



Raadsvergadering	17 november 2015
Volgnummer	133-2015
Onderwerp	Vaststelling Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station
Programmanummer	10 Stadsontwikkeling
Registratienummer	2015-36889
Collegevergadering	03-11-2015
Portefeuillehouder	Wethouder Van Grootheest
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	EJA Smeets Telefoonnummer: 043-350 4595 eugene.smeets@maastricht.nl
Bijlagen	B_1_ Raadsbesluit
Ter inzage in raadsportefeuille	B_1_ Ontwerp-bestemmingsplan Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station (versie 17 juni 2015) B_2_ 3 zienswijzen B_3_ Worst-case berekening bij 640 voertuigbewegingen (scooter) B_4_ Ontwerpnota Ondergrondse Fietsen- en Scooterstalling Stationsplein Maastricht, d.d. 8 mei 2015

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

Het college van B&W heeft ingestemd met het aanbieden van het raadsvoorstel bestemmingsplan 'Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station' aan de raad.

Vaststelling van het bestemmingsplan is nodig voor de nieuwbouw van een ondergrondse fiets- en scooterstalling met bijbehorende voorzieningen onder het Stationsplein. De nieuwe fiets- en



scooterstalling zorgt voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid van de omgeving van het Centraal Station.

Beslispunten

Voorgesteld wordt:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren en de zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
2. het bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station gewijzigd vast te stellen, met dien verstande dat de wijzigingen zijn opgesomd in de van dit raadsvoorstel deel uitmakende “Lijst van wijzigingen”;
3. te bepalen dat voor het bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station de ondergrond met de codering o_NL.IMRO.0935.bpFietsstallingCS-vg01.dwg is gebruikt;
4. te bepalen dat het raadsvoorstel integraal onderdeel uitmaakt van uw besluit.
5. te besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Het ontwerp-bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station (ter inzage in de raadsportefeuille) heeft vanaf 22 juni 2015 tot en met 3 augustus 2015 voor een ieder ter inzage gelegen met de mogelijkheid om naar keuze schriftelijk of mondeling een zienswijze naar voren te brengen bij de gemeenteraad. Op 7 juli en 9 juli 2015 is concreet de mogelijkheid geboden om mondeling zienswijzen in te dienen. Hier is geen gebruik van gemaakt. Er zijn 3 zienswijzen ingediend.

De gemeenteraad dient het bestemmingsplan binnen 12 weken na de termijn van ter inzage legging van het ontwerp bestemmingsplan vast te stellen. Het betreft hier overigens geen fatale termijn, doch slechts een termijn van orde.

2. Gewenste situatie.

Na standpuntbepaling ten aanzien van de ingediende zienswijzen is het gewenst om het bestemmingsplan Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station vast te stellen.

3. Argumenten.



Zoals hiervoor aangegeven, is het noodzakelijk voor het gebied een nieuw bestemmingsplan vast te stellen als kader voor het te realiseren bouwplan. In het kader van de formele ter inzage legging van het ontwerp-bestemmingsplan Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station zijn binnen de termijn 3 zienswijzen ingediend:

1. door reclamant 1: Kamps van Baar Advocaten, gemachtigd namens Kaboom Hotel B.V., h.o.d.n. Kaboom Maastricht, Wilhelminastraat 21, 6131 KL Sittard, gedateerd, 31 juli 2015, ingekomen 3 augustus 2015, kenmerk 2015.26850;
2. door reclamant 2: Kamps van Baar Advocaten, gemachtigd namens La Bergère Hospitality Group B.V., h.o.d.n. Townhouse design hotel, Wilhelminastraat 21, 6131 KL Sittard, gedateerd, 31 juli 2015, ingekomen 3 augustus 2015, kenmerk 2015.26845;
3. door reclamant 3: Kamps van Baar Advocaten, gemachtigd namens DaDa Wan B.V., Wilhelminastraat 21, 6131 KL Sittard, gedateerd, 31 juli 2015, ingekomen 3 augustus 2015, kenmerk 2015.26850. De nadere inhoudelijke motivering is per e-mail respectievelijk per post, met kenmerk 2015.30440, ingekomen op 2 september 2015 respectievelijk 3 september 2015.

3.1. Zienswijzen.

Allereerst merken wij op dat de door reclamant 1 tot en met 3 ingediende zienswijze binnen de gestelde termijn is ingediend en voorzien is van naam, adres, dagtekening, handtekening en motivering, met dien verstande dat reclamant 3 de inhoudelijke motivering met onze instemming later heeft aangedragen. De zienswijzen zijn ontvankelijk.

De 3 zienswijzen zijn inhoudelijk nagenoeg identiek.

Algemeen

Voordat wij inhoudelijk ingaan op de zienswijzen merken wij op dat er, na het ter inzage leggen van het bestemmingsplan, verder onderzoek heeft plaatsgevonden.

Er is een verkeersplan opgesteld dat o.a. betrekking heeft op verplichte rijroutes en fysieke aanpassingen op straatniveau in de Stationsstraat/ Parallelweg/Spoorweglaan/Sint Maartenslaan. Deze fysieke aanpassingen hebben deels te maken met verkeersveiligheid en doorstroming maar komen ook voor een groot gedeelte voort uit de gevoerde gesprekken met de ondernemers van aanliggende panden. Het gaat dan om wensen ten aanzien van parkeren van klanten, de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en de aanwezigheid van laad- en losvoorzieningen.

Als aanvulling op het uitgevoerde luchtonderzoek is een worst-casebenadering gedaan waarbij alle scooterplaatsen per dag meerdere keren gebruikt worden.



Ten aanzien van de fasering van de werkzaamheden worden er randvoorwaarden aan de aannemer gesteld, waardoor het onmogelijk wordt om de bouwput in 1 keer te maken. Dit komt de bereikbaarheid en de mate van overlast ten goede. Het aantal verkeersbewegingen als gevolg van de bouw is beduidend lager bij het uitvoeren in meerdere fasen dan in 1 fase. Doordat er verschillende bouwfases zijn, wordt ook de hinder (in brede zin) verminderd, aangezien delen van het plangebied na afsluiting van een bouwfase weer opengesteld worden.

Daarnaast zal gedurende enkele maanden voorafgaand aan de bouw van de stalling een vooropname van de belendingen plaatsvinden. Er worden trillingsmetingen, automatische scheurmetingen en geluidsmetingen gedaan door Bosboon expertise. Hiermee kan ten tijde van de bouw beter beoordeeld worden of eventuele schade aan aanliggende panden als gevolg van de bouw heeft plaatsgevonden. De gemeente sluit een CAR verzekering af en de aannemer wordt verplicht gesteld een wettelijke doorlopende aansprakelijkheidsverzekering af te sluiten met een dekking van tenminste €5.000.000 per gebeurtenis.

In onderstaande tekst gaan we nader in op bovengenoemd verkeersplan, het aanvullende luchtonderzoek en de bouwfaserings. Ook lichten wij, naar aanleiding van het gestelde in de zienswijzen, de technische en financiële uitvoerbaarheid van de plannen verder toe.

1. Verkeersplan

In de periode juni-oktober 2015 hebben er persoonlijke gesprekken plaatsgevonden met de ondernemers in de Stationsstraat/Parallelweg/Spoorweglaan/Sint Maartenslaan. Het gaat dan met name om de ondernemers, waaronder de directeur van de hotels Kaboom Hotel, Townhouse design hotel en hotel St. Martenslane (reclamanten 1 en 2), die grenzen aan de toekomstige bouwput. In deze gesprekken zijn persoonlijke wensen kenbaar gemaakt ten aanzien van de verkeersstromen en ruimtelijke inrichting tijdens de bouw. Hierbij moet men denken aan het al dan niet behouden van parkeerplaatsen voor het laden/losseren en klantbezoek, de ruimtelijke kwaliteit van de ruimte langs en in de buurt van de bouwput, de aankleding van de bouwhekken en een parkeerverbod voor de aannemersbusjes in de omgeving van de bouwput etc. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over de toegestane werktijden en het beperken van de overlast van de werkzaamheden op de kop van de Stationsstraat.

Ook is er intensief overleg gevoerd met de hulpdiensten, Veolia, De Lijn, NS en Prorail over de inrichting van het busstation, de bevoorrading en toegankelijkheid van het NS station en de



verkeersveiligheid. Zo is er met de NS afgesproken dat treinvervangende bussen (bij werkzaamheden of calamiteiten op het spoor) afgewikkeld worden aan de oostkant van het station. Ook zijn verkeersberekeningen uitgevoerd naar de combinatie van vrachtverkeer en busverkeer en de verkeersafwikkeling op de kruispunten. Hieruit is naar voren gekomen dat het vrachtverkeer van het busverkeer gescheiden dient te worden ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer en de doorstroming van het verkeer. Concreet betekent dit dat het busverkeer via de Sint Maartenslaan gaat rijden en het vrachtverkeer via de Sint Antoniuslaan of de Duitse Poort.

Verder zijn de routes voor de voetganger, de fiets/scooter, de auto, de taxi en de Kiss en Ride voorzieningen bepaald. De aannemer dient deze routes te voorzien van een adequate bewegwijzering. Ook heeft afstemming plaatsgevonden met de overige grotere bouwprojecten in de stad (o.a. Noorderbrug en afbouw Groene Loper) en zal afstemming tijdens de bouw op continue basis blijven plaatsvinden.

Deze uitvoeringsafspraken zijn vastgelegd in de verkeerskundige tekeningen, d.d. 14 oktober 2015, die een bijlage worden van de te verlenen omgevingsvergunning voor de bouw van de ondergrondse fiets- en scooterstalling.

2. Aanvullend akoestisch en lucht onderzoek

Er is een (aanvullende) worst-case berekening gemaakt voor de bijdrage van het extra scooterverkeer, zijnde 640 extra voertuigbewegingen per dag, op de luchtkwaliteit. Vastgesteld wordt dat de bijdrage van het extra verkeer niet in betekenende mate is en er geen nader onderzoek noodzakelijk is.

Deze worst-caseberekening, gedateerd 28 september 2015, wordt opgenomen in paragraaf 5.6 van de toelichting van het bestemmingsplan.

3. Bouwfasering

Om aan alle eisen en wensen van bereikbaarheid, veiligheid en bevoorrading te kunnen voldoen, is het niet mogelijk om de bouwput in 1 keer te maken. De Gemeente heeft samen met Grontmij gekeken naar de mogelijkheden van fasering van het werk. Deze mogelijkheden zijn er. De aannemer krijgt alle randvoorwaarden mee en zal een gefaseerd bouwplan moeten aanleveren ter beoordeling van de gemeente.



4. Omgevingsmanagement en contractbeheersing

Tijdens de bouwfase zal door de gemeente Maastricht actief het omgevingsmanagement opgepakt worden om de overlast tot een minimum te beperken.

In de aanbesteding wordt veel aandacht besteed aan projectbeheersing. Er zijn eisen gesteld ten aanzien van de projectvoortgang, kwaliteitsbeheersing en risicomanagement, veiligheid, informatie en communicatie, verificatie en validatie, de inzet van zelfstandige hulppersonen en het financieel management. De aannemer dient actief deel te nemen aan overleg met de gemeente en alle overige betrokken partijen. Met een boetebeding worden gemaakte afspraken kracht bijgezet.

Wij merken op dat incidentele hinder in het kader van bereikbaarheid niet kan worden uitgesloten, maar het ligt niet in de lijn der verwachting dat dit de bedrijfsvoering onevenredig zal benadelen.

5. Financiële en technische uitvoerbaarheid van het bouwplan

In de zienswijzen wordt gesteld dat het plan onvoldoende financieel en technisch onderbouwd is. Wij zijn van mening dat de financiële en technische uitvoerbaarheid uitvoerig is onderzocht.

Het is correct dat in het bestemmingplan voor de financiële uitvoerbaarheid slechts verwezen wordt naar het raadsbesluit van 9 juni 2015. In dit raadsbesluit staat dat de eerder afgegeven raming van de investeringskosten (destijds opgesteld door Movares in 2014) specifiek is gemaakt. Er is meer ontwerpend onderzoek uitgevoerd, er hebben risicosessies plaatsgevonden, er is navraag gedaan bij vergelijkbare projecten in het land, er heeft een second opinion plaatsgevonden en er is veel interne en externe energie gestoken in het kritisch bekijken van de gedane veronderstellingen in de kostenraming. Mede hierdoor is de kostenraming door de Grontmij bijgesteld naar 13 miljoen. In deze 13 miljoen zijn voldoende maatregelen verdisconteerd om de omgeving vrij te houden van vuil en stof. Ook zijn er financiële posten opgenomen voor het bereikbaar houden van de omgeving, inclusief de bevoorrading van de hotels. Tevens is een post “onvoorzien” opgenomen om eventuele tegenvallers op te vangen.

Een second opinion op de raming van Movares (eind 2014) is uitgevoerd door Royal Haskoning/DHV. Deze second opinion doet aanbevelingen, waarmee in de vervolgfase rekening mee is gehouden.

In een later stadium heeft Grontmij het eerder door Movares opgestelde ontwerp verder uitgediept en opnieuw financieel becijferd. Deze raming is door de gemeentelijke infra projectleiders kritisch



bevraagd. Na een intensief proces is 13 miljoen door alle betrokken partijen als een zeer reëel bedrag onderschreven.

Met betrekking tot de zienswijze inzake de technische uitvoerbaarheid wordt er door reclamant onderscheid gemaakt tussen de uitvoerbaarheid tijdens en na realisatie van de bouw.

Volgens reclamant wordt er in het bestemmingsplan niet gesproken over mogelijke verkeershinder, geluid-, trilling- en stofoverlast tijdens de bouw. Ook wordt geen of te weinig aandacht besteed aan de zettingsrisico's en is geen onderzoek naar mogelijke schade aan omliggende bebouwing verricht. Over de bouwfasering, de bouwmethode en de inzet van materieel zou te weinig bekend zijn.

Wij zijn, net als de reclamanten, van mening dat al deze genoemde punten van groot belang zijn. Het feit dat hierover in het bestemmingsplan weinig over gezegd wordt, wil niet zeggen dat hier geen aandacht aan is besteed. Er wordt naar verwachting 1,5 jaar lang gebouwd in een zeer complexe en historisch bebouwde omgeving (waaronder 2 monumenten en daarom expliciet benoemd: het stationsgebouw en de L' Empereur). In de aanbesteding wordt de aannemer gevraagd en uitgedaagd om een bouwmethode en bouwfasering aan te bieden die hinder tot een minimum beperkt. Dit speelt een belangrijke rol bij de gunning. Om na te gaan of er überhaupt een bouwmethode voldoet aan al deze vereisten, is door de Grontmij de "Ontwerpnota Ondergrondse Fietsen- en scooterstalling Stationsplein Maastricht, d.d. 8 mei 2015, gemaakt. Deze "Ontwerpnota" is als bijlage 12 toegevoegd aan de toelichting van het bestemmingsplan.

Hierin is te lezen dat het toepassen van diepwanden hieraan voldoet. De aannemer kan echter ook een andere bouwmethode aanbieden maar dient hierbij wel aan te tonen dat deze voldoet aan en bij voorkeur hoog scoort ten aanzien van de eisen, zoals gesteld in het aanbestedingscontract.

Ten aanzien van de verkeershinder wil de gemeente zelf de regie houden. De gemeente heeft met tellingen en computer gestuurde kruispuntberekeningen bepaald waar bouwverkeer zich kan en mag bevinden. Dit wordt in genoemd verkeersplan opgeschreven en dwingend aan de aannemer meegegeven. Ook wil de gemeente de regie hebben over het vastleggen van de huidige staat van de omliggende gebouwen en de monitoring voor en tijdens de bouw hiervan. De gemeente laat een extern deskundig bureau de nulmeting uitvoeren en een monitoringsplan uitwerken. De aannemer wordt verplicht ook zelf een nulmeting uit te voeren en het opgestelde monitoringsplan minimaal uit te voeren.



Om te voorkomen dat grondwaterfluctuaties zettingsschade aan de omliggende gebouwen toebrengen is, in samenspraak met het waterschap, besloten geen bronbemaling toe te staan.

Reclamant 1:

1. gesteld wordt dat de technische en financiële uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende is onderzocht. Er is een contra-expertise door Spider Monkey Consultancy te Geleen verricht. De bevindingen van deze contra-expertise hebben betrekking op:
- akoestiek stationsomgeving, geluideffecten reconstructie en kwantitatieve analyse luchtkwaliteit (milieuplanologische aspecten) en
 - trillingen, geluidhinder en stofhinder (technische uitvoerbaarheid).
 - het feit dat de onderzoeken inhoudelijk niet voldoende zijn c.q. dat de onderbouwing niet acceptabel is.

Reactie: voor wat betreft de zienswijze dat de technische en financiële uitvoerbaarheid van het plan onvoldoende is onderzocht verwijzen wij naar het gestelde bij punt 5 op de bladzijden 6 en 7 van voorliggend raadsvoorstel.

Voor wat betreft de toetsing aan artikel 6.1.3. Bro (onderzoeksverplichtingen) respectievelijk de contra expertise van Spider Monkey Consultancy merken wij het volgende op.

Akoestiek

In de contra-expertise wordt door Spider Monkey Consultancy aangegeven, dat de in de toelichting ingenomen stelling dat het plan een positief effect heeft op de geluiduitstraling richting de omgeving faalt. Dit falen is dan, volgens Spider Monkey Consultancy, gelegen in het feit dat de gemeente haar stelling niet heeft onderbouwd met klachten van geluidoverlast of met een geluidonderzoek waaruit blijkt dat de geluiduitstraling van deze activiteit relevant is. Niet valt in te zien waarom deze stelling onderbouwd moet zijn met klachten van geluidoverlast of een onderzoek.

De stelling houdt namelijk geen verband met enig onderzoek, maar zegt iets over de feitelijke situatie na realisatie van de ondergrondse stalling. Duidelijk moge zijn dat wanneer de stalling niet meer op maaiveld plaatsvindt, het daardoor veroorzaakte geluid ook niet meer aanwezig is. Vervolgens wordt in de contra-expertise gesteld dat het akoestisch onderzoek niet voldoet aan het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 omdat in casu de afronding niet slechts is toegepast



op het resultaat van de berekening van het verschil. In beginsel geeft Spider Monkey Consultancy een juiste uitleg van het meetvoorschrift echter in casu is geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Het plan richt zich niet op een wijziging op of aan een aanwezige weg, het plan richt zich op een ondergrondse fiets- en scooterstalling. De wegenstructuur komt na realisatie op dezelfde wijze terug. In dat kader is derhalve een akoestisch onderzoek in het kader van de Wet geluidhinder niet vereist. Daarmee is ook het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 niet bindend voorgeschreven op het uitgevoerde akoestisch onderzoek in het kader van de ruimtelijke ordening.

Luchtkwaliteit

In de contra-expertise wordt gesteld dat door het ontbreken van een deugdelijke onderzoeksrapportage niet vastgesteld kan worden of de conclusie dat de luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan juist is. Niet valt in te zien waarom een separate rapportage gevraagd wordt terwijl de toelichting op het bestemmingsplan, paragraaf 5.6, voldoende inzicht geeft in de situatie met betrekking tot de luchtkwaliteit.

Wel wordt terecht opgemerkt dat de gehanteerde input voor de NIBM berekening onvoldoende is gemotiveerd wanneer het gaat om de aantallen verkeersbewegingen. Op dit punt achten we de zienswijze gegrond en is een aanvullende NIBM berekening uitgevoerd.

Het uitgangspunt dat elke scooterplaats slechts eenmaal per dag gebruikt wordt, is hierbij losgelaten. Hoewel aangenomen kan worden dat veel gebruikers van de scooterstalling de stalling vanwege de ligging bij het station zullen gebruiken om met de trein verder te reizen naar school of werk, is het de verwachting dat deze scooters er de hele dag staan. Omdat niet uit te sluiten is dat een deel van de gebruikers de scooter voor een kortere tijd stallen, is voor de NIBM berekening uitgegaan van een bedrijfssituatie benadering waarbij alle scooterplaatsen dubbel gebruikt worden. Hoewel dit in de praktijk, gezien de opmerking hiervoor, niet aan de orde zal zijn, is als worst-case benadering een situatie doorgerekend waarbij is uitgegaan van 4 scooters per plaats per dag (640 voertuigbewegingen). In beider gevallen is geen sprake van een bijdrage die de NIBM grens overschrijdt. De conclusie dat luchtkwaliteit geen belemmering vormt voor de realisatie van het plan blijft daarom overeind. In de toelichting zullen wel de extra NIBM berekeningen en de motivering waarom deze zijn uitgevoerd worden opgenomen.

2. daarnaast wordt aangegeven dat als gevolg van de daadwerkelijke bouw er sprake is van uitvoeringsschade / vermogensschade. De bouwput is op een zeer korte afstand gelegen van het



hotel. Gedurende de bouwtijd wordt hinder ervaren in de vorm van verkeershinder, geluid, trilling, stof en leefbaarheid. Afgevraagd wordt of Kaboom Hotel Maastricht kan doorfunctioneren.

Reactie:

De uitvoeringsaspecten van een te verwezenlijken bestemming en de mogelijke schadegevolgen daarvan blijven in een bestemmingsplanprocedure in de regel buiten beschouwing. Immers, de Wet ruimtelijke ordening bevat een met waarborgen omkleed schadevergoedingsstelsel ten behoeve van de beoordeling (achteraf) van de nadelige planologische gevolgen van een planologische maatregel. Volgens vaste jurisprudentie is dit schadevergoedingsstelsel ook van toepassing op eventuele tijdelijke inkomensschade vanwege de feitelijke uitvoering van werkzaamheden ten behoeve van de verwezenlijking van een planologische maatregel. Dit is slechts anders indien op voorhand overduidelijk moet worden vastgesteld dat de voorgenomen planologische maatregel (in casu het bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station) dan wel de feitelijke uitvoering daarvan tot zodanige onevenredige financiële nadelen zal leiden dat het schadeveroorzakende besluit niet in de beoogde vorm genomen kan worden, of in ieder geval niet kan worden genomen zonder gelijktijdige besluitvorming over compensatie van de nadelen.

Daarom moet onderzocht worden of er sprake is van aan (de uitvoering van) het bestemmingsplan toerekenbare schade. Tevens moet worden onderzocht of deze schade vervolgens zodanig groot is dat deze niet meer in een evenredige verhouding staat tot de met het bestemmingsplan te dienen doelen.

Op basis van het bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station is een ondergrondse stalling met een maximale oppervlakte van ca. 3.000 m² toegestaan. Dit is een grotere oppervlakte dan op basis van de vigerende planologie ter plaatse is toegestaan, te weten één (of meer) ondergrondse stalling(en) met een oppervlakte van 500 m². Op voorhand kan dus niet met zekerheid worden gesteld dat er geen sprake zal zijn van planschade die voortvloeit uit het nieuwe bestemmingsplan.

Dat deze schade zodanig groot is dat deze niet meer in een evenredige verhouding staat tot de met het bestemmingsplan te dienen doelen, kan echter niet op voorhand worden gesteld. Reclamant betoogt weliswaar dat tijdens de uitvoeringsperiode schade zal worden geleden, maar onderbouwt de kwantitatieve omvang van deze eventuele toekomstige schade niet dan wel niet objectief en



cijfermatig. Reclamant heeft derhalve niet in objectieve zin aangetoond dat er sprake zal zijn van overduidelijk onevenredig nadeel.

Voor zover er al schade ontstaat zal deze schade vanuit gemeentelijke zijde zoveel als mogelijk worden beperkt, mede door middel van een plan van aanpak van de bouwwerkzaamheden, dat er in voorziet hinder voor de nabije omgeving zoveel als mogelijk te voorkomen.

Er kan daarom niet worden geconcludeerd dat er sprake is van strijdigheid met het bepaalde in het tweede lid van artikel 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht en het bepaalde in artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening. De zienswijze geeft dan ook geen aanleiding om het bestemmingsplan niet dan wel anders vast te stellen.

Met betrekking tot deze zienswijze merken wij verder op dat wij de eigenaren van het perceel en opstallen in een zeer vroegtijdig stadium hebben geïnformeerd over voorgestane planontwikkeling. Daarnaast zijn er bestuurlijk diverse besluiten genomen die openbaar zijn, waardoor de eigenaar en exploitant al geruime tijd op de hoogte is c.q. had kunnen zijn dat de gemeente / Prorail / NS het plan hebben om een ondergrondse fiets- en scooterstalling te bouwen.

Denk hierbij aan:

- besluit raad op 31 mei 2011 inzake Stationsomgeving.*
- besluit raad op 29 mei 2012 inzake Structuurvisie Maastricht 2030.*
- besluit raad op 18 december 2012 Tram Vlaanderen – Maastricht over motie onderzoeken ondergrondse fiets- en eventueel scooterstalling.*
- coalitieakkoord 2014-2018, waarin fiets/scooterstalling concreet benoemd.*
- besluit college 17 december 2013 inzake fiets/scooterstalling centraal station.*
- besluit college 18 november 2014 inzake fiets/scooterstalling centraal station.*
- besluit college 21 april 2015 inzake fiets/scooterstalling centraal station.*
- besluit raad 9 juni 2015 inzake fiets/scooterstalling centraal station.*
- informatiedag in de L'Empereur op 26 augustus 2014 en 25 juni 2015 inzake fiets/scooterstalling centraal station.*

In de zienswijze wordt aangegeven dat op 21 maart 2014 een omgevingsvergunning 1^e fase is verleend aan M. Maes voor het realiseren van een budgethotel. Dit budgethotel is inmiddels gerealiseerd en is genaamd Kaboom Hotel.

Gelet op vorenstaande zijn wij dan ook van mening dat Kaboom Hotel B.V. bewust het risico heeft genomen om met de exploitatie van het hotel te starten in relatie tot de (voorgenomen) bouw van de



ondergrondse fiets- en scooterstalling. In de wetenschap dat het bouwplan wordt ontwikkeld, is Kaboom Hotel B.V. gestart met de bedrijfsvoering.

Conclusie: de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.

Reclamant 2:

De zienswijze van reclamant 2 (onderdelen 1 en 2) is vergelijkbaar met de zienswijze van reclamant 1 met dien verstande dat de 2 hotels aan de St. Maartenslaan reeds geruime tijd worden geëxploiteerd.

Reactie: voor wat betreft de zienswijze over de technische en financiële uitvoerbaarheid / onderzoekverplichtingen zoals aangegeven in de contra-expertise van Spider Monkey Consultancy verwijzen wij naar het gestelde in onze reactie op de zienswijze van reclamant 1.

Aanvullend merken wij op dat het duidelijk is dat deze hotels niet nabij de bouwput liggen. De afstand tot de bouwput bedraagt circa 130 meter (gemeten vanaf pand Parallelweg 44) respectievelijk circa 195 meter gemeten vanaf pand St. Maartenslaan 9).

Wel is het zo dat de St. Maartenslaan meer busverkeer krijgt te verwerken doordat de route van de bus door de Stationsstraat is afgesloten. Hiervoor zijn verkeerskundige berekeningen uitgevoerd om te beoordelen of dit mogelijk is. Hieruit is naar voren gekomen dat het vrachtverkeer van het busverkeer gescheiden dient te worden om de kwaliteit van het openbaar vervoer en de doorstroming van het verkeer nog te kunnen garanderen. Concreet betekent dit dat het busverkeer via de Sint Maartenslaan gaat rijden en het vrachtverkeer via de Sint Antoniuslaan of de Duitse Poort.

Daarnaast worden er in de Sint Maartenslaan ook infrastructurele maatregelen doorgevoerd, waaronder het invoeren van het langsparkeren, het verwijderen van de busbaan, het opheffen van deabri's en het handhaven respectievelijk vergroten van de laad- en loszones.

Conclusie: de zienswijze deels gegrond en deels ongegrond te verklaren.

Reclamant 3:

De zienswijze van reclamant 3 (onderdelen 1 en 2) is vergelijkbaar met de zienswijze van reclamant 1.



Reactie: voor wat betreft de zienswijze over de technische en financiële uitvoerbaarheid / onderzoekverplichtingen zoals aangegeven in de contra-expertise van Spider Monkey Consultancy verwijzen wij naar het gestelde in onze reactie op de zienswijze van reclamant 1.

Aanvullend merken wij op dat in de zienswijze wordt aangegeven dat DaDa Wan BV het pand aan de Spoorweglaan 1 heeft gehuurd. De geplande openingsdatum van het restaurant is voorzien tussen de 2^e helft van oktober / november 2015.

Wij zijn dan ook van mening dat DaDa Wan BV bewust het risico heeft genomen om het pand aan de Spoorweglaan 1 te huren respectievelijk met de exploitatie van het wokrestaurant te starten in relatie tot de (voorgenomen) bouw van de ondergrondse fiets- en scooterstalling. In de wetenschap dat het bouwplan wordt ontwikkeld, start DaDa Wan BV met de bedrijfsvoering.

Algehele conclusie: de zienswijzen geven aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Deze wijzigingen zijn opgesomd in onderstaande “Lijst van Wijzigingen”.

3.2. Lijst van wijzigingen van het bestemmingsplan Ondergrondse fiets- en scooterstalling Centraal Station.

Voorgesteld wordt om als gevolg van ingediende zienswijzen de toelichting te wijzigen.

- Toelichting:

1. paragraaf 5.6: de worst case-berekening, d.d. 28 september 2015, ten aanzien van het aantal scooterplaatsen wordt in paragraaf 5.6 ingepast.
2. bijlage 12 Ontwerpnota Ondergrondse Fietsen- en scooterstalling Stationsplein Maastricht, d.d. 8 mei 2015, wordt toegevoegd.

Ambtshalve wordt voorgesteld om de regels en de toelichting, als gevolg van een herberekening van de oppervlakte van de ondergrondse fiets- en scooterstalling, te wijzigen in:

- Regels:

1. in de aanhef van artikel 3.2.3 en in artikel 3.2.3 sub a “Ondergrondse fietsenstalling” wijzigen in “Ondergrondse fiets- en scooterstalling”;



2. artikel 3.2.3. sub b de oppervlakte van een ondergrondse fietsenstalling mag niet meer dan 3.200 m2 bedragen" wijzigen in "de oppervlakte van een ondergrondse fiets- en scooterstalling mag niet meer dan 3.000 m2 bedragen".

- Toelichting:

1. in paragraaf 3.1 Ligging en begrenzing van het plangebied wijzigen van 3.020 m2 in 3.000 m2.

4. Alternatieven.

Zie gestelde onder paragraaf 3. Argumenten.

5. Financiën.

De gemeenteraad heeft op 9 juni 2015 een besluit genomen inzake het investeringsbudget en dekking daarvan en exploitatie/dekking van de ondergrondse fiets- en scooterstalling. Dit besluit is, als bijlage 9 van de toelichting, opgenomen in het bestemmingsplan.

6. Vervolg.

Na de vaststelling van het bestemmingsplan wordt het besluit bekend gemaakt en ter inzage gelegd. Vervolgens staat nog beroep bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State open.

7. Participatie

Ten aanzien van de bouwplanontwikkeling hebben wij in een zeer vroegtijdig stadium ondernemers en bewoners geïnformeerd over de voorgestane ontwikkeling. Er hebben diverse infosessies plaatsgevonden. In dit verband merken wij op dat wij in gesprek blijven met ondernemers en bewoners om hen te blijven informeren over de concrete bouw en de te nemen (verkeers)maatregelen om zodoende de concrete bouw in goede banen te leiden.

Voor wat betreft het bestemmingsplan is het zo dat na de vaststelling door de gemeenteraad dit wordt bekendgemaakt op de reguliere wijze.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

De Burgemeester,



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 3 november 2015, organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2015-36889;

gelet op het gestelde in de Wet ruimtelijke ordening,

BESLUIT:

Voorgesteld wordt:

1. de ingediende zienswijzen ontvankelijk te verklaren en de zienswijzen deels gegrond en deels ongegrond te verklaren;
2. het bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station gewijzigd vast te stellen, met dien verstande dat de wijzigingen zijn opgesomd in de van dit raadsvoorstel deel uitmakende "Lijst van wijzigingen";
3. te bepalen dat voor het bestemmingsplan Ondergrondse Fiets- en scooterstalling Centraal Station de ondergrond met de codering o_NL.IMRO.0935.bpFietsstallingCS-vg01.dwg is gebruikt;
4. te bepalen dat het raadsvoorstel integraal onderdeel uitmaakt van het besluit.
5. te besluiten om geen exploitatieplan vast te stellen.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 17 november 2015.

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit