

Uitspraak 201607138/2/R6

Datum van uitspraak: woensdag 28 februari 2018
Tegen: de raad van de gemeente Maastricht
Proceduresoort: Eerste aanleg - meervoudig
Rechtsgebied: Ruimtelijke-ordeningskamer - Bestemmingsplannen Limburg
ECLI: **ECLI:NL:RVS:2018:721**

201607138/2/R6.

Datum uitspraak: 28 februari 2018

AFDELING
BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. stichting 't Jekerkwartier, gevestigd te Maastricht,
2. [appellant sub 2], wonend te Maastricht,
3. [appellant sub 3], wonend te Maastricht,

en

de raad van de gemeente Maastricht,
verweerder.

Procesverloop

Bij tussenuitspraak van 17 mei 2017, [ECLI:NL:RVS:2017:1304](#), heeft de Afdeling de raad opgedragen om binnen twintig weken na de verzending van deze uitspraak het daarin omschreven gebrek in het besluit van 28 juni 2016 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Tapijn" te herstellen. Deze uitspraak is aangehecht.

Ter uitvoering van de tussenuitspraak heeft de raad bij besluit van 19 september 2017 het bestemmingsplan "Tapijn" gewijzigd vastgesteld.

De stichting, [appellant sub 2] en [appellant sub 3] zijn in de gelegenheid gesteld hun zienswijze over de wijze waarop het gebrek is hersteld naar voren te brengen. De stichting en [appellant sub 2] hebben een zienswijze naar voren gebracht.

De Afdeling heeft bepaald dat een nadere zitting achterwege blijft.
Vervolgens heeft de Afdeling het onderzoek gesloten.

Overwegingen

Bijlage

1. De relevante wettelijke voorschriften en planregels zijn opgenomen in de bijlage bij deze uitspraak.

Het besluit van 28 juni 2016 en de tussenuitspraak

2. De Afdeling heeft in 12.3 van de tussenuitspraak geoordeeld dat het plan is vastgesteld in strijd met de bij het nemen van een besluit te betrachten zorgvuldigheid. Zij heeft overwogen dat in de planregels, anders dan de raad heeft beoogd, niet is geborgd dat bij het verlenen van een omgevingsvergunning voor het bouwen en/of bij het in gebruik nemen van de gronden van het plangebied, voorzien dient te worden in de benodigde parkeercapaciteit. Als gevolg hiervan laat het plan derhalve toe dat geen, althans onvoldoende, parkeerplaatsen worden gerealiseerd binnen het plangebied, aldus de Afdeling.
3. Gelet op hetgeen is overwogen in de tussenuitspraak zijn de beroepen van de stichting, [appellant sub 2] en [appellant sub 3] gegrond. Het besluit van 28 juni 2016 dient te worden vernietigd.
4. Bij de tussenuitspraak heeft de Afdeling de raad opgedragen om, met inachtneming van hetgeen is overwogen in 12.3, binnen 20 weken na de verzending van de tussenuitspraak het plan te wijzigen door in de planregels een voorziening te treffen die ertoe noopt dat binnen het plangebied voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. De Afdeling heeft daarbij overwogen dat niet kan worden volstaan met (uitsluitend) de planregel dat bij de uitoefening van de bevoegdheid voor het verlenen van een omgevingsvergunning voor bouwen geldt dat voorzien dient te worden in voldoende parkeergelegenheid binnen het plangebied. De reden hiervan is dat de herontwikkeling van het kazerneterrein gedeeltelijk een wijziging van het gebruik van de bestaande bebouwing betreft. De realisatie van de benodigde parkeercapaciteit kan in dit geval worden geborgd door in de planregels een voorwaardelijke verplichting op te nemen die ertoe strekt dat de gebouwen in het plangebied niet in gebruik mogen worden genomen dan nadat is voorzien in de benodigde parkeercapaciteit, aldus de Afdeling.

Het besluit van 19 september 2017

5. Ter uitvoering van de tussenuitspraak heeft de raad bij besluit van 19 september 2017 het bestemmingsplan "Tapijn" gewijzigd vastgesteld. De wijziging ten opzichte van het besluit van 28 juni 2016 houdt in dat een nieuw artikellid 3.4 is toegevoegd aan de planregels. Dit artikellid betreft naar zijn aard een voorwaardelijke verplichting, inhoudende dat de gronden in het plangebied alleen mogen worden bebouwd en/of gebruikt onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden. Voor de nadere invulling van het begrip "voldoende parkeergelegenheid" wordt in artikellid 3.4, onder b, van de planregels met toepassing van artikel 3.1.2, lid 2, aanhef en onder a, van het Besluit ruimtelijke ordening, aangesloten bij de gemeentelijke parkeernormen als vastgelegd in de "Parkeernormen Maastricht 2017", vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 11 juli 2017. Verder is in artikellid 3.4, onder b, van de planregels bepaald dat indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wijzigt, aan het gewijzigde beleid dient te worden voldaan.
6. De Afdeling stelt vast dat met het besluit van 19 september 2017 niet geheel tegemoet is gekomen aan de beroepen van de stichting, [appellant sub 2] en [appellant sub 3]. Gelet op artikel 6:19, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht moeten de beroepen daarom mede geacht worden te zijn gericht tegen het besluit van 19 september 2017.

Het beroep van [appellant sub 3] tegen het besluit van 19 september 2017

7. [appellant sub 3] heeft geen zienswijze naar voren gebracht tegen het besluit van 19 september 2017. De Afdeling leidt hieruit af dat [appellant sub 3] geen bezwaren heeft tegen het besluit van 19 september 2017. Het van rechtswege ontstane beroep van [appellant sub 3] is daarom ongegrond.

8. De stichting en [appellant sub 2] betogen dat de raad met het besluit van 19 september 2017 geen gevolg heeft gegeven aan de opdracht van de Afdeling uit de tussenuitspraak van 17 mei 2017. Volgens hen is de raad opgedragen in de planregels een regeling op te nemen waarmee wordt geborgd dat binnen het plangebied wordt voorzien in de parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling van het Tapijnterrein. De raad heeft weliswaar ter uitvoering van de opdracht een planregel toegevoegd inhoudende een voorwaardelijke verplichting die ertoe strekt dat de gronden in het plangebied alleen mogen worden gebruikt onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en in stand wordt gehouden, maar de gewijzigde planregeling voorkomt niet dat een aanmerkelijk deel van de parkeerbehoefte wordt afgewenteld op de nabije omgeving van het plangebied, aldus de stichting en [appellant sub 2].

8.1. De raad stelt zich primair op het standpunt dat volstaan kan worden met het handhaven van de bestaande 125 parkeerplaatsen op het Tapijnterrein. Reeds hierom leidt het plan volgens de raad niet tot onaanvaardbare gevolgen voor de parkeersituatie in de omgeving van het plangebied. In het kader van de procedure tegen het besluit van 28 juni 2016 en mede naar aanleiding van het deskundigenadvies heeft de raad in aanvulling op zijn initiële standpunt beoogd inzichtelijk te maken dat zelfs indien de herontwikkeling tot een grotere behoefte dan 125 parkeerplaatsen zou leiden niet hoeft te worden gevreesd voor een onaanvaardbare parkeersituatie in de omgeving van het plangebied. Uit het verrichte parkeeronderzoek volgt dat in de omgeving van het Tapijnterrein voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om een eventuele (extra) behoefte vanwege de herontwikkeling op te vangen, aldus de raad.

8.2. De Afdeling overweegt dat in artikel 3, lid 3.4, onder a, van de planregels niet is vastgelegd dat in de benodigde parkeercapaciteit vanwege de herontwikkeling voorzien dient te worden in het plangebied zelf. In de bepaling in dit lid onder b wordt voor de vraag of sprake is van "voldoende parkeergelegenheid" aangesloten bij het parkeer(normen)beleid als vastgelegd in het document "Parkeernormen Maastricht 2017". Dit stuk betreft een bijlage bij de "Nota Parkeernormen", vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders op 18 april 2011. In de bijlage "Parkeernormen Maastricht 2017" zijn de gemeentelijke parkeernormen vastgelegd voor onderscheidenlijke functies en daarbij is aansluiting gezocht bij de kengetallen van CROW-publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (2012)". Uit zowel de "Nota parkeernormen" als de bijlage "Parkeernormen Maastricht 2017" volgt dat het uitgangspunt van het gemeentelijk beleid is dat in de parkeerbehoefte vanwege een (her)ontwikkeling in beginsel op eigen terrein voorzien dient te worden. Het realiseren van minder parkeerplaatsen op eigen terrein dan de parkeernorm voorschrijft wordt met het oog op het afwentelen van parkeerproblemen op de openbare ruimte niet toegestaan, tenzij aantoonbaar is dat nu en in de toekomst op de openbare weg in de directe omgeving van de functie (maximaal 150 m) voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om in de parkeervraag te kunnen voorzien, aldus de "Nota Parkeernormen".

8.3. Uit hetgeen hiervoor is overwogen volgt dat artikel 3, lid 3.4, van de planregels niet uitsluit dat een deel van de parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling van het Tapijnterrein wordt afgewenteld op de omgeving van het plangebied. Hiermee is evenwel (nog) niet gegeven dat binnen het plangebied onvoldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd en evenmin dat een eventueel tekort aan parkeerplaatsen binnen het plangebied leidt tot een onaanvaardbare parkeersituatie in de naaste omgeving. De Afdeling ziet geen aanleiding het besluit van 19 september 2017 te vernietigen vanwege de enkele omstandigheid dat in artikel 3, lid 3.4 van de planregels niet is vastgelegd dat in de parkeerbehoefte (uitsluitend) op eigen terrein dient te worden voorzien. Het betoog faalt.

9. In haar tussenuitspraak van 17 mei 2017 heeft de Afdeling niet geoordeeld over de beroepsgronden van de stichting en [appellant sub 2] inzake de gevolgen van de voorziene herontwikkeling van het Tapijnterrein voor de parkeersituatie in de omgeving. Omdat in de gewijzigde planregeling niet is vastgelegd dat in de parkeerbehoefte uitsluitend op eigen terrein voorzien dient te worden, dient alsnog aan de hand van hetgeen de stichting en [appellant sub 2] daartegen hebben

aangevoerd, en met inachtneming van het eerder uitgebrachte deskundigenadvies ter zake, te worden beoordeeld of de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de herontwikkeling van het Tapijnterrein niet zal leiden tot een onaanvaardbare parkeersituatie in de omgeving van het plangebied.

10. De stichting en [appellant sub 2] betogen dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat volstaan kan worden met het handhaven van de bestaande 125 parkeerplaatsen in het plangebied. Aan dit uitgangspunt ligt een onjuiste berekening van de parkeerbehoefte ten grondslag. Een maximale benutting van de planologische mogelijkheden leidt volgens de stichting en [appellant sub 2] tot een parkeerbehoefte van (minimaal) 390 parkeerplaatsen. Voor de omvang van de functies in het plangebied heeft de raad ten onrechte aangesloten bij het beoogde programma zoals overeengekomen tussen de gemeente en de Universiteit Maastricht. Dit programma gaat uit van bebouwing met een bruto vloeroppervlakte (hierna: bvo) van 18.250 m². Het plan laat evenwel in totaal een bvo toe van 21.250 m². De stichting en [appellant sub 2] stellen verder dat raad ten onrechte kortingen heeft toegepast op de initieel berekende parkeerbehoefte. Het betreft een korting wegens dubbelgebruik van (horeca)parkeerplaatsen en een korting die is ingegeven door de veronderstelling dat alle studenten de universiteit zullen bezoeken per fiets of openbaar vervoer. Dit is volgens de stichting en [appellant sub 2] niet realistisch reeds vanwege de omstandigheid dat een niet gering deel van de studenten van de Universiteit Maastricht in België en Duitsland woont. Deze studenten zijn bovengemiddeld aangewezen op vervoer per auto, gelet ook op de minder goede kwaliteit van het grensoverschrijdend openbaar vervoer. De raad heeft ten slotte volgens de stichting en [appellant sub 2] geen deugdelijk onderzoek verricht naar de parkeercapaciteit in de omgeving van het plangebied. Reeds in de bestaande situatie is de parkeerdruk in de omgeving hoog. Een verdere toename van de parkeerdruk is vanuit ruimtelijk oogpunt onaanvaardbaar, aldus de stichting en [appellant sub 2].

10.1. In het kader van de vaststelling van een bestemmingsplan dient de raad te beoordelen of zich reeds een parkeertekort voordoet en hoe de door het plan mogelijk gemaakte nieuwe ontwikkelingen zich daartoe verhouden. Bij het bepalen van het aantal benodigde parkeerplaatsen dient te worden uitgegaan van een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden die het plan biedt.

10.2. Blijkens de plantoelichting is aan de berekening van de parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling van het Tapijnterrein het (beoogde) programma voor de inrichting van het plangebied ten grondslag gelegd, zoals overeengekomen tussen de gemeente en de Universiteit Maastricht. Dit programma gaat uit van de invulling van het plangebied met in hoofdzaak gebouwen voor een onderwijsfunctie, waaronder een aantal collegezalen. Verder wordt in het plangebied een horecaruimte gerealiseerd alsook kantoren en bedrijfsruimten voor zo geheten startups.

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

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

Een groot deel van de mix aan horecavoorzieningen is primair bedoeld voor de gebruikers van de onderwijsvoorzieningen. De universiteit wil echter een deel van de horecavoorzieningen aantrekkelijk

maken voor een breed publiek, waardoor ook inwoners en parkbezoekers hier gebruik van zullen gaan maken. Indien alle horecavoorzieningen dan geopend zijn - momenteel is nog onbekend of de horecavoorzieningen op zaterdagavond geopend zullen zijn - bedraagt de parkeerbehoefte 50 parkeerplaatsen op basis van de parkeernormen.

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

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

10.4. De stichting en [appellant sub 2] bestrijden de door de raad verrichte berekening van de initiële parkeerbehoefte van 195 parkeerplaatsen. Bij het berekenen van de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie is volgens hen ten onrechte uitgegaan van een gemiddelde aanwezigheid van 1.400 studenten op het Tapijnterrein. Bij een maximale invulling van de planologische mogelijkheden dient volgens de stichting en [appellant sub 2] uit te worden gegaan van 3.200 studenten. Gelet op de toegepaste parkeernorm van 9,7 parkeerplaatsen per 100 studenten bedraagt de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie ongeveer 310 parkeerplaatsen. In de fase voor de tussenuitspraak hebben de stichting en [appellant sub 2] zich op het standpunt gesteld dat de parkeerbehoefte vanwege de horecafunctie 50 bedraagt. Dat aantal heeft ook de raad als uitgangspunt genomen voor het bepalen van de parkeerbehoefte. Thans stellen de stichting en [appellant sub 2] dat het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de horecafunctie 70 bedraagt. De 9 benodigde parkeerplaatsen voor de functie kantoren/startups zijn niet in geschil.

De onderwijsfunctie

11. Voor zover de stichting en [appellant sub 2] betogen dat de raad de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie ten onrechte heeft berekend op grondslag van de door het college van burgemeester en wethouders bij besluit van 11 juli 2017 gewijzigde gemeentelijke parkeernormen overweegt de Afdeling als volgt. De gemeentelijke parkeernorm voor de functie "universiteit" bedraagt 9,7 parkeerplaatsen per 100 studenten. Deze norm is ontleend aan de CROW-publicatie "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie (2012)". In de parkeernorm is het aandeel van de bezoekers van de universiteit in de totale parkeervraag verdisconteerd. Dit aandeel bedraagt 48 procent. Veder geldt dat het bij "bezoekers" van een universiteit gaat om studenten. Ook dit is in overeenstemming met de genoemde CROW-publicatie. De Afdeling ziet in hetgeen de stichting en [appellant sub 2] hebben aangevoerd geen aanleiding voor het oordeel dat de raad de gewijzigde parkeernorm voor de functie "universiteit" ten onrechte ten grondslag heeft gelegd aan het berekenen van de parkeerbehoefte vanwege de in het plan voorziene onderwijsfunctie. Het betoog faalt.

11.1. In hetgeen de stichting en [appellant sub 2] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad bij het berekenen van de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsvoorzieningen uit had dienen te gaan van een maximale bezettingsgraad van de voor onderwijs bestemde bebouwing in het plangebied. De Afdeling wijst hiertoe op de door de Universiteit Maastricht bij brief van 6 december 2016 gegeven toelichting van de maximaal mogelijke en gemiddelde bezetting van de voor onderwijs bestemde bebouwing. Het in de plantoelichting genoemde aantal van 2.740 studenten betreft het aantal studenten dat maximaal gelijktijdig aanwezig kan zijn in de onderscheidenlijke gebouwen. De Universiteit Maastricht heeft bij genoemde brief van 6 december 2016 eigen gegevens overgelegd waaruit volgt dat de bezettingsgraad van de multifunctionele studiewerkplekken gemiddeld ongeveer 65 procent bedraagt. De gemiddelde bezetting van de collegezalen en onderwijskamer is nog lager. Op grond hiervan is voor de berekening van de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie uitgegaan van een gemiddeld aantal studenten van 1.400. In hetgeen de stichting en [appellant sub 2] hebben aangevoerd ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad - uitgaande van het beoogde programma - zich niet in

redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat dit een representatief aantal studenten betreft. Het betoog faalt.

11.2. Hetgeen hiervoor is overwogen laat onverlet dat het aantal van 1.400 studenten dat ten grondslag is gelegd aan de berekening van de parkeerbehoefte is gebaseerd op de beoogde invulling van het plangebied waarbij de bvo van de in gebruik zijnde bebouwing 18.250 m² bedraagt. Het overgrote deel hiervan wordt ingevuld met voorzieningen voor de onderwijsfunctie. Het plan laat blijkens artikel 3, lid 3.3, onder b, van de planregels echter een bvo aan gebouwen toe van maximaal 21.250 m². De stichting en [appellant sub 2] stellen terecht dat een bvo van 3.000 m² niet is betrokken bij de berekening van de parkeerbehoefte. De raad heeft onvoldoende toegelicht waarom bij een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden voor het plangebied geen rekening hoeft te worden gehouden met deze (extra) gebruiksoppervlakte. De enkele stelling dat het een invulling betreft die is overeengekomen tussen de gemeente en de Universiteit Maastricht en dat geen aanleiding bestaat voor de aanname dat de Universiteit Maastricht zich in zoverre niet aan de overeenkomst zal houden is daartoe niet toereikend. Het betoog slaagt.

11.3. Uit het voorgaande volgt dat het standpunt van de stichting en [appellant sub 2] dat de raad de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie in zoverre heeft onderschat wordt gevolgd. Indien uit wordt gegaan van de door [appellant sub 2] in zijn brief van 14 december 2016 gemaakte berekening leidt een bvo van 3.000 m² aan onderwijsfuncties tot een extra capaciteit voor maximaal 460 studenten. Bij een representatieve bezettingsgraad van ongeveer 65 procent had de raad derhalve uit dienen te gaan van een extra aantal van 300 studenten en dientengevolge een extra parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie van ongeveer 29 parkeerplaatsen. In dat geval bedraagt het (initiële) aantal parkeerplaatsen vanwege de onderwijsfunctie 165 (136 plus 29).

De horecafunctie

12. Wat betreft de parkeerbehoefte vanwege de horecafunctie gaat de raad uit van een bvo van 1.000 m² en een parkeernorm van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Deze parkeernorm geldt blijkens de tabel bij de bijlage "Parkeernormen Maastricht 2017" voor de horecafunctie "café, discotheek, cafetaria". [appellant sub 2] betoogt dat de raad ten onrechte heeft aangesloten bij genoemde parkeernorm, omdat het voorlopig programma uitgaat van een invulling van de horecafunctie met een mensa met een bvo van 500 m² en een café met een bvo van 500 m². Gelet hierop is volgens [appellant sub 2] geen sprake van een horecafunctie in de zin van een café of cafetaria, maar van een functie die dient te worden aangemerkt als een combinatie van de functies "café/cafetaria" en "restaurant". Daarom dient volgens [appellant sub 2] voor 500 m² bvo te worden gerekend met de parkeernorm voor een café en voor de overige 500 m² bvo met de hogere norm voor een restaurant (derhalve een gemiddelde parkeernorm van 7 per 100 m² bvo).

12.1. Blijkens artikel 3, lid 3.2 van de planregels is binnen het plangebied een horecafunctie toegelaten die ondergeschikt dient te zijn aan de onderwijs- en onderzoeksfunctie. In artikel 3, lid 3.2, onder b, van de planregels is bepaald dat de toegelaten horecafunctie horeca betreft in de horecacategorieën 1, 2 en/of 3, alsmede een mensa en dat de bvo ten behoeve van de horecafunctie, een mensa uitgezonderd, niet meer bedraagt dan 500 m². De onderscheidenlijke horecabedrijven zijn gedefinieerd in artikel 1, lid 1.40 van de planregels. Bij categorie 2 gaat het om een horeca-inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse genuttigd plegen te worden (bijvoorbeeld restaurants). Categorie 3-horeca betreft inrichtingen die geheel of in overwegende mate zijn gericht op het verstrekken van (alcoholische) dranken voor consumptie ter plaatse, alsmede het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse genuttigd plegen te worden (bijvoorbeeld een café).

12.2. Uit het voorgaande volgt dat binnen het plangebied een horecabedrijf is toegelaten in de vorm van een café of restaurant met een bvo van maximaal 500 m². Daarnaast laat het plan tevens een mensa toe. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat de beoogde mensa met een bvo van 500 m² hoofdzakelijk gebruikt zal worden door studenten en het personeel van de universiteit en in zoverre

aangemerkt dient te worden als universiteitsgebonden horeca. Om deze reden heeft de raad bij het berekenen van de parkeerbehoefte de mensa met een bvo van 500 m² niet gelijkgesteld met een horecabedrijf als een café of een restaurant. Voor het berekenen van de parkeerbehoefte gaat de raad niettemin uit van de voor de omvang van de parkeerbehoefte meest nadelige situatie dat de gehele bvo van 1.000 m² in gebruik wordt genomen voor een (openbare) horecafunctie/-gelegenheid. De gevolgen hiervan voor de parkeerbehoefte zijn echter gemitigeerd door het toepassen van de lagere parkeernorm voor een café of cafetaria van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo, hetgeen leidt tot een parkeerbehoefte van 50 parkeerplaatsen bij een horecafunctie met een bvo van 1.000 m².

12.3. De Afdeling overweegt dat het begrip mensa niet nader is gedefinieerd in de planregels. Blijkens artikel 1, lid 1.40 van de planregels wordt een mensa evenwel niet aangemerkt als een horecabedrijf. Hoewel het plan zich niet nadrukkelijk verzet tegen het gebruik van de mensa door bezoekers, is de Afdeling van oordeel dat de raad zich in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat de beoogde mensa in hoofdzaak zal worden gebruikt door studenten en personeelsleden van de universiteit. Gelet hierop is het aannemelijk dat in het plangebied geen sprake zal zijn van een openbaar toegankelijk horecabedrijf met een omvang van 1000 m² bvo. Omdat de raad voor de berekening van de parkeerbehoefte vanwege de horecafunctie niettemin uit is gegaan van genoemde omvang van 1000 m² bvo, is de Afdeling van oordeel dat hij daarbij in redelijkheid als uitgangspunt de lagere parkeernorm voor een "café" van 5 parkeerplaatsen per 100 m² bvo heeft kunnen toepassen. Indien voor de toegelaten horecafunctie met een bvo van 500 m² wordt uitgegaan van de hogere parkeernorm voor een "restaurant" van 9 parkeerplaatsen per 100 m² komt de parkeerbehoefte immers uit op 45 parkeerplaatsen. Het betoog faalt.

Tussenconclusie

13. Samenvattend volgt uit hetgeen hiervoor is overwogen dat de raad is uitgegaan van een onjuiste initiële parkeerbehoefte van 195 parkeerplaatsen. Gelet op hetgeen de stichting en [appellant sub 2] daaromtrent hebben aangevoerd is de Afdeling van oordeel dat zij aannemelijk hebben gemaakt dat de parkeerbehoefte bij een representatieve invulling van de maximale mogelijkheden ongeveer 224 parkeerplaatsen bedraagt (165 onderwijsfunctie, 50 horeca en 9 kantoor/startups).

14. In het navolgende wordt nader ingegaan op het betoog van de stichting en [appellant sub 2] dat de raad ten onrechte kortingen heeft toegepast op de initieel berekende parkeerbehoefte vanwege dubbelgebruik van (horeca)parkeerplaatsen en vanwege het uitgangspunt dat studenten niet per auto naar het Tapijnterrein zullen reizen.

Korting wegens dubbelgebruik

15. In de plantoelichting staat dat bij een combinatie van functies in het algemeen een uitwisseling van parkeerplaatsen mogelijk is. Dit betekent dubbelgebruik van parkeerplaatsen, waardoor er in totaal in sommige gevallen minder parkeerplaatsen benodigd zijn voor het geheel van functies dan voor de optelsom van de losse functies. Bij dubbelgebruik wordt bepaald wat de parkeerbehoefte op het maatgevende moment in de week is; dit is het moment waarop de totale parkeerbehoefte het hoogst is. Standaard aanwezigheidspercentages geven hier inzicht in. Het drukste moment wat betreft de parkeerbezetting van alle voorzieningen op Tapijn is de werkdagmiddag. Dan zijn voor onderwijs en kantoren 100 percent van de parkeerplaatsen in theorie bezet; voor horeca is dit 25 procent. Deze percentages zijn ontleend aan de standaard aanwezigheidspercentages afkomstig van de richtlijnen van CROW, aldus de plantoelichting.

15.1. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat op het maatgevende moment, namelijk de werkdagmiddag, driekwart van de 50 parkeerplaatsen die initieel zijn toegewezen aan de horecafunctie niet in gebruik zullen zijn. Daarom kunnen volgens de raad daarom 37,5 parkeerplaatsen in mindering worden gebracht op de initieel berekende parkeerbehoefte. De stichting en [appellant sub 2] hebben geen concrete bezwaren naar voren gebracht ten aanzien van de door de raad gehanteerde richtlijn van CROW. De enkele stelling van de stichting en [appellant sub 2] dat aannemelijk is dat de

bezettingsgraad van de horecafunctie op de werkdagmiddag hoger zal zijn dan waar de raad van uit is gegaan geeft geen aanleiding voor het oordeel dat de raad ten onrechte uit heeft kunnen gaan van een aanwezigheidspercentage van 25. Het betoog faalt.

Korting wegens het mobiliteits- en ontmoedigingsbeleid

16. De tweede korting die de raad heeft toegepast betreft een correctie op het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de onderwijsfunctie. De raad gaat ervan uit dat studenten het Tapijnterrein niet per auto zullen bezoeken en derhalve niet zullen parkeren binnen of in de nabije omgeving van het plangebied. Zoals hiervoor in 11 is overwogen gaat het gemeentelijk beleid uit van een parkeercijfer voor een universiteit van 9,7 parkeerplaatsen per 100 studenten en is in dit cijfer het aandeel van de studenten (48 procent) in de totale parkeervraag verdisconteerd. Op grond van dit gegeven heeft de raad voor het bepalen van de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie een korting toegepast van 48 procent op de initieel berekende parkeerbehoefte van de onderwijsfunctie.

17. In de plantoelichting wordt de toegepaste korting verantwoord door erop te wijzen de gemeente, samen met een groot aantal partners (onder meer Universiteit Maastricht), forenzen stimuleert tot een structureel ander reis- en werkgedrag, teneinde de stad blijvend bereikbaar te houden. In het kader van mobiliteitsmanagement hanteert de universiteit op haar locaties in de binnenstad een strikt parkeerregime voor medewerkers en studenten. Dit zorgt voor een lagere parkeerbehoefte dan op basis van de parkeernormen berekend. Daarnaast is er een stimulerend beleid richting bezoekers. De universiteit voorziet op haar locaties in de binnenstad niet in parkeerplaatsen voor studenten, met uitzondering van studenten met een mobiliteitsbeperking. De Universiteit Maastricht stimuleert studenten en personeel om op afstand (Randwyck) gratis te parkeren op eigen terrein van de universiteit en hun reis te voet, per fiets of openbaar vervoer voort te zetten naar de binnenstadlocaties van de universiteit. In de nieuwe OV-concessie is met openbaar vervoer een directe verbinding tussen Randwyck en Tapijn beschikbaar. Deze concessie loopt tenminste tot 2031. Bij het vervallen van deze lijnen moet in overleg tussen gemeente en universiteit een stimulerend alternatief worden gevonden. De universiteit voorziet voorts in ruim voldoende veilige fietsstallingen. Bij een structureel tekort zal extra capaciteit worden toegevoegd. Parkeren in de omgeving van Tapijn kan tegen betaling. De gemiddelde student heeft hier echter geen budget voor of is niet bereid hieraan geld te besteden. Voor het kleine gedeelte dat dit wel zal doen is betaalde parkeercapaciteit beschikbaar, bijvoorbeeld op de ventweg van de Prins Bisschopsingel. Voor studenten die niet in centrum west wonen is het niet mogelijk om een parkeervergunning aan te vragen in dit gebied. Op basis van deze informatie wordt geconcludeerd dat het reëel is alleen naar de parkeerbehoefte van personeel en bezoekers te kijken, omdat studenten elders worden gefaciliteerd door de universiteit op eigen terrein. Dit is 52 procent van de totale parkeernorm. Deze vorm van mobiliteitsmanagement, waarbij elders parkeercapaciteit wordt aangeboden, is in het beleid van de gemeente Maastricht een geëigende vorm om het aantal te realiseren parkeerplaatsen op de locatie in kwestie lager te doen zijn, aldus de plantoelichting.

17.1. Uitgaande van 165 parkeerplaatsen ten behoeve van de onderwijsfunctie leidt het toepassen van de korting van 48 procent vanwege het uitgangspunt dat studenten het Tapijnterrein uitsluitend per openbaar vervoer of per fiets zullen bezoeken, tot een parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie van 86 parkeerplaatsen. De totale parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling bedraagt in dat geval afgerond 108 parkeerplaatsen (onderwijs 86, horeca 12,5 en kantoren/startups 9).

Indien geen rekening wordt gehouden met het mobiliteits- en ontmoedigingsbeleid van de gemeente en de Universiteit Maastricht leidt het plan tot een (totale) behoefte van ongeveer 187 parkeerplaatsen (onderwijs 165, horeca 12,5 en kantoren/startups 9).

17.2. Aan het uitgangspunt dat studenten studenten het Tapijnterrein niet per auto zullen bezoeken heeft de raad ten grondslag gelegd dat het plangebied gesitueerd is in of grenst aan het centrumgebied van Maastricht. Het Tapijnterrein is per openbaar vervoer goed bereikbaar, ook vanuit

het grensgebied in Duitsland en België. Van belang is verder volgens de raad dat in de omgeving van het plangebied alleen tegen betaling kan worden geparkeerd. Dit heeft een ontmoedigend effect op studenten die (eventueel) met de auto naar Maastricht reizen. Studenten komen niet, of in zeer beperkte mate, in aanmerking voor een parkeeronthefing voor het centrumgebied. Voor het betrekkelijk geringe aantal studenten dat niettemin gebruik maakt van de auto stelt de universiteit parkeervoorzieningen ter beschikking die gesitueerd zijn buiten het centrumgebied. Dit betreft in het bijzonder de op ongeveer 1,8 km tot het Tapijnterrein gesitueerde locatie "Randwyck", waar volgens de raad voldoende parkeervoorzieningen voor studenten beschikbaar zijn. Vanaf deze locatie is het Tapijnterrein goed bereikbaar per openbaar vervoer of per fiets.

17.3. Op grond van de hiervoor genoemde omstandigheden is de Afdeling van oordeel dat de raad aannemelijk heeft gemaakt dat de situatie dat studenten per auto het Tapijnterrein bezoeken zich slechts beperkt zal voordoen. Met de deskundige is de Afdeling evenwel van oordeel dat niet tegenstaande voornoemde omstandigheden niet kan worden uitgesloten dat een gering deel van de studenten gebruik zal maken van de auto om te reizen naar het Tapijnterrein. De veronderstelling van de raad dat 100 procent van de studenten anders dan met de auto het Tapijnterrein zal bezoeken, zodat een korting van 48 op het parkeerkencijfer van 9,7 kan worden toegepast, is naar het oordeel van de Afdeling onvoldoende onderbouwd. In dit verband is van belang dat de raad en de Universiteit Maastricht geen cijfermatige gegevens hebben overgelegd over het reisgedrag van studenten van de universiteit. De Afdeling volgt in zoverre het standpunt van de stichting en [appellant sub 2] dat de raad de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie heeft onderschat. Dit oordeel laat onverlet dat het standpunt van de stichting en [appellant sub 2] dat de raad voor het berekenen van de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie uit had dienen te gaan van het initiële aantal van 165 parkeerplaatsen, omdat alle, althans een groot deel van de studenten - derhalve zowel de studenten die in Nederland als in België of Duitsland wonen - met de (eigen) auto het Tapijnterrein zullen bezoeken niet wordt gevolgd. Voor zover de stichting en [appellant sub 2] ter adstructie van genoemd standpunt hebben gewezen op de omstandigheid dat ongeveer 50 procent van de studenten van de Universiteit Maastricht van buitenlandse afkomst is, overweegt de Afdeling dat de raad terecht stelt dat de (nationale) afkomst van de studenten weinig tot niets zegt over hun reisgedrag, omdat de meeste studenten met een buitenlandse nationaliteit in Nederland wonen. Slechts een gering aantal van alle (buitenlandse) studenten woont immers in de grensregio in Duitsland en België.

Beoordeling gevolgen herontwikkeling voor parkeersituatie

18. Voor de beoordeling van de aanvaardbaarheid van de gevolgen van het plan voor de parkeersituatie in de omgeving van het plangebied is het noodzakelijk uit te gaan van een concrete omvang van de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie. Zoals hiervoor in 17.3 is overwogen heeft de raad de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie onderschat. De omvang van deze onderschatting is evenwel gering, althans aanmerkelijk minder groot dan de stichting en [appellant sub 2] hebben gesteld, zodat geen aanleiding bestaat voor de aanname dat de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie 165 parkeerplaatsen bedraagt. Omdat geen gegevens voorhanden zijn over het reisgedrag van de studenten van de universiteit, gaat de Afdeling uit van de hypothetische situatie dat 50 procent van alle studenten per auto naar het Tapijnterrein zal reizen. De toe te passen korting op de initieel berekende parkeerbehoefte van 165 parkeerplaatsen bedraagt in dat geval 24 procent in plaats van 48 procent waar de raad van uit is gegaan. Uitgaande van genoemd kortingspercentage bedraagt de parkeerbehoefte vanwege de onderwijsfunctie 125 parkeerplaatsen. Gelet op hetgeen hiervoor in 17.3 is overwogen is het naar het oordeel van de Afdeling aannemelijk dat dit aantal in werkelijkheid lager zal zijn.

18.1. In de door de raad beoogde situatie worden binnen het plangebied 125 parkeerplaatsen gerealiseerd/gehandhaafd. Indien uit wordt gegaan van een totale parkeerbehoefte van 147 parkeerplaatsen (9 kantoren/startups, 13 horeca en 125 onderwijsfunctie) is in de door de raad beoogde situatie sprake van een tekort van 22 parkeerplaatsen. Zoals de Afdeling reeds heeft overwogen in haar tussenuitspraak, verzet het plan zich niet tegen een uitbreiding van de parkeercapaciteit binnen het plangebied en het staat vast dat in het plangebied voldoende fysieke

ruimte beschikbaar is voor meer dan het bestaande aantal van 125 parkeerplaatsen. Thans is, anders dan in het besluit van 28 juni 2016, geborgd dat het plangebied alleen mag worden bebouwd en/of mag worden gebruikt onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en is stand wordt gehouden. Als gevolg hiervan kan het gebruik van het plangebied alleen worden geïntensiveerd indien binnen het plangebied extra parkeerplaatsen (bovenop de bestaande 125) worden gerealiseerd, dan wel wordt aangetoond dat aan de openbare weg in de directe omgeving van het plangebied voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is om de (extra) parkeerbehoefte op te vangen.

18.2. Wat betreft het betoog van de stichting en [appellant sub 2] dat het realiseren van extra parkeerplaatsen binnen het plangebied, bovenop het reeds bestaande aantal van 125, leidt tot een ernstige aantasting van de beoogde stedenbouwkundige opzet van het Tapijnterrein en/of een aantasting van het karakter van het parkgedeelte, overweegt de Afdeling als volgt. Het door de stichting en [appellant sub 2] in dit verband overgelegde onderzoek "Tapijnkazerne Maastricht, analyse parkeerscenario's" van "Jo Coenen Architects & Urbanists" van 17 augustus 2017, betreft een studie naar de - volgens de geraadpleegde architect - meest wenselijke inpassing van de parkeervoorzieningen(en) in het plangebied. In dit onderzoek wordt onder meer geconcludeerd dat de realisatie van 348 boven het maaiveld gesitueerde parkeerplaatsen in het plangebied leidt tot een fundamentele aantasting van het ontwerp voor het Tapijnterrein, waarbij het parkgedeelte een parkeerterrein wordt. Zonder aantasting van het ontwerp kan volgens de architect de bestaande capaciteit van 125 worden uitgebreid met 12 extra parkeerplaatsen. De Afdeling ziet in het door de stichting en [appellant sub 2] overgelegde rapport onvoldoende aanknopingspunten voor het oordeel dat het realiseren van een gering aantal extra parkeerplaatsen in het plangebied in ernstige mate afbreuk doet aan de beoogde inrichting van het plangebied. De enkele omstandigheid dat hiervoor mogelijk een gering deel van het park dient te worden ingeleverd is daartoe onvoldoende.

18.3. Op grond van het voorgaande ziet de Afdeling geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich ten onrechte op het standpunt heeft gesteld dat in de benodigde parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling geheel of in overwegende mate voorzien kan worden binnen het plangebied. Het betoog faalt.

19. De raad heeft zich op het standpunt gesteld dat ook indien zou blijken dat de parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling meer dan 125 parkeerplaatsen bedraagt geen noodzaak bestaat de parkeercapaciteit binnen het plangebied te vergroten, omdat voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is in de omgeving van het Tapijnterrein. Gelet hierop ziet de Afdeling aanleiding in te gaan op de eventuele gevolgen van het plan voor de parkeersituatie in de naaste omgeving van het plangebied in geval wordt volstaan met het handhaven van het bestaande aantal van 125 parkeerplaatsen op het Tapijnterrein.

19.1. De resultaten van het verrichte onderzoek naar de parkeerdruk in de omgeving van het plangebied zijn vastgelegd in het rapport "Parkeerdrukmeting Tapijnkazerne e.o" van het "team Onderzoek & Statistiek" van februari 2017 (hierna: rapport Parkeerdrukmeting). In dit rapport staat dat het onderzoekgebied de straten betreft rondom de Tapijnkazerne. Blijkens de kaart (figuur 1) waarop deze straten zijn weergegeven gaat het om de Sint Hubertuslaan, Prins Bisschopsingel en de Sint-Pieterskade, met dien verstande dat deze straten zijn onderverdeeld in secties. In het rapport Parkeerdrukmeting is vermeld dat het aantal voertuigen is geteld op 23 momenten tussen 30 januari 2017 en 12 februari 2017. De geselecteerde meetmomenten vormen volgens het rapport een representatieve afspiegeling van de parkeerdruk in het onderzoekgebied waarbij alle dagdelen zijn vertegenwoordigd, evenals de week en weekenddagen. In het rapport staat dat de gemiddelde bezettingsgraad voor het gehele onderzoekgebied over alle gemeten tijdvakken ongeveer 46 procent bedraagt. Dit betekent dat gemiddeld 154 parkeerplaatsen van de in totaal 334 parkeerplaatsen in het onderzoekgebied zijn bezet. In het rapport "Parkeerdrukmeting" staat verder dat volgens het "Team mobiliteit" een bezettingsgraad van minder dan 80 procent als "acceptabel" wordt aangemerkt.

19.2. De Afdeling overweegt dat uit het rapport "Parkeerdrukmeting" volgt dat voor het

onderzoekgebied als zodanig voor geen enkel tijdvak bezettingspercentages van meer dan 80 procent zijn vastgesteld. Uit tabel 5.2 volgt dat de bezettingsgraad op weekdays voor alle onderzochte tijdvakken lager is dan 50 procent. In de weekenden zijn bezettingsgraden vastgesteld van meer dan 50 procent. De hoogste bezettingsgraad in het onderzoeksgebied is vastgesteld op zondag 12 februari 2017 tussen 10.00 uur en 14.00 uur en bedroeg 74 procent. Uitgaande van het aantal van 334 parkeerplaatsen binnen het onderzoeksgebied en een als acceptabel geacht bezettingspercentage van 80, betekent dit dat op weekdays (minimaal) 99 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Gelet hierop bestaat geen aanleiding voor het oordeel dat de raad zich niet in redelijkheid op het standpunt heeft kunnen stellen dat in een gering deel van de parkeerbehoefte vanwege de herontwikkeling van het Tapijnterrein kan worden voorzien in de omgeving van het plangebied zonder dat dit leidt tot ernstige problemen voor de parkeersituatie ter plaatse. Hetgeen de stichting en [appellant sub 2] hebben ingebracht ten aanzien van de representativiteit van het verrichte onderzoek over de parkeerbelasting geeft geen aanleiding voor een ander oordeel. Het betoog faalt.

Conclusie

20. Gelet op het voorgaande zijn de beroepen van de stichting en [appellant sub 2] tegen het besluit van 19 september 2017 ongegrond.

Proceskosten

21. De raad dient op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

De stichting en [appellant sub 2] hebben verzocht om vergoeding van de kosten van het door hen ingebrachte rapport "Tapijnkazerne Maastricht, analyse parkeerscenario's" van 17 augustus 2017. Nu de beroepen tegen het besluit van 19 september 2017 ongegrond zijn, bestaat geen aanleiding voor het toewijzen van dit verzoek.

De stichting en [appellant sub 2] hebben verzocht om vergoeding van verblijfkosten (kosten van overnachting). De verblijfkosten, met inbegrip van de kosten van overnachting, worden vergoed tot het forfaitaire bedrag van € 37,85.

Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State:

- I. verklaart de beroepen van stichting 't Jekerkwartier, [appellant sub 2] en [appellant sub 3] tegen het besluit van de raad van de gemeente Maastricht van 28 juni 2016 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Tapijn" gegrond;
- II. vernietigt het besluit van de raad van de gemeente Maastricht van 28 juni 2016 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Tapijn";
- III. verklaart de beroepen van stichting 't Jekerkwartier, [appellant sub 2] en [appellant sub 3] tegen het besluit van de raad van de gemeente Maastricht van 19 september 2017 tot vaststelling van het bestemmingsplan "Tapijn" ongegrond;
- IV. veroordeelt de raad van de gemeente Maastricht tot vergoeding van in verband met de behandeling van de beroepen opgekomen proceskosten ten aanzien van:
 - stichting 't Jekerkwartier tot een bedrag van € 93,56 (zegge: drieënnegentig euro en zesenvijftig cent);
 - [appellant sub 2] tot een bedrag van € 187,34 (zegge: honderdzevenentachtig euro en vierendertig cent);

- [appellant sub 3] tot een bedrag van € 55,71 (zegge: vijfenvijftig euro en eenenzeventig cent);

V. gelast dat de raad van de gemeente Maastricht aan de hierna vermelde appellanten het door hen voor de behandeling van hun beroepen betaalde griffierecht vergoedt:

- € 334,00 (zegge: driehonderdvierendertig euro) voor stichting 't Jekerkwartier;

- € 168,00 (zegge: honderdachtenzestig euro) voor [appellant sub 2];

- € 168,00 (zegge: honderdachtenzestig euro) voor [appellant sub 3].

Aldus vastgesteld door mr. B.J. van Ettehoven, voorzitter, en mr. J.C. Kranenburg en mr. B.J. Schueler, leden, in tegenwoordigheid van mr. D. Milosavljević, griffier.

w.g. Van Ettehoven w.g. Milosavljević
voorzitter griffier

Uitgesproken in het openbaar op 28 februari 2018

739.

Bijlage

Algemene wet bestuursrecht

Artikel 6:19, eerste lid

Het bezwaar of beroep heeft van rechtswege mede betrekking op een besluit tot intrekking, wijziging of vervanging van het bestreden besluit, tenzij partijen daarbij onvoldoende belang hebben.

Planregels

Artikel 1 Begrippen

1.12 bedrijfsvloeroppervlakte/brutovloeroppervlakte

de totale vloeroppervlakte van een kantoor, winkel of bedrijf met inbegrip van de daartoe behorende magazijnen en overige dienstruimten.

1.40 horecabedrijf

een bedrijf of instelling, gericht op één of meer van de navolgende bedrijfsmatige activiteiten:

- a. het verstrekken van nachtverblijf;
- b. het verstrekken en/of bereiden van drank en/of etenswaren voor consumptie (al dan niet ter plaatse);
- c. het exploiteren van zaalaccommodatie;
- d. discotheek/dancing.

De horecabedrijven worden als volgt onderverdeeld:

- horeca categorie 1: een horecabedrijf dat qua exploitatievorm aansluit bij winkelvoorzieningen dan wel fungeert als aan een hoofdfunctie ondergeschikte nevenactiviteit, waarbij naast overwegend niet

ter plaatse bereide kleinere etenswaren, in hoofdzaak alcoholvrije drank(en) worden verstrekt;

- horeca categorie 2: een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse genuttigd plegen te worden. Daaronder worden begrepen: cafetaria/snackbar, fastfood en broodjeszaken, lunchroom, konditorei, ijssalon/ijswinkel. koffie en/of theeschenkerij, afhaalcentrum, eetwinkels, restaurant;

- horeca categorie 3: een inrichting die geheel of in overwegende mate gericht is op het verstrekken van (alcoholische) dranken voor consumptie ter plaatse, alsmede het verstrekken van maaltijden of etenswaren die ter plaatse genuttigd plegen te worden, alsmede (in sommige gevallen) de gelegenheid biedt tot dansen. Daaronder worden begrepen: café, bar, grand-café, eetcafé, danscafé, pubs, juice- en healthbar;

[...].

Artikel 3 Onderwijs, Onderzoek, Park

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor "Onderwijs, Onderzoek, Park" aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. onderwijsvoorzieningen;
- b. onderzoeksvoorzieningen,

alsmede voor aan onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen gerelateerde

- c. bedrijvigheid;
- d. cultuur en ontspanning;
- e. dienstverlening;
- f. detailhandel;
- g. horeca;

alsmede voor

- h. groenvoorzieningen;
- i. speelvoorzieningen;
- j. water en waterhuishoudkundige voorzieningen;
- k. voorzieningen voor verkeer en verblijf,

alsmede voor

- l. parkeervoorzieningen ten behoeve van de bovenvermelde functies en
- m. additionele voorzieningen.

3.2 Beleidsregels

Beleid ten aanzien van gebruik

- a. De in lid 3.1 onder c t/m g opgesomde functies zijn alleen toegestaan indien zij ondergeschikt zijn aan en dienen ter ondersteuning van onderwijs- en onderzoeksvoorzieningen. Deze ondergeschiktheid is niet alleen van functionele aard, maar weerspiegelt zich ook in ruimtelijk opzicht.
- b. Aanvullend aan het bepaalde in 3.2 onder a geldt het volgende:

- De in lid 3.1 onder c bedoelde bedrijvigheid is kennisintensief van aard, heeft een duidelijke, aantoonbare relatie met de onderwijs- en onderzoeksfunctie en is opgenomen in de als bijlage 3 van

deze regels deel uitmakende staat van bedrijfsactiviteiten.

- Het bruto vloeroppervlak van de in lid 3.1 onder e en f bedoelde functies dienstverlening en detailhandel bedraagt niet meer dan 250 m² per vestiging. Het bruto vloeroppervlak ten behoeve van beide functies in totaal bedraagt ten hoogste 500 m².
- De in lid 3.1 onder g bedoelde functie betreft horeca in de horecacategorieën 1, 2 en/of 3, alsmede een mensa. Terrassen ten behoeve van de horecafunctie zijn toegestaan. Het bruto vloeroppervlak ten behoeve van de horecafunctie in het plangebied, een mensa uitgezonderd, mag niet meer bedragen dan 500 m².

3.4 Parkeren

- a. De in het plangebied aanwezige gronden mogen slechts worden bebouwd, uitgebreid, veranderd en/of gebruikt onder de voorwaarde dat voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd en/of in stand gehouden.
- b. Er is sprake van voldoende parkeergelegenheid indien voldaan wordt aan het parkeer(normen) beleid van het college van burgemeester en wethouders, "Parkeernormenbeleid Maastricht 2017" zoals laatstelijk gewijzigd d.d. 11 juli 2017 (zie Bijlage 4), met inbegrip van de daarin opgenomen afwijkingsmogelijkheden. Indien het parkeer(normen)beleid gedurende de planperiode wordt gewijzigd, is er sprake van voldoende parkeergelegenheid wanneer aan die wijziging wordt voldaan.