



**College van Burgemeester en Wethouders
van Maastricht**
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

**AANTEKENEN EN PER E-MAIL AAN frank.bemelmans@maastricht.nl en (zonder
producties) per fax 043-3504448**

Plaats/Datum	Maastricht, 5 oktober 2022
Inzake	Bewoners Jekerkwartier/Maastricht: omgevingsvergunning Achter de Oude Minderbroeders 1
Onze ref.	9117
Uw ref.	22-0413WB en 22-0416BB
Betreft	motivering bezwaarschrift

Geacht College,

Op 7 september 2022 heb ik namens cliënten, de heren F.P.M.L. Peeters, W. Mulder, P.P.M. Kerckhoffs, L. Somers en C.A.M. Smits, op nader aan te voeren gronden een bezwaarschrift ingediend tegen uw besluit van 1 augustus 2022, kenmerk 22-0413WB, waarin een omgevingsvergunning is verleend aan Jeker Investment BV voor het transformeren van de oude KPN-centrale naar 89 appartementen/studio's en kantoren en fitnessruimte aan Achter de Oude Minderbroeders 1 te 6211 HM Maastricht.

Bij schrijven van 13 september 2022 met uw opgemeld kenmerk heeft u de ontvangst van dit bezwaar bevestigd en heeft u cliënten in de gelegenheid gesteld de gronden van bezwaar in te dienen uiterlijk 11 oktober 2022.

De, gelet op uw voornoemd schrijven, heden tijdig ingediende gronden, waarop het bezwaar berust luiden als volgt:



I. Inleiding.

1.

Met grote verbazing hebben cliënten kennis genomen van de omgevingsvergunning voor het ombouwen van de KPN-telefooncentrale tot een geconcentreerd omvangrijk wooncomplex met maar liefst 89 micro/mini-wooneenheden en kantoren en een fitnessruimte. Haaks op de behoefte van de buurt worden die woninkjes gerealiseerd voor pas afgestudeerde bewoners/starters. En dat in een markant, beeldbepalend gemeentelijk monument uit 1933/1963 midden in het historisch centrum van Maastricht en pal op de omliggende kleinschalige monumentale woonbuurt. Een plan dat qua aard en omvang nooit in een kleinschalige woonomgeving geïmplementeerd mag worden. Een plan dat bij een groot aantal omwonenden, het bewoners overleg KPN (BOK), de bewonersvereniging Jekerkwartier en de vereniging Vrienden Binnenstad Maastricht (VBM) op onoverkomelijke bezwaren stuit.

II. Juridisch kader.

2.

In het bestreden besluit wordt terecht vermeld dat het project in strijd is met de regels ruimtelijke ordening. Desondanks wordt het project zowel qua activiteit bouwen als qua activiteit gebruik vergund. De kruimelgevallenregeling bedoeld in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (Bor) wordt toegepast. Deze toepassing is in strijd met de wet en mist iedere juridische grondslag.

3.

Artikel 2.12 Wabo stelt namelijk dat voor zover de aanvraag betrekking heeft op een activiteit als bedoeld in artikel 2.1 eerste lid onder c Wabo (aanvraag vergunning voor planologisch strijdige bouw- en/of gebruiksactiviteit) deze slechts kan worden verleend indien de activiteit niet in strijd is met een goede ruimtelijke ordening.

De onderstroppingen zijn aangebracht om aan te geven dat het College bij de verlening van de onderhavige vergunning beleidsruimte heeft en bovendien het project moet beantwoorden aan de eisen van een goede ruimtelijke ordening. Het zijn cumulatieve toetsstenen: Zelfs al zou sprake zijn van een project dat zich verdraagt met de eisen van een goede ruimtelijke ordening (hetgeen in casu overigens allesbehalve het geval is) dan nog heeft het College de beleidsruimte om de aanvraag te weigeren.



4.

In het besluit worden op pagina 10 en verder een aantal feiten en omstandigheden genoemd op basis waarvan het College stelt dat de aanvraag in strijd is met het bestemmingsplan 'Centrum'. Het College is daarbij niet compleet. De aanvraag is op meer onderdelen in strijd met het bestemmingsplan Centrum. Een volgende grote weeffout in het besluit is vervolgens dat niet wordt onderkend dat de aanvraag tevens in strijd is met een ander ter plaatse vigerend bestemmingsplan, namelijk het Facetbestemmingsplan Parkeren. Doordat ook strijd bestaat met dat plan zijn de in het besluit uitgevoerde toetsen aan de goede ruimtelijke ordening en de beleidsruimte veel te beperkt geweest waardoor reeds om die redenen het besluit dient te worden herzien.

5.

In dit bezwaarschrift zullen cliënten eerst aantonen dat de aanvraag ook in strijd is met het Facetbestemmingsplan Parkeren, waarbij ten aanzien van de fietsenstalling bovendien zal worden aangekaart dat niet wordt voldaan aan het Bouwbesluit 2012. Vervolgens zal worden aangegeven dat die strijdigheid tezamen met de onderkende en niet onderkende schendingen van de bepalingen in bestemmingsplan 'Centrum' ertoe leiden dat de (vergunde) aanvraag zich niet verdraagt met een goede ruimtelijke ordening en dat er bij afweging van de betrokken belangen reden bestaat om de aanvraag te weigeren.

6.

Tenslotte voeren reclamanten aan dat naar hun mening naast de omstandigheid dat niet wordt voldaan aan de eisen gesteld in artikel 2.12 lid 1 aanhef Wabo er nog drie (elk afzonderlijk doorslaggevende) redenen zijn op basis waarvan de kruimelgevallenregeling niet had mogen worden toegepast. Het project betreft volgens reclamanten namelijk een stedelijk ontwikkelingsproject en ten tweede neemt het aantal woningen naar hun mening toe en ten derde zijn de kantoren niet functioneel verbonden met het hoofdgebouw.

7.

Doordat de kruimelgevallenregeling toepassing mist had afdeling 3.4 Awb jo artikel 2.12 lid 1 sub 3 Wabo moeten zijn gevolgd. Betrokkenheid van de gemeenteraad (via een verklaring van geen bedenkingen) is dan vereist. Het is niet juist dat de Raad in deze zaak buitenspel wordt gezet door het College en gezien de grote impact die het project heeft op de omgeving en de omwonenden is zulks onbegrijpelijk. Ook is bij toepassing



van artikel 2.12 lid 1 sub 3 Wabo vereist een goede ruimtelijke onderbouwing die evenwel ontbreekt.

III. Facetbestemmingsplan Parkeren.

8.

Reclamanten zullen onderscheid maken tussen het parkeren van auto's en het parkeren (stallen) van (brom/snor)fietsen.

III.1. Parkeren van auto's

9.

In het Facetbestemmingsplan Parkeren wordt in planregel 1 het volgende bepaald:

"3.1. Parkeerregel bij bouwen en gebruikswijzigingen

De in het plangebied aanwezige gronden mogen slechts worden bebouwd en/of in gebruik genomen en/of het gebruik van deze gronden mag enkel worden gewijzigd onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en/of in stand gehouden.

Artikel 3.2 vervolgt:

"3.2 Voldoende parkeergelegenheid

Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen)beleid van het college van burgemeester en wethouders, getiteld 'Parkeernormen Maastricht 2017', zoals laatstelijk gewijzigd d.d. 11 juli 2017, met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan dit gewijzigde beleid wordt voldaan."

10.

Het parkeer(normen)beleid is gedurende de planperiode van Facetbestemmingsplan Parkeren gewijzigd. Het parkeernormenbeleid is vastgelegd in de Nota parkeernormen 2021, gemeente Maastricht, 25 juni 2021.



11.

Bij de omgevingsvergunning behoort een rapport van Kwirkey, memo Achter de Oude Minderbroeders (KPN locatie) Mobiliteit en Parkeren d.d. 15 april 2021, (opdrachtgever kennelijk Jeker Investment B.V.).

12.

In dat rapport (p. 2) wordt vastgesteld dat binnen het project geen parkeerplaatsen voor auto's van bewoners en bezoekers worden gerealiseerd. Die vaststelling is juist.

13.

Daarmee staat in beginsel vast dat het project in strijd is met het Facetbestemmingsplan Parkeren nu in de Nota op pagina 18 wordt voorgeschreven dat uitgangspunt is dat de vastgestelde parkeerbehoefte (Kwirkey berekent die behoefte op 41 parkeerplaatsen en na correctie van dubbelgebruik op 35 parkeerplaatsen en bij extra inzet van twee buiten de projectlocatie ondergebrachte deelauto's op 30 parkeerplaatsen Kwirkey, p. 4) op eigen terrein wordt gerealiseerd.

14.

Aan het uitgangspunt parkeren op eigen terrein wordt zodoende geenszins voldaan. Reclamanten vinden het onbegrijpelijk dat geen parkeerplaatsen op eigen (binnen)terrein worden gerealiseerd en dat de parkeervraag volledig op de omgeving wordt afgewenteld. Zij zijn van mening dat het noodzakelijk is dat het binnenterrein wordt gehandhaafd, en toegankelijk blijft om op eigen terrein te voorzien in de parkeerbehoefte. De diverse ontgravingen op het binnenterrein die dit terrein ongeschikt maken om te parkeren dienen te worden afgekeurd.

15.

In opdracht van Jeker Investment rapporteert Kwirkey vervolgens dat de parkeervraag kan worden opgelost door private capaciteit binnen de redelijke loopafstand zoals geformuleerd in de Nota parkeernormen 2021 in te zetten. Kwirkey stelt dat op het parkeerterrein Q-Park Stadspark 25 parkeerplaatsen worden ingevuld en in parkeergarage Looiershof aanvullend 10-20 parkeerplaatsen.

16.

Indien een dergelijke private capaciteit kan worden ingezet dan kan van het uitgangspunt, parkeren op eigen terrein, volgens de Nota parkeernormen 2021 worden



afgeweken (p. p. 18 e.v.). Maar dan moet wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan: Het gebruik van de private parkeerplaatsen dient voor tenminste tien jaar contractueel te worden vastgelegd, onderbouwd moet worden dat parkeerders ook daadwerkelijk toegang hebben tot die private parkeerplaatsen en de parkeercapaciteit moet binnen de maximale loopafstand van de ontwikkellocatie liggen.

17.

Aan deze voorwaarden wordt niet voldaan. Bij de (bijlagen van de) omgevingsvergunning ontbreken zodanige contracten alsmede ontbreekt een onderbouwing dat parkeerders daadwerkelijk toegang hebben en toegang zullen nemen tot de private parkeergelegenheid.

18.

Ten tweede verstaat de Nota parkeernormen onder de maximale loopafstand de werkelijke loopafstand (dus niet de in vogelvlucht gemeten afstand), welke werkelijke loopafstand in het Jekerkwartier (dat behoort tot het dynamisch gebied in de zin van de Nota parkeernormen, p. 9) voor een woonfunctie maximaal 400 meter mag bedragen (Nota, p. 14).

19.

Deze loopafstand tussen (een of meer van) de appartementen en parkeerterrein Q-Park Stadspark en parkeergarage Looiershof bedraagt meer dan 400 meter. De door Kwirkey genoemde afstanden zijn in strijd met de werkelijkheid. Ter ondersteuning van dit standpunt van reclamanten wijzen zij op het volgende. Reclamanten nemen als uitgangspunt van de bepaling van de loopafstand exact het adres Achter de Oude Minderbroeders 1 omdat daar de enige lift van het complex is voorzien, tenzij de feitelijke loopafstand groter is.

20.

Verder wordt in het bestreden besluit niet duidelijk gemaakt welke Stadsparkgarage van Q-Park wordt bedoeld. Q-Park heeft daar twee parkeergelegenheden: Stadspark I en Stadspark II. Kwirkey is hier evenmin helder over. Reclamanten zullen de loopafstand van de locatie Achter de Minderbroeders 1 tot zowel Stadspark I als Stadspark II als tot locatie parkeergarage Looiershof in kaart brengen.



21.

Reclamanten overleggen de wandelroutekaart van ANWB-routeplanner waaruit blijkt dat de afstand tussen Achter de Oude Minderbroeders 1 tot de ingang van Q-Park Stadspark I aan de Maasboulevard 101 meer dan 400 meter bedraagt, namelijk circa 500 meter **(productie 1)**. De afstand van 470 meter op de ANWB-routekaart is de afstand tot Stay-OK. De afstand tot de ingang van dat parkeerterrein is nog circa 30 meter groter, totaal mitsdien circa 500 meter. Ook Google Maps komt op die loopafstand uit **(productie 2)**. Deze afstand zal feitelijk overigens nog groter zal zijn nu de parkeerplaatsen van Q-Park Stadspark I niet direct aan de ingang liggen.

De loopafstand tussen de locatie Achter de Minderbroeders 1 en Q-Park Stadspark II (ingang Prins Bisschopsingel t.o. huisnr. 2 bedraagt volgens Google Maps 500 meter **(productie 3)**. Ook hier geldt dat de feitelijke loopafstand groter zal zijn daar de parkeerplaatsen niet direct aan de ingang liggen.

22.

De loopafstand tussen de locatie Achter de Minderbroeders 1 en parkeergarage Looiershof (ingang parkeergarage -via de poort aan Grote Looierstraat 22- naast Looiershof 2) bedraagt volgens Google Maps circa 400 meter **(productie 4)**. Nu de parkeerplaatsen niet direct aan de ingang liggen is de feitelijke loopafstand meer dan 400 meter. Voor de woonunits die aan de kant van de Sint Bernardusstraat zijn gesitueerd is de loopafstand nog groter, namelijk 450 meter, te vermeerderen met de afstand vanaf de ingang tot de parkeerplaats **(productie 5)**.

23.

Als laatste punt van kritiek op de bevindingen van Kwirkey noemen reclamanten dat Kwirkey de parkeerbehoefte te laag vaststelt. Kwirkey houdt namelijk ten onrechte geen rekening met het verdwijnen van de bestaande parkeergelegenheid op de binnenplaats. Het parkeertekort is zodoende (aanmerkelijk) groter dan Kwirkey voorspiegelt.

24.

De aanvraag voldoet gezien het vorenstaande niet aan de parkeereis, hetgeen een weigeringsgrond vormt voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning.

Indien het College onverhoopt die consequentie niet zou trekken en zou stellen dat de aanvraag op grond van de Nota parkeernormen toch vergunbaar is (quod non) dan merken reclamanten alvast op dat in die situatie de Nota parkeernormen 2021 in strijd is



met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, meer speciaal het rechtszekerheidsbeginsel en derhalve buiten toepassing moet worden gelaten.

25.

Maar er is nog meer.

Het rapport van Kwirkey is niet objectief en niet neutraal aangezien het in opdracht van de aanvrager is opgesteld. Het College had alvorens de omgevingsvergunning te verlenen reclamanten, die als omwonenden mogen inspreken, bij dat rapport moeten betrekken. Het college had hen de gelegenheid moeten geven de concept-versie te voorzien van commentaar en had hen inzage moeten bieden aan de daaraan ten grondslag liggende stukken. Dat vloeit voort uit Europese rechtspraak (EHRM 3 mei 2016 Letincic/Kroatië, nummer 7183/11) over rapportages ten behoeve van het bestuur die een beslissende rol kunnen spelen in de rechterlijke oordeelsvorming. En dat laatste is in casu aan de orde ten aanzien van de vraag of op grond van de rapportage voldaan wordt aan het bestemmingsplan Facetbestemmingsplan Parkeren en aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

26.

Betreffende de onvoldoende parkeergelegenheid brengen reclamanten tenslotte naar voren dat in de omgevingsvergunning abusievelijk geen enkel voorschrift is opgenomen dat de voldoende parkeergelegenheid voorschrijft.

III.2 Parkeren van (brom/snor)fietsen

27.

Ten aanzien van de fietsenstalling wordt op pagina 8 en pagina 13 van het besluit tot tweemaal toe het volgende vastgesteld:

"De stalling is niet rechtstreeks van buitenaf te bereiken, maar via de entree en gangen. De fiets moet daardoor door verschillende openslaande deuren, hetgeen gebruiksgemak belemmert. De stalling dient van buitenaf toegankelijk worden gemaakt, of het gebruiksgemak van de geplande entree te verbeteren bijvoorbeeld door gebruik van automatische deuren of schuifdeuren."



28.

Voor zover reclamanten in de vergunning kunnen ontwaren is de fietsenstalling weliswaar voorzien van een trap, doch voor (brom/snor)fietsen niet rechtstreeks van buitenaf toegankelijk gemaakt. Noch is voorzien in een voor (brom/snor)fietsers geschikte hellingbaan, lift en automatische deuren of schuifdeuren. In de vergunning ontbreken bovendien ten onrechte voorschriften ten aanzien van de toegankelijkheid van de fietsenstalling.

29.

Reclamanten wijzen erop dat in de Nota Parkeernormen 2021 bijlage 7 kwaliteitseisen voor fietsparkeren zijn gesteld. Ten aanzien van de functie 'woningen' wordt aangegeven dat een bergruimte (voor fietsen) vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar moet zijn via het aansluitende terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte. Uit het hiervoor onder punt 27 weergegeven citaat blijkt dat aan die in de Nota gestelde eis niet wordt voldaan.

30.

Verder wordt in de Nota Parkeernormen bijlage 7 voor alle functies, dus mede voor woningen, de kwaliteitseis gesteld dat in het ontwerp van de bergruimte rekening moet worden gehouden met (brom- en snor)fietsen met afwijkende maten. Blijkens tekeningnummer DO-105 (plattegrond kelder), welke als bijlage deel uitmaakt van de vergunning, wordt niet aan die kwaliteitseis voldaan. Alle fietsplekken hebben dezelfde maat.

31.

In het Facetbestemmingsplan Parkeren, dat mede betrekking heeft op het fietsparkeren, wordt in het eerder geciteerde artikel 3 gesteld dat van voldoende parkeergelegenheid sprake is als aan de eisen gesteld in de Nota Parkeernormen wordt voldaan. Aangezien zulks in een aantal opzichten niet het geval is, had de vergunning geweigerd moeten worden wegens strijd met het bestemmingsplan.

IV. Bouwbesluit 2012

32.

In bijlage 7 van de Nota Parkeernormen wordt aangegeven dat de eis dat de fietsenberging vanaf de openbare weg rechtstreeks bereikbaar moet zijn via het aansluitend terrein of een gemeenschappelijke verkeersruimte is afgeleid uit het



Bouwbesluit 2012 artikel 4.31. Uit het hiervoor weergegeven citaat blijkt dat aan die in het Bouwbesluit 2012 gestelde eis niet wordt voldaan, zodat omgevingsvergunning had moeten zijn geweigerd.

V. Geen goede ruimtelijke ordening.

V.1. Afwijking Facetbestemmingsplan Parkeren niet getoetst aan eis goede ruimtelijke ordening.

33.

Doordat in het besluit onjuist wordt vermeld dat er geen strijd zou zijn met het Facetbestemmingsplan Parkeren is vervolgens ten aanzien van de afwijking van dat plan eveneens incorrect achterwege gelaten te toetsen aan de goede ruimtelijke ordening. Deze toets dient immers ingevolge artikel 2.12 lid 1 aanhef Wabo te geschieden bij het al dan niet verlenen van een omgevingsvergunning voor het afwijken van het bestemmingsplan.

34.

Ingeval correct getoetst wordt dan is evident dat van het Facetbestemmingsplan Parkeren niet kan worden afgeweken, gezien de belangen die dat plan beoogt te beschermen welke belangen door het project op grove wijze worden geschonden. Dit volgt namelijk uit de toelichting op Facetbestemmingsplan Parkeren. De relevante passages daaruit op pagina 5 en pagina 6 luiden aldus:

2.2. Gemeentelijk beleid

Stadsvisie 2030, "Ruimte voor ontmoeting" (2005/2008)

In juni 2005 werd de Stadsvisie 2030 vastgesteld. In 2008 is de Stadsvisie geactualiseerd. Daarmee staat de koers van de stad Maastricht vast. In deze visie zijn twaalf economische, fysieke en sociale speerpunten gepresenteerd op basis waarvan de stad zich verder dient te ontwikkelen. Deze zijn onderverdeeld in vijf categorieën van speerpunten:

.....

Fysieke speerpunten:

7. Versterking en behoud van leefbare buurten;

....



Het voorliggende facetbestemmingsplan levert een bijdrage aan het fysieke speerpunt 7, omdat met een goede regulering van het parkeren en de verplichting tot het toepassen van (uniforme) parkeernormen voor de hele stad de leefbaarheid in buurten en wijken vanwege dit aspect niet negatief wordt beïnvloed.

Bij de vaststelling van de Stadsvisie 2030 is afgesproken dat regelmatig zal worden geëvalueerd. Dit is in 2008 gebeurd. In de actualisering van de Stadsvisie 2030 formuleert het stadsbestuur instrumenten om nieuwe dynamiek op gang te brengen. Maastricht gaat deze dynamiek op drie gebieden organiseren:

- 1. Maastricht cultuurstad: de stad heeft een rijk cultureel aanbod en gaat de komende jaren bouwen aan haar culturele infrastructuur.*
- 2. Maastricht internationale kennisstad: samen met kennisinstellingen in gemeente en regio wordt de komende jaren gewerkt aan de noodzakelijke voorwaarden om de stad te ontwikkelen naar een jonge, open, internationaal georiënteerde samenleving in het hart van Europa.*
- 3. Maastricht stedelijke woonstad: om Maastricht als aantrekkelijke woonstad verder te ontwikkelen moet Maastricht de onderscheidende stedelijke kwaliteiten benutten en uitgroeien tot dé ontspannen middelgrote 'buitenlandse' kwaliteitsstad van Nederland. Maastricht wil zich profileren met een sterk stedelijk milieu in Zuid-Limburg.*

Onderhavig plan Voor dit specifieke facetbestemmingsplan biedt de Stadsvisie 2030 geen nieuwe uitgangspunten. Het plan levert echter wel een bijdrage aan de doelstelling om te investeren in het behoud van de leefkwaliteit van de woonstad Maastricht. In zoverre sluit het voorliggende facetbestemmingsplan aan bij de doelstellingen zoals vastgesteld in de Stadsvisie 2030."

35.

Het project druist voor wat betreft het parkeeraspect volledig in tegen de doelstelling om leefbare buurten te behouden en te versterken en de leefkwaliteit te behouden. De doelstelling van de Stadsvisie 2030 waar de toelichting op het Facetbestemmingsplan Parkeren op steunt is overigens overgenomen in de Stadsvisie Maastricht 2040, waarin op pagina 7 wordt geschreven dat er bijzondere aandacht nodig is voor leefbaarheid en dat om de leefomgeving te versterken aandacht voor sociale cohesie, veiligheid, aanbod en balans op de woningmarkt en bereikbaarheid cruciaal is.



36.

Doordat de afstand tussen de appartementen en de gedachte parkeergelegenheid veel te groot is en de bestaande parkeergelegenheid op het binnenterrein verdwijnt zullen bewoners en bezoekers proberen hun auto's nabij het complex te parkeren. Het Jekerkwartier met zijn middeleeuwse infrastructuur met zijn doodlopende en smalle straatjes en zijn nauwe Helpoort is echter absoluut niet berekend op nog meer parkerende auto's. De druk op de fysieke leefomgeving is daar al te groot. Dagelijks is er belasting met bestemmingsverkeer zoals bezorgers, bewoners, bezoekers, toeristen etc, welke belasting door het project onaanvaardbare vormen zal aannemen en gevreesd moet worden voor een verkeersontwrichtende situatie.

37.

De goede ruimtelijke ordening wordt eveneens geweld aangedaan daar waar het gaat om de ontoereikende (en in strijd met het Facetbestemmingsplan Parkeren en de Nota Parkeernormen 2021 zijnde) regeling van het parkeren van de (brom/snor)fietsen.

Immers vanwege het slechte gebruiksgemak en de niet aanwezige ruimte voor brom- en snorfietsen is aannemelijk dat fietsen, brommers en snorfietsen op straat worden gestald met alle overlast van dien. Gelet op de doelgroep van de bewoners (afgestudeerden/starters) mag daarenboven verondersteld worden dat bezoekers veelal van een tweewieler gebruik zullen maken. Ook deze zullen op straat moeten worden gestald, hetgeen zal bijdragen aan de overlast.

38.

Zowel de PvdA-fractie in de gemeenteraad (**productie 6**) als omwonenden hebben dit aspect aan de orde gesteld in de fase voorafgaand aan de vergunningverlening.

Clënten ontlenen de navolgende uiterst veelzeggende passage uit een brief van omwonende, mevrouw Verschuren d.d. 24 mei 2022 (**productie 7**):

"dan is er het probleem van het parkeren en de bestelbusjes, scooters, fietsen, leveranciers, pakjesbezorgers, bezoekers en de boodschappen- en maaltijdbezorgers. Dit levert nu al vaak getoeter en gefoeter op. Laat staan als daar 90 huishoudens en 3 bedrijven bij gaan komen. Daar hebben we geen extern bureau voor nodig."

39.

Daarnaast zal de door het megalomane project toenemende parkeercongestie gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van hulpdiensten, welke bereikbaarheid thans al niet aan



de daarvoor gestelde normen (voor wat betreft aanrijdtijden) voldoet. Mevrouw Verschuren geeft daarvan in haar brief een treffend voorbeeld, blijkens navolgend citaat:

"Een week geleden moest mijn buurvrouw (in de Ridderstraat) met de ambulance worden opgehaald uit haar huis. Om de ambulance zo dicht mogelijk te laten komen moesten bewoners gevonden worden die hun auto gingen verplaatsen, de studenten moesten hun terras op straat afbreken en iemand moest een paaltje uit de straat komen halen. Het was een heel gedoe."

40.

Op basis van de onzinnige en niet getoetste stelling dat de nieuwe bewoners en hun bezoekers wel kunnen en zullen parkeren op het parkeerterrein aan de Maasboulevard of in de parkeergarage Looiershof zijn deze terechte bezwaren door het College weggewimpeld. Dit wegwimpelen is van ieder realiteitsbesef gespeend en neemt een loopje met de eigen Nota Parkeren 2021 en het Facetbestemmingsplan Parkeren en de toelichting daarop.

V.2 Afwijking bestemmingsplan Centrum

V.2.1. Afwijking bestemmingsplan Centrum niet getoetst aan eis goede ruimtelijke ordening.

41.

In de omgevingsvergunning wordt op pagina 10 en pagina 11 een aantal feiten en omstandigheden genoemd op grond waarvan het college van oordeel is dat het bouwplan in strijd is met een ander ter plaatse vigerend bestemmingsplan, namelijk het bestemmingsplan 'Centrum'.

42.

Deze opsomming is niet compleet volgens reclamanten. Immers de bestaande goothoogte (welke volgens bijlage 3 bij het bestemmingsplan 9 meter bedraagt) wordt overschreden, bijvoorbeeld aan de courzijde en er is bovendien sprake van gedeeltelijke nieuwbouw.

Rekening moet ermee worden gehouden dat het peil, volgens de in het bestemmingsplan daarvan in artikel 1.74 gegeven definitie, circa 1.40 meter lager ligt dan het peil (zoals abusievelijk gehanteerd) in de vergunde projecttekeningen, namelijk op het niveau van



de straat voor de hoofdingang (Achter de Oude Minderbroeders). De cour ligt circa 1.00 meter boven het bestemmingsplanpeil (het niveau van de straat voor de hoofdingang). Reclamanten overleggen een tekening van de doorsnedes van de bestaande situatie waarop zij het bestemmingsplanpeil hebben aangegeven (**productie 8**).

43.

De goothoogtes op het binnenterrein zijn op basis van het bestemmingsplanmatige peil dusdanig hoog (circa 14 meter) dat de bepaling 7.2.1 sub c van de planregels wordt geschonden en binnenplanse afwijking niet mogelijk is. Omdat er tevens sprake is van nieuwbouw wordt tevens artikel 7.2.1 sub b van de planregels geschonden.

Deze schendingen zijn in het besluit ten onrechte buiten beschouwing gelaten. Er is voor wat betreft de uitbreiding aan de courzijde slechts aangegeven dat strijd bestaat met artikel 7.2.1 sub a der planregels. Dat is derhalve niet volledig.

V.2.2. Afwijking bestemmingsplan Centrum niet juist getoetst aan de eis van een goede ruimtelijke ordening.

44.

De door het College wel onderkende strijdigheden met bestemmingsplan Centrum zien op de vestiging van de fitnessruimte, de vestiging van kantoren, de uitbreiding van het hoofdgebouw aan de courzijde (schending van artikel 7.2.1 sub a van de planregels), de bebouwing van het binnenterrein en het ondergronds bouwen.

Ook voor deze aspecten geldt dat een afwijkingsvergunning moet worden verleend. In tegenstelling tot het gebruik dat strijdigheid met het Facetbestemmingsplan Parkeren oplevert en de strijdigheid met artikel 7.2.1 sub b en c der planregels van bestemmingsplan Centrum, zijn deze aspecten door het College wel getoetst aan de goede ruimtelijke ordening. Maar dat betekent nog niet dat die toetsing correct is geschied. Er valt het nodige op aan te merken.

45.

Het College overweegt op pagina 12 ten aanzien van verkeer en parkeren dat de parkeerbalans in overeenstemming is met het facet-bestemmingsplan Parkeren en de Parkeernormen Maastricht 2021. Hiervoor onder punten 8 t/m 31 hebben reclamanten aangetoond dat die overweging op juridisch drijfzand berust en deswege geen stand houdt. Reclamanten verzoeken het onder die punten gestelde als alhier woordelijk herhaald en ingelast te beschouwen.



46.

Voorts wordt eveneens op pagina 12 van de vergunning overwogen dat er geen sprake is van een onevenredige toename in de verkeersaantrekkende werking. Waarop die overweging gestoeld is ontgaan reclamanten ten enenmale. Er ligt geen enkel verkeerskundig onderzoek aan ten grondslag. Het College en de behandelend ambtenaar roepen maar wat en dit is niet conform beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel.

47.

Gezien het aantal woningen en de doelgroep ligt het in de rede dat de verkeersaantrekkende werking allesbehalve verwaarloosbaar zal zijn. Gevreesd moet worden voor nog meer verkeersoverlast in de buurt die al verkeersproblemen genoeg ondervindt. Mevrouw Verschuren heeft u dat onder de neus gewreven in de reeds aangehaalde passage uit haar brief over de hulpdiensten. Zij schrijft bovendien:

"Het is eigenlijk heel simpel: er is maar 1 toevoerweg voor alle verkeer en dat is via de Helpoort. Ik neem aan dat u de Helpoort wel eens bent gaan bekijken: die is gemaakt voor een paard en wagen. Dus enkel 1-richting mogelijk en dat gepaard gaande met de vele toeristen en parkbezoekers. U kunt gelijk naar links om daar even te parkeren en een andere auto door te laten. Of zoals Capricorn heeft bedacht, uw verhuisbus neer te zetten zodat die geleegd danwel gevuld kan worden (dit zal maandelijks een aantal keren gebeuren zo is te berekenen met de doorloopsnelheid van deze prijsklasse en grootte woningen). Heeft u echter een pakje dat u wilt bezorgen, dan dient u door te rijden tot het bruggetje over de Jeker. Verder doorrijden is niet mogelijk want er staat een paal zodat niemand kan doorrijden omdat de brug niet belast mag worden. Als dat lukt (er staan dagelijks namelijk busjes van bouwbedrijven die ergens in de wijk iets moeten doen) dan moet men gaan keren en draaien, het pakje, maaltijd, boodschap, post bezorgen en dan weer terug door de Helpoort."

48.

Ook een groot aantal omwonenden, verenigd in het bewonersoverleg BOK, heeft bij schrijven van 12 januari 2022 uw aandacht gevraagd voor de ontwrichting van de infrastructuur en de verkeer- en parkeersituatie, dit laatste ook in samenhang met de vele verhuizingen die het gevolg zullen zijn van het eenzijdig huisvesten van starters op de woningmarkt die veelal na gesetteld te zijn weer andere woonruimte zullen zoeken.

Deze omwonenden schrijven:



"De infrastructuur rond het KPN-gebouw is absoluut ontoereikend voor de uitbreiding met 99 appartementen (opmerking gemachtigde: op 12 januari 2022 behelsde het bouwplan nog 99 appartementen) en de daarmee samenhangende verkeersintensivering. De smalle Sint Bernardusstraat en Achter de Oude Minderbroeders (een verkeersluw gebied bij uitstek) zijn nu ternauwernood geschikt om de (auto)verkeersbehoefte van de bestaande woningen en de paar bedrijven op te kunnen vangen. Laat staan het extra verkeer van de minimaal 99 nieuwe bewoners, de bezoekers, hulp- en nooddiensten, pakket- en maaltijdbezorgers en de te verwachten frequente verhuizingen. Deze bedrijvigheid zal overigens ook een additioneel beroep doen op de reeds nagenoeg afwezige mogelijkheden voor stalling en parkeren. Er is simpelweg geen ruimte om dat extra af- en aanleveringsverkeer en stalling op te vangen."

Al deze reële bezwaren worden in het besluit met één pennenstreek weggevaagd terwijl serieuze aandacht voor de verkeersoverlast geboden is.

49.

Ondanks de constatering dat zowel kantoren als een fitnessruimte volgens het bestemmingsplan Centrum niet zijn toegestaan worden deze functies vergund. Een motivering voor het toestaan van die afwijkende functies wordt in het besluit niet, althans niet voldoende gegeven. Dit klemmt temeer daar niet uit te sluiten valt dat bedrijfsmatige exploitatie van die kantoren en fitnessruimte zal plaatsvinden. Dat is voor wat betreft de fitnessruimte ook de ongewenste gang van zaken geweest in project Residence Cortile (op de hoek van de Sphinxlunet en de Heugemerweg). Niet duidelijk is verder of de in de kelder gelegen kantoren al dan niet een baliefunctie zullen hebben. Nieuwvestiging van kantoren met baliefunctie is in het bestemmingsplan Centrum uit den boze terwijl voor nieuwvestiging van kantoren zonder baliefunctie een (binnenplanse) afwijkingsvergunning wordt voorgeschreven.

50.

Reclamanten begrijpen niet waarom in het kader van de beoordeling of het project past binnen de goede ruimtelijke ordening de Omgevingsvisie Maastricht 2040, 'Koester de Balans' genegeerd is. Deze omgevingsvisie vervangt de oude structuurvisie Maastricht 2030 en anticipeert op de Omgevingswet waarin wordt bepaald dat gemeenten een omgevingsvisie moeten opstellen. Dat is een strategische visie op de fysieke leefomgeving op de lange termijn. Behartenswaardig voor het aangevraagde project zijn een aantal passages in die visie over het Jekerkwartier.



p. 96: *Het Jekerkwartier onderscheidt zich van het stadshart door haar historische, 'dromerige' karakter waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. Naast woningen kenmerkt dit gebied zich door kleinschalige galleries, horeca, speciaalzaken en vestigingen van onderwijs- en onderzoeksfuncties.*

...

De balans tussen wonen (met name voor bewoners -niet zijnde studenten) en dynamiek (met name door werkers, bezoekers en studenten) vraagt om zorgvuldige afstemming van activiteiten en functies.

...

In het Jekerkwartier is extra aandacht nodig voor het bewaken van de huidige balans tussen woonkwaliteit en de levendigheid van bezoekers, studenten en werknemers."

51.

Het verlenen van de omgevingsvergunning in kwestie getuigt allerm minst van zorgvuldige afstemming en blinkt uit door onevenwichtigheid. De huidige balans tussen wonen en dynamiek wordt verstoord en er is geen afstemming met het huidige woonmilieu.

Immers de eenzijdige woonprogrammering (de kleine woonunits zullen vooral in trek zijn bij studenten en recent afgestudeerden) met 89 kleine woonunits op één concentratielocatie vormt een bedreiging voor de omliggende kleinschalige woonbuurt. Toevoeging van de 89 woonunits betekent dat circa 65% (!) van alle woningen in de Sint Bernardusstraat/Achter de Oude Minderbroeders zal bestaan uit kleine woonunits en kamerpanden, bewoond door studenten en pas afgestudeerde starters. Op 54 gezinswoningen hebben we het over 89 kleine woonunits bovenop de 12 reeds bestaande kamerpanden. Deze overconcentratie en scheefgroei leiden tot ernstige versterking van het bestaande woonmilieu, overlast, aantasting van de sociale consistentie, en vermindering van woonkwaliteit en leefbaarheid. Dergelijke grote aantallen student- en startergeoriënteerde units dienen te worden gespreid over de hele stad.

De omgevingsvisie is getiteld 'koester de balans', maar dat adagium vindt bij het College geen gehoor. Het project kent in zijn onevenwichtigheid niet of nauwelijks zijn gelijke.

52.

De verhoging van het gevelbeeld aan de courzijde met maar liefst circa 3.00 meter levert een onaanvaardbare aantasting van dat beeld op. Dit wordt nog schrijnender vanuit de bodempositie van de gedeelten van het binnenterrein die ontgraven worden. Aan de binnenzijde wordt de gevel met circa 3.00 meter verhoogd en bij de ontgravingen zelfs met circa 6.00 meter. Het is onbegrijpelijk dat daar vanuit welstandsoogpunt en op basis



van de beoordeling door de monumentencommissie geen streep door is gezet. Reclamanten overleggen ter illustratie van deze stelling een tekening van de nieuwe toestand, met daarop in kleur aangegeven de verhoogde geveldelen (**productie 9**).

VI. Belangenafweging en participatie

53.

Op bladzijde 11 van de vergunning zegt het College dat bij afweging van alle belangen medewerking kan worden verleend aan de vergunning.

Lezing van de vergunning leert evenwel dat de belangen van de bewoners geen, althans volstrekt onvoldoende aandacht hebben gekregen. Overwegingen over de parkeeroverlast van fietsen en auto's, over de bereikbaarheid en verkeerscongestie, over het woon- en leefklimaat van de bewoners, over de disbalans in bewonerssamenstelling, over het grootschalige karakter van het project in een kleinschalige buurt kunnen nergens in het besluit worden ontwaard.

54.

Bij juiste toepassing van de beleidsruimte hadden deze belangen niet alleen serieus moeten worden meegewogen maar had deze weging behoren te leiden tot weigering van de vergunning. De huidige bewoners worden onevenredig hard getroffen en het besluit is zodoende in strijd met het evenredigheidsbeginsel, neergelegd in artikel 3:84 lid 2 Awb. De nadelige gevolgen van het besluit voor de omwonenden zijn volledig veronachtzaamd. Reclamanten wijzen op de formulering van het beoordelingskader voor toetsing van besluiten aan het evenredigheidsbeginsel gegeven door de ABRvS in zijn uitspraak van 2 februari 2022 (RVS:2022:285).

55.

Reclamanten hebben het College en aanvrager voorgesteld om een kleiner aantal grotere woningen, waaronder lofts, te realiseren in het gebouw met parkeergelegenheid voor auto's en (brom/snor)fietsen op eigen (binnen)terrein. Zulks brengt tevens grote voordelen voor de inpassing in de omgeving met zich mee en schaadt niet het woon- en leefklimaat. Dit betere alternatief is zonder enige redengeving van de hand gewezen. Daarmee komt aan aanvrager geen te beschermen belang meer toe.



56.

De omwonenden waaronder reclamanten hebben niet op volwaardige wijze mogen en kunnen participeren in de totstandkoming en inhoud van de plannen. Er zijn hen slechts voldongen feiten (reeds vaststaande plannen) gepresenteerd door de initiatiefnemer. De gemeente (Het College) hield zich volledig afzijdig en bleef op afstand. Reclamanten onderkennen het belang structurele leegstand op te lossen, maar er zijn goede redenen om het leegstaande gebouw niet bovenmatig op te hogen en niet vol te proppen met zoveel mogelijk woninkjes (zelfs in het souterrain), gericht op een doelgroep die toch al oververtegenwoordigd is in het Jekerkwartier. Dat is geen duurzame oplossing maar een verdienmodel voor de ontwikkelaar. Omwonenden, waaronder reclamanten, hebben als realistische oplossing aangedragen om het gebouw in te vullen met minder maar ook (middel)grote woningen (maximaal 50 in totaal) gericht op een brede doelgroep opdat een bijdrage wordt geleverd aan een evenwichtige(r) samenstelling van de bewoners van de buurt.

Reclamanten willen hierbij nogmaals de aandacht vragen voor dit door hen voorgestelde alternatief teneinde tot een zodanig plan te komen waarin alle partijen zich in redelijkheid zouden moeten kunnen vinden ten faveure van de kwaliteit en de toekomst van het Jekerkwartier.

VII. Stedelijk Ontwikkelingsproject

57.

Er is sprake van een stedelijk ontwikkelingsproject, zijnde een activiteit als bedoeld in onderdeel D 11.2 kolom 1 bijlage Besluit MER. Ex artikel 5 lid 6 bijlage II Bor mag in zo'n geval artikel 4 sub 9 bijlage II Bor (gebruik van bouwwerken) niet worden toegepast. Uit de rechtspraak blijkt dat de drempelwaarden bedoeld in kolom 2 van genoemd artikel D.11.2 daarbij niet relevant zijn (ABRvS 3 mei 2017 RVS:2017:1192)

Het begrip 'stedelijk ontwikkelingsproject' is in de wet niet gedefinieerd en voor de uitleg van het begrip stedelijk ontwikkelingsproject als bedoeld in het besluit m.e.r. mag volgens de rechtspraak geen aansluiting worden gezocht bij een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 1.1.1. lid 1 onder 1 Bro. (Vz Rb Gelderland 3 juli 2017 RBGEL:2017:4105, ABRvS 15 maart 2017 RVS:2017:694, Rb Oost-Brabant 6 november 2017 RBOBR:2017: 5778).



58.

Uit genoemde uitspraak van de Afdeling van 15 maart 2017 blijkt dat de aard en omvang van het project van belang zijn. Onder verwijzing naar die uitspraak overweegt de Rechtbank Limburg (14 april 2017 RBLIM:2017:3481) dat het wel of niet aanwezig zijn van een stedelijk ontwikkelingsproject niet afhankelijk is van de vraag of per saldo negatieve gevolgen voor het milieu kunnen ontstaan. Mogelijke milieugevolgen spelen naast andere factoren zoals de aard en omvang van het gewijzigde gebruik een rol.

59.

Probleem is dat niet alle milieugevolgen van het project kunnen worden geverifieerd. Reclamanten noemen de stikstofdepositie. Het programma Aerius is toegepast maar enige controle op de bij die toepassing gemaakte keuzes is niet goed mogelijk. Bij de vergunning behoort als bijlage een Projectberekening Aerius, maar die projectberekening geeft onvoldoende inzage in de gemaakte keuzen. Reclamanten wijzen op een uitspraak van de Afdeling van 4 augustus 2021 RVS:2021:1760 (r.o. 11.1):

11.1. Zoals de Afdeling heeft overwogen in haar uitspraak van 18 juli 2018, [ECLI:NL:RVS:2018:2454](#), onder 23, dient een belanghebbende die opkomt tegen een besluit ter onderbouwing waarvan met toepassing van het programma AERIUS Calculator een onderzoek naar de effecten van stikstof is gedaan, inzage te kunnen hebben in de gemaakte keuzen bij de invoer in het programma AERIUS Calculator. Dit brengt mee dat de aan het gebruik van het programma AERIUS Calculator ten grondslag liggende gegevens van de gebruiker, dat wil zeggen diens maatwerk invoergegevens, uit eigen beweging op papier of anderszins waarneembaar worden overgelegd als op de zaak betrekking hebbende gegevens. Daarbij is voldoende dat in of met het besluit duidelijk is gemaakt welke keuzen bij de invoer zijn gemaakt ten aanzien van de maatwerk invoergegevens. Indien belanghebbenden aangeven voor de onderbouwing van hun beroep tevens behoefte te hebben aan (informatie over) standaardgegevens indien die niet in of met het besluit inzichtelijk zijn gemaakt, dan moet het bestuursorgaan deze op verzoek van belanghebbenden ter beschikking stellen op papier of in andere leesbare of waarneembare vorm of de mogelijkheid bieden deze in te zien. Van belanghebbenden kan worden geleverd hun verzoek om informatie en inzage in de maatwerk en standaard invoergegevens en de op basis daarvan met AERIUS Calculator verrichte berekeningen tijdig in de procedure te doen. Daarbij dient - zo mogelijk - te worden aangegeven welke specifieke gegevens het betreft, opdat het bestuursorgaan daar zo gericht en duidelijk mogelijk inzage in kan geven.



Dit verzoek wordt hierbij namens reclamanten gedaan. Overigens merken reclamanten op dat over de betrouwbaarheid van het Aerius model als zodanig discussie bestaat. Het RIVM houdt eraan vast en ook de Afdeling Bestuursrechtspraak is van mening dat het bestuur zich op de uitkomsten van Aerius onderzoek mag baseren. Desalniettemin behouden reclamanten zich uitdrukkelijk het recht voor om in de loop van deze procedure de (on)betrouwbaarheid van het Aerius-model aan de orde te stellen.

60.

Daar waar de milieugevolgen thans allemaal niet kunnen worden geverifieerd staat wel vast dat voor zover de milieugevolgen thans wel in beeld zijn deze aanzienlijk zijn en daarnaast de wijziging van aard en omvang van het gebruik fors is.

Dit wordt ook in het besluit erkend. Op pagina 9 van het besluit staat namelijk letterlijk dat sprake is van een ingrijpende herbestemming "*van industriële naar woonbestemming*". Ondanks dat de woordkeuze niet zo gelukkig is nu geen sprake is van een bestemmingsplanwijziging, maakt deze passage onmiskenbaar duidelijk dat de wijziging van het gebruik ingrijpend is en het College van B&W dat onderkent. Waarom dan toch de kruimelgevallenprocedure wordt toegepast begrijpen reclamanten niet.

61.

De omvorming van de voormalige KPN-telefooncentrale is bij uitstek een complex stedelijk ontwikkelingsproject, met grote gevolgen voor de omgeving, gezien de combinatie van functies, de aard van de invulling, de intensiteit van de nieuwe functies, de ligging en de gevolgen voor de omgeving.

62.

Veel factoren onderbouwen deze ingrijpendheid. Reclamanten noemen de volgende factoren (zonder te pretenderen volledig te zijn):

- In tegenstelling tot het oorspronkelijk jarenlange gebruik, uitsluitend als telefooncentrale, met geen of nauwelijks milieubelasting en geen of nauwelijks overlast wordt de milieubelasting en overlast aanzienlijk hoger.
- De al geruime tijd niet meer in gebruik zijnde telefooncentrale wordt gewijzigd in een uiterst gebruikintensieve invulling met liefst 89 woonunits. Deze



grootschalige ontwikkeling past geenszins in de kleinschalige monumentale omgeving.

In tegenstelling tot de kleinschalige omgeving is er bij de ombouw van het monumentale hoofdgebouw sprake van vergaande intensivering met uitsluitend kleine woonunits met een extreem hoge woningdichtheid op een beperkte ruimte. Doordat de bewoning is gericht op pas afgestudeerden en starters is een intensief effect op de omgeving met veel bewonerswisselingen en drukte te verwachten. Er zijn daarbij weinig garanties ten aanzien van de maximale woonbezetting per unit.

- De onder het waardevolle binnenterrein gelegen atoomschuilkelder, met een hoge cultuurhistorische waarde, wordt gewijzigd in kantoren die ook bedrijfsmatig kunnen worden geëxploiteerd. Dit is bovendien in flagrante strijd met artikel 27.1 van de bestemmingsplanregels, voor zover die wijziging tevens de activiteit bouwen behelst.
- Er wordt in het gebouw een fitnessruimte gevestigd, die eveneens bedrijfsmatig kan worden geëxploiteerd (hetgeen ook in het project Residence Cortile is gebeurd).
- De bestaande parkeergelegenheid op het binnenterrein verdwijnt, hetgeen zal zorgen voor parkeeroverlast in de directe omgeving waar absoluut geen fysieke ruimte is. Het project voorziet niet in eigen parkeergelegenheid. De fietsstallingsruimte is daarbij slecht toegankelijk, hetgeen eveneens zal zorgen voor meer overlast in de krap bemeten omgeving.
- De verkeersaantrekkende werking ten gevolge van het sterk uitgebreide en gewijzigde gebruik is groot. Denk aan bezorgdiensten (maaltijden, leveringen door webshops), verhuizingen, bouwverkeer etc. Dit is ten onrechte niet onderzocht, zodat de milieugevolgen dienaangaande niet correct in het besluit zijn gewogen.
- De te verwachten parkeer- en fietsoverlast zullen in combinatie met de verkeersaantrekkende werking de buurt met zijn middeleeuwse infrastructuur uit zijn voegen laten barsten. Het leefmilieu zal ernstig worden aangetast.
- Bebouwingsaspecten. Ten eerste neemt de bouwmassa neemt fors toe. Reclamanten wijzen ter illustratie van deze stelling op bijgaande tekeningen van



de bestaande en nieuwe toestand, met daarop in kleur aangegeven de uitbreidingen van het bouwvolume met gevel- en dakuitbreiding (**productie 10**). Verder moet gewezen worden op de ontgravingen van het waardevolle binnenterrein en op de omvangrijke sloop en vervanging van dakconstructies.

- Als laatste factor noemen reclamanten dat ten gevolge van de gebruikswijziging en de gebruiksintensivering een beschermd monument in sterke mate gewijzigd wordt en er diverse sloopwerkzaamheden plaatsvinden.

63.

Zowel per onderdeel als in samenhang is sprake van een zware belasting en overlast op de kleinschalige bestaande woonomgeving.

64.

Voor het project Achter de Oude Minderbroeders had zodoende wegens artikel 5 lid 6 bijlage II Bor geen afwijkingsvergunning op grond van artikel 4 sub 9 bijlage II Bor mogen zijn verleend.

VIII. Toename aantal woningen

65.

Er is volgens reclamanten mogelijk nog een tweede reden welke zich verzet tegen de toepassing van de kruimelgevallenregeling.

66.

In het besluit wordt op pagina 10 aangegeven dat aan de courzijde het bestaande hoofdgebouw wordt uitgebreid. De cour betreft het waardevolle binnenterrein waar conform artikel 27.1 van de planregels niet mag worden gebouwd. Er mag daar dus ingevolge het bestemmingsplan Centrum geen woning worden gebouwd en ook geen gedeelte daarvan. Artikel 5 lid 1 bijlage II Bor schrijft voor dat toepassing van artikel 4 bijlage II Bor alleen geoorloofd is als het aantal woningen niet toeneemt. Planologisch gezien zijn er volgens het bestemmingsplan op de cour geen woningen mogelijk. Indien en voor zover daar nu gedeelten van woningen en/of ontgravingen van de cour welke meer woningen mogelijk maken worden vergund, beduidt zulks aldaar een toename van het aantal planologisch toegestane woningen, hetgeen niet voldoet aan de in artikel 5 lid 1 bijlage II Bor gestelde voorwaarde dat het aantal woningen gelijk moet blijven.

**IX. Functionele verbondenheid.**

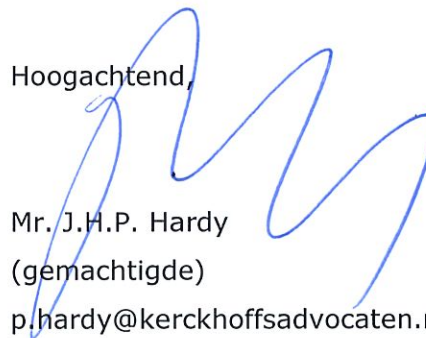
67.

Volgens artikel 4 lid 1 bijlage II Bor komt voor een afwijkingsvergunning in aanmerking een bijbehorend bouwwerk. Artikel 1 van bijlage II Bor stelt dat een bijbehorend bouwwerk altijd functioneel verbonden moet zijn met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw. Reclamanten menen dat de kantoren die ook voor bedrijfsmatige exploitatie door derden geschikt zijn niet functioneel verbonden zijn met de woningen in het hoofdgebouw. Het gebruik van de kantoren is planologisch niet gerelateerd aan de woningen in het hoofdgebouw. Artikel 4 lid 1 bijlage II Bor had om die reden niet mogen zijn toegepast.

CONCLUSIE:

Clënten verzoeken u bovenstaande bezwaren gegrond te verklaren en de verleende omgevingsvergunning in te trekken en cliënten de gemaakte kosten in bezwaar te vergoeden.

Hoogachtend,



Mr. J.H.P. Hardy
(gemachtigde)

p.hardy@kerckhoffsadvocaten.nl

Wilhelminasingel 77

6221 BG MAASTRICHT



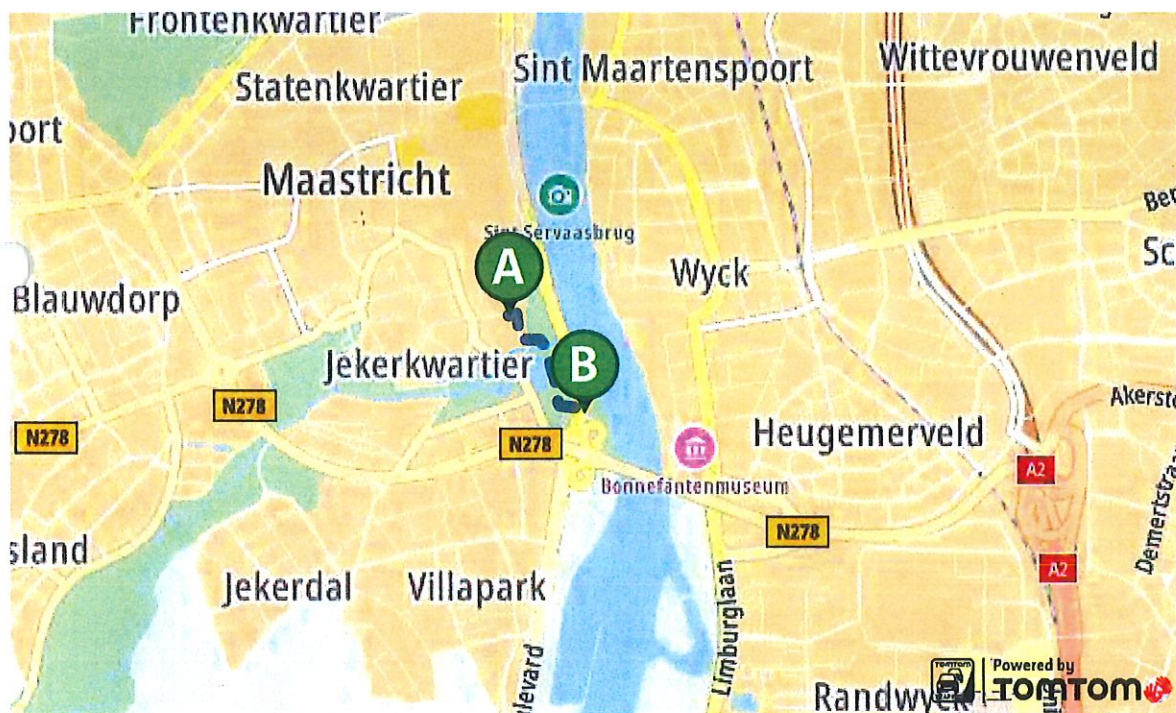
PRODUCTIE 1



**van: Achter de Oude Minderbroeders 1, 6211 HM,
Maastricht**

naar: Maasboulevard 101, 6211 JW, Maastricht

Kaart



Route-informatie

Dit reisadvies is gebaseerd op de verkeerssituatie op het moment dat u de route plande. Als u later vertrekt kan de situatie afwijken.

Samenvatting

Reistijd

Bij een vertrek op 4 augustus om 11:59 is de reistijd 5 minuten. De verwachte aankomsttijd is 12:04.

Afstand

De totale af te leggen afstand is 0,5 kilometer.

Routebeschrijving



Achter de Oude Minderbroeders 1, 6211 HM, Maastricht

Vertrek 11:59

Wandelroute



1 Vertrek in oostelijke richting

2 Volg de weg na 25 m naar rechts de Sint Bernardusstraat op

0 min

25 m

Geef je mening

3	↩ Ga na 80 m linksaf de Helpoort op	1 min	100 m
4	➡ Ga na 70 m rechtsaf op de De Boompjes	2 min	180 m
5	↩ Sla na 100 m linksaf	3 min	270 m
6	➡ Sla na 7 m rechtsaf	3 min	280 m
7	↩ Sla na 100 m linksaf	4 min	390 m
8	➡ Sla na 80 m rechtsaf	5 min	470 m
9	🚩 U bent gearriveerd (NN Maastricht)	5 min	470 m



Maasboulevard 101, 6211 JW, Maastricht
Aankomst 12:04



De ANWB kan geen aansprakelijkheid aanvaarden voor (in)directe gevolgen van eventuele onjuistheden binnen deze routebeschrijving, ook niet wanneer de ANWB hiervan op de hoogte is gesteld.



NL Locatie: adres, postc..

A Achter de Oude Minderbroeders 1, 6211 HM, Maastricht
Vertrek 11:59
Wandelroute

B Maasboulevard 101, 6211 JW, Maastricht
Aankomst 12:04

andes



Alles ☒ Langs de route

Verkeersinformatie

Parkeren

- ☐ Tarieven op straat
- ☒ Parkeergarages
- ☒ Parkeerterreinen
- ☐ P+R Locaties
- ☐ Reserveerbaar

Opleidpunten

Tankstations & prijzen

Treinstations

Hotels & Campings

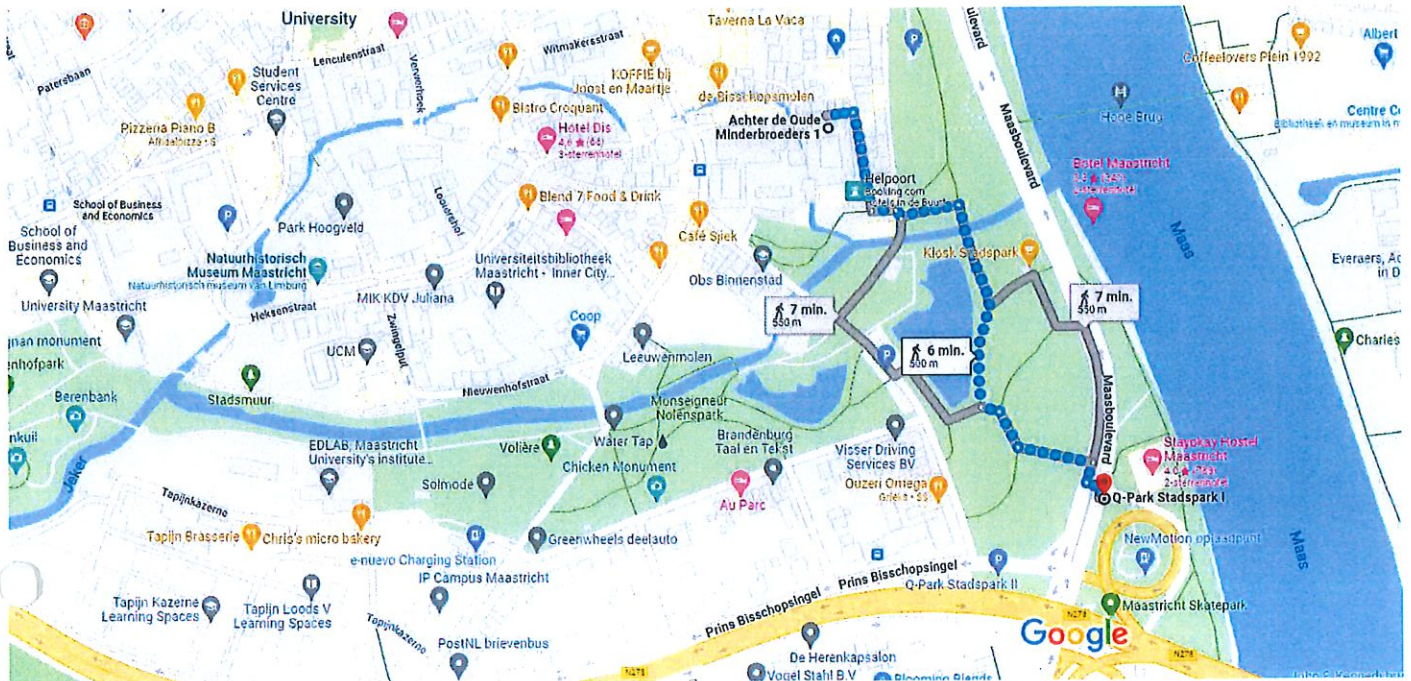
ANWB Parkeren

Nooit meer naar de parkeerautomaat

Meer informatie



PRODUCTIE 2



 via Sint Bernardusstraat 6 min.
500 m

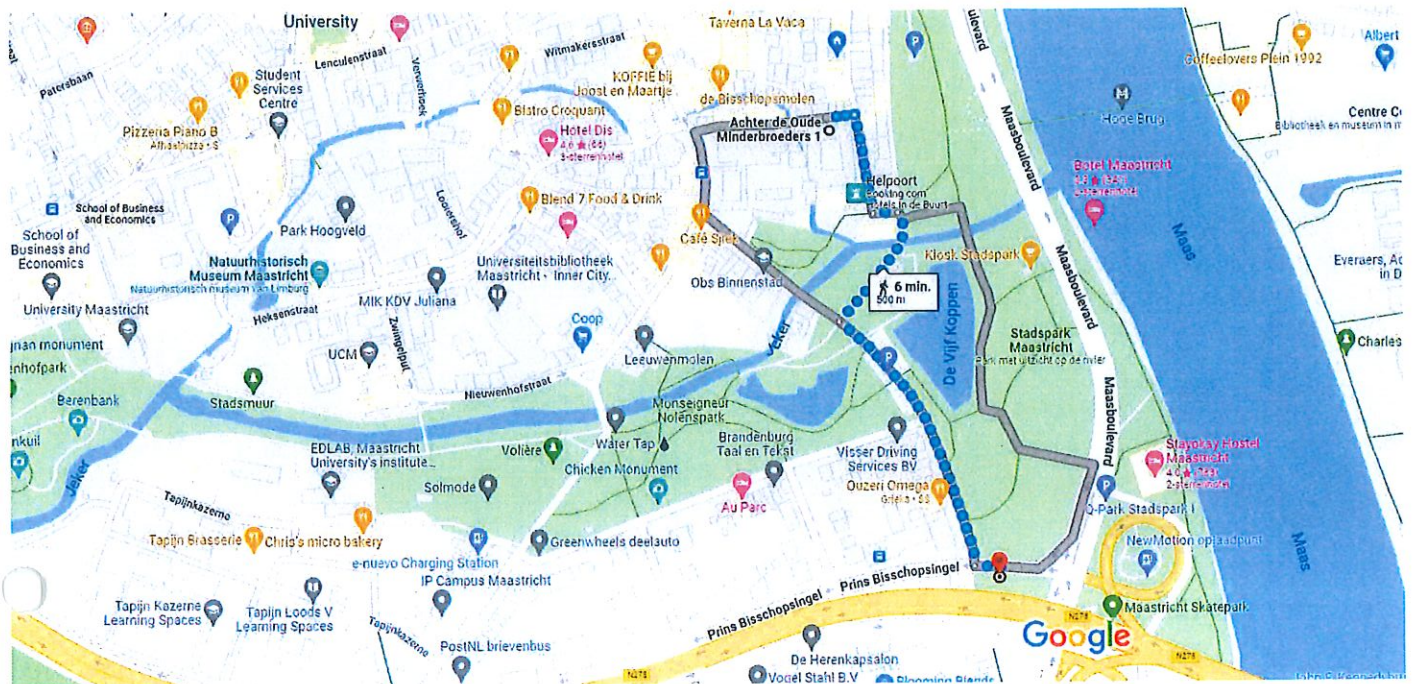
 via Maasboulevard 7 min.
550 m

 via Vijfkoppen 7 min.
550 m

Alle routes zijn grotendeels vlak



PRODUCTIE 3



via Sint Pieterskade

6 min.

500 m



via Begijnenstraat en Sint Pieterskade

7 min.

550 m



via Sint Bernardusstraat

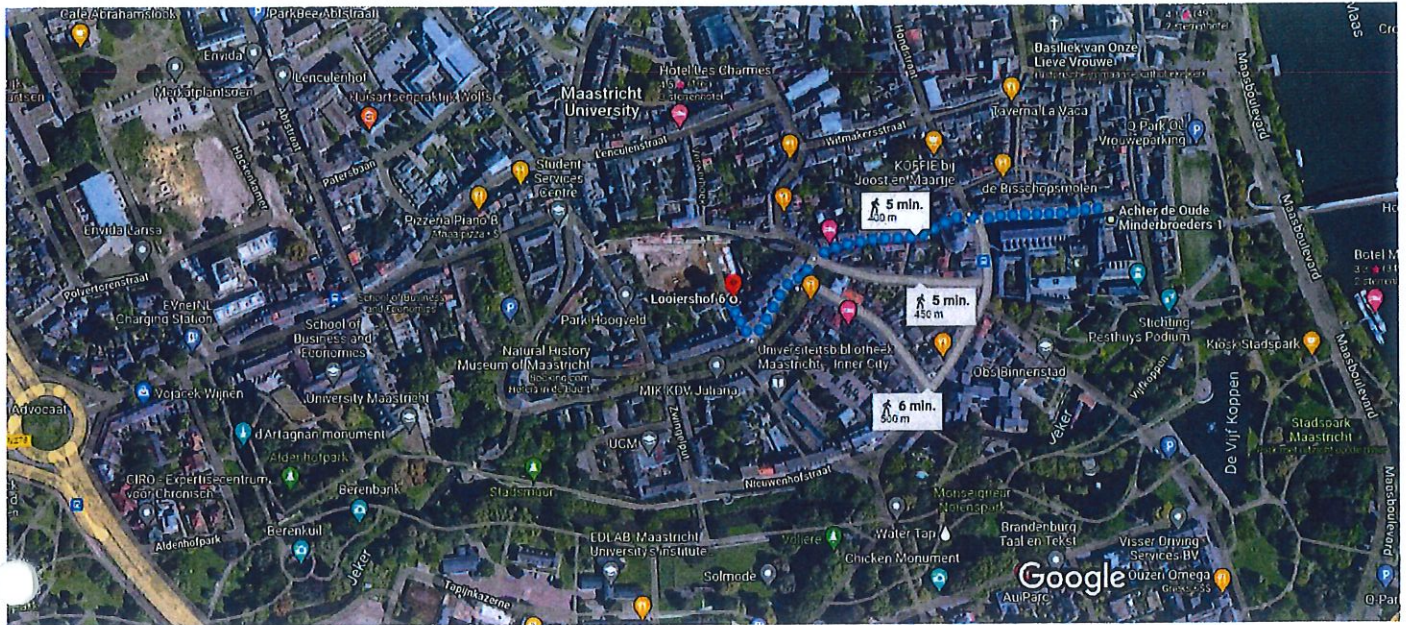
7 min.

600 m

Alle routes zijn grotendeels vlak



PRODUCTIE 4



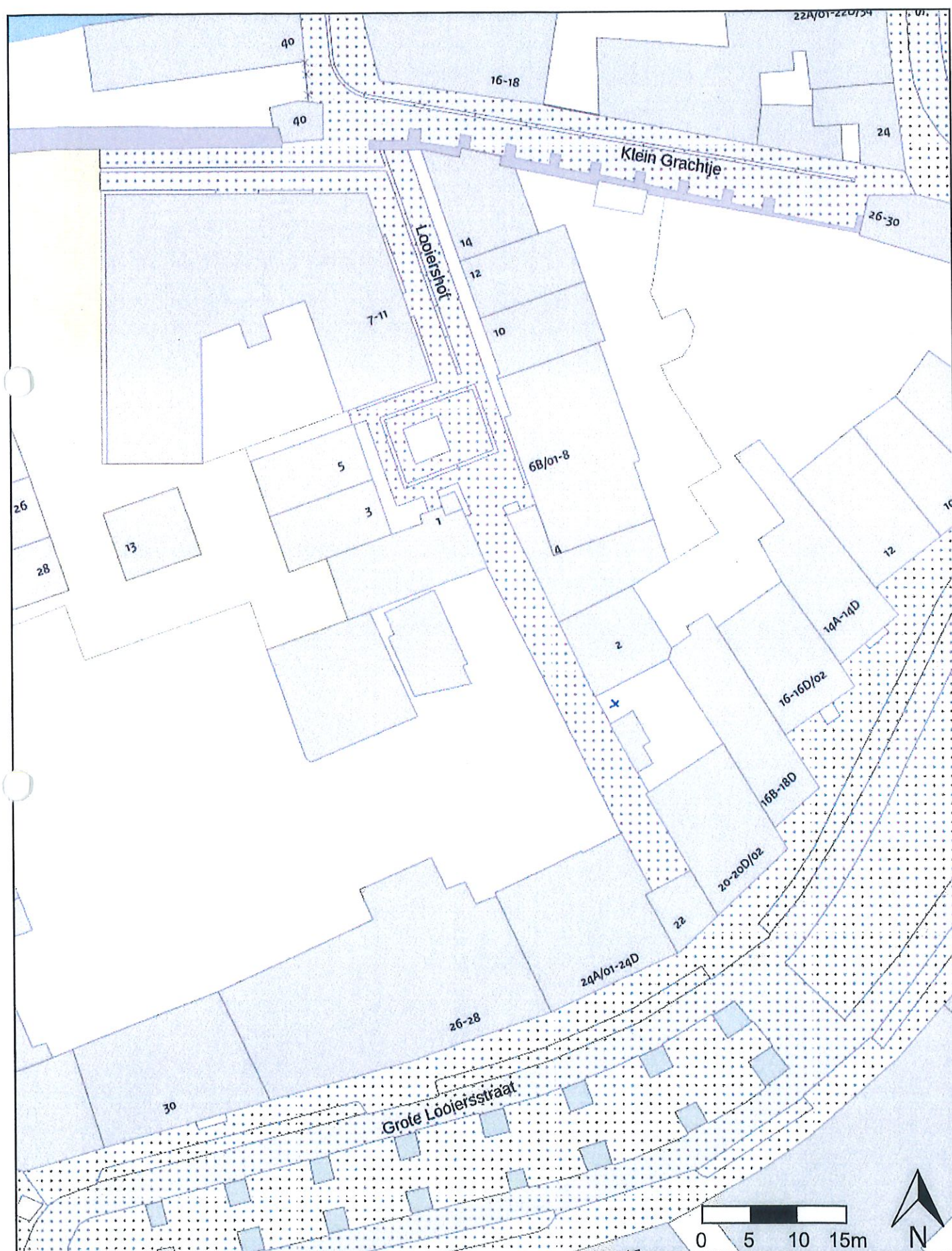
Afbeeldingen ©2022 Aerodata International Surveys, GeoContent, Maxar Technologies, Kaartgegevens ©2022 50 m

-  via Achter de Oude Minderbroeders en Tafelstraat 5 min.
400 m
-  via Achter de Oude Minderbroeders en Lang Grachtje 5 min.
450 m
-  via Sint Pieterstraat en Kleine Looiersstraat 6 min.
500 m

Alle routes zijn grotendeels vlak



PRODUCTIE 5





	via Achter de Oude Minderbroeders en Tafelstraat	5 min. 400 m
	via Achter de Oude Minderbroeders en Lang Grachtje	5 min. 450 m
	via Sint Pieterstraat en Kleine Looiersstraat	6 min. 500 m

Alle routes zijn grotendeels vlak



PRODUCTIE 6



**BINNENGEKOMEN
TEAM DOCUMENTSERVICES
D.D. 15-06-2022
No. 2022.12613
Portefeuillehouder: Wethouder Aarts
Organisatieonderdeel: BO-Ruimte**

Aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ MAASTRICHT

Maastricht, 15 juni 2022

Betreft: Schriftelijke vragen PvdA - Mobiliteitsplan rond ontwikkeling voormalig KPN-complex rond Helpoort e.o.

Geacht college,

Wij hebben reeds eerder vragen gesteld over de plannen welke Capricorn Capital Group heeft met dit gebouw in het Jekerkwartier. Hierop hebben wij antwoorden ontvangen, waarvoor dank.

Waarover echter nog steeds veel onduidelijkheid bestaat zijn de mobiliteitsvraagstukken. Hierover hebben wij een aantal extra vragen aan u.

1. Capricorn heeft een mobiliteitsplan laten opstellen.
Bent u het met ons eens dat dit ver van de werkelijkheid af staat: zonder zelf enige parkeerplaats te realiseren voor de nieuwe bewoners, werknemers en bezoekers, met uitsluitend beperkt parkeren voor bewoners op afstand? De gevolgen daarvan afwentelend op de omgeving.
2. De doodlopende smalle straten in de omgeving Achter de Oude Minderbroeders/Helpoort en de Helpoort zelf zijn nu al dagelijks overbelast met bestemmingsverkeer zoals bezorgers, bewoners, bezoekers, etc. Met een uitbreiding van de woon- en bedrijfseenheden zal de verkeersbelasting en parkeerdruk op de omgeving alleen maar toenemen.
Wordt met die gevolgen rekening gehouden bij de toets van het mobiliteitsplan?
3. Buurtbewoners hebben feiten aangedragen waaruit blijkt dat hulpdiensten reeds in de huidige situatie niet binnen de gestelde tijd mensen kunnen benaderen omdat de straten smal zijn en zeer druk met verkeer zijn.
Bent u van deze feiten op de hoogte? Hoe kijkt u hiertegen aan? Bent u ook niet van mening dat een oplossing daarvoor gegarandeerd moet worden?
4. Waarom worden er - gezien de risico's en gevolgen voor de omgeving en de bewoners - niet de nodige parkeervoorzieningen op eigen terrein gepland?
5. Bent u het met ons eens dat een structurele en duurzame aanpassing van de verkeers- en parkeeroplossing en/of het intensieve woningprogramma hier nodig zijn om (nog) verdere mobiliteits- en veiligheidsproblemen te verhinderen?
6. Wordt het mobiliteitsplan ook besproken met onze hulpdiensten?
Zo ja wat is hun mening hierin? Zo nee, waarom is het mobiliteitsplan niet besproken?

Met vriendelijke groet,

Henri Borgignons
Anita van Ham



PRODUCTIE 7

Maastricht, 24 Mei 2022

Betreft; plannen met het oude KPN Gebouw

Geachte dames en heren van de gemeenteraad, burgemeester en wethouders,

U ziet het al aan mijn opening; ik ben niet bekend met de ambtenarij en dus ook niet wie en hoe ik u moet aanspreken in deze brief. Maar ik heb voldoende vertrouwen dat deze brief bij de juiste personen terecht zal komen.

Ik schrijf u, omdat ik mij al geruime tijd zorgen maak over de plannen die het private equity bedrijf Capricorn heeft met het KPN gebouw (het gebouw bij de Helpoort en achter de oude minderbroeders). Het gaat mij niet eens zozeer over of er nou wel of geen rijke studenten gaan wonen. Mijn zorg is gelegen in het feit dat er zoveel extra mensen gaan wonen in een smal, doodlopend straatje.

Het bedrijf Capricorn doet er natuurlijk alles aan om zoveel mogelijk geld te verdienen aan het gebouw. Logisch, ik heb niets tegen geld verdienen dat is dus prima. De gemeente heeft (zo denk ik) belang bij een goede herbestemming van oude monumentale panden en ook bij meer woningen voor diverse doelgroepen in de stad. Ook dat is volkomen logisch en te begrijpen. Echter, de gemeente heeft denk ik ook belang bij veiligheid waarborgen in de stad, het behouden van de rust in de wijk en het voorkomen van ernstige mobiliteitsproblemen.

Een week geleden moest mijn buurvrouw (ik woon in de Ridderstraat) met de ambulance worden opgehaald uit haar huis. Om de ambulance zo dicht mogelijk te laten komen moesten bewoners gevonden worden die hun auto gingen verplaatsen, de studenten moesten hun terras op straat afbreken en iemand moest een paaltje uit de straat komen halen. Het was een heel gedoe. Gelukkig was het geen noodgeval. Maar het zette mij wel aan het denken; mocht er ooit een calamiteit zijn in ons buurtje dan hebben we een groot probleem qua toevoer hulpdiensten.

Dan is er het probleem van het parkeren en de bestelbusjes, scooters, fietsen, leveranciers, pakjesbezorgers, bezoekers en de boodschappen- en maaltijdbezorgers. Dat levert nu al vaak getoeter en gefoeter op. Laat staan als daar 90 huishoudens en 3 bedrijven bij gaan komen. Daar hebben we geen extern bureau voor nodig.

Ik heb het mobiliteitsplan van Capricorn gezien. Keurig door een bureau gemaakt om de betrouwbaarheid te vergroten naar ik aan neem. Bij deze berekeningen is geen rekening gehouden met veranderingen nav lockdowns en de vele werkzaamheden die de afgelopen 2 jaar hebben plaats gevonden rondom het gebouw. De realiteit is dus anders.

Het is eigenlijk heel simpel: er is maar 1 toevoerweg voor alle verkeer en dat is via de Helpoort. Ik neem aan dat u de Helpoort wel eens bent gaan bekijken; die is gemaakt voor een paard en wagen. Dus enkel 1-richting mogelijk en dat gepaard gaande met de vele toeristen en parkbezoekers. Eenmaal de Helpoort door, bevindt u zich op een smal weggetje dat doodloopt. U kunt gelijk naar links om daar even te parkeren en een andere auto door te

laten. Of, zoals Capricorn heeft bedacht, uw verhuis bus neer te zetten zodat die geleegd, danwel gevuld kan worden (dit zal maandelijks een aantal keren gebeuren zo is te berekenen met de doorloopsnelheid van deze prijsklasse en grootte huurwoningen). Heeft u echter een pakje dat u wilt bezorgen, dan dient u door te rijden tot het bruggetje over de Jeker. Verder doorrijden is niet mogelijk want er staat een paal zodat niemand kan doorrijden omdat de brug niet belast mag worden. Als dat lukt (er staan dagelijks namelijk busjes van bouwbedrijven die ergens in de wijk iets moeten doen), dan moet men daar gaan keren en draaien, het pakje, maaltijd, boodschap, post bezorgen en dan weer terug door de Helpoort. Misschien moet ik op dat punt popcorn met een drankje gaan verkopen voor de toeschouwers van deze kerende en draaiende busjes die dan weer tegen het andere verkeer in hun weg terug moeten gaan zoeken.

Het mobiliteitsplan voorziet in een berekening van hoeveel mensen een auto zullen hebben. Dat is vast gebaseerd op ervaringsgegevens. Maar alles is natuurlijk relatief. Wij weten dat arme studenten met het OV en de fiets reizen. Rijke studenten hebben bij ons in de straat allemaal gewoon een auto (met parkeervergunning). Maar goed, er zouden geen studenten gaan wonen volgens Capricorn maar starters. Ik ga er van uit dat iedereen begrijpt dat van de 90 huishoudens plus 3 bedrijven er meer dan voldoende nieuwe auto's in de straten rondom het gebouw geparkeerd moeten gaan worden.

Er worden suggesties gedaan om mensen een parkeergarage te laten huren. Of deel auto's. Helaas zijn dit enkel ideeën en suggesties om de vergunning te verkrijgen; dat snappen we allemaal. Want Capricorn gaat dit gebouw helemaal niet zelf beheren en doet dus niets anders dan een suggestie aan de nieuwe eigenaars waar niemand zich aan hoeft te houden. Daarmee is de gemeente en Capricorn klaar; mobiliteitsprobleem opgelost! Hoe de praktijk gaat worden zien we later wel weer en is geen zorg voor Capricorn. De gemeente gaat misschien handhaven een tijdje op parkeervergunningen. Misschien, want ondanks onze verzoeken gebeurt dat momenteel ook niet. Maar dat terzijde.

Ik maak me erg veel zorgen. Ik weet dat mijn vredig straatje gaat veranderen in een toerit voor bewoners van het KPN gebouw die op de fiets of te voet vanuit de stad terug keren. De ingang van hun gebouw is namelijk recht tegenover dit kleine straatje. Maar, daar ga ik niet over klagen. Ik heb wel alvast oordoppen laten maken want anders kan ik gegarandeerd niet slapen. Ik maak me echter wel zorgen over zo enorm veel extra bewoners met weinig binding met hun gebouw of de wijk. Het zullen doorstroomwoningen zijn in deze prijsklasse. En ja; die zijn ook nodig. Maar de vraag is of een smal doodlopend straatje midden in het oude Centrum wel de goede plek is voor dit type woningen. U heeft daar natuurlijk meer verstand van dan ik.

De voornaamste reden dat ik deze brief schreef is mijn zorgen over het ingediende mobiliteitsplan. En de schijnbare gretigheid van de gemeente om dit gebouw als woonkazerne om te laten bouwen. Ik begrijp het gewoon niet helemaal hoe de gemeente zich kan committeren terwijl iedereen kan zien en begrijpen dat er qua verkeersstroom en parkeermogelijkheden enorme ellende zal gaan ontstaan. Ik vraag u dan ook om, aan mij als buurtbewoner, uit te leggen hoe de veiligheid is geregeld als er een calamiteit zich zal voordoen in onze wijk. Hoe kunnen de hulpdiensten ons bereiken als er straks standaard verkeersopstoppen zijn en de Helpoort volcontinue als doorgang zal zijn geblokkeerd?

Ik heb geen geld om ook een bureau in de arm te nemen met het verzoek om ook een berekening te maken maar dan de andere kant op te rekenen. En het is natuurlijk flauwekul want uiteindelijk gaat het niet om berekeningen gebaseerd op algemene statistieken maar om dit specifieke buurtje en een smal doodlopend straatje waar 90 extra huishoudens en 3 bedrijven in 1 klap continue gigantische opstoppen en overlast gaan creëren. Ik hoop dat u wilt kijken en nadenken over dit straatje en dit wijkje in plaats van statische calculaties.

Mijn vraag aan u is om serieus na te gaan wat er gaat gebeuren als er een calamiteit uitbreekt. Ik verwacht van de gemeente dat daar een risicoanalyse over wordt gemaakt. Is dat een terecht verwachting?

Mijn hoop is dat dit plan gewijzigd kan worden in andere woonvormen of bedrijvigheid. Het is fantastisch als het gebouw een nieuwe bestemming gaat krijgen. En ook nieuwe bewoners zijn van harte welkom. Maar het moet wel allemaal passen in en bij elkaar. Daar zie ik een rol weg gelegd voor de gemeente en ik doe een beroep op u om met name de veiligheid en het welzijn van de oude en nieuwe bewoners in onze wijk te waarborgen.

Ik dank u hartelijk voor het lezen en hoop dat u bereidheid toont om mijn vragen serieus te nemen.

Een vriendelijke groet,

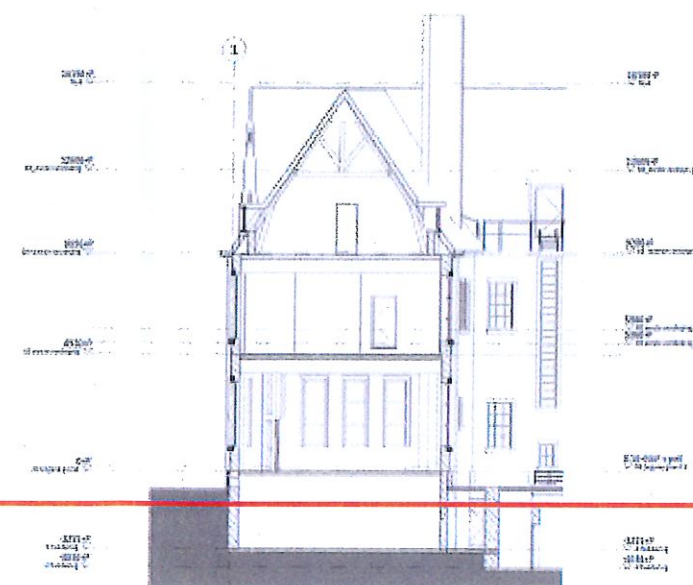
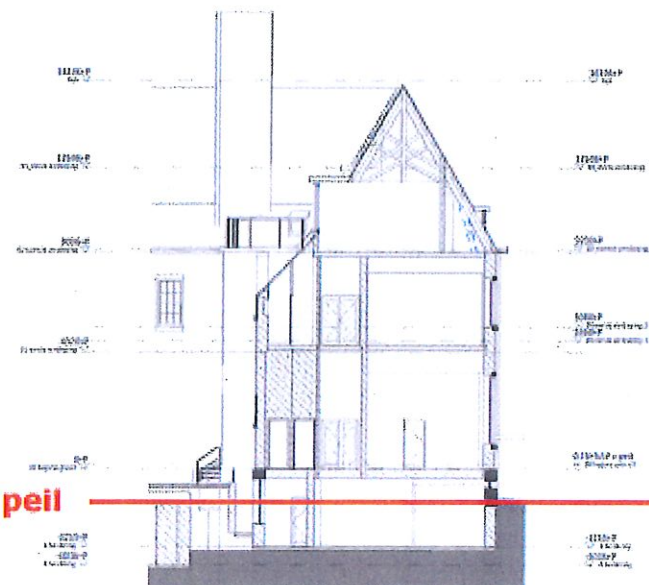
Anneke Verschuren
Ridderstraat 15
6211 HN Maastricht

Tel 0610911407



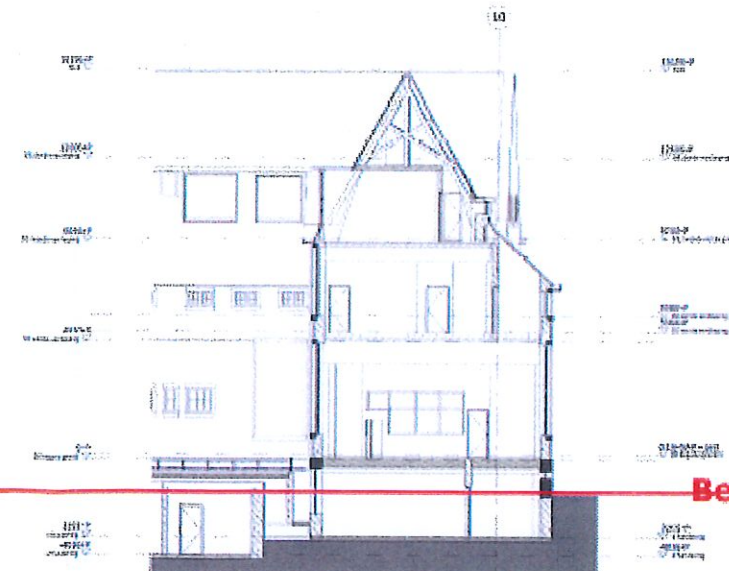
PRODUCTIE 8

Bestemmingsplan peil



Bestemmingsplan peil

Bestemmingsplan peil



Bestemmingsplan peil

Doorsnedes bestaande situatie

ALLE MATEN IN HET WERK METEN EN CONTROLEREN

UITGANGSPUNT BESTAANDE TOESTAND, CONFORM AANGELEVERD
MIDDEL HILTON THOMAS OUTWARP - RIJENW - ARNHEM, 01.07.2022



0204268 Advies de oude Minderheden

Jelker B.V.

Bestand	DO_912	etage
omschrijving	Doorsnedes bestaand	
sch	Bestand	
datum	25-10-22	
tekst	1.00	
omschrijving	DO_912	
bestand	1.00	



PRODUCTIE 9



PRODUCTIE 10

schacht 1:100

kruitbreiding

Ontgravingen binnenplein

16195+P
Niveau

17606+P
Niveau

9100+P
Niveau

5980+P
Niveau

5160+P
Niveau

0.16+PAP = peil

Gevel 2
schaal 1:100

Gevel 3

Ontgravingen binnenplein

Scale 1 : 100

Gevel 4
inhoud 1:100

Ontgravingen binnenplein

12/4

Gevel 4

Technical drawing of a rectangular frame assembly. The drawing shows a perspective view of a frame with a central rectangular opening. Dimensions are indicated: '24' at the top, '3' on the right side, and '1' at the bottom. A circular symbol with the number '1' is located at the bottom right.

[illegible][illegible][illegible][illegible][illegible][illegible]

	0254259	Achter de oude Minderbroeders
Jeker B.V.		
183,5mm 220,0mm 183,5mm 180,0mm 142,5mm 110,0mm 130,0mm 270,0mm 118,0mm 220,0mm 156,4mm 150,0mm	tekening nr. DO_201 omschrijving Binnengevels fase Bouwvanvraag datum 25-02-2022 schaal 1:100 status DEFINITIEF formaat A0	wijziging



Gevels bestaande situatie

[illegible]

[illegible]