

Nota van beantwoording zienswijzen ontwerp-bestemmingsplan Tapijn

In deze nota zijn de tegen het ontwerp-bestemmingsplan Tapijn ingediende zienswijzen opgenomen, alsmede – cursief – de beantwoording daarvan door de gemeente. Het ontwerp-bestemmingsplan Tapijn heeft gedurende zes weken ter inzage gelegen van 4 maart tot en met 14 april 2016. Alle hieronder opgenomen zienswijzen zijn binnen deze periode bij de raad ingediend en derhalve ontvankelijk.

Deze nota maakt deel uit van het raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Tapijn, dat voor besluitvorming door de raad geagendeerd staat op 28 juni 2016.

Zienswijze 1

1. De Stichting Proef Tuin Tapijn maakt in de Tapijntuin die, zoals de gemeente heeft aangegeven, ook in toekomst een plaats zal hebben in het plangebied gebruik van een aantal gebouwen, specifiek een kas en een werkhok (o.a. voor de opslag van tuingereedschap). Op grond van het ontwerp-bestemmingsplan Tapijn zijn buiten de aangewezen bouwblokken geen gebouwen toegestaan, met uitzondering van “additionele voorzieningen”. De door de stichting benodigde gebouwen zijn echter niet expliciet opgenomen in de begripsomschrijving van “additionele voorzieningen” in de regels van het ontwerp-bestemmingsplan. Verzocht wordt om in de begripsomschrijving van het begrip “additionele voorzieningen” expliciet de volgende termen op te nemen: “voorzieningen voor het houden van dieren (zoals stallen), onderhoud van groen en teelt van gewassen (zoals een kas)”.

De raad kan instemmen met deze zienswijze.

Deze zienswijze is gegrond. De begripsomschrijving van “additionele voorzieningen” in artikel 1 van de regels van het bestemmingsplan Tapijn wordt dienovereenkomstig aangepast.

2. In de planregels is de bouwhoogte van terreinafscheidingen vastgelegd. De Tapijntuin heeft een hekwerk nodig vanwege de gevoeligheid voor diefstal en vandalisme. Uit de regels van het ontwerp-bestemmingsplan volgt voor de Tapijntuin dat het hekwerk rondom de tuin maximaal één meter hoog mag zijn. Voor de Stichting Proef Tuin Tapijn is duidelijk dat de hoogte van de huidige hekken rondom de Tapijntuin (1,8 meter) niet passen bij het openbare karakter van het plangebied. Verzocht wordt om wel een hekwerk met een bouwhoogte van 1,2 meter toe te staan.

De raad kan instemmen met deze zienswijze.

Deze zienswijze is gegrond. Artikel 3 van de regels wordt zodanig aangepast dat hierin een afwijkingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders wordt opgenomen om

medewerking te verlenen aan het bouwen van erfafscheidingen met een bouwhoogte van maximaal 1,2 meter.

3. Om ongewenste bezoekers uit de tuin te weren zal direct naast het hekwerk een strook struikgewas worden geplant. Dit biedt echter geen oplossing bij lage poorten van 1,2 meter, waar mensen gemakkelijk overheen kunnen klimmen. Verzocht wordt daarom om bij de Tapijntuin poorten toe te staan met een bouwhoogte van 1,8 meter.

De raad kan instemmen met deze zienswijze.

Deze zienswijze is gegrond. Artikel 3 van de regels wordt zodanig aangepast dat hierin een afwijkingsbevoegdheid voor burgemeester en wethouders wordt opgenomen om medewerking te verlenen aan het bouwen van poorten met een bouwhoogte van maximaal 1,8 meter.

Zienswijze 2

1. Waarom zijn de in- en uitrit naar de parkeerplaatsen op het Tapijnterrein geprojecteerd aan de St. Hubertuslaan en niet aan de Prins Bisschopsingel? De keuze voor de St. Hubertuslaan heeft namelijk een aantal nadelen: er staat nu 's avonds al een file voor de stoplichten, waardoor auto's van de Universiteit Maastricht moeilijk het Tapijnterrein uit zullen kunnen rijden. De bestaande file zal alleen maar nog erger worden door de draaiende motoren van de wachtende auto's. De bewoners van deze kant van de St. Hubertuslaan hebben nu al te maken met te hoge fijnstofnormen aan de achterzijde van hun huizen (welke grenzen aan de Prins Bisschopsingel). Wanneer de inrit wordt verplaatst naar de ventweg aan de Prins Bisschopsingel zijn al deze problemen opgelost. Waarom is hier niet voor gekozen?

De planontwikkeling is inmiddels, sinds het indienen van de zienswijze, in zoverre aangepast dat de ontsluiting van het plangebied voor auto's voor de helft via de ventweg aan de Prins Bisschopsingel zal gaan verlopen en voor de andere helft via de St. Hubertuslaan. Daarmee wordt het aantal auto's dat het terrein via de St. Hubertuslaan zal bereiken c.q. verlaten aanmerkelijk verminderd.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

Zienswijze 3

1. Het grote nieuwe universiteitsgebouw dient qua uiterlijk veel beter aan te sluiten aan de bestaande historische gebouwen, met een hellend dak en een vergelijkbare hoogte. Dit hoeft niet te betekenen dat het exact eenzelfde gebouw zou moeten zijn, maar wel met meer gevoel voor de historie.

De raad stelt de bezorgdheid om de inpassing van het nieuwe gebouw zeer op prijs. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt bestaat er echter geen aanleiding om de in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen bouwregels met betrekking tot nieuwbouw aan te passen. Uiteindelijk zal in het kader van de totstandkoming van de omgevingsvergunning in samenwerking met de Welstands- en Monumentencommissie en – in voorkomend geval – de

stedelijke discipline Cultureel Erfgoed en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed een passend bouwplan moeten worden ontwikkeld. Hierbij dient in overleg met de Welstands- en Monumentencommissie zeer zorgvuldig naar de architectuur te worden gekeken. De raad wil niet zover gaan om in het bestemmingsplan het toepassen van een hellend dak dwingend voor te schrijven.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

2. Bovendien wordt gepleit voor het minder vergraven van het (vlakke) terrein en hooguit bij de toegang (en trappen) met glazen wanden te werken en in mindere mate taluds. Voorts wordt gepleit voor zo weinig mogelijk nieuwe bruggen over de Jeker, voor de volledige renovatie van de gemetselde en ijzeren omheining (deels zelfs in dubbele uitvoering) en voor het opknappen van de onderdoorgang.

De raad neemt kennis van de aanbevelingen in deze zienswijze en wijst erop dat deze aspecten in het bestemmingsplan niet dwingend kunnen worden voorgeschreven, maar ook niet onmogelijk zijn gemaakt. Voor wat betreft het vergraven van het terrein en het realiseren van glazen wanden en taluds is de raad van mening dat het toepassen van deze ingrepen in samenwerking met de Welstands- en Monumentencommissie uiterst zorgvuldig, rekening houdend met de specifieke gebiedskenmerken, dient te geschieden. Met betrekking tot het pleidooi voor zo weinig mogelijk bruggen over de Jeker wordt opgemerkt dat de Jeker buiten de planbegrenzing is gelegen en dat eventuele bruggen over de Jeker derhalve niet in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. De monumentale gemetselde omheining wordt volledig gerenoveerd. De raad zou het voorts op prijs stellen indien de onderdoorgang wordt opgeknapt, waarbij echter dient te worden aangemerkt dat deze voor het overgrote deel buiten de planbegrenzing is gelegen.

Deze zienswijze is, gelet op het feit dat bovenvermelde aandachtspunten niet in het bestemmingsplan kunnen worden geregeld, niet gegrond.

Zienswijze 4

1. Het inzetten van de Crisis- en herstelwet als handvat om een zeer vaag ontwerp-bestemmingsplan Tapijn te formuleren met één brede gemengde bestemming, zonder de kaders/objectieve criteria die nodig zijn voor de rechtszekerheid van omwonenden en andere belanghebbenden in het bestemmingsplan op te nemen, is een fundamenteel gebrek. Het opnemen van de locatie Tapijnkazerne in de 6^e tranche van de Crisis- en herstelwet is op onjuiste basis geschied: in de motivering van het rijk staat een fasegewijze aankoop van de Universiteit Maastricht in tien à vijftien jaar als gevolg van bezuinigingen op onderwijs, en een gemeente die voor genoemde periode eigenaar zal zijn van een deel van de gebouwen en de noodzaak van een zoektocht naar investeerders/kostendragers voor (tijdelijke) functies. De constatering moet zijn dat maanden vóór het rijksbesluit de Universiteit Maastricht als klassieke eindgebruiker en eigenaar reeds bekend was en ook tijdig de aankoop heeft betaald.
In plaats van een realisatie van de universitaire functies in definitieve zin per 2023 is nu sprake van een versnelde realisatie van de definitieve bestemmingen in 2020, mede door de feitelijke groei van de Universiteit Maastricht, komen alle procedures in een stroomversnelling en is de noodzaak van een zeer ruim geformuleerde flexibiliteit in het bestemmingsplan niet (meer) aanwezig. Geconcludeerd dient te worden dat hier sprake is

van een bovengemiddeld snelle realisatie, hetgeen uitstekend in een regulier bestemmingsplan had kunnen worden geregeld. Een looptijd van twintig jaar voor het bestemmingsplan is niet nodig, ware het niet dat de aanwijzing in het kader van de Crisis- en herstelwet ook de sportterreinen ten zuiden van de Prins Bisschopsingel omvat. Het is merkwaardig dat de sportterreinen geen deel uitmaken van de plannen en er dus geen afstemming plaats heeft gevonden met het plangebied ten noorden van de Prins Bisschopsingel. Het feit dat er nog geen overeenstemming is met het rijk betekent niet dat deze visie mag ontbreken. Wanneer de 6^e tranche van de Crisis- en herstelwet op Tapijn niet meer van toepassing is, kan de gemeente veel effectieve en concreter een bestemmingsplan formuleren dat én meer rechtszekerheid biedt voor omwonenden én de uiteindelijk gewenste planvorming rechtstreeks in het plan regelt.

Het plangebied van het bestemmingsplan Tapijn is in het 'Besluit van 26 juni 2013 tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zesde tranche)' aangewezen als bestemmingsplangebied ten behoeve van het 'Experiment flexibele bestemmingsplannen'. Het doel van dit experiment is om te onderzoeken waar en wanneer functies en regels "los" kunnen worden gelaten om zo meer en sneller ruimte te kunnen maken voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven, zowel in bestaande bouw als op braakliggende terreinen. Weliswaar is de Universiteit Maastricht sneller dan ten tijde van de opname van het gebied in bovenvermeld experiment gedacht eigenaar geworden van het bebouwde deel van de voormalige Tapijnkazerne, dit betekent echter niet dat daarmee ook reeds het gehele functionele programma voor de planperiode vaststaat. Juist omdat de functionele invulling van het gebied nog niet vaststaat en er – zowel vanuit gemeentelijke zijde als door de Universiteit Maastricht – naar gestreefd wordt om het gebied open te stellen en een attractief verblijfsklimaat te scheppen voor alle inwoners en bezoekers van de stad, is een globale vorm van bestemmen van groot belang om de ontwikkeling van het gebied te kunnen faciliteren. Dit geldt in zekere mate ook voor de ruimtelijke ontwikkeling van het terrein. Weliswaar is een groot deel van de bestaande bebouwing vanuit bouw- en cultuurhistorisch oogpunt dermate waardevol dat deze behouden dient te blijven, er is echter ook een klein aantal gebouwen dat minder waardevol is en derhalve gesloopt kan worden en vervangen door nieuwbouw. Over de situering van nieuwbouw en stedenbouwkundige randvoorwaarden is en wordt de stad in ruime mate betrokken. Daarbovenuit bevat het bestemmingsplan nog de nodige binnenplanse flexibiliteit om ruimtelijke en functionele speelruimte te bieden, hetgeen – mede gelet op de planperiode van twintig jaar – verklaarbaar en noodzakelijk is. Gelet op de brede, globale bestemming voor het gebied en de gevarieerde functionele invulling ervan die dientengevolge mogelijk is, waarbij momenteel nog niet in detail kan worden aangegeven waar functies waar in het plangebied zullen landen, is de door het Rijk geboden faciliteit van het flexibele bestemmingsplan wel degelijk nog steeds relevant voor de ontwikkeling van het plangebied. Het feit dat het voormalige sportterrein aan de zuidzijde van de Prins Bisschopsingel geen deel uitmaakt van het plangebied doet daaraan niet af. Van een gebrek aan rechtszekerheid kan geen sprake zijn: het onderhavige bestemmingsplan doorloopt dezelfde procedure als reguliere bestemmingsplannen. Bovendien kent het gebruikmaken van de binnenplanse flexibiliteit in de vorm van de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid door het college van burgemeester en wethouders door middel van de omgevingsvergunning eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

2. Over de voorgenomen sloop van gebouw M en gebouw Y (het laatstgenoemde gebouw ligt binnen het beschermd stadsgezicht) wordt in het bestemmingsplan niets vermeld. Verzocht

wordt om handhaving van deze beide gebouwen met monumentale waarde. In de bestemmingsomschrijving dient ook de zelfstandige functie “cultuur” te worden opgenomen, niet enkel als afgeleide van de bestemming “Onderwijs en Onderzoek”. Deze functie dient te worden ondergebracht in gebouw M. Met betrekking tot gebouw Y is een meer op werkgelegenheid gerichte bestemming mogelijk. De samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente, universiteit en provincie maakt overigens de weg vrij voor aankoop om niet van deze gebouwen door de gemeente.

De gebouwen M en Y hebben naar het oordeel van de raad niet dezelfde monumentale waarde als de objecten in het plangebied die rijksmonument zijn en de bebouwing die door middel van dit bestemmingsplan een gemeentelijke monumentenstatus zullen verkrijgen. Overigens: het bestemmingsplan schrijft niet voor dat deze gebouwen gesloopt zullen of moeten worden. De raad geeft met dit bestemmingsplan slechts aan dat er geen zwaarwegende redenen van bouw- en cultuurhistorische aard zijn die het behoud van beide gebouwen noodzakelijk maken.

Een zelfstandige functie “cultuur” in de bestemmingsomschrijving van het bestemmingsplan zal door de raad niet worden opgenomen. Naar het oordeel van de raad bevat het bestemmingsplan voldoende mogelijkheden om culturele initiatieven een plaats in het plangebied te kunnen geven, zowel in de gebouwen als in het park. De Universiteit Maastricht biedt onder condities ruimte in haar gebouwen voor culturele activiteiten. Hetzelfde geldt voor de in gebouw Y voorgestelde functie.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

3. Met betrekking tot parkeren is in het ontwerp-bestemmingsplan één regel opgenomen, te weten in artikel 3.1 van de regels, luidende: “parkeervoorzieningen ten behoeve van de boven vermelde functies”. De omvang van de in het plangebied toegestane functies wordt concreet weergegeven (21.250 m²), terwijl de daarbij behorende parkeer capaciteit op geen enkele wijze zichtbaar wordt, ook niet of het parkeren ondergronds of bovengronds gerealiseerd wordt. Het belangrijkste (sectorale) aspect bij hergebruik en transformatie is verkeer en parkeren. Onderzoek en analyse met betrekking tot dit aspect mogen niet ontbreken in het bestemmingsplan, gelet op het verkeer dat wordt gegenereerd als gevolg van de realisatie van 21.250 m² aan universitaire functies en de parkeerbehoefte die de ontwikkeling met zich meebrengt, mede in relatie tot de bestaande verkeers- en parkeerdruk in de omliggende woonwijken. In het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan ontbreekt dit. In de niet publiek gemaakte exploitatieovereenkomst van 18 februari 2016 is wel een berekening opgenomen, waaruit blijkt dat volgens de landelijke richtlijnen/kencijfers van het kennisplatform CROW, die ook de basis vormen voor de gemeentelijke parkeernormen, een aantal van 348 parkeerplaatsen nodig is. Via de intenties die zijn opgenomen in “Maastricht Bereikbaar” en een momentopname en –analyse van de Universiteit Maastricht over dubbelgebruik door medewerkers en niet-gelijktijdig gebruik door studenten wordt teruggedeneerd naar het aantal van 125 parkeerplaatsen, zoals opgenomen in de samenwerkingsovereenkomst uit 2013. De gemeente heeft aangegeven dat er geen document voorhanden is dat duidelijk maakt welke berekening in 2013 aan de aanname van 125 parkeerplaatsen ten grondslag ligt. Desondanks is de samenwerkingsovereenkomst leidend geweest voor het (geforceerd) blijven hanteren van deze privaatrechtelijke afspraak tussen gemeente en universiteit en heeft de gemeente niet voldaan aan de vereiste objectiviteit en zorgvuldigheid in relatie tot haar publiekrechtelijke positie. De door de Universiteit Maastricht gehanteerde onderbouwing van het benodigde aantal parkeerplaatsen roept grote vraagtekens op en is

niet houdbaar, zeker niet in relatie tot de groei van de universiteit op korte/middellange termijn. Uitgaande van het gebruik van één studieplek door acht studenten per dag komt men alleen al daarvoor uit op 6.000 studentenbewegingen per dag. Er wordt dan ook bezwaar gemaakt tegen het ontbreken van welk onderzoek dan ook in het kader van het ontwerp-bestemmingsplan en het ontbreken van de opname van de parkeercapaciteit die noodzakelijk is bij 21.250 m². Er wordt verstoppertje gespeeld, gegevens zijn niet openbaar, dialoog en discussie wordt afgehouden. Dit schept een onacceptabele rechtsonzekerheid voor belanghebbenden en de bewoners van de omliggende woonbuurten, waaronder het Jekerkwartier. Op deze wijze kan immers niet worden beoordeeld of de parkeerdruk van nieuwe functies wordt afgewenteld op de eigen woonbuurt, bovenop de reeds bestaande verkeers- en parkeerdruk.

De ideeënvorming omtrent de vormgeving en inrichting van het plangebied voorziet op dit moment in het aanleggen van parkeervoorzieningen aan de rand van het park, direct bij de toegangswegen Prins Bisschopsingel en St. Hubertuslaan. Er wordt in de ideeënvorming vooralsnog uitgegaan van twee parkeerlocaties op maaiveld, één met ontsluiting via de ventweg aan de Prins Bisschopsingel en één met ontsluiting via de St. Hubertuslaan. De hoofdentree van de voormalige kazerne aan de St. Hubertuslaan wordt in deze benadering zoveel mogelijk ontlast om overlast voor omwonenden te voorkomen. Het definitieve programma voor de gebouwen in het plangebied is nog niet bekend. Het college gaat op basis van het globale programma, rekening houdend met het gemeentelijke parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeernormen, met het vloeroppervlak in het plangebied en met het verwachte aantal aanwezige studenten uit van 125 parkeerplaatsen in het plangebied, hetgeen niet zal leiden tot een onevenwichtige parkeerbalans in de omgeving.

Voor studenten worden overigens geen parkeerplaatsen gerealiseerd in het plangebied, zoals dit ook bij de overige locaties van de Universiteit Maastricht in de binnenstad het geval is. De studenten weten dit en komen doorgaans te voet, per fiets of openbaar vervoer naar de verschillende locaties van de universiteit in de binnenstad, zelden met de auto. Grootschalige studentenverkeersbewegingen per auto zijn dan ook niet aan de orde. Studenten hebben de mogelijkheid om op eigen terrein van de universiteit in Randwyck te parkeren. Vanuit Randwyck hebben zij met ingang van de nieuwe ov-concessie in december 2016 een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer via de Kennedybrug naar de nieuwe bushalte ter hoogte van Tapijn.

Gelet op de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik zal maken, dubbelgebruik, het mobiliteitsbeleid van de Universiteit Maastricht en het feit dat een groot aantal medewerkers van de Universiteit Maastricht niet alleen op deze locatie werkzaam zal zijn, maar ook op andere locaties van de universiteit op loopstand en daar ook reeds de beschikking heeft over parkeergelegenheid, is de raad ervan overtuigd dat er ruim voldoende parkeervoorzieningen in het plangebied aanwezig zullen zijn en dat de parkeervoorzieningen in de omgeving hierdoor niet onder druk zullen komen te staan. De parkeergelegenheid in de openbare ruimte in de wijde omgeving van het plangebied bestaat overigens alleen uit betaald-parkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Dit maakt parkeren in de omgeving slechts voor een selecte groep aantrekkelijk.

De samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente, provincie en universiteit is niet leidend geweest voor het blijven hanteren van het in deze overeenkomst opgenomen aantal van 125 parkeerplaatsen. Aan dit aantal liggen steeds dezelfde inhoudelijke redenen ten grondslag. Gelet op het feit dat het programma van het plangebied nog globaal is, behoeft dit geen verwondering te wekken. Indien bij de verdere planuitwerking blijkt dat er daadwerkelijk te

weinig parkeergelegenheid in het plangebied is, zal door de Universiteit Maastricht en de gemeente Maastricht gezamenlijk naar oplossingen worden gezocht. Dit geldt ook wanneer er na verloop van tijd toch overlast blijkt te ontstaan van geparkeerde auto's van personeel, studenten en bezoekers van de universiteit in de omgeving.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan de onderbouwing van de parkeerbehoefte die het terrein genereert zal worden ingevoegd. Deze onderbouwing is aan het einde van deze nota alvast opgenomen.

4. Bij een autoluwe binnenstad hoort, hetgeen een algemeen geaccepteerde opvatting is, een projectie van parkeerconcentratie/parkeergarages aan de singels met in- en uitgang aan deze hoofdontsluitingswegen (in het onderhavige geval de Prins Bisschopsingel). Van daar uit kan men te voet verder naar het kernwinkelgebied via aantrekkelijke aanloopstraten. In het geval van Tapijn is het openbaar vervoer nauwelijks een oplossing met twee bussen per uur. Men zou Tapijn, inclusief sportterreinen, moeten beschouwen als een mogelijkheid om, behalve voorziening in eigen behoefte, ook te gebruiken als structurele ondergrondse parkeervoorziening. Op deze wijze kunnen 200 binnenstedelijke parkeerplaatsen op maaiveld verdwijnen en komt er op termijn zicht op het sluiten van de Vrijthofgarage voor bezoekers. De Structuurvisie Maastricht uit 2012 geeft precies deze weg aan, die overigens ook geldt voor een strategische locatie als Belvédère. De Structuurvisie moet als onderlegger in het ontwerp komen. Het gaat om het benutten van kansen op dit moment voor een toekomstbestendige aanpak voor 50 jaar en langer. Deze zienswijze moet er toe leiden dat er eerst een brede discussie over parkeren voor de hele Tapijnlocatie inclusief sportterreinen wordt georganiseerd, zowel over de omvang van het parkeren voor eigen gebruik als voor de stedelijke parkeerfuncties. De termen "voorlopig van de baan" uit eerdere discussies zijn in een ander daglicht te plaatsen, nu via het ontwerp-bestemmingsplan en delegatie aan het college voor de omgevingsvergunning met betrekking tot Tapijn deze kans verloren dreigt te gaan.

In de Structuurvisie Maastricht 2030 is een onderzoeksopdracht geformuleerd met betrekking tot een parkeervoorziening op het voormalige kazerneterrein of het bijbehorende voormalige sportterrein aan de overzijde van de Prins Bisschopsingel. In september 2013 is dit onderzoek afgerond in de vorm van het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest', waarbij drie scenario's zijn onderzocht: parkeren enkel ten behoeve van functies op het voormalige kazerneterrein; een parkeergarage met gecombineerd gebruik; een park & walk-voorziening op het voormalige sportterrein.

In oktober 2013 heeft het college besloten om de planontwikkeling Tapijn te starten met als uitgangspunt het louter oplossen van de eigen parkeerbehoefte van Tapijn op maaiveld en de discussie over verkeer en parkeren te voeren in het kader van de op te stellen Visie op de Binnenstad 2030. In deze Visie op de Binnenstad wordt geconstateerd dat een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers niet past binnen de gebiedskarakteristiek van het zuidwestelijke deel van de binnenstad. In de uitvoeringsagenda die de raad naar aanleiding van de Visie op de Binnenstad heeft vastgesteld wordt aangegeven dat de mogelijkheid om op het voormalige sportterrein aan de Prins Bisschopsingel een grote parkeervoorziening te realiseren in het kader van de herijking van de Structuurvisie Maastricht 2030 wordt besproken, waarbij in principe het uitgangspunt is dat een grootschalige parkeervoorziening ter plaatse niet zal worden gerealiseerd.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf zal worden opgenomen waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie

Maastricht 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen. Tevens zal hier het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' aan de orde komen, alsmede de Visie op de Binnenstad 2030 en de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie.

5. In artikel 3.3 lid b van de regels wordt gesproken over een maximale goothoogte van 15 meter en een maximale bouwhoogte van 20 meter. Mede gelet op het forse en detonerende gebouw, zoals opgenomen in het winnend ontwerp, wordt ervoor gepleit deze hoogten omlaag te brengen naar 10 resp. 15 meter. De Welstandscommissie heeft een aantal belangrijke kritiekpunten op het winnende ontwerp.

De Welstandscommissie heeft geen kritiek op de goothoogte van maximaal 15 meter en de bouwhoogte van maximaal 20 meter, maar vraagt in haar advies van februari 2016 aandacht voor de in haar ogen onduidelijke en onevenwichtige relatie tussen nieuwe architectuur en bestaande gebouwen. Vanuit stedenbouwkundig oogpunt bestaat geen aanleiding om de in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen hoogten geringer te maken.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

6. Door de gemeente wordt gesteld dat het ontwerp-bestemmingsplan de juridische basis vormt om het winnende ontwerp te realiseren. Gelet op de fundamentele kritiek van de Welstandscommissie op het winnende ontwerp zou dat niet mogelijk moeten zijn: eerst moet het ontwerp op orde zijn, dat vervolgens zijn vertaalslag krijgt naar het ontwerp-bestemmingsplan. Door met dit ontwerp-bestemmingsplan door te gaan wordt de onzekerheid over de kwaliteit van het te realiseren gebouwencomplex bevorderd.

In het bestemmingsplan Tapijn wordt het realiseren van bebouwing ten dele rechtstreeks en ten dele via binnenplanse flexibiliteit mogelijk gemaakt. Het bestemmingsplan biedt daarmee het raamwerk waarbinnen de ruimtelijke ontwikkeling van het plangebied kan worden gefaciliteerd, niet alleen in de vorm van het winnende ontwerp maar ook, gelet op de flexibiliteit waaraan hierboven werd gerefereerd, anderszins. Bovendien wordt er in deze zienswijze aan voorbij gegaan dat ook de uitwerking van het ontwerp, in samenwerking met de Welstandscommissie, voortschrijdt. De raad twijfelt er niet aan dat het uiteindelijke ontwerp voor het plangebied van hoge kwaliteit zal zijn. Het voorliggende bestemmingsplan, waarin op de verbeelding overigens een ambtshalve wijziging wordt doorgevoerd in de vorm van het verruimen van een 'bouwvlak' alsmede van de 'specifieke bouwaanduiding – ondergronds bouwen' teneinde aanpassingen die door de Welstandscommissie worden voorgesteld te kunnen inpassen, maakt het realiseren hiervan hoe dan ook mogelijk.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

7. De geplande onderdoorgang naar het Jekerdal via een tunnel langs de Jeker onder de Prins Bisschopsingel is duur, omslachtig, wellicht onveilig en alleen iets voor de lange termijn. Het zoeken van een alternatief via het sportterrein aan de overzijde van de Prins Bisschopsingel lijkt logisch.

Zowel het voormalige sportterrein aan de zuidzijde van de Prins Bisschopsingel als de onderdoorgang naar het Jekerdal vallen buiten de begrenzing van het plangebied. De verbinding met het Jekerdal is daarmee nu niet aan de orde. Beide verbindingsmogelijkheden blijven door het in werking treden van dit bestemmingsplan mogelijk.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

8. Op het voorplein van Tapijn staat een aantal oude, zeer grote bomen, die sfeerbepalend zijn, In het winnend ontwerp is geen boom meer te zien. Verdwijnen deze bomen daadwerkelijk?

Uitgangspunt voor de planontwikkeling is dat zoveel mogelijk monumentale bomen worden behouden. Er is echter een zeer groot aantal monumentale bomen dat in slechte staat is en zelfs een veiligheidsrisico vormt. Om die reden zal een aantal bomen gekapt moeten worden. In dialoog met de opdrachtgevers, inwoners en betrokken partijen in de stad worden in de planuitwerking ook de bomen in het gebied betrokken, zowel de te behouden bomen als – ter compensatie van de bomen die gekapt worden – nieuw te planten bomen. In het bestemmingsplan worden overigens geen uitspraken gedaan over de parkinrichting.

Voor zover deze reactie als zienswijze dient te worden aangemerkt, is zij niet gegrond.

9. De combinatie van veel nieuwbouw onder de grond en de aanwezige bodemverontreiniging roept de vraag op van de daarmee gemoeide kosten.

De kosten voor het aanleggen van de ondergrondse nieuwbouw en het afvoeren van de grond zijn voor rekening van de Universiteit Maastricht. Enkel indien dusdanig ernstige bodemverontreiniging aanwezig is dat deze gesaneerd moet worden om de grond geschikt te maken voor de functie, brengt dit kosten voor de gemeente met zich mee. De gemeente heeft op basis van alle aanwezige bodemonderzoeken geconstateerd dat dit slechts een beperkt risico is en hiervoor in het budget voor de parkaanleg overeenkomstig financiële middelen gereserveerd.

Voor zover deze reactie als zienswijze dient te worden aangemerkt, is zij niet gegrond.

10. De inhoud van de exploitatieovereenkomst d.d. 18 februari 2016 is onterecht vertrouwelijk gehouden en niet zichtbaar in het ontwerp-bestemmingsplan, terwijl bijvoorbeeld de passages over het parkeren buitengewoon relevant zijn en ook sprake is van een exploitatieplan. Daarmee is ook de transparantie onvoldoende gebleken en is de dialoog veel over gedetailleerde onderdelen van de ontwikkeling van Tapijn gegaan en niet over structurerende hoofdlijnen, zoals de visie op de ontwikkeling van het sportterrein en de samenhang met Tapijn, de brede discussie over het parkeren, het al dan niet toepassen van de Crisis- en herstelwet, de relatie met en de oplossing van knelpunten in de omringende woonbuurten.

De inhoud van exploitatieovereenkomsten wordt niet integraal openbaar bekendgemaakt, gelet op de vaak gevoelige financiële gegevens die hierin zijn opgenomen. In maart van dit jaar is in het plaatselijke blad 1Maastricht alsmede op de gemeentelijke website bekendgemaakt dat op 25 februari 2016 de exploitatieovereenkomst is gesloten tussen de gemeente Maastricht, de provincie Limburg en de Universiteit Maastricht, waarbij tevens is aangegeven dat een zakelijke beschrijving van de inhoud ter inzage ligt bij het Gemeenteloket.

Het niet openbaar maken van de integrale inhoud van de exploitatieovereenkomst heeft naar het oordeel van de raad geen negatieve gevolgen gehad voor de transparantie van de besluitvorming over de ontwikkeling van het terrein, waarbij de gemeente en de burgers van Maastricht in het kader van de ideeën- en planvorming omtrent het gebied veel met elkaar

hebben gecommuniceerd en constructief hebben samengewerkt. Zoals onder 3 reeds werd aangegeven zal in de toelichting van het bestemmingsplan overigens een paragraaf met betrekking tot de onderbouwing van de benodigde parkeergelegenheid in het plangebied worden opgenomen.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

11. De vraag is of het voorliggende programma van de Universiteit Maastricht niet te zwaar is en de mogelijkheid om 3.000 m² extra vloeroppervlak ondergronds te realiseren niet moet vervallen, gekoppeld aan de wens om meerdere gebouwen (M en Y) te behouden voor cultuur- en werkgelegenheidsfuncties.

Het programma is op dit moment nog niet tot in detail bekend; dientengevolge kunnen nu dan ook geen uitspraken over de wenselijkheid van de ondergrondse bouwreserve worden gedaan. Vanuit ruimtelijk oogpunt bestaan er op voorhand geen bezwaren tegen het realiseren van 3.000 m² ondergrondse bebouwing. Zoals reeds eerder werd aangegeven schrijft het bestemmingsplan niet dwingend voor dat de gebouwen M en Y worden gesloopt. Er bestaat vanuit bouw- en cultuurhistorisch oogpunt echter geen reden om vast te houden aan het behoud van beide gebouwen.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

12. De wijze waarop met de samenwerkingsovereenkomst tussen de gemeente, de provincie en de universiteit is omgegaan in relatie tot de publiekrechtelijke positie van de gemeente is een zwaarwegend punt. Bekijkt men het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan, dan is de privaatrechtelijke samenwerking leidend geweest en heeft te weinig een publieke belangenafweging plaatsgevonden. De rechtszekerheid van de burgers is hierdoor in het geding geraakt.

Vanzelfsprekend heeft bij de planvorming ook de tussen de gemeente Maastricht, de provincie Limburg en de Universiteit Maastricht gesloten samenwerkingsovereenkomst een rol gespeeld. Dit betekent echter niet dat de publieke belangenafweging is tekortgeschoten, integendeel. Van een gemeente mag kaderstellend denken en handelen worden verwacht. Naar het oordeel van de raad is het proces van planvorming en –ontwikkeling, met de samenwerkingsovereenkomst die één van de uitgangspunten voor de Transformatievisie is geweest en het uitgebreide informatie- en communicatieproces met de inwoners van de stad, de openbare behandeling in de raad en uitmondend in het onderhavige bestemmingsplan, als een logische en consequente ontwikkeling te beschouwen. Het in het geding komen van de rechtszekerheid van de burgers in het kader van de planvorming is zeker niet aan de orde.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

13. De transparantie is voor een aantal hoofdaspecten als te gering te kenschetsen. Het is niet gepast dat alleen via de Wet openbaarheid van bestuur de exploitatieovereenkomst en het welstandsadvies inzichtelijk zijn.

Zoals gezegd zijn exploitatieovereenkomsten in vertrouwelijk. Hetzelfde geldt voor welstandsadviezen.

In maart van dit jaar is in het plaatselijke blad 1Maastricht alsmede op de gemeentelijke website bekendgemaakt dat op 25 februari 2016 de exploitatieovereenkomst is gesloten

tussen de gemeente Maastricht, de provincie Limburg en de Universiteit Maastricht, waarbij tevens is aangegeven dat een zakelijke beschrijving van de inhoud ter inzage ligt bij het Gemeenteloket.

Onder 3 heeft de raad reeds toegezegd een onderbouwing van het naar zijn oordeel benodigde aantal parkeerplaatsen in het plangebied aan de toelichting van het bestemmingsplan toe zullen voegen. Het feit dat de integrale inhoud van de exploitatieovereenkomst en van welstandsadviezen niet openbaar is gemaakt heeft echter naar het oordeel van de raad geen gevolgen gehad voor de transparantie van het proces.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

14. Gelet op de hierboven aangedragen argumenten dient het bestemmingsplan te worden teruggetrokken en te worden vervangen door een goed onderbouwd, kaderscheppend bestemmingsplan dat minder kwetsbaar is en bestand tegen verdere procedures. In de tussentijd dient tevens wel snel in de behoefte van de Universiteit Maastricht te worden voorzien, bijvoorbeeld het realiseren van studielandschappen in de bestaande carrégebouwen. Het gaat nu in ieder geval te snel; neem daarom tijd voor verbreding, verdieping en heroriëntatie.

De raad is van mening dat met het onderhavige bestemmingsplan de ontwikkeling van het plangebied uitstekend kan worden gefaciliteerd. Onder 3 en 4 is reeds toegezegd dat de toelichting van het bestemmingsplan zal worden aangevuld met een paragraaf over de onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen die naar het oordeel van de raad in het plangebied benodigd zijn resp. een paragraaf die ingaat op wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 alsmede in het daaruit voortvloeiende ‘Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest’ en de Visie op de Binnenstad 2030 over parkeren in het plangebied is opgenomen. Inmiddels zijn vier jaar verstreken sinds de aanmelding van het project voor het ‘Experiment flexibele bestemmingsplannen’, terwijl de ideeën- en planvorming omtrent het gebied al ruim voor deze aanmelding een aanvang heeft genomen. De Universiteit Maastricht zal, zoals het zich nu laat aanzien, sneller dan toentertijd verwacht zijn intrek nemen in de voormalige kazernesgebouwen, maar dit betekent volgens de raad niet dat het gehele proces te snel is verlopen of dat er behoefte bestaat aan verbreding, verdieping en heroriëntatie.

Deze zienswijze is derhalve ongegrond.

Zienswijze 5

1. Het bestemmingsplan is ontwikkeld op basis van de Crisis- en herstelwet. In het begin van het proces was deze basis een terechte keuze. Nu bij de verdere uitwerking concrete en definitieve invulling is gegeven aan terrein en gebouwen wordt de ver doorgevoerde flexibiliteit als uitvloeisel van de Crisis- en herstelwet ervaren als oneigenlijk gebruik en ontstaat er dientengevolge een zeer gebrekkige rechtszekerheid.

Het plangebied van het bestemmingsplan Tapijn is in het ‘Besluit van 26 juni 2013 tot wijziging van het Besluit uitvoering Crisis- en herstelwet (zesde tranche)’ aangewezen als bestemmingsplangebied ten behoeve van het ‘Experiment flexibele bestemmingsplannen’. Het doel van dit experiment is om te onderzoeken waar en wanneer functies en regels “los” kunnen worden gelaten om zo meer en sneller ruimte te kunnen maken voor nieuwe ontwikkelingen en initiatieven, zowel in bestaande bouw als op braakliggende terreinen.

Weliswaar is de Universiteit Maastricht sneller dan ten tijde van de opname van het gebied in bovenvermeld experiment gedacht eigenaar geworden van het bebouwde deel van de voormalige Tapijnkazerne, dit betekent echter niet dat daarmee ook reeds het gehele functionele programma voor de planperiode vaststaat. Juist omdat de functionele invulling van het gebied nog niet vaststaat en er – zowel vanuit gemeentelijke zijde als door de Universiteit Maastricht – naar gestreefd wordt om het gebied open te stellen en een attractief verblijfsklimaat te scheppen voor alle inwoners en bezoekers van de stad, is een globale vorm van bestemmen van groot belang om de ontwikkeling van het gebied te kunnen faciliteren. Dit geldt in zekere mate ook voor de ruimtelijke ontwikkeling van het terrein. Weliswaar is een groot deel van de bestaande bebouwing vanuit bouw- en cultuurhistorisch oogpunt dermate waardevol dat deze behouden dient te blijven, er is echter ook een klein aantal gebouwen dat minder waardevol is en derhalve gesloopt kan worden en vervangen door nieuwbouw. Over de situering van nieuwbouw en stedenbouwkundige randvoorwaarden is en wordt de stad in ruime mate betrokken. Daarbovenuit bevat het bestemmingsplan nog de nodige binnenplanse flexibiliteit om ruimtelijke en functionele speelruimte te bieden, hetgeen – mede gelet op de planperiode van twintig jaar – verklaarbaar en noodzakelijk is. Gelet op de brede, globale bestemming voor het gebied en de gevarieerde functionele invulling ervan die dientengevolge mogelijk is, waarbij momenteel nog niet in detail kan worden aangegeven waar functies waar in het plangebied zullen landen, is de door het Rijk geboden faciliteit van het flexibele bestemmingsplan wel degelijk nog steeds relevant voor de ontwikkeling van het plangebied.

Van een gebrek aan rechtszekerheid kan geen sprake zijn: het onderhavige bestemmingsplan doorloopt dezelfde procedure als reguliere bestemmingsplannen. Bovendien kent het gebruikmaken van de binnenplanse flexibiliteit in de vorm van de toepassing van de afwijkingsbevoegdheid door het college van burgemeester en wethouders door middel van de omgevingsvergunning eigen rechtsbeschermingsmogelijkheden.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

2. Tegen het ontwerp-bestemmingsplan wordt bewaar gemaakt vanwege de enorme vaagheid en het gebrek aan objectieve criteria om aan te kunnen toetsen. Daardoor ontstaat rechtsonzekerheid c.q. zijn er onvoldoende waarborgen voor een adequate ontwikkeling van Tapijn. Artikel 3.1 van de regels geeft bijvoorbeeld een zeer magere functietypering en bestemmingsomschrijving.

Zoals onder 1 reeds werd aangegeven maakt het bestemmingsplan onderdeel uit van het ‘Experiment flexibele bestemmingsplannen’, dat in de zesde tranche van de Crisis- en herstelwet is verankerd. Het bestemmingsplan is – gelet op het feit dat er op dit moment onvoldoende zicht bestaat op het uiteindelijke functionele programma, hetgeen ook gevolgen heeft voor het gebruik maken van de nieuwbouwmogelijkheden die het bestemmingsplan direct en indirect biedt – een zgn. “globaal bestemmingsplan”. Zowel het gebruik maken van de rechtstreekse als van de niet-rechtstreekse bouwmogelijkheden is gebonden aan de gebruikelijke procedures en rechtsbeschermingsmogelijkheden.

Juist door het globale karakter van het bestemmingsplan kan, naar het oordeel van de raad, een adequate ontwikkeling van het terrein worden bewerkstelligd.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

3. Het ontwerp-bestemmingsplan lijkt een “een-tweetje” met de samenwerkingsovereenkomst die gemeente, provincie en universiteit hebben gesloten. Er is te weinig rekening gehouden

met de feitelijk (ontstane) situatie ná de gedeeltelijke openstelling van Tapijn en de huidige ontwikkelingen en het gebruik van Tapijn.

Met betrekking tot de functionele invulling van het terrein is er vanaf de aankoop van het voormalige kazerneterrein van uitgegaan dat het gebied een functie ten behoeve van de Universiteit Maastricht zou krijgen. Ook de voor de aankoop opgestelde samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente Maastricht, provincie Limburg en Universiteit Maastricht gaat van dit gegeven uit, evenals de in dialoog met de stad opgestelde transformatievisie. De transformatievisie, welke door de raad is vastgesteld na een zorgvuldig proces, is uitgangspunt voor het handelen van de gemeente. De ontwikkeling van het gebied is in een stroomversnelling geraakt, daar de universiteit eerder dan aanvankelijk gedacht de gebouwen in gebruik kan gaan nemen. Dit is volledig in overeenstemming met de aanvankelijke planvorming, met dien verstande dat de tijdelijke functies minder lang in het gebied aanwezig zullen zijn. De planontwikkeling, die vanaf het begin uitging van universitaire functies in een vrij toegankelijk gebied, is daarmee succesvol gebleken. Dat het onderhavige bestemmingsplan deze gewenste planontwikkeling, die in de transformatievisie is opgenomen en ook uitgangspunt is geweest voor de samenwerkingsovereenkomst, beoogt te faciliteren spreekt voor zich.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

4. Tapijn wordt gezien als een afgesloten gebied. Er wordt geen rekening gehouden met de directe omgeving c.q. de omliggende woonbuurten en de problemen welke in die directe omgeving spelen. Een dergelijke “enge” benadering mag niet de basis zijn van dit bestemmingsplan. Er is verder geen enkele samenhangende visie of aansluiting met het aanpalende sportterrein, terwijl het wel deel uitmaakt van het aangewezen gebied in de Crisis- en herstelwet.

Tapijn wordt nadrukkelijk niet gezien als een afgesloten gebied. Het vervult een belangrijke functie in de stedelijke groenstructuur, als ontbrekende schakel tussen de Maas en het Stadspark enerzijds en het buitengebied in de vorm van het Jekerdal anderzijds. Het vrij toegankelijk maken van het gebied heeft, naar het oordeel van de raad, een meerwaarde voor de aanpalende woonbuurten. De invulling van de monumentale bebouwing van de voormalige kazerne door de Universiteit Maastricht wordt door de raad als uitermate passend ervaren, mede gezien de nabijheid van de overige universitaire locaties in de binnenstad.

Het voormalige sportterrein aan de overzijde van de Prins Bisschopsingel is niet in eigendom van de gemeente dan wel van een ontwikkelende partij, en blijft voorsnog onbebouwd. Indien voor dit terrein initiatieven worden ontwikkeld, zal alsdan in de planvorming over de ontwikkeling van het voormalige sportveld rekening moeten worden gehouden met de relaties met het kazerneterrein en de overige omgeving.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

5. Indien eerdere raadsbesluiten de basis vormen voor de uitgangspunten, blokkeert dat een goede planvorming. Bij vergelijkbare projecten is meerdere malen gebleken dat uitgangspunten en schetsontwerpen in een vroeg stadium fundamentele wijzigingen dienden te ondergaan ten gevolge van nieuwe feiten en gewijzigde inzichten of het afhaken van potentiële gegadigden c.q. het vervallen van bestemmingen.

De raad is ervan overtuigd dat het onderhavige bestemmingsplan de ontwikkeling van het plangebied uitstekend faciliteert.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

6. In het ontwerp-bestemmingsplan zijn diverse bestaande gebouwen niet meer terug te vinden.

In het kader van het tot stand komen van de transformatievisie en het ontwerp-bestemmingsplan zijn alle objecten in het plangebied geïnventariseerd en beoordeeld op hun bouw- en cultuurhistorische waarden. Dit heeft erin geresulteerd dat een aantal objecten de status van gemeentelijk monument zal verkrijgen. Deze bebouwing is op de verbeelding aangeduid als “dominant bouwwerk” of als “waardevol cultuurhistorisch element”. Voorts zijn er enkele rijksmonumenten in het plangebied, welke ook op de verbeelding zijn opgenomen. Zowel de gebouwen met een rijks- als de gebouwen met een gemeentelijke monumentenstatus hebben tevens de aanduiding “te handhaven gebouw” op de verbeelding. De overige bebouwing in het plangebied heeft geen dermate hoge waarde dat deze behouden zou moeten blijven en is daarom ook niet op de verbeelding aangegeven. Dit is overigens in lijn met de transformatievisie, waarin duidelijk is vastgelegd dat enkel de monumentale gebouwen gehandhaafd blijven.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

7. Bij de aankoop van Tapijn is steeds gesteld dat het terrein werd teruggegeven aan Maastricht en de Maastrichtenaren. Met de voorliggende plannen kan niet anders dan worden vastgesteld dat Tapijn niet voor de Maastrichtenaren zal zijn.

Het plangebied wordt volledig openbaar toegankelijk; het Stadspark wordt substantieel vergroot. Het feit dat de Universiteit Maastricht eigenaar van de gebouwen is betekent niet dat deze niet vrij toegankelijk zullen zijn c.q. dat hier geen voor de bevolking interessante functies zullen worden gehuisvest.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

8. Het terrein is eigendom van de gemeente en de gebouwen zijn gezamenlijk eigendom van de Universiteit Maastricht en de provincie. Onduidelijk is wie de feitelijke verantwoordelijkheid draagt voor de totale ontwikkeling van Tapijn. De drie partijen zullen gemakkelijk steeds naar de ander kunnen verwijzen.

De planontwikkeling vindt in goed onderling overleg plaats tussen de gemeente en de universiteit, met een duidelijke arbeidsverdeling en met afspraken over de afstemming onderling. Niet wordt ingezien in welk opzicht deze zienswijze relevant is voor het bestemmingsplan.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

9. Bij een aantal recente projecten in Maastricht is gebleken dat men geïsoleerde projecten ontwikkelt en realiseert, zonder maar enigszins rekening te houden met de omgeving en de consequenties van deze projecten voor de directe omgeving, alsook de blokkades welke hierdoor worden opgeworpen voor de toekomst.

Zoals onder 4 en 5 al werd uiteengezet is de raad ervan overtuigd dat dit bestemmingsplan zorg draagt voor een goede inpassing van het plangebied in zowel de nabije omgeving als in het stedelijk weefsel in bredere context en dat het de ontwikkeling van het plangebied uitstekend zal faciliteren.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

10. Waarom is er geen openheid gegeven over de tussen partijen gesloten exploitatieovereenkomst? Normaal gesproken zou deze gelijktijdig met de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan openbaar dienen te zijn. Hierdoor wordt cruciale informatie gemist, onder andere over mogelijke risico's en afspraken over parkeren.

De inhoud van exploitatieovereenkomsten wordt niet integraal openbaar bekendgemaakt. In maart van dit jaar is in het plaatselijke blad 1Maastricht alsmede op de gemeentelijke website bekendgemaakt dat op 25 februari 2016 de exploitatieovereenkomst is gesloten tussen de gemeente Maastricht, de provincie Limburg en de Universiteit Maastricht, waarbij tevens is aangegeven dat een zakelijke beschrijving van de inhoud ter inzage ligt bij het Gemeenteloket.

Het niet integraal openbaar maken van de inhoud van de exploitatieovereenkomst heeft naar het oordeel van de raad echter geen negatieve gevolgen gehad voor de besluitvorming over de ontwikkeling van het terrein.

De onderbouwing van de parkeerbehoefte en het daaruit voortvloeiende aantal parkeerplaatsen die naar het oordeel van de raad in het plangebied gerealiseerd dienen te worden zal in de toelichting van het bestemmingsplan worden opgenomen.

Het niet openbaar maken van de inhoud van de exploitatieovereenkomst heeft naar het oordeel van de raad echter geen negatieve gevolgen gehad voor de de besluitvorming over de ontwikkeling van het terrein.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan de onderbouwing van de parkeerbehoefte die het terrein genereert zal worden ingevoegd. Deze onderbouwing is aan het einde van deze nota alvast opgenomen.

11. Tapijn wordt sedert de openstelling ervaren als een perfect gebied dat eigenlijk weinig verandering nodig heeft. Het wordt door de Maastrichtenaren gezien als een gebied van de Maastrichtenaren zelf, dat mogelijkheden heeft die nergens in Maastricht te vinden zijn. Een zeldzame plek van rust en vrijheid. Iedere dag wordt dit reeds bewezen. Het bouwen en slopen zal gedurende jaren dit paradijs, voor jong en oud, blokkeren. Gebouw V doet momenteel dienst als les- en studeerruimte. Er is geen enkele reden dit gebouw te slopen. De gebouwen D, E, F, G, H, I en J zijn de karakteristieke gebouwen (monumenten), waar de appèlplaats onderdeel van uitmaakt. Het aantasten van de appèlplaats is het aantasten van een monument. Het tankstation is een markant onderdeel van Tapijn. Het tankstation wordt sinds kort als "schommelstation" gebruikt, hetgeen een goede invulling voor dit gebouw is, als gevolg waarvan het slopen van het tankstation dient te worden voorkomen. Gebouw M heeft inmiddels een wezenlijke functie in het culturele en sociale leven van Maastricht gekregen. Gebouw T, waarin nu Brasserie Tapijn is gevestigd, is niet meer weg te denken als plek waar Maastrichtenaren en studenten elkaar kunnen ontmoeten. Iedere nieuwe horecavoorziening zal een door de universiteit geëxploiteerde voorziening/mensa worden en dus niet meer beschikbaar voor alle Maastrichtenaren. Gebouw Y is uitermate geschikt om

ter plaatse een woonfunctie te realiseren, hetgeen de vraag opwerpt waarom er in het bestemmingsplan geen woonfunctie wordt mogelijk gemaakt. Het introduceren van permanente bewoning in het plangebied zou een enorm pluspunt zijn voor de beleving van Tapijn en gelijktijdig een vorm van sociale controle betekenen. Gebouw W heeft eveneens zijn functie en waarde bewezen. Hier ontstaat het ene na het andere initiatief; het gebouw draagt daarmee steeds meer bij aan de sfeer van Tapijn.

Vanaf het begin van de planvorming over het gebied stond vast dat het gebied openbaar toegankelijk zou worden en dat op termijn de Universiteit Maastricht de ter plaatse aanwezige bebouwing zou gaan gebruiken. In de tussentijd zou de bebouwing andere, tijdelijke functies herbergen. Dit is ook in de praktijk omgezet, en met groot succes. De ingebruikname van de gebouwen door de universiteit zal echter eerder plaatsvinden dan aanvankelijk gedacht, als gevolg waarvan het tijdelijke gebruik van de gebouwen ook eerder tot een einde zal komen. Sommige tijdelijke functies zullen in het gebied gehandhaafd kunnen blijven, andere wellicht niet of alleen in een andere vorm of op een andere locatie in het gebied. Het bestemmingsplan maakt een brede functionele invulling van het gebied mogelijk, en het is de uitdrukkelijke wens van de raad dat de functionele verscheidenheid binnen de onderwijs- en onderzoeksbestemming die door het bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt ook in de toekomst kenmerkend blijft voor Tapijn, zonder dat op dit moment kan worden aangegeven welke functie in welke vorm op welke locatie een plaats verkrijgt. Voor wat betreft de horeca is de universiteit een marktverkenning gestart om te onderzoeken welk horecaconcept op welke locatie(s) het beste past in het gebied. Het is uitdrukkelijk de insteek van de universiteit om in het plangebied een horeca-aanbod te handhaven dat zowel een functie heeft voor de stad als voor de universiteit zelf.

De uitwerking van de bouwplannen zal in nauwe samenwerking met de gemeentelijke discipline Cultureel Erfgoed en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed plaatsvinden, waarbij het beschermen en waarborgen van monumentale waarden uitgangspunt is.

Met betrekking tot de introductie van de woonfunctie, waaraan wordt gerefereerd, zal de raad het bestemmingsplan zodanig aanpassen dat de tijdelijke huisvesting van bijvoorbeeld gastdocenten, onder voorwaarden, mogelijk is. Het mogelijk maken van permanente bewoning in het gebied druist daarentegen in tegen het gemeentelijke en provinciale woonbeleid en is derhalve ongewenst.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

12. Universiteit en gemeente zijn verplicht de studenten en medewerkers van de universiteit bewust te maken van de noodzaak van een autoluwe binnenstad. De bushalte met een hogere frequentie is perfect voor deze gebruikers. Het maken van 2 x 125 fietsrekken aan het begin van het Tapijnterrein is een simpele maar effectieve oplossing. Uiteraard is een klein aantal parkeerplaatsen noodzakelijk voor leveringen, invaliden, etc.

In het plangebied zijn geen parkeerplaatsen voor studenten voorzien. Studenten hebben de mogelijkheid om op eigen terrein van de Universiteit Maastricht in Randwyck hun auto te parkeren. De studenten maken doorgaans gebruik van andere vervoersvormen (te voet, fiets, bus, trein). Het plangebied wordt vanaf december 2016 direct ontsloten door een bushalte (nabij de kruising Prins Bisschopsingel-St. Hubertuslaan). Hier zullen conform het programma van eisen van de aanbesteding openbaar vervoer per richting vier bussen per uur halteren. De definitieve busroutes en hun frequentie zijn echter nog niet bekendgemaakt door de nieuwe vervoerder. Een hogere frequentie van het aantal bussen dat deze halte aandoet is momenteel niet aan de orde; de gemeente kan daar vanzelfsprekend wel zijn wensen over

kenbaar maken aan de aanbieder van het openbaar vervoer in de stad. In het plangebied zullen voldoende mogelijkheden voor het stallen van fietsen aanwezig zijn.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

13. Het betrekken van het dierenpark in dit ontwerp-bestemmingsplan maakt dat er blijkbaar anderen dan de initiatiefnemers van het dierenpark gaan bepalen wat er mee gaat gebeuren. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn.

In dit bestemmingsplan wordt geen uitspraak gedaan over de inrichting van het dierenpark. Bij het traject om te komen tot een ontwerp voor het gebied is het dierenpark een belangrijk onderwerp, waarover zowel met de initiatiefnemers als met andere betrokken partijen en experts uitgebreid wordt gesproken.

Niet wordt ingezien in hoeverre en op welke wijze deze stelling relevant zou kunnen zijn voor het onderhavige bestemmingsplan.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

14. Het projecteren van een fietsroute door het park is als vloeken in de kerk. Een beetje omrijden mag geen probleem opleveren voor fietsers. Tot nu toe is het verboden om te fietsen door het park. Dit dient zo te blijven. De geplande fietstunnel is duur en onnodig.

Het ontsluiten van het plangebied door middel van een fietsroute is naar het oordeel van de raad, gelet op de functies die in het plangebied mogelijk c.q. aanwezig zijn, gewenst. Een fietsroute door het plangebied biedt een aantrekkelijk alternatief voor de fietsroute langs de Prins Bisschopsingel. Hierbij dient te worden opgemerkt dat het bestemmingsplan weliswaar fietspaden mogelijk maakt, maar dat het bestemmingsplan niet voorschrijft dat ze daadwerkelijk worden aangelegd en waar ze worden aangelegd. De locatie van de fietstunnel valt buiten de begrenzing van het plangebied en is daarom in het kader van dit ontwerp-bestemmingsplan niet aan de orde.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

15. Het "optillen" van de hoofdgebouwen D, E, F, G, H, I en J en het vernielen van de appèlplaats is geen goede ontwikkeling. De monumentale gebouwen zijn monumentaal in hun geheel, inclusief de appèlplaats.

Zoals onder 11 al werd aangegeven zal de planuitwerking in nauwe samenwerking met de gemeentelijke discipline Cultureel Erfgoed en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed plaatsvinden, waarbij het beschermen en waarborgen van de monumentale waarden uitgangspunt is. De raad heeft er alle vertrouwen in dat dit uiteindelijk tot een bouwplan zal leiden dat enerzijds recht doet aan de wensen en behoeften van de gebruikers en anderzijds de bestaande monumentale waarden respecteert.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

16. De Tapijntuin behoeft geen verplaatsing, al is er in het Jekerdal sprake van voldoende ruimte en voorzieningen om de tuin daar te projecteren.

In het kader van het bestemmingsplan Tapijn is een verplaatsing van de Tapijntuin niet aan de orde. De locatie van deze tuin wordt in het bestemmingsplan overigens niet aangeduid.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

17. Tapijn wordt in de planvorming gezien als geïsoleerd gebied, hetgeen kortzichtig is. Vanuit Tapijn kan een link worden gelegd naar het Jekerdal. Om dit te bereiken dient het sportterrein te worden verworven en ter plaatse van de hoofdgebouwen (D, E, F, G, H, I en J) een onderdoorgang voor het verkeer te worden gerealiseerd (de zgn. “Luikse” oplossing), zodat de grootste stoorzender voor Tapijn – de Prins Bisschopsingel – ondergronds komt te liggen en zo voor een groot deel wordt geëlimineerd. Op maaiveldniveau kan het park worden doorgetrokken in de richting van het Jekerdal.

De verwerving van het voormalige sportterrein aan de zuidzijde van de Prins Bisschopsingel is momenteel niet aan de orde. Ook een zgn. “Luikse oplossing” voor de Prins Bisschopsingel is niet aan de orde en bevindt zich bovendien buiten de begrenzing van het plangebied.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

18. Het parkeren op Tapijn is in strijd met het gemeentelijk beleid dat streeft naar een autoluwe binnenstad. In- en uitritten van het parkeren dienen uitsluitend aan de singels te worden geprojecteerd. Het parkeerregime op Tapijn is stelselmatig buiten de discussie gehouden. Reeds langer is onder planologen de algemeen heersende opvatting dat gestreefd moet worden naar een autoluwe binnenstad met projectie van parkeerconcentratie en parkeergarages aan de singels, met in- en uitgangen aan deze hoofdonthoudingswegen, om vervolgens te voet naar het kernwinkelgebied te gaan via aantrekkelijke aanloopstraten. Voor de geprojecteerde functies op het Tapijnterrein zijn volgens de landelijke normen 348 parkeerplaatsen nodig, maar via een ingewikkelde redenering van dubbelgebruik en overlap met bestaande universitaire functies is men teruggegaan naar 125 parkeerplaatsen (waarvoor 4.000 m² benodigd is). Daarbij is er geen sprake van adequate openbaar vervoervoorzieningen bij Tapijn en ziet men dagelijks het gevecht bij de Universiteit Maastricht op de bestaande parkeerplaatsen. Men zou Tapijn, inclusief sportterrein, ook kunnen beschouwen als een mogelijkheid om, behalve om in de eigen parkeerbehoefte te voorzien, deze locatie ook te gebruiken als stedelijke ondergrondse parkeervoorziening. Op deze wijze kunnen 200 binnenstedelijke parkeerplaatsen op maaiveld verdwijnen en komt er op termijn zicht op het sluiten van de Vrijthofgarage voor bezoekers. Indien men zich bedenkt dat de gemeente recent wel akkoord is gegaan met een ondergrondse parkeergarage van 180 plaatsen voor 38 woningen op het Bauduinterrein, met een aan- en afvoerroute door het Jekerkwartier, dan is dat op zijn minst tegenstrijdig. Gepleit wordt voor een grote ondergrondse parkeergarage aan de zijde van de sportterreinen, met uitdrukkelijk de in- en uitgangen ter plaatse van de eerder beschreven tunnel, om zo de binnenstad structureel autoluw te maken en de voortgaande groei van universiteit, toerisme, etc. duurzaam te accommoderen en voor te sorteren op een ander gebruik van de Vrijthofgarage. Een ondergrondse parkeergarage ter plaatse van de sportterreinen levert met één laag 400 parkeerplaatsen op, met twee lagen 800. Een hectare levert circa 400 parkeerplaatsen op.

De ideeënvorming omtrent de vormgeving en inrichting van het plangebied voorziet op dit moment in het aanleggen van parkeervoorzieningen aan de rand van het park, direct bij de toegangswegen Prins Bisschopsingel en St. Hubertuslaan. Er wordt in de ideeënvorming

vooral nog uitgegaan van twee parkeerlocaties op maaiveld, één met ontsluiting via de ventweg aan de Prins Bisschopsingel en één met ontsluiting via de St. Hubertuslaan. De hoofdentree van de voormalige kazerne aan de St. Hubertuslaan in deze benadering zoveel mogelijk ontlast om overlast voor omwonenden te voorkomen.

Het definitieve programma voor de gebouwen in het plangebied is nog niet bekend. Het college gaat op basis van het globale programma, rekening houdend met het gemeentelijke parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeernormen, met het vloeroppervlak in het plangebied en met het verwachte aantal aanwezige studenten uit van 125 parkeerplaatsen in het plangebied, hetgeen niet zal leiden tot een onevenwichtige parkeerbalans in de omgeving.

Voor studenten worden overigens geen parkeerplaatsen gerealiseerd in het plangebied, zoals dit ook bij de overige locaties van de Universiteit Maastricht in de binnenstad het geval is. De studenten weten dit en komen doorgaans te voet, per fiets of openbaar vervoer naar de verschillende locaties van de universiteit in de binnenstad, zelden met de auto. Grootschalige studentenverkeersbewegingen per auto zijn dan ook niet aan de orde. Studenten hebben de mogelijkheid om op eigen terrein van de universiteit in Randwyck te parkeren. Vanuit Randwyck hebben zij met ingang van de nieuwe ov-concessie in december 2016 een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer via de Kennedybrug naar de nieuwe bushalte ter hoogte van Tapijn.

Gelet op de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik zal maken, dubbelgebruik, het mobiliteitsbeleid van de Universiteit Maastricht en het feit dat een groot aantal medewerkers van de Universiteit Maastricht niet alleen op deze locatie werkzaam zal zijn, maar ook op andere locaties van de universiteit op loopstand en daar ook reeds de beschikking heeft over parkeergelegenheid, is de raad ervan overtuigd dat er ruim voldoende parkeervoorzieningen in het plangebied aanwezig zullen zijn en dat de parkeervoorzieningen in de omgeving hierdoor niet onder druk zullen komen te staan. De parkeergelegenheid in de openbare ruimte in de wijde omgeving van het plangebied bestaat overigens alleen uit betaald-parkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Dit maakt parkeren in de omgeving slechts voor een selecte groep aantrekkelijk.

Indien bij de verdere planuitwerking blijkt dat er daadwerkelijk te weinig parkeergelegenheid in het plangebied is, zal door de Universiteit Maastricht en de gemeente Maastricht gezamenlijk naar oplossingen worden gezocht. Dit geldt ook wanneer er na verloop van tijd toch overlast blijkt te ontstaan van geparkeerde auto's van personeel, studenten en bezoekers van de universiteit in de omgeving.

Het feit dat er op het Bauduinterrein een parkeergarage van 180 plaatsen wordt gerealiseerd vloeit voort uit de voorgeschiedenis en het gebruik door de jaren heen van dat terrein en heeft geen enkele relatie met c.q. schept geen gemeentelijke verplichtingen met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan.

Zoals voorheen al werd aangegeven is het voormalige sportterrein aan de overzijde van de Prins Bisschopsingel niet in eigendom van de gemeente of van een andere ontwikkelende partij en maakt het geen deel uit van het plangebied. Het realiseren van een parkeergarage op dat terrein is daarom ook niet aan de orde in de onderhavige procedure.

De discussie over het wel of niet realiseren van een grote parkeergarage of park & walk-voorziening aan de Prins Bisschopsingel wordt sinds een aantal jaren gevoerd. In de Structuurvisie Maastricht 2030 is in dat verband een onderzoeksopdracht geformuleerd, welke geresulteerd heeft in het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' uit september 2013. In oktober 2013 heeft het college besloten om de planontwikkeling Tapijn te starten met als uitgangspunt het louter oplossen van de eigen parkeerbehoefte van Tapijn op maaiveld en de discussie over verkeer en parkeren te voeren in het kader van de op te stellen Visie op de Binnenstad 2030. In deze Visie op de Binnenstad wordt geconstateerd dat een

grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers niet past binnen de gebiedskarakteristiek van het zuidwestelijke deel van de binnenstad. In de uitvoeringsagenda die de raad naar aanleiding van de Visie op de Binnenstad heeft vastgesteld wordt aangegeven dat de mogelijkheid om aan de Prins Bisschopsingel een grote parkeervoorziening te realiseren in het kader van de herijking van de Structuurvisie Maastricht 2030 wordt besproken, waarbij in principe het uitgangspunt is dat een grootschalige parkeervoorziening ter plaatse niet zal worden gerealiseerd.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan de onderbouwing van de parkeerbehoefte die het terrein genereert, zoals onder 10 reeds werd toegezegd en die aan het einde van deze nota alvast is opgenomen, zal worden ingevoegd.

Verder zal in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf worden opgenomen waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen. Tevens zal hier het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' aan de orde komen, alsmede de Visie op de Binnenstad 2030 en de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie.

19. Gelet op de hierboven aangedragen argumenten dient het bestemmingsplan te worden teruggetrokken en te worden vervangen door een goed onderbouwd bestemmingsplan, waarin een aangepast schetsontwerp Tapijn wordt geïntegreerd en waarin een duidelijke totaalvisie voor Tapijn, inclusief het sportterrein, en de aanhaking aan de omringende binnenstad en buurten te worden opgenomen. Aan de Universiteit Maastricht dient gevraagd te worden om passende functies onder te brengen in bestaande gebouwen, waarbij de universiteit op zoek gaat naar gegadigden en functies passend in de overige gebouwen.

De raad is van mening dat met het onderhavige bestemmingsplan de ontwikkeling van het plangebied uitstekend kan worden gefaciliteerd en dat de invulling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt goed aansluit op de aanpalende binnenstad en woonbuurten. Onder 18 is reeds toegezegd dat de toelichting van het bestemmingsplan zal worden aangevuld met een paragraaf over de onderbouwing van het aantal parkeerplaatsen die naar het oordeel van de raad in het plangebied benodigd zijn resp. een paragraaf die ingaat op wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 alsmede in het daaruit voortvloeiende 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' en de Visie op de Binnenstad 2030 over parkeren in het plangebied is opgenomen.

Het voormalige sportterrein aan de zuidzijde van de Prins Bisschopsingel bevindt zich niet in de eigendom van de ontwikkelende partijen, valt buiten het plangebied en blijft daarom ook buiten de planvorming over het gebied. Dit betekent niet dat bij de toekomstige ontwikkeling van het voormalige sportterrein geen rekening behoeft te worden gehouden met Tapijn en de nabije omgeving.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

20. De gemeenteraad dient de bevoegdheden bij zich te houden en niet alle uitwerking te delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Het bestemmingsplan Tapijn voorziet ten dele in rechtstreekse bouwmogelijkheden en ten dele in niet-rechtstreekse bouwmogelijkheden. De niet-rechtstreekse bouwmogelijkheden zijn in het bestemmingsplan opgenomen in de vorm van een afwijkingsbevoegdheid voor het

college van burgemeester en wethouders. Dit is niet ongebruikelijk. Afwijken vindt plaats door middel van een omgevingsvergunning, met gebruikmaking van de daarvoor wettelijk voorgeschreven procedure en rechtsbeschermingsmogelijkheden.

De bewegingsruimte voor het college om gebruik te kunnen maken van deze afwijkingsbevoegdheid is weliswaar aanzienlijk, gelet op het globale karakter van het bestemmingsplan, maar wordt wel begrensd door randvoorwaarden die in de regels zijn opgenomen.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

21. Er dient meer inzicht te worden gegeven in de gemaakte afspraken met Gaia Zoo.

GaiaZOO is door het bestuur van de stichting Dierenpark Maastricht en de gemeente gevraagd om advies te geven over de ontwikkeling van het dierenpark. Er zijn geen afspraken gemaakt met Gaia. Niet wordt ingezien in hoeverre dit relevant zou kunnen zijn voor het onderhavige bestemmingsplan.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

22. Sloop dient pas plaats te vinden nadat definitief is komen vast te staan dat dat de enige oplossing is.

Niet alle gebouwen in het plangebied zijn op de verbeelding aangeduid als “te handhaven gebouw”. Daarmee wordt door de raad aangegeven dat er geen principiële bezwaren tegen sloop bestaan van niet als zodanig op de verbeelding aangeduide bebouwing. Het bestemmingsplan schrijft sloop echter niet dwingend voor. Uiteindelijk bepaalt de eigenaar van het object of een sloopaanvraag wordt ingediend. De gemeente zal alsdan daarop beslissen.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

23. Eerder genomen beslissingen dienen als voorlopig te worden beschouwd. Immers, omstandigheden kunnen wijzigen. Initiatieven kunnen ongekende potentie hebben, partijen kunnen afhaken, beleid uit Den Haag kan wijzigen en subsidiemogelijkheden kunnen wijzigen. Leg de belangrijkste zaken in grote lijnen vast. En ga er vanuit dat Tapijn de hot-spot van Maastricht is geworden en alleen nog maar “hotter” kan worden.

Het bestemmingsplan Tapijn gaat van de grote lijnen uit. Of Tapijn een hot-spot blijft, is grotendeels van andere, buiten het bestemmingsplan gelegen factoren afhankelijk.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

24. De suggestie wordt gedaan om ter plaatse van de kruising Prins Bisschopsingel/St. Hubertuslaan een tweede “Luikse” onderdoorgang te realiseren. Hierdoor komen de files te vervallen, de lucht wordt schoner en gezonder voor alle bewoners en St. Pieter en Jekerdal worden op een echte manier gekoppeld aan de autoluwe binnenstad.

Onder 17 werd al uiteengezet dat een zgn. “Luikse oplossing” voor de Prins Bisschopsingel in dit kader niet aan de orde is. Hetzelfde geldt voor het deel van de Prins Bisschopsingel ter plaatse van de kruising met de St. Hubertuslaan.

Zienswijze 6

1. De Ondernemersvereniging Jekerkwartier is samen met o.a. het Buurtplatform Jekerkwartier, lokale bestuurders en ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeente in voortdurend overleg om het ondernemersklimaat in het Jekerkwartier te verbeteren. Daarbij gaat het o.a. over verbeteringen in de openbare ruimte. Het verblijfsklimaat is in toenemende mate bepalend voor de economische ontwikkeling voor ondernemers. Buiten de investeringen die ondernemers zelf plegen is ook de lokale overheid een belangrijke participant in dezen. Consumenten wensen een autoluw winkelgebied met openbaar vervoer en parkeren op loopafstand. De vereniging heeft deelgenomen aan de discussies over het realiseren van een ondergrondse parkeergarage op het terrein van de voormalige Tapijnkazerne en, daarop vooruitlopend, samen met het buurtplatform en bewoners plannen gemaakt en uitgevoerd. Zo werd ingestemd met het opheffen van bezoekersparkeerplaatsen en het verleggen van verkeersstromen om het sluipverkeer terug te dringen. Dit alles met het vooruitzicht dat de aanleg van een ondergrondse parkeergarage op loopafstand dit verlies aan potentiële koopkracht ruimschoots zou compenseren. Voor de aanloopstraten naar het centrum, met name de St. Pieterstraat, is een bovenstedelijke parkeerconcentratie aan de singel van levensbelang. Daarnaast is dit de meest duurzame oplossing voor de binnenstad. Bovendien zou de vergroening van het Tapijngebied tevens meer bezoekers aantrekken die voor hun verblijf ook gebruik zouden maken van de horeca en winkels in het Jekerkwartier. Het is daarom een gemiste kans dat de realisatie van een ondergrondse parkeergarage (op korte termijn) geen doorgang zal vinden. Dat steekt des te meer nu in de tussen gemeente, provincie en Universiteit Maastricht gesloten samenwerkingsovereenkomst 125 parkeerplaatsen voor de universiteit zijn opgenomen die op maaiveld gerealiseerd dreigen te worden. Daarmee wordt het parkachtige aanzien van het gebied ernstige schade berokkend en wordt het verblijfsklimaat aangetast. Ook voor het milieu zal dat niet goed zijn.

De discussie over het wel of niet realiseren van een grote parkeergarage of park & walk-voorziening aan de Prins Bisschopsingel wordt sinds een aantal jaren gevoerd. In de Structuurvisie Maastricht 2030 is in dat verband een onderzoeksopdracht geformuleerd, welke geresulteerd heeft in het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' uit september 2013. In oktober 2013 heeft het college besloten om de planontwikkeling Tapijn te starten met als uitgangspunt het louter oplossen van de eigen parkeerbehoefte van Tapijn op maaiveld en de discussie over verkeer en parkeren te voeren in het kader van de op te stellen Visie op de Binnenstad 2030. In deze Visie op de Binnenstad wordt geconstateerd dat een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers niet past binnen de gebiedskarakteristiek van het zuidwestelijke deel van de binnenstad. In de uitvoeringsagenda die de raad naar aanleiding van de Visie op de Binnenstad heeft vastgesteld wordt aangegeven dat de mogelijkheid om aan de Prins Bisschopsingel een grote parkeervoorziening te realiseren in het kader van de herijking van de Structuurvisie Maastricht 2030 wordt besproken, waarbij in principe het uitgangspunt is dat een grootschalige parkeervoorziening ter plaatse niet zal worden gerealiseerd. De raad is ervan overtuigd dat het Tapijngebied veel bezoekers zal aantrekken, welke mogelijk voor hun verblijf ook gebruik zullen gaan maken van de horeca en winkels in het Jekerkwartier. In de stelling dat door het niet realiseren van een ondergrondse parkeergarage, maar het in plaats daarvan aanleggen van 125 parkeerplaatsen op maaiveld het parkachtige aanzien van het gebied schade wordt berokkend en het verblijfsklimaat wordt aangetast, kan de raad zich echter niet vinden.

In overleg met de ondernemers en de buurt zijn in de St. Pieterstraat parkeerplaatsen voor vergunninghouders opgeheven. In de Nieuwenhofstraat zijn in verband daarmee betaalde parkeerplaatsen omgezet in parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Ook zijn hier enkele parkeerplaatsen opgeheven ten behoeve van een fietsenstalling. In de Zwingelput hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. Met ondernemers en buurt is afgesproken dat separaat van de ontwikkelingen rondom Tapijn nader overleg over thema parkeren zal plaatsvinden.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf wordt opgenomen waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen. Tevens zal hier het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' aan de orde komen, alsmede de Visie op de Binnenstad 2030 en de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie.

2. Met betrekking tot parkeren is in het ontwerp-bestemmingsplan één regel opgenomen, te weten in artikel 3.1 van de regels, luidende: "parkeervoorzieningen ten behoeve van de boven vermelde functies". De omvang van de in het plangebied toegestane functies wordt concreet weergegeven (21.250 m²), zonder dat een onderzoek, een getal of een onderbouwing in het bestemmingsplan is opgenomen van de bijbehorende parkeercapaciteit. Ook niet of dit ondergronds of bovengronds is. Dit scheidt een niet acceptabele rechtsonzekerheid voor de bewoners van het Jekerkwartier. De bewoners kunnen niet beoordelen of de parkeerdruk van nieuwe functies op de woonbuurt, aanpalend aan Tapijn, wordt afgewenteld.

De ideeënvorming omtrent de vormgeving en inrichting van het plangebied voorziet op dit moment in het aanleggen van parkeervoorzieningen aan de rand van het park, direct bij de toegangswegen Prins Bisschopsingel en St. Hubertuslaan. Er wordt in de ideeënvorming voornamelijk uitgegaan van twee parkeerlocaties op maaiveld, één met ontsluiting via de ventweg aan de Prins Bisschopsingel en één met ontsluiting via de St. Hubertuslaan. De hoofdentree van de voormalige kazerne aan de St. Hubertuslaan in deze benadering zoveel mogelijk ontlast om overlast voor omwonenden te voorkomen.

Het definitieve programma voor de gebouwen in het plangebied is nog niet bekend. Het college gaat op basis van het globale programma, rekening houdend met het gemeentelijke parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeernormen, met het vloeroppervlak in het plangebied en met het verwachte aantal aanwezige studenten uit van 125 parkeerplaatsen in het plangebied, hetgeen niet zal leiden tot een onevenwichtige parkeerbalans in de omgeving.

Voor studenten worden overigens geen parkeerplaatsen gerealiseerd in het plangebied, zoals dit ook bij de overige locaties van de Universiteit Maastricht in de binnenstad het geval is. De studenten weten dit en komen doorgaans te voet, per fiets of openbaar vervoer naar de verschillende locaties van de universiteit in de binnenstad, zelden met de auto. Grootschalige studentenverkeersbewegingen per auto zijn dan ook niet aan de orde. Studenten hebben de mogelijkheid om op eigen terrein van de universiteit in Randwyck te parkeren. Vanuit Randwyck hebben zij met ingang van de nieuwe ov-concessie in december 2016 een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer via de Kennedybrug naar de nieuwe bushalte ter hoogte van Tapijn.

Gelet op de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik zal maken, dubbelgebruik, het mobiliteitsbeleid van de Universiteit Maastricht en het feit dat een groot aantal medewerkers van de Universiteit Maastricht niet alleen op deze locatie werkzaam zal zijn, maar ook op andere locaties van de universiteit op loopstand en daar ook reeds de beschikking heeft over parkeergelegenheid, is de raad ervan overtuigd dat er ruim voldoende parkeervoorzieningen

in het plangebied aanwezig zullen zijn en dat de parkeervoorzieningen in de omgeving hierdoor niet onder druk zullen komen te staan. De parkeergelegenheid in de openbare ruimte in de wijde omgeving van het plangebied bestaat overigens alleen uit betaald-parkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Dit maakt parkeren in de omgeving slechts voor een selecte groep aantrekkelijk.

Indien bij de verdere planuitwerking blijkt dat er daadwerkelijk te weinig parkeergelegenheid in het plangebied is, zal door de Universiteit Maastricht en de gemeente Maastricht gezamenlijk naar oplossingen worden gezocht. Dit geldt ook wanneer er na verloop van tijd toch overlast blijkt te ontstaan van geparkeerde auto's van personeel, studenten en bezoekers van de universiteit in de omgeving.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan de onderbouwing van de parkeerbehoefte die het terrein genereert zal worden ingevoegd. Deze onderbouwing is aan het einde van deze nota alvast opgenomen.

3. Het is opvallend dat in de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan onder algemeen ruimtelijk beleid wel de Stadsvisie 2030 als onderlegger wordt genoemd, maar niet de Structuurvisie Maastricht 2030 (uit 2012), waarin nadrukkelijk op kaart (robuuste en duurzame ontsluiting, blz. 14) P3 Tapijn als gewenste parkeerconcentratie op gemeentelijk niveau wordt gemarkeerd en in de tekst e.e.a. wordt bevestigd. Mede gelet op het gegeven dat het parkeerregime voor Tapijn steeds uit de discussie werd gehouden is er sprake van een ernstige tekortkoming in het bestemmingsplan. Het parkeren is daarmee zowel procedureel als qua aanpak en omvang in het ontwerp-bestemmingsplan zeer onvoldoende weergegeven. Aan de omliggende buurten en aanloopstraten wordt in het ontwerp geen aandacht besteed en de Structuurvisie 2030 zou alsnog als onderlegger opgenomen moeten worden.

Zoals onder 1 al werd aangegeven zal aan de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030, het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' en de Visie op de Binnenstad 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen, alsmede de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie. Vanuit gemeentelijke zijde wordt, gelet op de karakteristiek van het zuidwestelijke deel van de binnenstad, geconstateerd dat een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers op Tapijn niet past.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan, zoals ook onder 1 al werd toegezegd, een paragraaf wordt opgenomen waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen. Tevens zal hier het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' aan de orde komen, alsmede de Visie op de Binnenstad 2030 en de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie.

4. Ook de samenhang met het voormalige NATO-sportterrein komt niet aan de orde, alhoewel dat wel zou moeten. Dit alles om te bewerkstelligen om een parkeergarage niet alleen voor de functies op Tapijn maar ook als stedelijke binnenstadsvoorziening in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen. Eerdere onderzoeken door burgemeester en wethouders hebben voldoende mogelijkheden laten zien. Daar komt bij dat dit bestemmingsplan een termijn van 20 jaar beslaat. Een toekomstbestendige aanpak is dus noodzakelijk en evident. Het bestemmingsplan kan door bovenstaande gebreken niet in stand blijven en ook niet

dienen als basis voor de omgevingsvergunning. De reparatie hiervan moet eerst publiekelijk besproken worden, alvorens in een aangepast bestemmingsplan te worden opgenomen.

Gelet op het feit dat het voormalige sportterrein aan de overzijde van de Prins Bisschopsingel niet in eigendom van de gemeente is dan wel in eigendom van een andere ontwikkelende partij, wordt het terrein niet bij de planontwikkeling betrokken en maakt het terrein ook geen deel uit van het plangebied. Zoals hierboven reeds aangegeven past, naar het oordeel van de gemeente, een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers niet op Tapijn. In de uitvoeringsagenda, die door de raad naar aanleiding van de Visie op de Binnenstad 2030 is vastgesteld, is opgenomen dat in het kader van de herijking van de Structuurvisie de discussie gevoerd dient te worden om de zoeklocatie Tapijn, inclusief het voormalige sportterrein, te laten vervallen.

De raad is van mening dat met het onderhavige bestemmingsplan de ontwikkeling van het plangebied uitstekend kan worden gefaciliteerd en dat de invulling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt goed aansluit op de aanpalende binnenstad en woonbuurten.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

Zienswijze 7

1. Reeds vanaf 2011 heeft het Buurtplatform Jekerkwartier samen met bewoners, ondernemers, lokale bestuurders en ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeente Maastricht overleg gevoerd over het terugdringen van de zeer forse verkeersoverlast in het Jekerkwartier. Van de dromerige en rustige sfeer, zoals de gemeente dit formuleert, is al lang geen sprake meer in het Jekerkwartier. Parkeerplaatsen (bezoekersparkeren) zouden worden opgeheven in overleg met het bestuur van de ondernemersvereniging OJK en sluijverkeer zo veel mogelijk worden verbannen. Er zijn parkeerplaatsen opgeheven aan de St. Pieterstraat, de Zwingelput en de Nieuwenhofstraat, vooruitlopend op een structurele oplossing, een ondergrondse parkeergarage.

In 2014 kwam het gebied van de Tapijnkazerne in gemeentelijke handen. Op deze plek staat op de kaart van de Structuurvisie Maastricht 2030 een parkeervoorziening voor de binnenstad ingetekend. Een unieke mogelijkheid om in één keer een oplossing te realiseren voor de eerder geschetste problematiek. Architect Jo Coenen ontwierp een prachtig plan voor een ondergrondse parkeergarage met in- en uitritten aan de Prins Bisschopsingel, zodat de verkeersafwikkeling buiten het park en het Jekerkwartier kan plaatsvinden en het maaiveld niet wordt aangetast. De uitbreiding van de Universiteit Maastricht door het in gebruik nemen van de gebouwen was, in de visie van het buurtplatform, samen met de ondergrondse parkeergarage een dubbelslag. Bezoekers van de stad vanuit het zuiden zouden landen in Maastricht en te voet het Jekerkwartier doorkruisen, al dan niet op weg naar de binnenstad. Hierdoor zouden alle bezoekersparkeerplaatsen in overleg met het bestuur van de ondernemersvereniging OJK worden opgeheven en zou het Jekerkwartier worden bevrijd van sluijverkeer. Het vergunningen-parkeren voor de gehele westelijke binnenstad zou via maatwerk per buurt worden teruggedrongen. Bovendien zouden de overbelaste universitaire parkeerplaatsen ontlast worden en zouden ook de auto's van universitaire medewerkers onder de Tapijn een plek kunnen vinden, "vijf vliegen in één klap". Vreemd en tegenstrijdig is dat de gemeente recent wel akkoord is gegaan met het realiseren van een ondergrondse parkeergarage van 180 plaatsen voor 38 woningen onder

het Bauduinterrein, met een aan- en afvoerroute door het Jekerkwartier, ver van de hoofdonthoudingsweg Prins Bisschopsingel.

De discussie over het wel of niet realiseren van een grote parkeergarage of park & walk-voorziening aan de Prins Bisschopsingel wordt sinds een aantal jaren gevoerd. In de Structuurvisie Maastricht 2030 is in dat verband een onderzoekopdracht geformuleerd, welke geresulteerd heeft in het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' uit september 2013. In oktober 2013 heeft het college besloten om de planontwikkeling Tapijn te starten met als uitgangspunt het louter oplossen van de eigen parkeerbehoefte van Tapijn op maaiveld en de discussie over verkeer en parkeren te voeren in het kader van de op te stellen Visie op de Binnenstad 2030. In deze Visie op de Binnenstad wordt geconstateerd dat een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers niet past binnen de gebiedskarakteristiek van het zuidwestelijke deel van de binnenstad. In de uitvoeringsagenda die de raad naar aanleiding van de Visie op de Binnenstad heeft vastgesteld wordt aangegeven dat de mogelijkheid om aan de Prins Bisschopsingel een grote parkeervoorziening te realiseren in het kader van de herijking van de Structuurvisie Maastricht 2030 wordt besproken, waarbij in principe het uitgangspunt is dat een grootschalige parkeervoorziening ter plaatse niet zal worden gerealiseerd. Het feit dat er op het Bauduinterrein een parkeergarage van 180 plaatsen wordt gerealiseerd vloeit voort uit de voorgeschiedenis en het gebruik door de jaren heen van dat terrein en heeft geen enkele relatie met c.q. schept geen gemeentelijke verplichtingen met betrekking tot het onderhavige bestemmingsplan.

In overleg met de ondernemers en de buurt zijn in de St. Pieterstraat parkeerplaatsen voor vergunninghouders opgeheven. In de Nieuwenhofstraat zijn in verband daarmee betaalde parkeerplaatsen omgezet in parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Ook zijn hier enkele parkeerplaatsen opgeheven ten behoeve van een fietsenstalling. In de Zwingelpot hebben geen wijzigingen plaatsgevonden. Met ondernemers en buurt is afgesproken dat separaat van de ontwikkelingen rondom Tapijn nader overleg over thema parkeren zal plaatsvinden.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf wordt opgenomen waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen. Tevens zal hier het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' aan de orde komen, alsmede de Visie op de Binnenstad 2030 en de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie.

2. Met betrekking tot parkeren is in het ontwerp-bestemmingsplan één regel opgenomen, te weten in artikel 3.1 van de regels, luidende: "parkeervoorzieningen ten behoeve van de boven vermelde functies". De omvang van de in het plangebied toegestane functies wordt concreet weergegeven (21.250 m²), zonder dat een onderzoek, een getal of een onderbouwing in het bestemmingsplan is opgenomen van de bijbehorende parkeercapaciteit. Ook niet of dit ondergronds of bovengronds is. Dit schept een niet acceptabele rechtsonzekerheid voor de bewoners van het Jekerkwartier. De bewoners kunnen niet beoordelen of de parkeerdruk van nieuwe functies op de woonbuurt, aanpalend aan Tapijn, wordt afgewenteld.

De ideeënvorming omtrent de vormgeving en inrichting van het plangebied voorziet op dit moment in het aanleggen van parkeervoorzieningen aan de rand van het park, direct bij de toegangswegen Prins Bisschopsingel en St. Hubertuslaan. Er wordt in de ideeënvorming vooralsnog uitgegaan van twee parkeerlocaties op maaiveld, één met ontsluiting via de ventweg aan de Prins Bisschopsingel en één met ontsluiting via de St. Hubertuslaan. De

hoofdentree van de voormalige kazerne aan de St. Hubertuslaan in deze benadering zoveel mogelijk ontlast om overlast voor omwonenden te voorkomen.

Het definitieve programma voor de gebouwen in het plangebied is nog niet bekend. Het college gaat op basis van het globale programma, rekening houdend met het gemeentelijke parkeerbeleid en de daarbij behorende parkeernormen, met het vloeroppervlak in het plangebied en met het verwachte aantal aanwezige studenten uit van 125 parkeerplaatsen in het plangebied, hetgeen niet zal leiden tot een onevenwichtige parkeerbalans in de omgeving.

Voor studenten worden overigens geen parkeerplaatsen gerealiseerd in het plangebied, zoals dit ook bij de overige locaties van de Universiteit Maastricht in de binnenstad het geval is. De studenten weten dit en komen doorgaans te voet, per fiets of openbaar vervoer naar de verschillende locaties van de universiteit in de binnenstad, zelden met de auto. Grootschalige studentenverkeersbewegingen per auto zijn dan ook niet aan de orde. Studenten hebben de mogelijkheid om op eigen terrein van de universiteit in Randwyck te parkeren. Vanuit Randwyck hebben zij met ingang van de nieuwe ov-concessie in december 2016 een rechtstreekse verbinding met het openbaar vervoer via de Kennedybrug naar de nieuwe bushalte ter hoogte van Tapijn.

Gelet op de doelgroep die van deze parkeerplaatsen gebruik zal maken, dubbelgebruik, het mobiliteitsbeleid van de Universiteit Maastricht en het feit dat een groot aantal medewerkers van de Universiteit Maastricht niet alleen op deze locatie werkzaam zal zijn, maar ook op andere locaties van de universiteit op loopstand en daar ook reeds de beschikking heeft over parkeergelegenheid, is de raad ervan overtuigd dat er ruim voldoende parkeervoorzieningen in het plangebied aanwezig zullen zijn en dat de parkeervoorzieningen in de omgeving hierdoor niet onder druk zullen komen te staan. De parkeergelegenheid in de openbare ruimte in de wijde omgeving van het plangebied bestaat overigens alleen uit betaald-parkeerplaatsen en parkeerplaatsen voor vergunninghouders. Dit maakt parkeren in de omgeving slechts voor een selecte groep aantrekkelijk.

Indien bij de verdere planuitwerking blijkt dat er daadwerkelijk te weinig parkeergelegenheid in het plangebied is, zal door de Universiteit Maastricht en de gemeente Maastricht gezamenlijk naar oplossingen worden gezocht. Dit geldt ook wanneer er na verloop van tijd toch overlast blijkt te ontstaan van geparkeerde auto's van personeel, studenten en bezoekers van de universiteit in de omgeving.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan de onderbouwing van de parkeerbehoefte die het terrein genereert zal worden ingevoegd. Deze onderbouwing is aan het einde van deze nota alvast opgenomen.

3. Het is opvallend dat in de toelichting bij het ontwerp-bestemmingsplan onder algemeen ruimtelijk beleid wel de Stadsvisie 2030 als onderlegger wordt genoemd, maar niet de Structuurvisie Maastricht 2030 (uit 2012), waarin nadrukkelijk op kaart (robuuste en duurzame ontsluiting, blz. 14) P3 Tapijn als gewenste parkeerconcentratie op gemeentelijk niveau wordt gemarkeerd en in de tekst e.e.a. wordt bevestigd. Mede gelet op het gegeven dat het parkeerregime voor Tapijn steeds uit de discussie werd gehouden is er sprake van een ernstige tekortkoming in het bestemmingsplan. Het parkeren is daarmee zowel procedureel als qua aanpak en omvang in het ontwerp-bestemmingsplan zeer onvoldoende weergegeven. Aan de omringende buurten en aanloopstraten wordt in het ontwerp geen aandacht besteed en de Structuurvisie 2030 zou alsnog als onderlegger opgenomen moeten worden.

Zoals onder 1 al werd aangegeven zal aan de toelichting van het bestemmingsplan een paragraaf worden toegevoegd waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030, het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' en de Visie op de Binnenstad 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen, alsmede de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie. Vanuit gemeentelijke zijde wordt, gelet op de karakteristiek van het zuidwestelijke deel van de binnenstad, geconstateerd dat een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers op Tapijn niet past.

Deze zienswijze is in zoverre gegrond dat in de toelichting van het bestemmingsplan, zoals ook onder 1 al werd toegezegd, een paragraaf wordt opgenomen waarin wordt uiteengezet wat in de Structuurvisie Maastricht 2030 over parkeren in dit deel van de stad is opgenomen. Tevens zal hier het 'Onderzoek parkeren Maastricht Zuidwest' aan de orde komen, alsmede de Visie op de Binnenstad 2030 en de door de raad vastgestelde uitvoeringsagenda van laatstgenoemde visie.

4. Ook de samenhang met het voormalige NATO-sportterrein komt niet aan de orde, alhoewel dat wel zou moeten. Dit alles om te bewerkstelligen om een parkeergarage niet alleen voor de functies op Tapijn maar ook als stedelijke binnenstadsvoorziening in het ontwerp-bestemmingsplan op te nemen. Eerdere onderzoeken door burgemeester en wethouders hebben voldoende mogelijkheden laten zien. Daar komt bij dat dit bestemmingsplan een termijn van 20 jaar beslaat. Een toekomstbestendige aanpak is dus noodzakelijk en evident. Het bestemmingsplan kan door bovenstaande gebreken niet in stand blijven en ook niet dienen als basis voor de omgevingsvergunning. De reparatie hiervan moet eerst publiekelijk besproken worden, alvorens in een aangepast bestemmingsplan te worden opgenomen.

Gelet op het feit dat het voormalige sportterrein aan de overzijde van de Prins Bisschopsingel niet in eigendom van de gemeente is dan wel in eigendom van een andere ontwikkelende partij, wordt het terrein niet bij de planontwikkeling betrokken en maakt het terrein ook geen deel uit van het plangebied. Zoals hierboven reeds aangegeven past, naar het oordeel van de gemeente, een grootschalige parkeervoorziening voor binnenstadsbezoekers niet op Tapijn. In de uitvoeringsagenda, die door de raad naar aanleiding van de Visie op de Binnenstad 2030 is vastgesteld, is opgenomen dat in het kader van de herijking van de Structuurvisie de discussie gevoerd dient te worden om de zoeklocatie Tapijn, inclusief het voormalige sportterrein, te laten vervallen.

De raad is van mening dat met het onderhavige bestemmingsplan de ontwikkeling van het plangebied uitstekend kan worden gefaciliteerd en dat de invulling die met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt goed aansluit op de aanpalende binnenstad en woonbuurten.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

Zienswijze 8

1. Het realiseren van een gat in de stadsmuur ten behoeve van de verbinding van het Tapijnterrein met andere universiteitscomplexen in de binnenstad komt de historie van Maastricht niet ten goede. Niet alleen wordt er een gat geslagen in een eeuwenoud

monument, maar ook verdwijnt zo het laatste originele doodlopende straatje in Maastricht. Dit zal schade berokkenen aan een monument welke onomkeerbaar zal zijn.

De stadsmuur is buiten het plangebied gelegen. Een eventuele doorbraak door de stadsmuur is daarom geen afweging die in het kader van het onderhavige bestemmingsplan gemaakt dient te worden, nog los van het feit dat in het kader van de planvorming omtrent de inrichting van het gebied inmiddels is afgezien van het realiseren van een dergelijke doorbraak.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

2. Het combineren van fiets- en looppaden komt de veiligheid niet ten goede. Dit levert hachelijke en onveilige situaties op. Als alternatief kan worden gedacht aan de aanleg van een apart fietspad via de nieuw te bouwen brug bij de Berenkuil, langs de geplande parkeerplaats en fietsenstalling, voor het hoofdgebouw langs (ook op de Appèlplaats zijn diverse fietsenstallingen naar de hoofdentree. Op deze wijze kunnen voetgangers rustig van het park genieten zonder dat er gevaarlijke situaties ontstaan.

Het onderhavige bestemmingsplan maakt de aanleg van fiets- en voetpaden mogelijk, maar schrijft de locatie c.q. situering van dergelijke paden niet voor. Overigens, in de planvorming wordt inmiddels uitgegaan van een duidelijke scheiding tussen wandelgebied en fietspad. Deze zienswijze is derhalve eerder relevant als reactie op het inrichtingsplan.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

3. Het dierenpark blijft gelukkig behouden voor het Stadspark. De vraag is alleen of de ruimte groot genoeg is. Op de tekeningen lijkt dit niet het geval. De dieren hebben nu veel ruimte, waarbij ze ook de rust kunnen opzoeken door in het midden van hun gebied te gaan liggen. Het is van groot belang voor de dieren dat ze hun rust kunnen behouden.

De raad is ervan overtuigd dat het dierenpark groot genoeg is. Wederom wordt opgemerkt dat het bestemmingsplan de aanleg c.q. aanwezigheid van het dierenpark weliswaar mogelijk maakt, maar niet voorschrijft waar het gesitueerd dient te worden c.q. welke omvang een dergelijke voorziening moet hebben. Inmiddels is, bij de huidige stand van zaken in de planvorming omtrent de inrichting van het gebied, de dierenweide niet meer opgedeeld en zelfs iets groter geworden. Deze zienswijze is, net zoals de zienswijzen onder 1 en 2, eerder relevant als reactie op het inrichtingsplan.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

4. De bouwstijl van het nieuwe gebouw past wellicht niet goed in het geheel. Het is veel beter te accepteren als er baksteen in wordt verwerkt, in dezelfde stijl als de overige gebouwen, zodat een schitterend historisch geheel met een modern tintje ontstaat.

De bouwstijl van een gebouw wordt niet in het bestemmingsplan geregeld. In het bestemmingsplan worden de stedenbouwkundige uitgangspunten en randvoorwaarden voor gebouwen vastgelegd, zoals bijvoorbeeld de maximale goot- en bouwhoogte. De bouwstijl daarentegen is een aspect dat door de Welstandscommissie wordt beoordeeld bij de ontwikkeling van een bouwplan in het kader van de procedure ter verkrijging van een omgevingsvergunning.

Deze zienswijze is derhalve niet gegrond.

Onderbouwing parkeerbehoefte Tapijn

Inleiding

In de door de raad vastgestelde samenwerkingsovereenkomst tussen Universiteit Maastricht, provincie Limburg en gemeente Maastricht (2013) is overeengekomen dat de universiteit verplicht is te voldoen aan de parkeernorm die verband houdt met het programma. Destijds is ingeschat dat de aanwezige 125 parkeerplaatsen voldoende zouden zijn om te voldoen aan de parkeernorm. In 2015 is in het kader van de exploitatieovereenkomst een nadere parkeerberekening gemaakt op basis van een voorlopig programma. De definitieve invulling van de gebouwen is nog niet bekend, als gevolg waarvan wordt gewerkt met een voorlopig programma. Met de parkeerberekening is getracht inzicht te krijgen in de haalbaarheid van het initiatief met betrekking tot het parkeren. Navolgend wordt inzicht geboden in de uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de parkeerberekening¹.

Bepalen parkeereis

Voor het opstellen van een parkeerbalans worden conform het gemeentelijke parkeerbeleid de volgende stappen doorlopen:

- Afbakening van het onderzoeksgebied en het gebied opdelen in deelgebieden; in deze casus is de Tapijnkazerne het onderzoeksgebied.
- Bepalen parkeernormen.
- Inventarisatie parkeervraag-/aanbod; de parkeervraag wordt bepaald op basis van de parkeernormen en het programma.

Het parkeerbeleid is gericht op de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied en het verhogen van de leefbaarheid. Het parkeeraanbod bestaat daarom in eerste instantie uit de parkeerplaatsen die op eigen terrein worden gerealiseerd. Het stimuleren van meervoudig gebruik (van private parkeerplaatsen) draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit; daarom wordt het elders gebruiken van parkeerplaatsen op eigen terrein en het elders huren van parkeerplaatsen gezien als parkeren op eigen terrein. Indien er aantoonbaar nu en in de toekomst op de openbare weg en in de directe omgeving van de functie voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te voorzien, kan van het eigen terrein worden afgeweken.

- Berekening van het benodigd aantal parkeerplaatsen. Hierbij wordt rekening gehouden met mogelijkheden voor dubbelgebruik.
- Bepalen van de (on)balans.

Programma

Her voorlopige programma voor Tapijn ziet er als volgt uit:

Gebouw A

Horeca	1000 m2 bvo
--------	-------------

¹ NB. de berekening is inmiddels verfijnd op basis van meer actuele gegevens over de wijze waarop de studiefaciliteiten worden gebruikt. Daarnaast is er meer zekerheid over de doelgroepen waarvoor de universiteit een parkeerplaats biedt en hoe dit elders bij de binnenstadslocaties van de universiteit functioneert. De tabel komt daardoor niet meer 100% overeen met de berekening uit de exploitatieovereenkomst, de conclusies blijven echter gelijk.

Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	212 m2 bvo
<i>Gebouw B</i>	
Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	192 m2 bvo
<i>Nieuwbouw</i>	
Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	5566 m2 bvo
Collegezaal - 350 pers	547 m2 bvo
<i>Gebouw D/E</i>	
Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	2116 m2 bvo
<i>Gebouw F/G/H</i>	
Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	2804 m2 bvo
<i>Gebouw I/J</i>	
Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	2116 m2 bvo
<i>Nieuwbouw</i>	
Multifunctionele studiewerkplekken/ kantoor	639 m2 bvo
Collegezaal 1 - 150 pers	220 m2 bvo
Collegezaal 2 - 150 pers	220 m2 bvo
<i>Gebouw X</i>	
OnderwijsGroepsKamers	252 personen
Startende bedrijfjes	508 m2
Kantoor	181 m2
Kantoor	10 personen
<i>Gebouw Z</i>	
ruimtes voor 15-30 studenten	3 lokalen
loungeruimte met individuele studieplekken	60 personen

Gehanteerde parkeernorm

Bij het toetsen van (ver)bouwplannen worden in de stad standaard de gemeentelijke parkeernormen gehanteerd. Tapijn ligt in de A-zone en kent diverse onderwijsfuncties, kantoorfuncties en horeca.

Hierbij horen de volgende gemeentelijke parkeernormen:

- Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) 20 parkeerplaatsen per collegezaal
- Beroepsonderwijs dag (MBO, ROC, WO, HBO) 6 parkeerplaatsen per leslokaal
- Kantoor zonder baliefunctie 1,2 parkeerplaats per 100 m² bvo

- Arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven 1,3 parkeerplaats per 100 m² bvo – startende bedrijfjes
- Café, discotheek, cafetaria 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo

De gemeentelijke parkeernormen voor beroepsonderwijs sluiten niet goed aan op de functies die op de Tapijnkazerne komen. De multifunctionele studiewerkplekken zijn niet te vergelijken met een standaard leslokaal. Ook is de grote collegezaal dusdanig groot dat het niet reëel is deze te beschouwen als één collegezaal conform de parkeernorm. De gemeentelijke parkeernormen zijn in 2011 gebaseerd op de destijds geldende normen van het CROW. Het CROW is het nationale kenniscentrum voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. In 2012 heeft het CROW nieuwe parkeernormen gepubliceerd; hierbij is men voor beroepsonderwijs een andere norm gaan hanteren. Het CROW hanteert een parkeernorm op basis van het aantal studenten. Deze norm sluit beter aan bij de onderwijsfuncties die in dit gebied komen en wordt hier daarom gehanteerd. Tot op heden is er geen reden geweest de gemeentelijke parkeernormen te actualiseren, met uitzondering van de categorie wonen. De normen sloten tot nu toe goed aan bij de onderwijsontwikkelingen in de stad. De *Nota parkeernormen* biedt echter een afwijkingmogelijkheid: 'Niet voor alle functies zijn parkeernormen gespecificeerd. In voorkomende gevallen zal van gemeentewege een vergelijkbare functie worden vastgesteld en de daarbij behorende parkeernorm van toepassing worden verklaard'. De vorm van de onderwijsvoorzieningen op Tapijn is dusdanig afwijkend van de standaard onderwijsvormen, dat dit naar het oordeel van de gemeente kan worden beschouwd als een functie waarvoor geen parkeernorm is gespecificeerd. Voor de ontwikkeling van Tapijn verklaart de gemeente de norm van het CROW voor universiteit als leidend. Normaliter wordt de gemiddelde parkeernorm van het CROW overgenomen, zodat het beleid tussen sterk sturend en vraagvolgend beleid in zit. Voor Tapijn is in overleg met de universiteit gekozen voor een sturend beleid (minimale parkeernorm). Deze keuze hangt samen met het mobiliteitsbeleid dat de Universiteit Maastricht hanteert en verderop wordt beschreven.

- Universiteit 9,7 parkeerplaatsen per 100 studenten

De norm van het CROW berekent de parkeervraag op basis van het aantal studenten. Binnen deze norm wordt door het CROW aangegeven dat 48% bestaat uit studenten. Dit betekent dat 52% van de parkeervraag voor personeel en overige bezoekers is.

Parkeervraag

Het te realiseren aantal parkeerplaatsen wordt bepaald door de parkeervraag op basis van parkeernormen, aangevuld met een eventuele verrekening als gevolg van de mogelijkheid tot dubbelgebruik van parkeerplaatsen en de mate waarin wordt gestuurd op mobiliteitsmanagement.

Parkeervraag totaal zonder dubbelgebruik en mobiliteitsmanagement

Het voorlopige programma voor Tapijn maakt het mogelijk dat er in totaal ca. 2.740 studenten aanwezig zouden kunnen zijn op Tapijn. De mix aan onderwijsfaciliteiten zorgt er echter in de praktijk voor dat er maximaal 1.400 studenten tegelijk op Tapijn zullen zijn, aangezien studenten niet tegelijkertijd in een collegezaal, onderwijsruimte en studiewerkplek zitten. Het aantal van 1.400 studenten is slechts op een zeer beperkt aantal momenten tijdens de 24 weken van het jaar dat er onderwijs is geprogrammeerd aanwezig. Het grootste deel van het jaar zullen niet meer dan maximaal 800 studenten op hetzelfde moment op Tapijn actief zijn. Het (onderwijs- en onderwijsondersteunend) personeel en overige bezoekers hebben een meer constante aanwezigheid door het jaar heen. In de parkeerberekening wordt desalniettemin rekening gehouden met 1.400 studenten, zodat de meer constante aanwezigheid van personeel en overige bezoekers goed wordt doorgerekend. Op basis van 1.400 studenten is de parkeervraag 136 parkeerplaatsen.

Naast de onderwijsvoorzieningen wordt in het voorlopig programma voor Tapijn rekening gehouden met een mix aan horecavoorzieningen (totaal ca. 1.000m²) en ruimte voor startende bedrijfjes en enkele specifieke kantoren in gebouw X.

Een groot deel van de mix aan horecavoorzieningen is primair bedoeld voor de gebruikers van de onderwijsvoorzieningen. De universiteit wil echter een deel van de horecavoorzieningen aantrekkelijk maken voor een breed publiek, waardoor ook inwoners en parkbezoekers hier gebruik van zullen gaan maken. Hierdoor kan ontmoeting tussen de universiteit en de stad in het gebied nog meer gestimuleerd worden. Het drukste moment van de horeca is standaard in parkeerberekeningen de zaterdagavond, dan is binnen de aanwezigheidspercentages 100% van de bezoekers en personeel aanwezig. Indien alle horecavoorzieningen dan geopend zijn – momenteel is nog onbekend of de horecavoorzieningen op zaterdagavond geopend zullen zijn – is de parkeerbehoefte 50 parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen. Hiervan zullen maximaal 45 parkeerplaatsen (90% van de totale parkeernorm wordt toegerekend aan bezoekers, 10% aan personeel) in de omgeving nodig zijn. De universiteit laat geen bezoekers van de horeca met hun auto toe op Tapijn. Op de zaterdagavond zijn hiervoor voldoende bezoekersparkeerplaatsen aanwezig in dit gedeelte van de stad. Zoals boven al werd aangegeven is dit een worst-case berekening, ervan uitgaande dat het volledige aantal horecavoorzieningen is geopend voor externe bezoekers. Standaard houdt de parkeernorm voor een universiteit reeds rekening met universiteitsgebonden horeca, zoals als een kantine. Voor een robuuste berekening wordt de horeca wel volledig meegenomen in de parkeerbalans, zodat hier grip op blijft.

Ten behoeve van de startende bedrijfjes en kantoren in gebouw X zijn afgerond 9 parkeerplaatsen nodig.

De combinatie van onderwijsvoorzieningen, startende bedrijven, kantoren en horeca leidt tot een parkeervraag van 195 parkeerplaatsen. Deze berekening houdt geen rekening met dubbelgebruik en geen rekening met beleid dat de Universiteit Maastricht hanteert op het gebied van parkeren voor studenten en mobiliteitsmanagement voor personeel.

Parkeervraag op basis van dubbelgebruik en mobiliteitsmanagement

Bij een combinatie van functies is in het algemeen een uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk. Dit betekent *dubbelgebruik* van parkeerplaatsen, waardoor er in totaal in sommige gevallen minder parkeerplaatsen benodigd zijn voor het geheel van functies dan voor de optelsom van de losse functies. Bij dubbelgebruik wordt bepaald wat de parkeerbehoefte op het maatgevende moment in de week is; dit is het moment waarop de totale parkeerbehoefte het hoogst is. Standaard aanwezigheidspercentages geven hier inzicht in.

Het drukste moment qua parkeerbezetting van alle voorzieningen op Tapijn is de werkdagmiddag. Dan zijn voor onderwijs en kantoren 100% van de parkeerplaatsen in theorie bezet; voor horeca is dit 25% (standaard aanwezigheidspercentages CROW). Dit komt neer op het gebruik van maximaal 11 parkeerplaatsen in de openbare ruimte buiten Tapijn door gasten van de horeca (90% van het totaal). Dit aantal is gebaseerd op standaard horeca, de voorzieningen op Tapijn hebben echter, zoals eerder beschreven, in ieder geval ten dele een andere doelgroep. Voor een robuuste berekening wordt de horeca wel als standaard meegenomen, zodat hier grip op blijft.

Dubbelgebruik leidt tot een parkeervraag van 157 parkeerplaatsen.

Om de stad blijvend bereikbaar te houden, worden forenzen door de gemeente in de vorm van 'Maastricht Bereikbaar', samen met een groot aantal partners (o.a. Universiteit Maastricht), gestimuleerd tot een structureel ander reis- en werkgedrag. In het kader van *mobilitieitsmanagement* hanteert de universiteit in dit kader op haar locaties in de binnenstad een strikt parkeerregime voor medewerkers en studenten. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte dan op basis van de parkeernormen berekend. Daarnaast is er een stimulerend beleid richting bezoekers.

De universiteit voorziet op haar locaties in de binnenstad niet in parkeerplaatsen voor studenten, met uitzondering van studenten met een mobiliteitsbeperking. De Universiteit Maastricht stimuleert studenten en personeel om op afstand (Randwyck) gratis te parkeren op eigen terrein van de universiteit en hun reis te voet, per fiets of openbaar vervoer voort te zetten naar de binnenstadslocaties van de universiteit.

In de nieuwe OV-concessie is met openbaar vervoer een directe verbinding tussen Randwyck en Tapijn beschikbaar. Deze concessie loopt tenminste tot 2031. Bij het vervallen van deze lijnen moet in overleg tussen gemeente en universiteit een stimulerend alternatief worden gevonden. De universiteit voorziet voorts in ruim voldoende veilige fietsstallingen. Bij een structureel tekort zal extra capaciteit worden toegevoegd.

Parkeren in de omgeving van Tapijn kan tegen betaling. De gemiddelde student heeft hier echter geen budget voor c.q. is niet bereid hieraan geld te besteden. Voor het kleine gedeelte dat dit wel zal doen is betaalde parkeercapaciteit beschikbaar, bijvoorbeeld op de ventweg van de Prins Bisschopsingel. Voor studenten die niet woonachtig zijn in centrum west is het niet mogelijk om een parkeervergunning aan te vragen in dit gebied.

Op basis van deze informatie wordt geconcludeerd dat het reëel is alleen naar de parkeerbehoefte van personeel en bezoekers te kijken, omdat studenten elders worden gefaciliteerd door de universiteit op eigen terrein. Dit is 52% van de totale parkeernorm. Deze vorm van mobiliteitsmanagement, waarbij elders parkeercapaciteit wordt aangeboden, is in het beleid van de gemeente Maastricht een geëigende vorm om het aantal te realiseren parkeerplaatsen op de locatie in kwestie lager te doen zijn.

Rekening houdend met zowel dubbelgebruik als mobiliteitsmanagement leidt dit tot een totale parkeervraag van 92 parkeerplaatsen.

Afspraken tussen de Universiteit Maastricht en de gemeente Maastricht

De Universiteit Maastricht draagt zorg voor naleving van de voorwaarden die in het kader van 'Maastricht Bereikbaar' door de gemeente zijn gesteld om de norm te kunnen stellen op 125 parkeerplaatsen. Het betreft de volgende voorwaarden:

- er worden geen extra parkeerplaatsen gerealiseerd op terreinen die gebruikt worden door de universiteit buiten Randwyck;
- de universiteit spant zich actief in om problemen in aangrenzende wijken door parkeergedrag van studenten en personeel op te lossen, zowel op eigen initiatief als na hierop door de gemeente geattendeerd te zijn;
- de universiteit voert voor het exploitatiegebied Tapijn een pasjessysteem in voor het personeel, dat controleerbaar is op het daadwerkelijke aantal uitgiftes;
- de universiteit regelt op adequate wijze het bezoekersparkeren en legt een voorstel ter beoordeling voor aan de gemeente.

Indien deze voorwaarden door de Universiteit Maastricht niet worden nagekomen heeft de gemeente het recht het aantal benodigde parkeerplaatsen conform reguliere normen te berekenen en het tekort aan parkeerplaatsen te realiseren conform artikel 5C van de overeenkomst.

Toekomstige afwijking

De berekeningen zijn gemaakt op basis van het voorlopige programma voor Tapijn. De gebouwen in Tapijn worden vooralsnog casco opgeleverd. Dit betekent dat het definitieve programma kan afwijken van de gehanteerde aannames. Per bouw aanvraag zal bekeken worden in hoeverre dit nog aansluit bij de hiervoor beschreven berekeningen en de 125 parkeerplaatsen; dit wordt gedaan door bij elke bouw aanvraag de totale parkeerbalans door te rekenen. Indien hieruit blijkt dat de parkeervraag uitstijgt boven 125 parkeerplaatsen, dan hebben de Universiteit Maastricht en de gemeente de verplichting om een passende oplossing te bieden.

De situatie op straat zal regelmatig worden gemonitord, zodat de effecten van de ontwikkeling inzichtelijk zijn.

Conclusie

De reële parkeervraag voor Tapijn is op dit moment 92 parkeerplaatsen. Op basis van de hierboven opgenomen overwegingen is de conclusie dat met 125 parkeerplaatsen voldoende parkeercapaciteit wordt geboden, met ruimte voor het opvangen van extra groei of tegenvallers, waarbij geen overlast zal ontstaan voor de buurt. De parkeervraag en het parkeeraanbod zijn daarmee in balans.