaarheid	10
4.1	Sint Pietersberg & Jekerdal	12
4.1.1	Gebiedsbeschrijving	12
4.1.2	Instandhoudingsdoelstellingen	12
4.1.3	Beoordeling habitattypen	13
	H6210 Kalkgraslanden	14
4.1.4	Conclusie habitattypen	15
4.2	Beoordeling habitatrichtlijnsoorten	15
4.3	Conclusie	15

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

PBM Vastgoed is voornemens de bebouwing ('De Stuers') aan de Kruisherengang 16a te Maastricht te renoveren en middels een loopbrug aan te sluiten op het Kruisherenhôtel. De voorgenomen ontwikkeling (realisatiefase) zal naar verwachting plaatsvinden in 2025 en 2026. Ten behoeve van deze voorgenomen reconstructie is door Geonius Milieu B.V. een AERIUS-berekening uitgevoerd om de stikstofdepositie als gevolg van het project in beeld te brengen¹. Uit de stikstofdepositieberekening blijkt dat er ten gevolge van de voorgenomen werkzaamheden in de gebruiksfase sprake is van een toename van stikstofdepositie (0,01 mol N/ha/jaar) op één stikstofgevoelig habitattypen in Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal. Daarmee moet beoordeeld worden of er sprake zou kunnen zijn van negatieve effecten op de instandhoudingsdoelstellingen voor het Natura 2000-gebied door een toename van stikstofdepositie. Naast stikstofdepositie zouden de voorgenomen werkzaamheden ook kunnen leiden tot andere typen verstoring van natuurwaarden, zoals bijvoorbeeld veroorzaakt door optische verstoring of verstoring door geluid. Andere verstoringstypen dan effecten van stikstofdepositie worden in voorliggende rapportage buiten beschouwing gelaten.

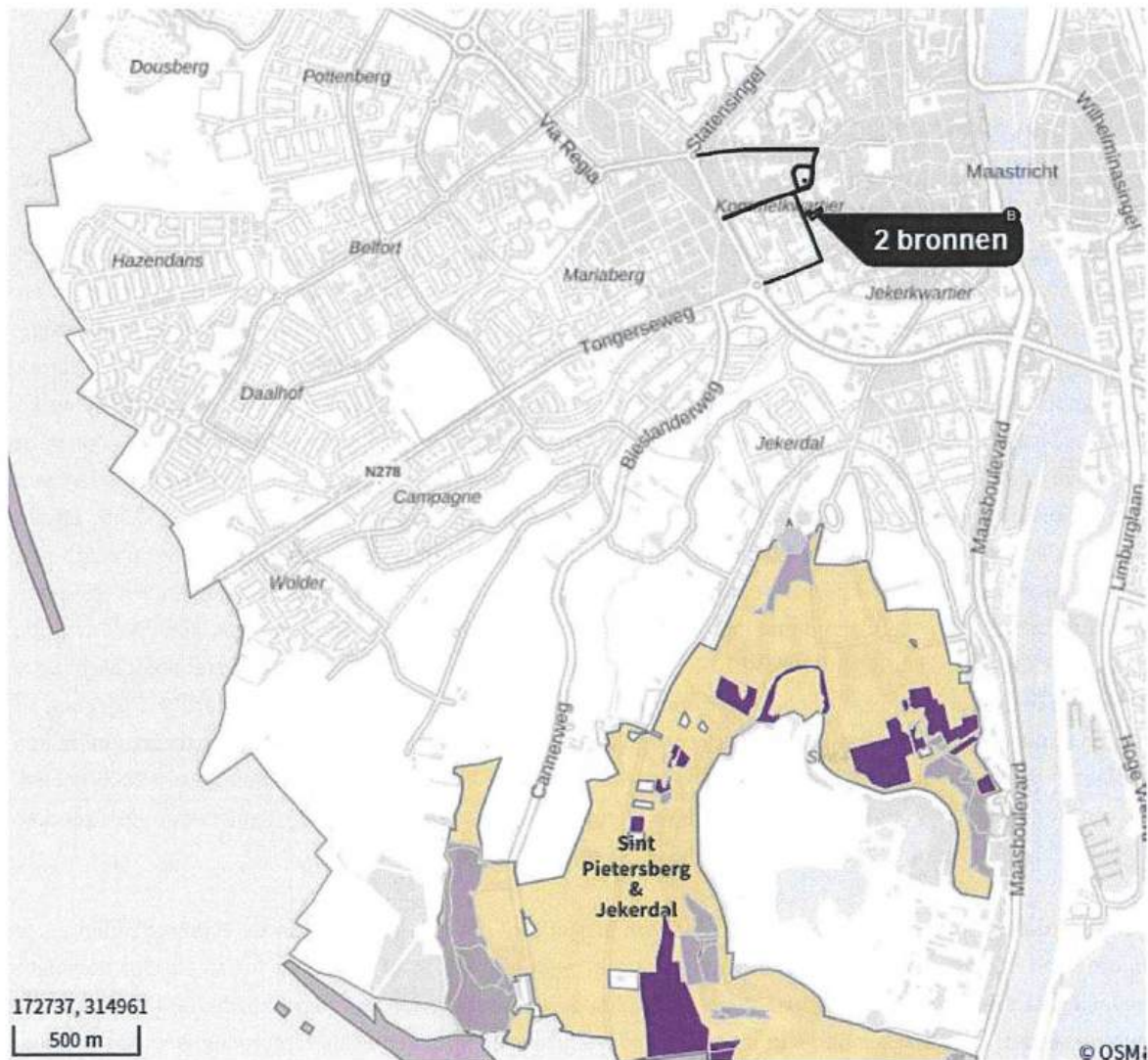
Europese richtlijnen verplichten de lidstaten gebieden aan te wijzen met speciale beschermingszones: de Natura 2000-gebieden. In deze Natura 2000-gebieden worden bepaalde dieren, planten en hun natuurlijke leefomgeving beschermd. Gezamenlijk vormen de gebieden een Europees ecologisch netwerk om de biodiversiteit te behouden. Het doel is om de habitattypen en leefgebieden van soorten waarvoor de gebieden onder de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn aangewezen in een gunstige staat van instandhouding te behouden of te herstellen. In de Omgevingswet zijn bepalingen vanuit de Europese Vogel- en Habitatrichtlijn opgenomen. Voor projecten of plannen die schadelijk zijn voor de beschermde natuur, geldt een toetsingsplicht op grond van de Omgevingswet. Hierdoor is in Nederland een zorgvuldige afweging gegarandeerd bij plannen of projecten die gevolgen kunnen hebben voor de natuurwaarden in Natura 2000-gebieden en waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn opgesteld.

In voorliggende ecologische beoordeling wordt gebiedsspecifiek nagegaan of de potentiële toename van stikstofdepositie door het voorgenomen project significant negatieve gevolgen kan hebben voor stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden van soorten waarvoor Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Indien uit de AERIUS-berekening blijkt dat een plan of project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie (depositie <0,01 mol N/ha/jaar), dan kan er geen sprake zijn van significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen. Indien uit de AERIUS-berekening blijkt dat er wel sprake is van een toename van stikstofdepositie $\geq 0,01$ mol N/ha/jaar, dan moet met een ecologische beoordeling getoetst worden of significante gevolgen op grond van objectieve criteria zijn uit te sluiten.

1.2 AERIUS-berekening

Geonius Milieu B.V. heeft in opdracht van de Gemeente Maastricht voor het voorgenomen project een stikstofdepositieberekening uitgevoerd¹. De berekeningen van stikstofdepositie zijn uitgevoerd met de meest recente versie van AERIUS-Calculator (AERIUS 2024.2.1). Hierbij is de depositie in Natura 2000-gebieden binnen een straal van 25 km rondom het plangebied berekend per hexagoon met een oppervlakte van één hectare. In figuur 1.1 is de berekende depositieverdeling weergegeven.

¹Notitie AERIUS-berekening Kruisherengang 12 te Maastricht, 12 juni 2025, Geonius Milieu BV. Rapportnummer EA250175.017.R01.V4.0



Figuur 1.1: De hexagonen (paars) waar er sprake is van een toename aan stikstofdepositie als gevolg van het voorgenomen project tijdens de gebruiksfase in Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal. (bron: AERIUS Calculator 2024.2.1)

1.3 Afbakening onderzoeksgebied

Uit de stikstofdepositieberekening¹ blijkt dat er ten gevolge van het voorgenomen project sprake is van een toename ($\geq 0,01$ mol N/ha/jaar) in stikstofdepositie op één stikstofgevoelig habitatype (H6210 Kalkgraslanden) in het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal met een maximale depositie van 0,01 mol N/ha/jaar (Figuur 1.1). Het gaat daarbij om een toename van stikstofdepositie in de gebruiksfase. In de realisatiefase is er geen sprake van een toename van stikstofdepositie. De toename van stikstofdepositie als gevolg van het project is relevant waar het projecteffect de hexagonen met een (naderende) overschrijding van de Kritische Depositie Waarde (KDW) betreft. De voorgenomen werkzaamheden leiden niet tot toenames van stikstofdepositie op andere Natura 2000-gebieden dan bovengenoemde. Andere Natura 2000-gebieden worden in voorliggend rapport daarom niet beschouwd.

2 Toetsingskader

2.1 Omgevingswet

Onder Natura 2000-gebieden vallen de gebieden die op grond van de Europese Vogelrichtlijn en/of Habitatrichtlijn zijn aangewezen en die daarmee een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden vormen. Bescherming van deze gebieden is geregeld in hoofdstuk 5 van de Omgevingswet (Ow). Het beschermingsregime voor deze gebieden is erop gericht dat een duurzame instandhouding van soorten en habitattypen binnen de Europese Unie wordt gewaarborgd vanuit een Europees netwerk van beschermde natuurgebieden. Het Ministerie van Landbouw, Visserij, en Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) wijst de Natura 2000-gebieden aan met een aanwijzingsbesluit (artikel 2.44 lid 1 Ow). In dat besluit is aangegeven welke natuurwaarden kwalificerend zijn op grond van de Europese Habitatrichtlijn en/of Vogelrichtlijn. Voor deze natuurwaarden zijn instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd. Voor habitattypen en leefgebieden van soorten die zich kwalitatief of kwantitatief al op het gewenste of voor het gebied haalbaar geachte niveau bevinden kunnen dit behoudsdoelstellingen zijn. Voor habitattypen en leefgebieden van soorten die zich nog niet op het gewenste niveau bevinden kunnen uitbreidings- en/of verbeterdoelstellingen gelden. Om gevolgen voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van plannen toetsbaar te maken, kent de Ow eisen (artikel 16.53c eerste lid Ow en artikel 10.24 Besluit kwaliteit leefomgeving [Bkl]) en een vergunningplicht voor projecten die significant negatieve gevolgen voor de betreffende gebieden kunnen hebben (artikel 5.1 eerste lid Ow en artikel 8.74b Bkl). Het is verboden zonder vaststelling een plan of zonder omgevingsvergunning een project te realiseren dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten ('cumulatie') significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied (artikel 6 lid 3 Habitatrichtlijn).

De beoordeling van cumulatie bestaat er conform artikel 6 derde en vierde lid van de Habitatrichtlijn uit te beoordelen of een plan of project in combinatie met andere plannen of projecten tot significant negatieve gevolgen kan leiden voor het behalen van instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. In de cumulatietoets wordt rekening gehouden met andere projecten waarvoor een vergunning is verleend, maar welke nog niet (of nog slechts deels) is gerealiseerd. Projecten waarvoor een vergunning is vereist, maar nog niet is verleend, worden beschouwd als nog te 'onzeker' en hoeven in de cumulatietoets niet meegenomen te worden. Voor projecten die al zijn uitgevoerd geldt dat de gevolgen van die activiteiten onderdeel uitmaken van de huidige situatie (Afdeling bestuursrechtspraak Raad van State ECLI:NL:RVS:2015:2848 of ECLI:NL:RVS:2014:1312).

Wanneer de 'Natura 2000-activiteit'², gelet op de instandhoudingsdoelstellingen, de kwaliteit van de habitattypen of leefgebieden van soorten in dat gebied kan verslechteren of een significant verstorend gevolg kan hebben voor de soorten waarvoor dat gebied is aangewezen is een omgevingsvergunning nodig (artikel 5.1 lid 1 Ow). Voor activiteiten die mogelijk een significant gevolg kunnen hebben voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor de soorten en habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen geldt de verplichting tot een passende beoordeling. De goedkeuring of de vergunning wordt dan ook alleen verleend wanneer voldoende zeker is dat de instandhoudingsdoelstellingen voor het betreffende Natura 2000-gebied niet in het geding zijn (artikel 8.74b Bkl) en een plan, zoals bedoeld in artikel 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn, mag alleen worden vastgesteld als uit de passende beoordeling blijkt dat de natuurlijke

²het realiseren van een project, binnen of buiten een Natura 2000-gebied, dat niet direct verband houdt met of nodig is voor het beheer van een Natura 2000-gebied, maar afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied (Bijlage A Omgevingswet, artikel 6 derde en vierde lid Habitatrichtlijn)

kenmerken van het Natura 2000-gebied geen significant negatieve gevolgen ondervinden door het plan (artikel 10.24 Bkl).

Wanneer significant negatieve gevolgen voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen kunnen worden uitgesloten, maar er nog wel sprake kan zijn van een activiteit met nadelige gevolgen voor een Natura 2000-gebied, geldt de zorgplicht (artikel 11.6 Bal). Deze bestaat uit het nemen van passende preventieve of herstelmaatregelen.

Wanneer significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden op grond van een passende beoordeling niet kunnen worden uitgesloten, kan alleen goedkeuring aan het plan of een vergunning voor het project worden verleend indien de ADC-toets met succes doorlopen kan worden (artikel 8.74b, lid 2 en 3 Bkl (project); artikel 10.24, lid 2 en 3 Bkl (plan); artikel 6 lid 4 Habitatrichtlijn). Dat betekent dat er geen reëel alternatief voor het project mag zijn met minder grote effecten op de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen, het project nodig is omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang, en de nodige compenserende maatregelen voor natuur worden getroffen.

In voorliggend rapport wordt beoordeeld of er ten gevolge van het voorgenomen project sprake kan zijn van significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor habitattypen en soorten waarvoor het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal is aangewezen.

2.2 Beoordelingskader effecten stikstofdepositie

Met betrekking tot stikstofdepositie is er geen sprake van een 'Natura 2000-activiteit' wanneer een plan of project niet leidt tot een toename van stikstofdepositie (depositie $< 0,01$ mol N/ha/jaar). Indien uit de AERIUS-berekening blijkt dat er wel sprake is van een toename van de stikstofdepositie $\geq 0,01$ mol N/ha/jaar, dan moet beoordeeld worden of significante gevolgen op grond van objectieve criteria zijn uit te sluiten. Als dat zonder het treffen van mitigerende maatregelen het geval is, geldt er alsnog geen vergunningplicht. Dit wordt in voorliggende ecologische beoordeling gebiedsspecifiek getoetst. Wanneer significante gevolgen niet op voorhand en zonder het treffen van mitigerende maatregelen zijn uit te sluiten, is een passende beoordeling noodzakelijk en is het plan of project vergunningplichtig.

Een omgevingsvergunning kan worden verleend als:

- er in het stikstofregistratiesysteem voldoende depositieruimte beschikbaar is om de effecten van het project te salderen³;
- uit een passende beoordeling, eventueel inclusief intern of extern salderen of andere mitigerende maatregelen, de zekerheid is verkregen dat het plan of project de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebieden niet zal aantasten. De instandhoudingsdoelstellingen vormen hierbij het toetsingskader;
- de ADC-toets succesvol kan worden doorlopen (artikel 5a.1 Bkl, lid 2 en 3 Ow; artikel 6 lid 4 Habitatrichtlijn). Er zijn dan geen Alternatieven voor het project met minder grote effecten op Natura 2000, er gelden Dwingende redenen van groot openbaar belang voor het project en er vindt Compensatie van Natura 2000 plaats.

³Met het stikstofregistratiesysteem is depositieruimte gecreëerd doordat maatregelen zijn genomen die de stikstofdepositie verminderen. Een deel van deze depositieruimte kan worden ingezet voor het verlenen van een omgevingsvergunning. Voorlopig is het stikstofregistratiesysteem alleen beschikbaar voor woningbouwprojecten en een beperkt aantal infrastructurele projecten.

Indien uit de AERIUS-berekening blijkt dat er sprake is van een toename van de stikstofdepositie ($\geq 0,01$ mol N/ha/jaar) en niet aan één van bovenstaande beschreven situaties is voldaan, kan geen vergunning op grond van de Omgevingswet worden verleend.

2.3 Beoordeling aanleg- en gebruiksfase

Van een overschrijding van de KDW is sprake als de achtergronddepositie hoger is dan de KDW. De KDW is de depositiegrens waarboven significante verslechtering van de kwaliteit van een habitat niet zonder meer kan worden uitgesloten (Wamelink e.a. 2023). Wanneer de KDW met minder dan 70 mol N/ha/jaar wordt overschreden, is sprake van een naderende overschrijding van de KDW. Daarnaast wordt onderscheid gemaakt in lichte overschrijding (van maximaal 70 mol N/ha/jaar), matige overschrijding (van meer dan 70 mol N/ha/jaar, maar niet maximaal 2 maal de KDW) en sterke overschrijding (van meer dan 2 maal de KDW).

Het niet zo dat iedere toename aan stikstofdepositie op overbelaste habitattypen of leefgebieden altijd significante gevolgen heeft. Of dat het geval is kan met een ecologische beoordeling worden vastgesteld (ECLI:NL:RVS:2022:2752). Er bestaat ook jurisprudentie (ECLI:NL:RVS:2020:1110 en ECLI:NL:RVS:2022:3093) waaruit blijkt dat in sommige gevallen een voortoets kan volstaan om aan te tonen dat een geringe (in geval van genoemde jurisprudentie 0,01 tot 0,04 mol N/ha/jaar) tijdelijke (3 maanden tot 2 jaar) toename aan stikstofdepositie geen significante gevolgen kan hebben voor Natura 2000. Er is in dat geval geen omgevingsvergunning nodig. Uit deze uitspraken (en ook bijvoorbeeld de uitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) 'Overnachtingshaven Lobith' ECLI:NL:RVS:2020:682) blijkt dat projecten die zelfstandig, of in combinatie met andere plannen of projecten, geen meetbare of waarneembare ecologische effecten hebben, ook de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet aantasten. Het is dus niet zo dat bij overschrijding van de KDW iedere toename aan depositie, hoe klein ook, altijd significante gevolgen voor een Natura 2000-gebied heeft.

2.4 Beoordelingsmethode stikstofdepositie

In voorliggend rapport is beoordeeld of de toename van stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen reconstructie aan de Kruisherengang significante gevolgen kunnen hebben voor het behalen van de instandhoudingdoelstellingen van stikstofgevoelige habitattypen en/of kwalificerende soorten waarvoor de Natura 2000-gebieden zijn aangewezen. Voor deze beoordeling zijn de volgende vragen leidend:

- Wat is de KDW van het habitatype/leefgebied?
- Wat is de maximale achtergronddepositie op het habitatype/leefgebied?
- Hoe groot is de maximale toename aan stikstofdepositie?
- Hoe groot is de toename aan stikstofdepositie op hexagonen met een (naderende) overschrijding van de KDW?
- Wat is de huidige kwaliteit van het habitatype/leefgebied met een toename aan stikstofdepositie?
- Vormt stikstofdepositie een knelpunt voor het halen van instandhoudingsdoelstellingen?
- Kan de berekende toename aan stikstofdepositie ecologisch meetbare effecten hebben op de oppervlakte of kwaliteit van stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden?
- Indien sprake van ecologisch meetbare effecten, staat dit de realisatie van de instandhoudingsdoelen in de weg?

De omvang van de toename en gebiedsspecifieke kenmerken, zoals hierboven opgesomd, zijn bepalend voor de vraag of er ecologische effecten optreden. Bij de vraag of er effecten op de kwaliteit op kunnen treden, vormen de kwaliteitskenmerken zoals omschreven in de Natura 2000-profielen het toetsingskader. Het gaat daarbij om de vier kwaliteitskenmerken vegetatietypen, abiotische randvoorwaarden, typische soorten en overige kenmerken van goede structuur en functie.

2.5 Cumulatie stikstofdepositie

Conform de definitie van de 'Natura 2000-activiteit' dient in een zogenaamde cumulatietoets beoordeeld te worden of een plan of project zelfstandig of in combinatie met andere plannen of projecten tot significant negatieve gevolgen kan leiden voor het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. Met de cumulatietoets beoogt de wetgever te voorkomen dat vele plannen en projecten met een klein effect samen tot significante gevolgen kunnen leiden. In de cumulatietoets moet rekening gehouden worden met andere projecten waarvoor een vergunning is verleend, maar welke nog niet (of nog niet volledig) zijn uitgevoerd. Projecten waarvoor een vergunning is vereist maar nog niet is verleend, worden beschouwd als nog te 'onzeker' en hoeven in de cumulatietoets niet meegenomen te worden. Ook projecten die al zijn uitgevoerd hoeven in de cumulatietoets niet meegenomen te worden; de gevolgen van die activiteiten worden al in de huidige situatie verdisconteerd geacht te zijn (ABRVs 16 april 2014, ECLI:NL:RVS:2014:1312; ABRvS 9 september 2015, ECLI:NL:RVS:2015:2848).

De toetsing van de cumulatie is gebaseerd op de onderliggende toetsen voor de betreffende plannen en projecten. De conclusies en onderbouwing van de individuele effecten zijn hieruit overgenomen. De cumulatietoets is geen herbeoordeling van de betreffende projecten, maar een beoordeling van gezamenlijke, gecumuleerde effecten van de projecten.

Plannen en projecten die in het geheel geen effect hebben, kunnen ook in combinatie met andere plannen of projecten niet tot significante gevolgen leiden. Als daarom uit de AERIUS-berekening blijkt dat het plan of project niet leidt tot een toename aan stikstofdepositie, is een verdere beoordeling van eventuele cumulatieve effecten niet nodig.

2.6 Gebruikte gegevens

Voor informatie over de KDW, de maximale totale achtergronddepositie en het maximale projecteffect is gebruikgemaakt van de informatie verkregen uit de AERIUS-Calculator, zoals omschreven in het stikstofonderzoek¹. Als bron voor het verkrijgen van de meest recente informatie omtrent de huidige kwaliteit, de instandhoudingsdoelstellingen en de mate van stikstofgevoeligheid van een habitatype of leefgebied is gebruikgemaakt van informatie op de website natura2000.nl en van rapportages zoals de PAS-gebiedsanalyse, het Natura 2000-beheerplan en de Natuurdoelanalyse.

Ten behoeve van de cumulatietoets is een vergunningeninventarisatie uitgevoerd. Naar vergunningen is gezocht met bekendmakingssites, zoals die van de provincies en het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN; puc.overheid.nl en zoek.officielebekendmakingen.nl), en met zoekmachine Google naar de effecten van vergunde projecten op de betreffende Natura 2000-gebieden. Beoordeeld is of in cumulatie met deze vergunningen een toename aan stikstofdepositie kan leiden tot significante effecten op het behalen van de Natura 2000-instandhoudingsdoelstellingen.

3 Effectbeschrijving

3.1 Ecologische effecten van stikstofdepositie

Atmosferische stikstofdepositie kan leiden tot verzuring en vermesting van stikstofgevoelige habitattypen wanneer deze boven de KDW komt. Stikstofdepositie bestaat in gereduceerde vorm (NH_3 , ammoniak) en geoxideerde vorm (stikstofoxide, NO_x). Beide vormen van stikstof kunnen worden omgezet tot de nutriënten ammonium (NH_4^+) en nitraat (NO_3^-). De extra aanvoer van deze voedingsstoffen verstoort de concurrentieverhoudingen ten gunste van voedselminnende soorten. Daardoor kan de soortensamenstelling veranderen wat vooral voor voedselarme habitattypen een bedreiging kan vormen. Door de verrijking kan de vegetatie verruigen en kunnen kenmerkende soorten van schrale milieus verdwijnen. Daarnaast kan depositie van stikstof, en dan vooral depositie van ammoniak, leiden tot een daling van de bodem-pH (verzuring). Door verzuring verdwijnen gevoelige soorten, vertraagt de vertering van strooisel en kan het voor planten giftige aluminium vrijkomen. Hierdoor neemt de soortenrijkdom en kwaliteit van habitattypen af. Stikstofdepositie kan bovendien effecten hebben via de voedselketen vanwege invloed op de kwaliteit en het aanbod aan prooidieren of het aantrekken van parasieten.

3.2 Nauwkeurigheid en meetbaarheid

Op basis van wetenschappelijk onderzoek zijn er geen aantoonbare verschillen in de kwaliteit van een habitatype of leefgebied aangetoond veroorzaakt door deposities kleiner dan 1 kilogram stikstof per hectare per jaar (Wamelink e.a. 2023). Deze hoeveelheid staat ongeveer gelijk aan een depositie van 70 mol N per hectare per jaar. Onderzoek geeft dan ook aan dat de KDW met een onzekerheidsmarge van 70 mol N/ha/jaar moeten worden gehanteerd (Wamelink e.a. 2023). In de praktijk varieert de stikstofdepositie op habitattypen van nature binnen een jaar en tussen verschillende jaren, waardoor een exacte relatie tussen de hoogte van de depositie en de kwaliteit van een habitatype of leefgebied niet is te leggen. Door meteorologische omstandigheden treden van jaar tot jaar variaties in de depositie op in de orde van grootte van 10% (Velders e.a. 2018). Bij de huidige gemiddelde landelijke achtergronddepositie van circa 1.700 mol N/ha/jaar is de jaarlijkse variatie daarmee circa 170 mol. Gelet op een dergelijke natuurlijke variatie in depositie kan stikstofdepositie op een bepaalde locatie niet met een grotere nauwkeurigheid dan op honderden molen N/ha/jaar of hele kilogrammen N/ha/jaar vastgesteld worden. Bovendien is om daadwerkelijk tot een significant kwaliteitsverlies te komen, voor een langere aaneengesloten periode een overschrijding van de KDW nodig. Van een meetbaar kwaliteitsverlies is sprake indien een habitatype of leefgebied lokaal een kwaliteitsklasse daalt, bijvoorbeeld van 'goed' naar 'matig'. Deze kwaliteitsklassen zijn gedefinieerd in de Natura 2000-profielen aan de hand van de vegetatietypen, abiotische randvoorwaarden, typische soorten en overige kenmerken van goede structuur en functie. Effecten van een blijvende bijdrage in de vorm van kwaliteitsverlies en uiteindelijk oppervlakteverlies op het volledige areaal met een overschrijding van de KDW is onder meer afhankelijk van de gevoeligheid van het habitatype, maar duurt jaren en speelt zich af in 10 tot 20 jaar (Goderie en Vertegaal 2020).

In de wetenschappelijke literatuur is het gebruikelijk om stikstofdepositie uit te drukken in kg/ha/jaar, waarbij door auteurs wordt afgerond op 1 kg (Krupa 2003; Wamelink e.a. 2023; van Dobben e.a. 2012; Cunha e.a. 2002; Lilleskov e.a. 2019). In experimentele studies zijn dan ook zelden negatieve effecten aangetoond bij deposities van minder dan 5 kg N/ha/jaar (350 mol N/ha/jaar) en in het geheel niet bij stikstofgiften van minder dan 1 kg N/ha/jaar (70 mol N/ha/jaar) (Cunha e.a. 2002). Uit onderzoek blijkt dat pas bij een toevoeging van 122,5 mol N/ha/jaar (bij een achtergronddepositie van 2.100-2.450 mol N/ha/jaar) een effect is aangetoond op jonge heide (Heil en Diemont 1983). Hoewel de precieze relatie tussen concentraties van experimenteel toegevoegde stikstof en waarneembare effecten sterk samenhangt met de experimentele opzet en duur en met lokale effecten als

bodemsamenstelling en achtergronddepositie, geven de bovenstaande en andere vergelijkbare studies aan dat waarneembare effecten pas verwacht kunnen worden bij toevoeging van tenminste 70 mol N/ha/jaar over meerdere jaren.

De aanwezige habitattypen in Nederland produceren, afhankelijk van de productiviteit, jaarlijks 2.000-6.000 kg droge stof per hectare (Bal e.a. 2001). Voor deze biomassa-productie is gemiddeld 30 – 90 kg N/ha/jaar (2.150-6.400 mol N/ha/jaar) nodig en is het aandeel in stikstof in natuurlijk grasland ongeveer 10 gram per kg droge stof (circa 1%) (Eichhorn e.a. 2020). Dit betreft de totale aanvoer van stikstof, dus ook aanvoer vanuit bronnen naast atmosferische depositie, zoals via grond- en oppervlaktewater, nalevering uit de bodem, mineralisatie van organisch materiaal en natuurlijke bemesting (via dieren of vee dat ingezet wordt bij natuurlijke begrazing). Een eenmalige depositie van 1 mol N/ha/jaar komt overeen met 0,02 – 0,05% van de jaarlijks benodigde hoeveelheid stikstof voor natuurlijke habitattypen en leefgebieden. Een deel hiervan zal uitspoelen naar het grondwater of uit de bodem verdwijnen door denitrificatie. Ook wanneer deze dosis volledig ter beschikking komt aan de vegetatie, zullen toenames van enkele molen stikstof per hectare niet leiden tot meetbare veranderingen in groeisnelheid van individuele planten, en daarmee tot veranderingen in concurrentiepositie tussen soorten onderling (Kleijberg 2020).

Samengevat kan op basis van het voorgaande worden geconcludeerd dat grotere langdurige overschrijding van de KDW aantoonbare negatieve gevolgen kan hebben voor kwaliteit en oppervlakte van habitattypen, maar dat dit niet aantoonbaar is bij kleine stikstofdepositietoenames van enkele of zelfs enkele tienden of honderdsten van molen N/ha/jaar. De moleculaire massa van stikstof is 14 g/mol. Met dit gegeven staat 0,01 mol N gelijk aan 0,14 gram N. Een toename van 0,01 mol N/ha/jaar staat dus gelijk aan het jaarlijks, evenredig verstrooien van 0,14 gram stikstof over één hectare grond. Omdat effecten van dergelijk kleine deposities niet aantoonbaar zijn, is er ook geen sprake van kwaliteitsverlies op het niveau waarop dit gedefinieerd is of kan worden. In dit kader zijn ecologische effecten van kleine stikstoftoenames voor Natura 2000-gebieden feitelijk op voorhand uit te sluiten.

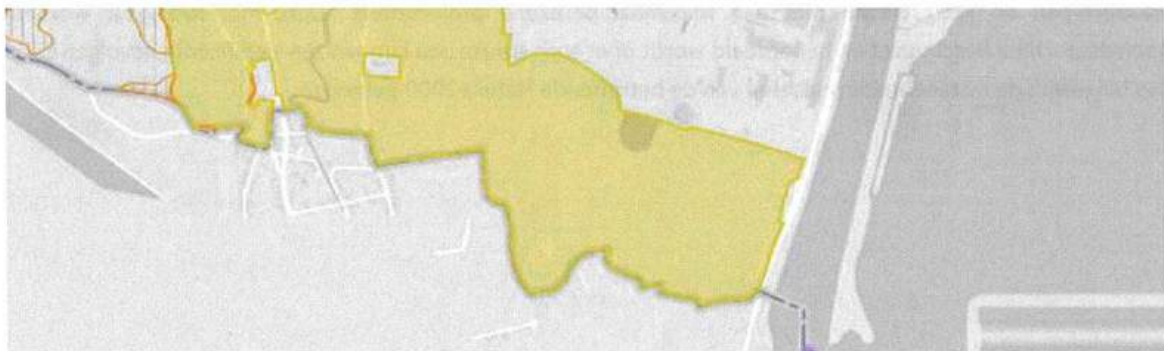
In voorliggende ecologische beoordeling is uit zorgvuldigheid beoordeeld of zich gebiedsspecifieke omstandigheden voordoen waaronder dergelijke kleine toenames van stikstofdepositie toch zouden kunnen leiden tot een in ecologische zin aantoonbare verandering van de kwaliteit van een habitatype of leefgebied. **Habitattypen en leefgebieden met een maximaal berekend projecteffect $\geq 0,01$ mol N/ha/jaar worden gebiedsspecifiek beschouwd en beoordeeld wordt of er toch sprake zou kunnen zijn significante gevolgen voor het halen van de instandhoudingsdoelen van de betreffende Natura 2000-gebieden.**

4 Effectbeoordeling

4.1 Sint Pietersberg & Jekerdal

4.1.1 Gebiedsbeschrijving

Het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal (Figuur 4.1) is aangewezen als Habitatrichtlijngebied met een oppervlakte van in totaal 280 ha. De Sint Pietersberg ligt ingeklemd tussen de rivier de Maas en haar zijrivier de Jeker. Het uitzonderlijke karakter van het gebied wordt bepaald door de geologische opbouw met een grote verscheidenheid aan bodemtypen en expositie, door de ligging aan het Maasdal en ook door een eeuwenoud kleinschalig agrarisch gebruik. De belangrijkste habitattypen betreffen diverse typen grasland en bossen, terwijl het gebied ook van grote betekenis is voor diverse soorten vleermuizen (natura2000.nl).



Figuur 4.1 Begrenzing van het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal. Geel gearceerd betreft Habitatrichtlijngebied, oranje gestreept Habitatrichtlijn groeve. (bron: natura2000.nl)

4.1.2 Instandhoudingsdoelstellingen

Voor het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal zijn in het aanwijzing- en wijzigingsbesluit instandhoudingsdoelstellingen geformuleerd voor habitattypen en habitatrichtlijnsoorten (Tabel 4.1). Dit betreft behoud- en verbeterdoelstellingen voor oppervlakte en kwaliteit van habitattypen en leefgebieden voor soorten.

Tabel 4.1: Instandhoudingsdoelstellingen waarvoor het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal is aangewezen voor (a) habitattypen en (b) habitatrichtlijnsoorten

(a) Habitattypen

Code en omschrijving	Instandhoudingsdoelstelling	
	oppervlakte	kwaliteit
H6110* – Pionierbegroeiingen op rotsbodem	>	>
H6210 – Kalkgraslanden	>	>
H6230* – Heischrale graslanden	>	>
H6510A – Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	>	>
H9160B – Eiken-haagbeukenbossen (heuvelland)	=	=

* prioritaire habitattypen; oppervlakte: = behoud oppervlakte, > uitbreiding oppervlakte; kwaliteit: = behoud kwaliteit, > verbetering kwaliteit

(b) Habitatrichtlijnsoorten

Code en omschrijving	Instandhoudingsdoelstelling		
	populatie	omvang leefgebied	kwaliteit leefgebied
H1078* – Spaanse vlag	=	=	=
H1318 – Meervleermuis	=	=	=
H1321 – Ingekorven vleermuis	=	=	=
H1324 – Vale vleermuis	=	=	=
H1337 – Bever	=	=	=

* prioritaire soort; = behoud van populatie of van omvang of kwaliteit van leefgebied

4.1.3 Beoordeling habitattypen

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er tijdens de gebruiksfase binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal sprake is van een toename van stikstofdepositie op één stikstofgevoelig habitatype (Tabel 4.2). Op dit habitatype is in de huidige situatie sprake van een overschrijding van de KDW. In de volgende paragrafen wordt de toename van stikstofdepositie op dit habitatype daarom nader beoordeeld om te toetsen of significant negatieve effecten kunnen worden uitgesloten.

Tabel 4.2 Berekende stikstofdepositiewaarden in mol N/ha/jaar op de habitattypen binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal voor de gebruiksfase. De tabel bevat enkel habitattypen met een projecteffect $\geq 0,01$ mol N/ha/jaar. Depositiewaarden zijn gebaseerd op de resultaten uit de meest recente versie van AERIUS-Calculator (AERIUS 2024.1.3) en worden weergegeven in mol N/ha/jaar.

Habitatcode	Habitatype	KDW ¹	Maximale achtergrond depositie ²	Maximaal effect gebruiksfase ³	Areaal met projecteffect gebruiksfase (gekarteerd areaal) in ha ⁴	Areaal met projecteffect t.o.v. totaal areaal (%) ⁵	Algemene kwaliteit habitatype in Natura 2000-gebied ⁶
H6210	Kalkgraslanden	1.429	1.900	0,01	0,15 (3,5)	4,3	Voldoende tot goed

1. KDW van habitatype volgens Wamelink e.a. 2023 2. Achtergronddepositie in 2025 volgens de meest recente versie van AERIUS-Monitor. Kleur betreft: **overschrijding** KDW. 3. De maximale toename aan stikstofdepositie ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling. 4. Totaal gekarteerd oppervlak met een toename aan stikstofdepositie op basis van de meest recente habitattypenkaart (AERIUS Calculator 2024.1.3). 5. Het percentage aan areaal met een toename aan stikstofdepositie ten opzichte van het totale areaal binnen het Natura 2000-gebied. 6. De kwaliteit volgens de Natuurdoelanalyse.

H6210 Kalkgraslanden

Instandhoudingsdoelstelling

Het habitatype H6210 Kalkgraslanden heeft in het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal een uitbreidingsdoelstelling voor areaal en een verbeterdoelstelling voor kwaliteit van het habitatype.

Huidige situatie en trend

Het habitatype komt met een beperkt areaal van 3,5 ha verspreid en versnipperd voor in het gebied. De kwaliteit is in de huidige situatie voldoende tot goed en de trend stabiel.

Berekende toename aan stikstofdepositie

Op 4,3% van het areaal (0,15 ha) H6210 Kalkgraslanden vindt ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling een toename van stikstofdepositie plaats. De maximale toename aan stikstofdepositie als gevolg van de voorgenomen ontwikkeling is 0,01 mol N/ha/jaar tijdens de gebruiksfase.

Knelpunten

Atmosferische stikstofdepositie zorgt voor vermessing van het habitatype, wat kan leiden tot versnelde successie waardoor het microklimaat negatief wordt beïnvloed ten koste van kalkgraslandsoorten. Daarbij is ook sprake van ophoping en nalevering van stikstof en fosfor uit de bodem. Verder is het beheer ontoereikend om verstruweling tegen te gaan. Ook versnippering vormt een knelpunt, waardoor aan de optimale functionele omvang van enkele aaneengesloten hectares niet kan worden voldaan. Tot slot leidt recreatie tot mechanische schade aan het habitatype.

Beoordeling toename aan stikstofdepositie

Op 4,3% van het areaal van het habitatype H6210 Kalkgraslanden is tijdens de gebruiksfase sprake van een projectgebonden toename van stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar. Deze is relevant op hexagonen waar sprake is van een toename van de projectgebonden stikstofdepositie en van een (naderende) overschrijding van de KDW. In de huidige situatie is op 21% van het areaal sprake van een matige overschrijding van de KDW (AERIUS Monitor). Daarmee kan er op maximaal 1% van het areaal (0,04 ha) sprake van een relevante projectgebonden toename van stikstofdepositie. De projectgebonden depositietoename vindt plaats op één hexagoon waar sprake is van een overschrijding van de KDW. Het areaal waar sprake is van een relevante projectgebonden toename van stikstofdepositie is daarmee kleiner dan 0,04 ha. Bovendien is ondanks de overschrijding van de KDW de kwaliteit van het habitatype voldoende tot goed en is de trend stabiel. Daarmee wordt weliswaar nog niet voldaan aan de instandhoudingsdoelstellingen voor het habitatype, maar de projectgebonden toename van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar is zodanig beperkt dat deze volledig wegvalt ten opzichte van de jaarlijkse natuurlijke variatie van in dit geval 190 mol N/ha/jaar en ten opzichte van de huidige overschrijding van de KDW van maximaal 143 mol N/ha/jaar. Ook is de projectgebonden toename van stikstofdepositie verwaarloosbaar ten opzichte van de hoeveelheid nutriënten die met het huidige beheer van begrazing en het tweejaarlijks maaien en afvoeren wordt verwijderd uit het habitatype. De projectgebonden toename van stikstofdepositie kan in dat kader niet leiden tot significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor het habitatype H6210 Kalkgraslanden.

4.1.4 Conclusie habitattypen

In het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal zijn geen zodanige omstandigheden vastgesteld dat een toename van stikstofdepositie tijdens de gebruiksfase van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op locaties waar er sprake is van een overschrijding van de KDW van kwalificerende habitattypen zou leiden tot een ecologisch, meetbaar effect op de kwaliteit of het areaal van de habitattypen. Significant negatieve effecten door de geringe toename van stikstofdepositie op een beperkt areaal als gevolg van het voorgenomen project op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor de habitattypen waarvoor het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal is aangewezen zijn daarmee uitgesloten.

4.2 Beoordeling habitatrichtlijnsoorten

Uit de AERIUS-berekening blijkt dat er binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal geen sprake is van een toename van stikstofdepositie op het stikstofgevoelige leefgebied van de habitatrichtlijnsoorten waarvoor het Natura 2000-gebied is aangewezen. Significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor habitatrichtlijnsoorten zijn daarmee uitgesloten.

4.3 Conclusie

Het voorgenomen project veroorzaakt tijdens de gebruiksfase een toename van stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar stikstofgevoelige natuur binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal. Voor de habitattypen en/of leefgebieden van soorten waarvoor het gebied is aangewezen als Natura 2000-gebied en waarvoor geldt dat de KDW wordt overschreden, is onderzocht of de berekende toename van stikstofdepositie kan leiden tot een ecologisch meetbaar effect op de kwaliteit of het oppervlakte van het stikstofgevoelige areaal. Alleen voor het stikstofgevoelige habitatype H6210 Kalkgraslanden blijkt er sprake van een relevante projectgebonden toename van stikstofdepositie op één hexagoon. Uit de beoordeling volgt dat significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen van stikstofgevoelige habitattypen of leefgebieden binnen het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal zijn uitgesloten.

5 Cumulatie

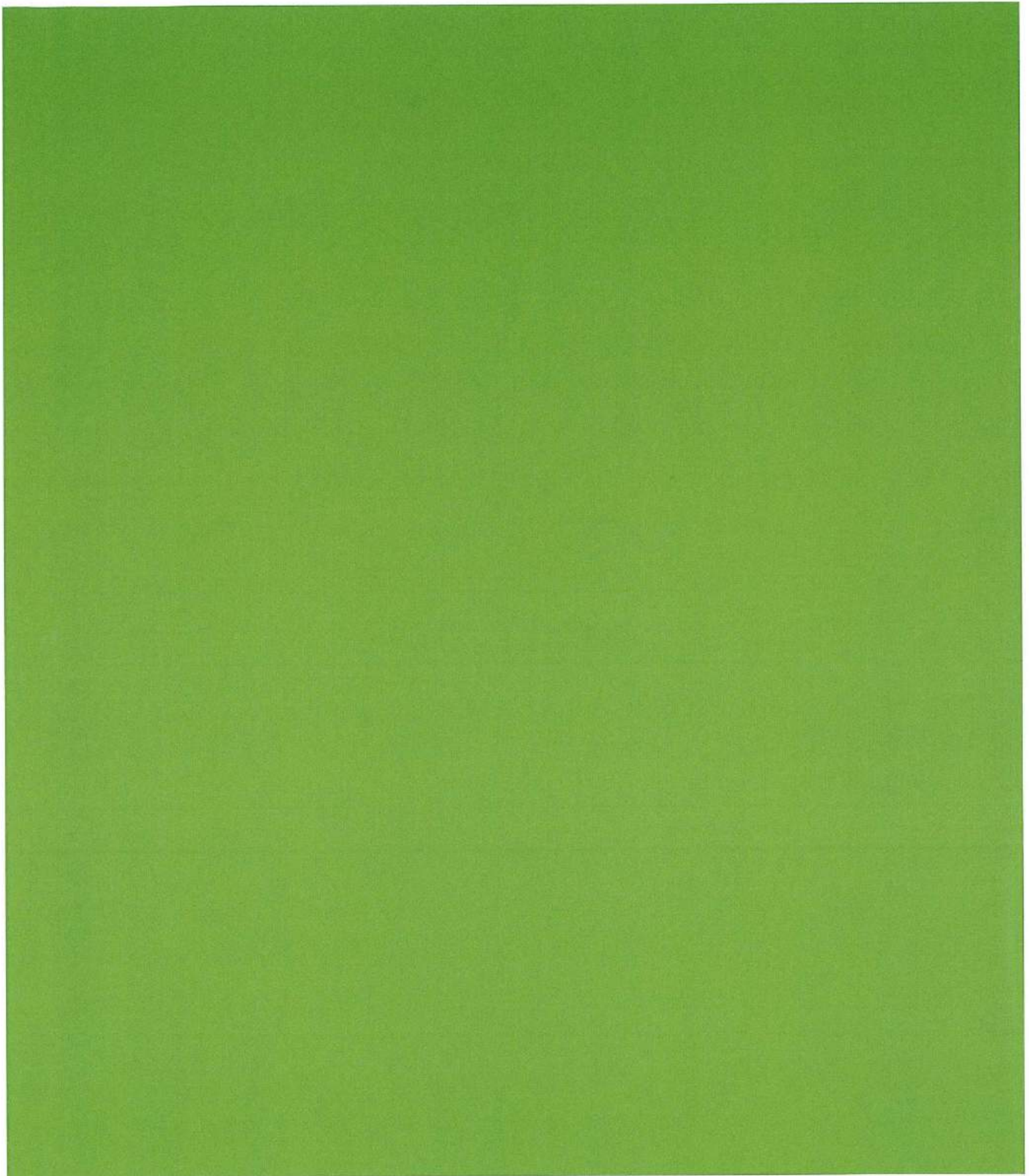
Cumulatie van effecten van stikstofdepositie kan ontstaan wanneer stikstof als gevolg van meerdere vergunde projecten neerslaat op stikstofgevoelige habitattypen en/of leefgebieden binnen een Natura 2000-gebied. De afbakening hiervan is gelijk aan die in paragraaf 1.3. Voor de beoordeling van cumulatie is een vergunningeninventarisatie uitgevoerd. Uit de inventarisatie zijn geen vergunningen naar voren gekomen waarmee een toename aan stikstofdepositie wordt toegestaan.

6 Conclusie

Het voorgenomen project voor renovatie van de bebouwing ('De Stuers') aan de Kruisherengang 16a te Maastricht en deze middels een loopbrug aan te sluiten op het Kruisherenhof veroorzaakt een toename van stikstofdepositie van maximaal 0,01 mol N/ha/jaar op stikstofgevoelige natuur binnen de begrenzing van het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal. Hoewel er geen sprake is van een relevante toename van stikstofdepositie op leefgebieden van habitatrichtlijnsoorten waarvoor het gebied is aangewezen, is dat wel het geval voor het habitatype H6210 Kalkgraslanden. Voor dit stikstofgevoelige habitatype is daarom is onderzocht of de berekende toename van stikstofdepositie kan leiden tot ecologische, meetbare effecten op de kwaliteit of het areaal. Op basis van een gebiedsspecifieke analyse wordt geconcludeerd dat de stikstofdepositietoename als gevolg van het voorgenomen project niet kan leiden tot significant negatieve effecten op het behalen van de instandhoudingsdoelstellingen voor het habitatype H6210 Kalkgraslanden. Voor de overige stikstofgevoelige habitattypen en leefgebieden van soorten waarvoor het Natura 2000-gebied Sint Pietersberg & Jekerdal is aangewezen is geen sprake van een toename van stikstofdepositie. Voor deze overige habitattypen en leefgebieden kan daarmee ook geen sprake zijn van significant negatieve gevolgen. Significant negatieve gevolgen door de toename van stikstofdepositie als gevolg van het voorgenomen project zijn daarom, ook in cumulatie, uitgesloten.

7 Referenties

2001. 'Handboek natuurdoeltypen; 2e geheel herz. ed.' Rapport/Expertisecentrum LNV; No. 2001/020. Ministerie van LNV.
2002. 'Whole ecosystem nitrogen manipulation: an updated review'. Report-Joint Nature Conservation Committee (331).
2012. 'Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000'. Wageningen: Alterra.
2020. 'Vervolgmonitoring herstel van kruiden- en faunarijke graslanden in het droge zandlandschap. Eindrapportage.' Monitoring OBN-26-DZ. Driebergen: VBNE.
2020. 'Achtergrondnotitie actualiseren StikstofEffectvoorspellingsModel (SEM 3.1)'. Royal HaskoningDHV.
1983. 'Raised Nutrient Levels Change Heathland into Grassland'. *Vegetatio* 53 (2): 113-20. <https://doi.org/10.1007/BF00043031>.
2020. 'Natura 2000 gebieden rond de Amsterdamse haven. Documentatie over de gevoeligheid van natuurgebieden voor stikstofdepositie.' Arnhem: Arcadis.
2003. 'Effects of atmospheric ammonia (NH₃) on terrestrial vegetation: a review'. *Environmental Pollution* 124 (2): 179-221. [https://doi.org/10.1016/S0269-7491\(02\)00434-7](https://doi.org/10.1016/S0269-7491(02)00434-7).
2019. 'Atmospheric nitrogen deposition impacts on the structure and function of forest mycorrhizal communities: A review'. *Environmental Pollution* 246:148-62. <https://doi.org/10.1016/j.envpol.2018.11.074>.
2018. 'Grootschalige concentratie- en depositiekaarten Nederland'. Bilthoven: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM).
2023. 'Overzicht van kritische depositiewaarden voor stikstof, toegepast op habitattypen en leefgebieden van Natura 2000: Herziening 2023'. Wageningen: Wageningen Environmental Research.



GEONIUS