



Gemeente Maastricht

> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Stukken Woo verzoek n.a.v.
Domeinvergadering Fysiek 05092023
BEHANDELD DOOR
APJ (Astrid) Savelberg

DATUM
7 september 2023
Verzonden: 07-09-2023
TELEFOONNUMMER
043 350 4515

BIJLAGEN
diverse

ONZE REFERENTIE
2023.03728

E-MAILADRES
Astrid.Savelberg@maastricht.nl

FAXNUMMER
043 - 350 4141

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Conform de afspraak in de Domeinvergadering Fysiek van afgelopen dinsdag stuur ik u bijgaand de stukken toe in het kader van het Woo verzoek Retailpark/Cabergerweg 10.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Frans Bastiaens,
Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Cultuur, Veerkrachtige Wijken en Ouderenbeleid

Raadsinformatiebrief

Aan het college van B&W van Maastricht
Postbus 1992,
6201 BZ Maastricht

Gemeente Maastricht

AANGETEKEND VERZONDEN, TEVENS PER GEWONE POST

Ingek.: 22 JUN 2023

Betreft: **Verzoek om informatie -Woo verzoek**
Uw referentie 21-2264WB

Reg. nr.:

Drachten, 21 juni 2023

Geacht college,

Op 20 juni 2022 heeft uw college een beslissing op bezwaar toegezonden in de procedure met bovengenoemde referentie. Het betrof een procedure voor een omgevingsvergunning welke ik namens [REDACTED] 5.1.2e B.V., [REDACTED] 5.1.2e [REDACTED] 5.1.2e heb aangevraagd.

In de beslissing op bezwaar heeft u onder andere het argument gebruikt dat het Retailpark Belvédère beleidsmatig is aangewezen als het concentratiegebied voor perifere detailhandel.

Het blijkt nu dat uw college op 5 mei 2022 een brief heeft verzonden aan de gemeenteraad van Maastricht waarin wordt aangegeven dat de ontwikkeling van het Retailpark Belvédère voorlopig 'on hold' werd gezet vanwege een 'groot probleem'. In een brief aan de raad van 9 mei 2023 blijkt dat het 'on hold' zetten heeft geresulteerd in een besluit om de hele ontwikkeling stop te zetten.

U begrijpt waarschijnlijk wel dat, nu het beleidsmatig aangewezen concentratiegebied niet langer bestaat, de weigeringgrond aanvullend door mij ter discussie zal worden gesteld in de procedure die nog loopt bij de rechtbank tegen de beslissing op bezwaar.

In die context is het voor mij relevant om te weten op welk moment uw college op de hoogte was, of had kunnen zijn, van de mogelijkheid dat het uitstel zou kunnen leiden tot afstel. De datum van 20 juni 2022 is daarbij cruciaal omdat dat de datum is van de beslissing op bezwaar.

Ik vraag u derhalve om openbaarmaking van alle documenten die betrekking hebben op de onderzoeken als bedoeld in hiervoor genoemde raadsinformatiebrieven. Het gaat dan om papieren documenten als brieven, rapporten, memo's, beleidsdocumenten en digitale stukken zoals e-mailberichten. Ik beroep mij daarbij op de Wet open overheid.

Wilt u mij de gevraagde documenten binnen de wettelijke termijn van 4 weken toezenden?

Met hoogachting,

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

RetailPlan b.v.



RetailPlan

LOCATIEONTWIKKELING &
RUIMTELIJKE ORDENING

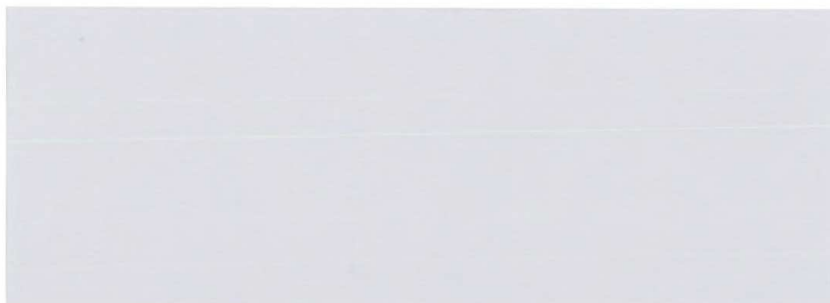
Torenstraat 23a 9203 BD Drachten



10101258
NEDERLAND
21-06-23



€9,25



R BRIEF AANGETEKEND NL
Frankeemachine of Digitale Postzegel
17 gr.

206599

D
PostNL
21-06-2023 15:30

NL



3SRPKS842033634

6201BZ 1992



Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2



> RETOURADRES POSTBUS 1992, 6201 BZ MAASTRICHT

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

ONDERWERP

Besluit Woo-verzoek

BEHANDELD DOOR

5.1.2e

E-MAILADRES

post@maastricht.nl

DATUM

2 augustus 2023

DOORKIESNUMMER

14 043

BEZOEKADRES

Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES

Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

BIJLAGEN

15x pdf

ONZE REFERENTIE

Zaaknummer: 339604

UW REFERENTIE

-

Geachte 5.1.2e

Uw verzoek om informatie in het kader van de Wet open overheid (hierna: Woo) ontvingen wij op . Uw Woo verzoek is bij ons geregistreerd onder zaaknummer: . In deze brief leest u ons besluit op uw Woo verzoek.

Uw Woo verzoek

U verzoekt op grond van de Woo om informatie dat ziet op alle documenten die betrekking hebben op de stikstofonderzoeken als bedoeld in de Raadsinformatiebrieven dd. 5-5-2022 en 9-5-2023. Een en ander omdat u wilt weten op welk moment ons college "op de hoogte was, of had kunnen zijn, van de mogelijkheid dat het uitstel zou kunnen leiden tot afstel", verband met de beslissing op bezwaar d.d. 20-6-2022.

Besluit

Wij hebben besloten (deels) aan uw verzoek tegemoet te komen en de volgende documenten die zien op uw verzoek openbaar te maken met toepassing van artikel 5.1 en 5.2 van de Woo.

-  01 241121 10.29 herberekening 11-2021 AERIUS_bijlage_20211124101746_RhTvR6KJRcpH_geanonimiseerd.pdf
-  02 280122 08.00 20220122.MAT000.0218-0001 retailpark 0.2_geanonimiseerd.pdf
-  03 090222 19.55 011521.20220208.N.01 Analyse verkeercijfers Retailpark_geanonimiseerd.pdf
-  04 040322 14.58AERIUS_bijlage_20220304144922_BelvedereS5UfLgRqdKux_geanonimiseerd.pdf
-  06 040422 14.40 herberekening 11-2021 AERIUS_bijlage_20211124101746_RhTvR6KJRcpH_geanonimiseerd.pdf
-  08 210422 13.45 011521.20220208.N.03 Analyse verkeercijfers Retailpark vs 180322_geanonimiseerd.pdf
-  09 210422 13.47 AERIUS_bijlage_20220401162136_BeogdesituatieS4dp1hmxJax9_geanonimiseerd.pdf
-  09 210422 13.47 AERIUS_bijlage_20220401162514_BeogdesituatieRrkifsVykCpm_geanonimiseerd.pdf
-  10 180522 13.04 20220318-MAT114-RAP-STD-1.0 opmSH_geanonimiseerd.pdf
-  11 080722 13.56 Second opinion onderzoeken en advies stikstof Retailpark MaastrichtSH130722.AS 180722docx_geanonimiseerd.pdf
-  11 080722 13.56SLM020837.OFF01.FV Retialpark definitief_geanonimiseerd.pdf
-  12 250722 17.40 Retailpark Belvedere Maastricht second opinion_geanonimiseerd.pdf
-  13 130922 10.31 130922Retailpark Belvedere Maastricht second opinion_geanonimiseerd.pdf
-  14 210323 12.28 Retailpark Belvedere Maastricht second opinion - aanvulling_geanonimiseerd.pdf
-  210723 overzicht mails Woo verzoek Retailplan_Zwartgemaakt.pdf

De e-mails in het laatste document/bestand hebben de volgende indexlijst::



Nr.	Type document	Datum document	Tijdst	Onderwerp
1	E-mail met Aerius berekening	24-11-201	10:29 uur	MAT093.retailpark.herberkening stikstof
2	E-mail met offerte	28-jan-22	08:00 uur	Concept offerte retailpark
3	E mail	28-jan-22	08:35 uur	Concept offerte retailpark
4	E-mail	28-jan-22	10:36 uur	Concept offerte retailpark
5	E-mail	2-2-2022	12:50 uur	Concept offerte retailpark
6	E-mail	2-2-2022	14:33 uur	Concept offerte retailpark
7	E-mail	2-2-2022	14:39 uur	Concept offerte retailpark
8	E-mail met verkeerscijfers	9-2-2022	19:55 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
9	E-mail	10-2-2022	7:56 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
10	E-mail	14-2-2022	9:24 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
11	E-mail	14-2-2022	09:28 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
12	E-mail	14-2-2022	09:42 uur / 09:43 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
13	E-mail	14-2-2022	10:02 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
14	E-mail	14-2-2022	10:26 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
15	E-mail	14-2-2022	10:38 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
16	E-mail	14-2-2022	11:50 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
17	E-mail	14-2-2022	12:33 uur	verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek
18	E-mail met Aerius berekening	3-mrt-22	16:43 uur	stikstof probleem bij Retailpark
19	E-mail	4-3-2022	14:58 uur/14:59 uur	stikstof probleem bij Retailpark
20	E-mail	4-3-2022	18:43 uur	stikstof probleem bij Retailpark
21	E-mail	7-3-2022	07:43 uur	stikstof probleem bij Retailpark



22	E-mail	18-3-2022	15:06 uur	stikstofdepositie Retailpark
23	E-mail	18-3-2022	15:35 uur	stikstofdepositie Retailpark
24	E-mail	18-3-2022	16:11 uur	stikstofdepositie Retailpark
25	E-mail	18-3-2022	16:47 uur	stikstofdepositie Retailpark
26	E-mail	18-3-2023	17:17 uur	stikstofdepositie Retailpark
27	E-mail	31-3-2022	13:41 uur	overleg morgen over stikstof
28	E-mail	31-3-2022	14:16 uur	overleg morgen over stikstof
29	E-mail	31-3-2022	14:23 uur	overleg morgen over stikstof
30	E-mail	31-3-2022	15:40 uur	overleg morgen over stikstof
31	E-mail	31-3-2022	16:43 uur	overleg morgen over stikstof
32	E-mail	31-3-2022	18:06 uur	overleg morgen over stikstof
33	E-mail	31-3-2022	18:44 uur	overleg morgen over stikstof
34	E-mail	31-3-2022	18:57 uur	overleg morgen over stikstof
35	Aerius berekening	1-4 2022		Aerius berekening
36	E-mail	4-4-2022	14:40 uur	MAT093.retailpark.herber ekening stikstof
37	E-mail	4-4-2022	18:39 uur	MAT093.retailpark.herber ekening stikstof
38	E-mail	21-4-2022	13:39 uur	MAT093.retailpark.herber ekening stikstof
39	E-mail met rapport	21-4-2022	13:45 uur	011521.20220208.N.03
40	E-mail	21-4-2022	13:47 uur	graag even contact ivm notitie stikstof
41	E-mail	21-4-2023	13:59 uur	graag even contact ivm notitie stikstof
42	E-mail	21-4-2022	18:23 uur	maandag 2 mei even contact
43	E-mail	10-5-2022	10:01 uur	wat is de stand van zaken mbt stikstof
44	E-mail	18-5-2022	13:04 uur	20220318-MAT114-RAP- STD-1.0
45	E-mail	18-5-2022	13:41 uur	20220318-MAT114-RAP- STD-1.0
46	E-mail	18-5-2022	16:00 uur	gebruikte input aerius belvedere
47	E-mail	18-mei-22	16:19 uur	gebruikte input aerius belvedere
48	E-mail	18-5-2022	16:22 uur	gebruikte input aerius belvedere
49	E-mail	18-5-2022	16:40 uur	gebruikte input aerius belvedere
50	E-mail met offerte	8-7-2022	13:56 uur	Second opinion Stikstof retailpark



51	E-mail	11-7-2022	12:38 uur	Second opinion Stikstof retailpark
52	E-mail	12-7-2022	13:36 uur	bouwfase meerekenen retailpark
53	E-mail	12-7-2022	16:28 uur	bouwfase meerekenen retailpark
54	E-mail met bijlage	18-7-2022	14:32 uur	Second opnion onderzoek en advies stikstof Retailpark
55	E-mail met memo	25-7-2022	17:40 uur	Second opnion onderzoek en advies stikstof Retailpark
56	E-mail met memo	1-9-2022	15:15 uur	check second opinion stikstofonderzoek
57	E-mail	13-9-2022	10:31 uur	Retailpark Belvedere Maastricht second opinion
58	E-mail	13-9-2022	17:26 uur	Retailpark Belvedere Maastricht second opinion
59	E-mail	23-2-2023	14:31 uur	retailpark aanpassen second opinion
60	E-mail	23-2-2023	15:06 uur	retailpark aanpassen second opinion
61	E-mail	23-2-2023	15:16 uur	retailpark aanpassen second opinion
62	E-mail	23-2-2023	15:46 uur	retailpark aanpassen second opinion
63	E-mail	20-3-2023	17:26 uur	retailpark
64	E-mail	21-3-2023	12:28 uur	Retailpark Belvedere Maastricht second opinion - aanvulling

Wettelijk kader

Uw verzoek om informatie hebben wij beoordeeld aan de hand van de Woo. Het uitgangspunt van de Woo is dat er, in het belang van een goede en democratische bestuursvoering, voor degene die om informatie verzoekt een recht op openbaarmaking van die informatie bestaat. Het bestuursorgaan kan de openbaarmaking van de gevraagde informatie achterwege laten als één of meer van de in artikel 5.1 van de Woo genoemde uitzonderingsgronden zich voordoen of als de gevraagde informatie ziet op persoonlijke beleidsopvattingen zoals bedoeld in artikel 5.2 van de Woo (zie bijlage).

Overweging

Het recht op openbaarmaking op grond van de Woo, dient het publieke belang van een goede en democratische rechtsvoering. Het komt iedere burger in gelijke mate toe. Daarom kan ten aanzien van de openbaarheid geen onderscheid worden gemaakt naar gelang de persoon of bedoeling of belangen van de verzoeker. Bij de te verrichten belangenafweging worden dan ook het algemene belang bij openbaarmaking van de gevraagde informatie en de door de uitzonderingsgronden te beschermen belangen betrokken, maar niet het specifieke belang van de verzoeker.

Evenmin kent de Woo een beperkte vorm van openbaarmaking aan een bepaalde persoon/ instantie. Dit betekent dat openbaarmaking van de gevraagde documenten uitsluitend aan u op grond van de Woo niet mogelijk is. Indien wij aan u de betreffende documenten verstrekken, moeten wij deze ook aan anderen geven indien zij daarom verzoeken. De openbaarmaking is dan ook voor eenieder. In dat licht vindt de afweging dan ook plaats.



Nadere informatie

Heeft u na het lezen van deze brief vragen of wilt u meer informatie? Bel dan 5.1.2e telnr. 14 043 of stuur een e-mail naar post@maastricht.nl.

5.1.2e

Met vriendelijke groet,

Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

5.1

5.1.2e

5.1

5.1.2e

.2e

Teammanager afdeling Veiligheid en Leefbaar

5.

5.1.2e

1.

2e



Bezwaar

Op grond van het bepaalde in de artikelen 8:1 juncto artikel 7:1 juncto artikel 6:4 van de Algemene wet bestuursrecht kan, door degene wiens belang rechtstreeks bij dit besluit is betrokken, binnen een termijn van zes weken, ingaande op de dag na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt c.q. is verzonden of uitgereikt, bij ons college een bezwaarschrift worden ingediend.

U kunt het bezwaar digitaal of schriftelijk indienen.

Als u het bezwaarschrift digitaal wilt indienen, dient u dit te doen via www.gemeentemaastricht.nl/bezwaarschrift-indienen. U vindt hier een formulier waarmee u bezwaar kunt maken.

U kunt het bezwaarschrift ook per post indienen.

Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en moet ten minste bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van het besluit waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar.

Wij verzoeken u in het bezwaarschrift ook uw telefoonnummer en (zo mogelijk) uw e-mailadres te vermelden.

Het bezwaarschrift moet worden gericht aan het college van burgemeester en wethouders van Maastricht, postbus 1992, 6201 BZ Maastricht.

Het indienen van bezwaar heeft geen schorsende werking. Om de inwerkingtreding van het besluit en de gevolgen daarvan op te schorten kan om een voorlopige voorziening worden verzocht. Het verzoek om een voorlopige voorziening moet worden gericht aan de voorzieningenrechter van de Rechtbank Limburg, bestuursrecht, postbus 950, 6040 AZ Roermond.

Van de verzoeker om een voorlopige voorziening wordt een griffierecht geheven. U wordt door de griffie van de rechtbank geïnformeerd over de hoogte van het griffierecht en de wijze van betaling.

U kunt ook digitaal een verzoek om voorlopige voorziening indienen bij de voorzieningenrechter van de genoemde rechtbank via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de genoemde site voor de precieze voorwaarden.



Bijlage artikelen 5.1 en 5.2 van de Woo

Artikel 5.1. Uitzonderingen

1. Het openbaar maken van informatie ingevolge deze wet blijft achterwege voor zover dit:
 - a) de eenheid van de Kroon in gevaar zou kunnen brengen;
 - b) de veiligheid van de Staat zou kunnen schaden;
 - c) bedrijfs- en fabricagegegevens betreft die door natuurlijke personen of rechtspersonen vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld;
 - d) persoonsgegevens betreft als bedoeld in paragraaf 3.1 onderscheidenlijk paragraaf 3.2 van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, tenzij de betrokkene uitdrukkelijk toestemming heeft gegeven voor de openbaarmaking van deze persoonsgegevens of deze persoonsgegevens kennelijk door de betrokkene openbaar zijn gemaakt;
 - e) nummers betreft die dienen ter identificatie van personen die bij wet of algemene maatregel van bestuur zijn voorgeschreven als bedoeld in artikel 46 van de Uitvoeringswet Algemene verordening gegevensbescherming, tenzij de verstrekking kennelijk geen inbreuk op de levenssfeer maakt.
2. Het openbaar maken van informatie blijft eveneens achterwege voor zover het belang daarvan niet opweegt tegen de volgende belangen:
 - f) de betrekkingen van Nederland met andere landen en staten en met internationale organisaties;
 - g) de economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen, in geval van milieu-informatie slechts voor zover de informatie betrekking heeft op handelingen met een vertrouwelijk karakter;
 - h) de opsporing en vervolging van strafbare feiten;
 - i) de inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen;
 - j) de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer;
 - k) de bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens;
 - l) de bescherming van het milieu waarop deze informatie betrekking heeft;
 - m) de beveiliging van personen en bedrijven en het voorkomen van sabotage;
 - n) het goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen.
3. Indien een verzoek tot openbaarmaking op een van de in het tweede lid genoemde gronden wordt afgewezen, bevat het besluit hiervoor een uitdrukkelijke motivering.
4. Openbaarmaking kan tijdelijk achterwege blijven, indien het belang van de geadresseerde van de informatie om als eerste kennis te nemen van de informatie dit kennelijk vereist. Het bestuursorgaan doet mededeling aan de verzoeker van de termijn waarbinnen de openbaarmaking alsnog zal geschieden.
5. In uitzonderlijke gevallen kan openbaarmaking van andere informatie dan milieu-informatie voorts achterwege blijven indien openbaarmaking onevenredige benadeling toebrengt aan een ander belang dan genoemd in het eerste of tweede lid en het algemeen belang van openbaarheid niet tegen deze benadeling opweegt. Het bestuursorgaan baseert een beslissing tot achterwege laten van de openbaarmaking van enige informatie op deze grond ten aanzien van dezelfde informatie niet tevens op een van de in het eerste of tweede lid genoemde gronden.
6. Het openbaar maken van informatie blijft in afwijking van het eerste lid, onderdeel c, in geval van milieu-informatie eveneens achterwege voor zover daardoor het in het eerste lid, onderdeel c, genoemde belang ernstig geschaad wordt en het algemeen belang van openbaarheid van informatie niet opweegt tegen deze schade.
7. Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op milieu-informatie die betrekking heeft op emissies in het milieu.

Artikel 5.2. Persoonlijke beleidsopvattingen

1. In geval van een verzoek om informatie uit documenten, opgesteld ten behoeve van intern beraad, wordt geen informatie verstrekt over daarin opgenomen persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter.



2. Het bestuursorgaan kan over persoonlijke beleidsopvattingen met het oog op een goede en democratische bestuursvoering informatie verstrekken in niet tot personen herleidbare vorm. Indien degene die deze opvattingen heeft geuit of zich erachter heeft gesteld, daarmee heeft ingestemd, kan de informatie in tot personen herleidbare vorm worden verstrekt.
3. Onverminderd het eerste en tweede lid wordt uit documenten opgesteld ten behoeve van formele bestuurlijke besluitvorming door een minister, een commissaris van de Koning, Gedeputeerde Staten, een gedeputeerde, het college van burgemeester en wethouders, een burgemeester en een wethouder, informatie verstrekt over persoonlijke beleidsopvattingen in niet tot personen herleidbare vorm, tenzij het kunnen voeren van intern beraad onevenredig wordt geschaad.
4. In afwijking van het eerste lid wordt bij milieu-informatie het belang van de bescherming van de persoonlijke beleidsopvattingen afgewogen tegen het belang van openbaarmaking. Informatie over persoonlijke beleidsopvattingen kan worden verstrekt in niet tot personen herleidbare vorm. Indien degene die deze opvattingen heeft geuit of zich erachter heeft gesteld, daarmee heeft ingestemd, kan de informatie in tot personen herleidbare vorm worden verstrekt.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 9



Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

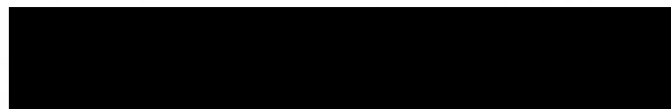
[REDACTED]

Dit document bevat rekenresultaten van [REDACTED]. Het betreft de berekende stikstofbijdragen op eigen gedefinieerde rekenpunten.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website [REDACTED]

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:



Contact

Rechtspersoon	Inrichtingslocatie
5.1.2e	5.1.2e, 5.1.2e, 5.1.2e

Activiteit

Omschrijving	
Belvedere Retail	5.1.2e

Datum berekening	Rekenjaar	Rekenconfiguratie
24 november 2021, 10:17	2021	Berekend met eigen rekenpunten

Totale emissie

	Situatie 1
NOx	203,27 kg/j
NH ₃	6,11 kg/j

Resultaten

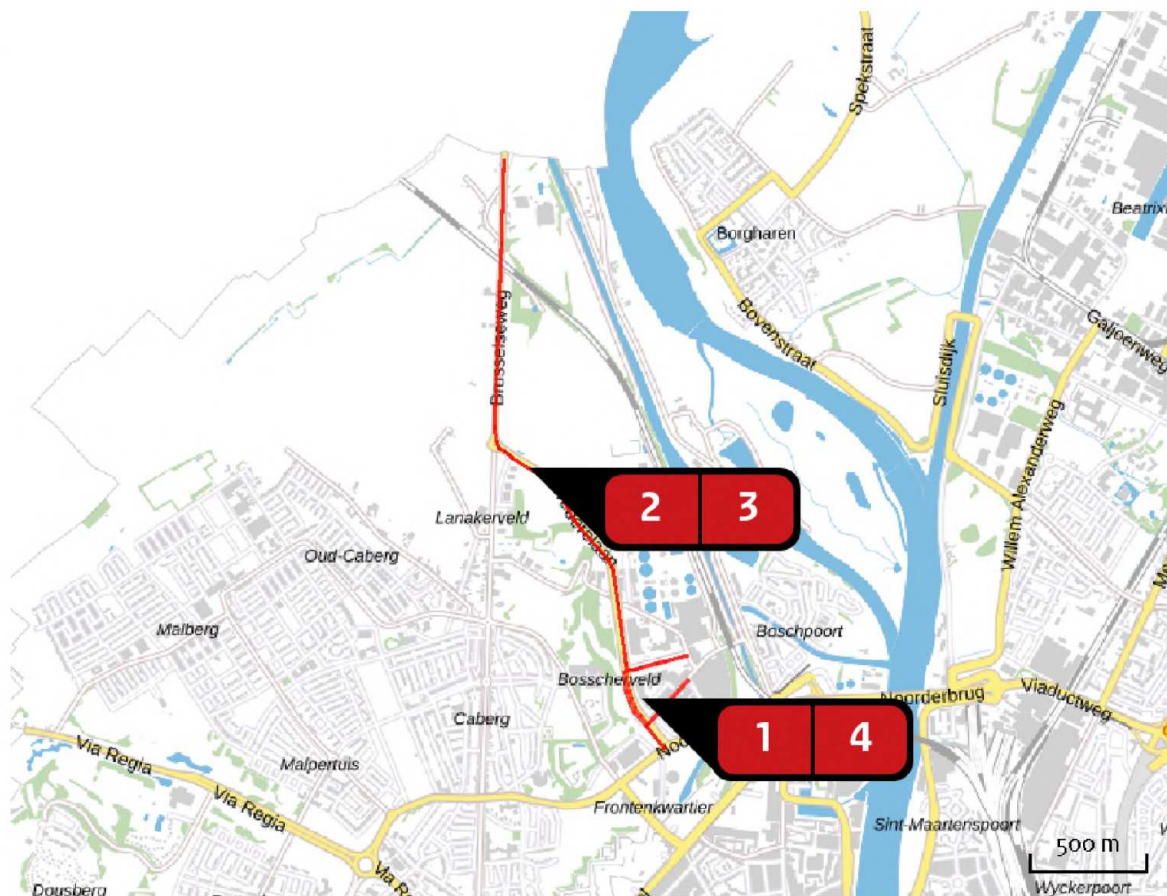
Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied	Bijdrage
Niet van toepassing	Niet van toepassing

Toelichting

Retail

Locatie
Situatie 1



Emissie
Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Verkeer 3, 5-7, 9 80% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,19 kg/j	39,56 kg/j
2	Verkeer 3, 5-7, 9, 20% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	2,25 kg/j	74,78 kg/j
3	Verkeer 1,8, 20% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,35 kg/j	44,73 kg/j
4	Verkeer 1, 8 80% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,33 kg/j	44,20 kg/j

Rekenpunten

	Label	Positie	Situatie 1	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Sint Pietersberg & Jekerdal H6510A (3 km)	176342, 315600	0,00	3.191 m
b	Bemelerberg & Schiepersberg H6230dkr (6 km) & Bemelerberg & Schiepersberg H6210	181435, 317994	0,00	5.613 m
d	Geuldal H9120 (5 km)	180703, 320652	0,00	5.022 m
e	Sint Pietersberg & Jekerdal H6230dkr (3 km) & Sint Pietersberg & Jekerdal H6210	175930, 316150	0,00	2.600 m
f	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Oupeye; Visé) (6 km) & Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Oupeye; Visé) H9999:1071c	176743, 313284	0,00	5.542 m
g	Geuldal H9160B (5 km)	180414, 320826	0,00	4.805 m
h	Sint Pietersberg & Jekerdal H6110 (3 km)	175984, 315706	0,00	3.046 m
i	Bunder- en Elslooërbos (6 km) & Bunder- en Elslooërbos H9160B	179587, 323550	0,00	5.005 m
j	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (5 km) & Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. H9999:1026c	175512, 314101	0,00	4.656 m
k	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek H9999:1027c (3 km) & Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek	175546, 321999	0,02	834 m
l	Savelsbos ZGH6430C (5 km)	180317, 315804	0,00	5.381 m
m	Overgang Kempen-Haspengouw H9999:1031c (3 km) & Overgang Kempen-Haspengouw	172693, 319364	0,00	2.500 m

Label	Positie	Situatie 1	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
n Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Blégny; Oupeye; Visé) H9999:1072c (6 km) & Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Blégny; Oupeye; Visé)	176743, 313284	0,00	5.542 m
o Montagne Saint-Pierre (Bassenge; Oupeye; Visé) (5 km) & Montagne Saint-Pierre (Bassenge; Oupeye; Visé) H9999:1070c	176193, 313591	0,00	5.170 m
p Sint Pietersberg & Jekerdal H9160B (3 km)	176497, 315325	0,00	3.490 m
q Bunder- en Elslooërbos H91EoC (6 km)	179673, 323540	0,00	5.078 m
r Bemelerberg & Schiepersberg H9160B (6 km)	181708, 317518	0,00	5.984 m
s Savelsbos H9120 (6 km)	180290, 314785	0,00	5.979 m
t Bunder- en Elslooërbos ZGH6430C (6 km)	179515, 323765	0,00	5.044 m
u Sint Pietersberg & Jekerdal ZGH9160B (4 km)	174458, 314857	0,00	4.119 m
v Savelsbos H9160B (6 km)	180269, 315362	0,00	5.596 m
w Bemelerberg & Schiepersberg H6110 (6 km)	181529, 317909	0,00	5.722 m

Emissie
(per bron)
Situatie 1



Naam

Locatie (X,Y)

5.1.2e

NH₃

Verkeer 3, 5-7, 9 80%
175790, 318893
39,56 kg/j
1,19 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	240,8 / etmaal	NOx NH ₃	10,75 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	23,1 / etmaal	NOx NH ₃	8,91 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	33,3 / etmaal	NOx NH ₃	19,90 kg/j < 1 kg/j



Naam

Locatie (X,Y)

NOx

NH₃

Verkeer 3, 5-7, 9, 20%
175287, 319919
74,78 kg/j
2,25 kg/j

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	60,2 / etmaal	NOx NH ₃	20,33 kg/j 1,36 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	5,8 / etmaal	NOx NH ₃	16,93 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	8,3 / etmaal	NOx NH ₃	37,52 kg/j < 1 kg/j

[REDACTED]

Disclaimer

[REDACTED]

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

[REDACTED]

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 2 6

Planning

U heeft aangegeven dat het ontwerp bestemmingsplan voor het Retailpark vanwege de verwachte inwerkingtreding van de Omgevingswet op 19 april 2022 door uw college behandeld moet worden.

Gelet op deze datum hanteren we in onze aanbieding de volgende uitgangspunten:

- De voor het stikstofonderzoek benodigde verkeersintensiteiten worden uiterlijk in week 6 door **5.1.2e** aan de gemeente opgeleverd ter controle, waarna de gemeente deze in week 7 controleert en uiterlijk begin week 8 (woensdag) vrijgeeft/aanlevert aan ons.
- De stikstofberekeningen worden in week 8 en 9 uitgevoerd, waarna de conceptrapportage uiterlijk eind week 9 (4 maart 2022) aan u wordt opgeleverd ter beoordeling.
- Overige specialistische milieuonderzoeken ten behoeve van de aanmeldingsnotitie worden uiterlijk 1 maart 2022 (begin week 9) aan ons aangeleverd.
- De geactualiseerde aanmeldingsnotitie leveren we dan uiterlijk 11 maart 2022 (eind week 10) in concept aan u op.
- We gaan uit van een beoordelingstijd van **5.1.2e** (week 11), waarna we concepten op basis van de gemaakte opmerkingen eenmalig aanpassen en de definitieve rapportages uiterlijk eind week **5.1.2e** aan u opleveren.

Kosten en opdrachtvoorwaarden

Onderstaand leest u een inschatting van de benodigde tijdsinspanning voor bovengenoemde werkzaamheden. We stellen voor de werkzaamheden na afloop op basis van werkelijk bestede tijd met u te verrekenen.

Werkzaamheden	Aantal uur	Uurtarief	Kosten
Bespreken aanpak en te actualiseren onderzoeken			
Stikstofberekening en actualisering rapportage			
Aanpassing o.b.v. opmerkingen	5.1.2e	5.1.2b	5.1.2b
Actualisering aanmeldnotitie			
Aanpassing o.b.v. opmerkingen			
Afstemming gemeente en projectmanagement			
Totaal	..		

Alle genoemde bedragen zijn exclusief btw en volgens prijspeil 2022.

Na 31 december 2022 worden onze prijsopgave en nog niet verwerkte delen van opdrachten geïndexeerd met de dan toegepaste index op onze uurtarieven.

De werkzaamheden zoals boven beschreven worden uitgevoerd onder toepassing van de **5.1.2e**. Indien u niet in bezit bent van deze voorwaarden dient u dit kenbaar te maken. Wij verstrekken dan per omgaande een exemplaar hiervan. Ook eventuele vervolgoopdrachten worden onder toepassing van de **5.1.2e** aanvaard. Deze worden als aparte opdracht beschouwd.

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan en zien uit naar uw opdracht.

Met vriendelijke groet,

namens **5.1.2e**

5.1.2e
5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel b

Economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen

Pagina('s): 2

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2

Opdrachtgever Gemeente Maastricht
 Datum 8 februari 2022
 Auteur 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
 Kenmerk 5.1.2e
 Status Definitief
 Pagina 1/6

Validatie modelberekeningen Retailpark

1. Achtergrond

De gemeente Maastricht ontwikkelt in Belvédère een Retailpark dat van groot belang is voor de economische ontwikkeling van de stad. Het Retailpark vormt een onderdeel van de grootschalige en integrale herontwikkeling van het gebied Belvédère. In 2013 zijn voor het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. verkeersberekeningen uitgevoerd met het gemeentelijke verkeersmodel. De berekeningen laten het effect zien van de realisatie van het nieuwe Noorderbrugtracé inclusief de ontwikkeling van het Retailpark. Hieruit is gebleken dat de (inmiddels gerealiseerde) infrastructuur het verkeersaanbod kan verwerken.

Om de ontwikkeling van het Retailpark mogelijk te maken, is in 2019 door de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan voor het Retailpark vastgesteld. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn in 2018 de verkeersberekeningen uit 2013 gevalideerd op basis van verkeerstellingen uit november 2018. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan liep een beroepsprocedure bij de Raad van State. Op 27 oktober 2021 heeft de Raad van State een einduitspraak gedaan en is het bestemmingsplan op een aantal onderdelen vernietigd. Hierdoor kon het plan niet volgens de gewenste uitgangspunten worden uitgevoerd.

De einduitspraak van de Raad van State richtte zich niet op de inhoud van het bestemmingsplan (waaronder de verkeerscijfers), maar op een aantal juridische aspecten. Aangezien de doelstellingen en uitgangspunten voor het Retailpark op deze locatie nog steeds onveranderd zijn, heeft het college besloten om een nieuw bestemmingsplan te gaan opstellen.

Aangezien het bijna vier jaar geleden is dat de verkeerscijfers voor het Retailpark zijn gevalideerd, is het noodzakelijk deze validatie voor de nieuwe bestemmingsplanprocedure

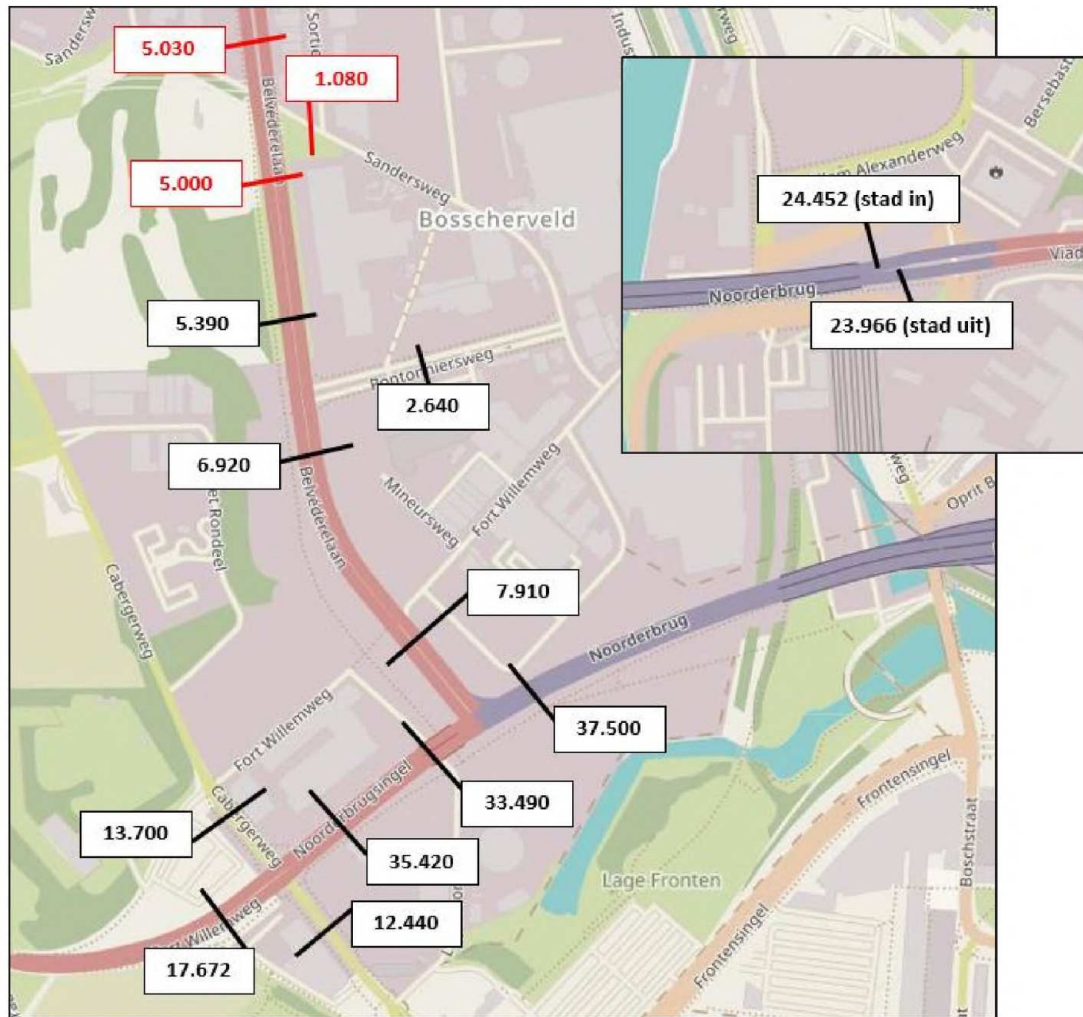
opnieuw uit te voeren. Dit op basis van de meest recente inzichten rondom de huidige verkeersintensiteiten en de inzichten rondom de infrastructurele ontwikkelingen in het gebied Belvédère.

2. Validatie verkeerscijfers

Voor het in beeld brengen van de verkeerseffecten wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel (GVM 2.2). Dit verkeersmodel geeft een voorspelling van de toekomstige verkeersintensiteiten in Maastricht. Vanuit het stabiele basisjaar 2007 wordt op basis van toekomstige ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen de te verwachten verkeerssituatie in 2030 in beeld gebracht. Bij het uitvoeren van verkeersberekeningen met het prognosemodel 2030 wordt beoordeeld hoe de verkeersprognoses zich verhouden tot de actuele verkeersintensiteiten rondom het plangebied.

Aangezien het basisjaar altijd in het verleden ligt, is het van belang om bij het uitvoeren van verkeersberekeningen de verkeerscijfers te vergelijken met de huidige situatie ("valideren"). Op deze manier wordt gevalideerd of de voorspellingen in lijn liggen met de ontwikkeling tussen 2007 en de huidige situatie. Voor de huidige situatie worden hoofdzakelijk tellingen uit september 2019 gebruikt, aangezien dit de laatste tellingen zijn van vóór de uitbraak van de Corona-pandemie. De eerdere validatie is uitgevoerd in de maand november. Dit is vergelijkbaar met de tellingen uit september. Op drie wegvakken is voor de volledigheid gebruik gemaakt van tellingen uit februari 2020 (rood gekleurd in figuur 2.1). Dit betreft tellingen op de takken van de in 2020 opgeleverde VRI Belvédèrelaan-Sandersweg. Van deze wegvakken is dus geen eerdere telling mogelijk.

Figuur 2.1 geeft de etmaalintensiteiten weer op basis van de verkeerstellingen in 2019. Deze verkeerstellingen zijn afkomstig van de lusdata uit de verkeersregelininstallaties en aangeleverd door de gemeente Maastricht.



Figuur 2.1: Verkeersintensiteiten 2019 op basis van tellingen (mvt/etmaa). De rood gekleurde telwaarde betreffen tellingen uit februari 2020, na realisatie van de VRI Belvédèrelaan-Sandersweg.

2.1 Vergelijking tellingen met basisjaar 2007

In de directe nabijheid van het Retailpark kunnen de verkeersintensiteiten in 2019 niet vergeleken worden met het basisjaar 2007 van het verkeersmodel. Door de gewijzigde aanlanding van de Noorderbrug en de realisatie van de Belvédèrelaan hebben wegen zoals de Fort Willemweg en de Cabergerweg een andere verkeersfunctie gekregen.

De vergelijking is wel te maken op de Noorderbrug nabij de Willem Alexanderweg. In 2019 passeren hier dagelijks circa 48.420 mvt/etmaal. In het basisjaar 2007 van het verkeersmodel zijn dit 48.800 mvt/etmaal. De intensiteit op de Noorderbrug ligt in 2019 dus op hetzelfde niveau als de intensiteit in het basisjaar 2007 van het verkeersmodel.

2.2 Vergelijking tellingen met toekomstige situatie 2030

Om een beeld te krijgen van de autonome toekomstige situatie is (in 2018) een nieuwe referentiesituatie in het prognosemodel 2030 doorgerekend. Deze referentiesituatie beschrijft de toekomstige situatie in 2030 zonder uitbreiding van het Retailpark. De bestaande 16.500 m² retail maken wel onderdeel uit van deze referentiesituatie.

2.2.1 Verkeercijfers Noorderbrug

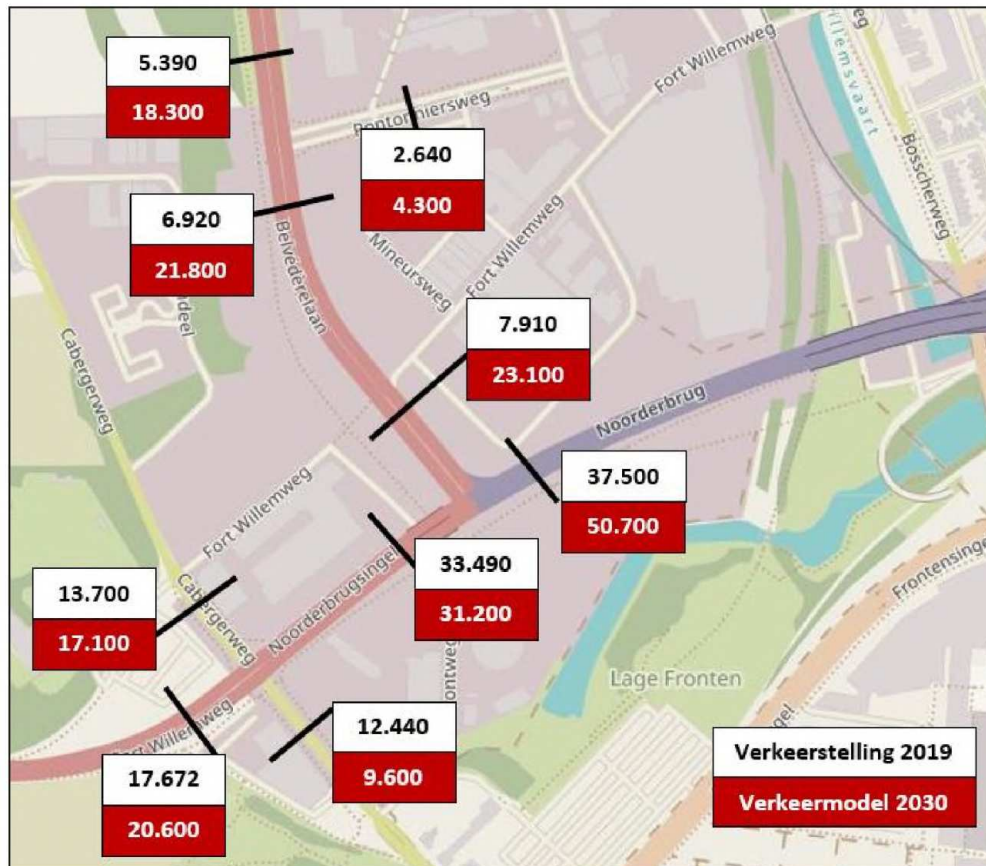
In de referentiesituatie 2030, zonder de geplande ontwikkeling op het Retailpark, bedraagt de intensiteit op de Noorderbrug 77.400 mvt/etmaal. Het verkeersmodel voorspelt voor de toekomstige situatie dus een duidelijk hogere intensiteit dan in het basisjaar 2007 (48.800 mvt/etmaal) en daarmee dus ook een aanzienlijk hogere intensiteit dan de bestaande situatie in 2019 (48.420 mvt/etmaal).

De verkeersintensiteiten in 2019 liggen nog steeds op het niveau van het basisjaar 2007 van het verkeersmodel. De verwachte stijging van de verkeersintensiteiten tussen 2007 en 2030, heeft de afgelopen 12 jaar dus nog nauwelijks plaatsgevonden. Voor de komende 11 jaar (2019-2030) wordt wel een toename van de verkeersintensiteiten voorzien als gevolg van de ruimtelijk- economische ontwikkelingen. De berekende groei op de Noorderbrug tussen 2019 en 2030 bedraagt ruim 35%. Aangezien het verkeer tussen 2007 en 2019 niet is toegenomen, is de kans groot dat de hoge prognoses voor 2030 niet gehaald gaan worden. De prognoses van het verkeersmodel voor 2030 zijn dan hoger dan de daadwerkelijke toekomstige situatie in 2030.

2.2.2 Verkeercijfers Belvédère

In het prognosemodel van het verkeersmodel is de wegenstructuur opgenomen die in 2019 grotendeels is gerealiseerd en opengesteld. Belvédère en omgeving zijn qua wegennetwerk dus te vergelijken met het prognosemodel. Door de verkeerstellingen uit 2019 te vergelijken met de prognoses voor 2030, wordt bepaald of ook op Belvédère sprake is van een robuuste wegenstructuur.

Figuur 2.2 geeft de verkeersintensiteiten weer volgens de tellingen in 2019, in rood aangevuld met de verkeersprognoses voor 2030 uit het verkeersmodel.



Figuur 2.2: Verkeersintensiteiten 2019 en prognoses referentiesituatie 2030 (mvt/etmaal).

Op basis van de vergelijking tussen de huidige situatie 2019 en het prognosejaar 2030 worden voor de wegenstructuur in Belvédère de volgende conclusies getrokken:

- Op de Belvédèrelaan liggen de prognoses aanzienlijk hoger dan in 2019 is geteld. Het verkeer richting naar België (Lanaken en verder) maakt minder gebruik van de nieuwe route dan dat het verkeersmodel voorspelt. Dit verkeer is terug te zien op de Noorderbrugsingel en de Fort Willemweg.
- Op de Noorderbrugsingel liggen de intensiteiten in het prognosemodel 7% lager dan in de huidige situatie 2019. Dit kan te maken hebben met de eerder benoemde verschillen op de Belvédèrelaan. Ook is de Frontensingel in 2018 aangepast waarbij de weg is versmald. Dit kan tot een hogere verkeersdruk op de Noorderbrugsingel leiden. Dit beeld wordt versterkt door de hoge intensiteit die in 2019 op het zuidelijk deel van de Cabergerweg wordt gemeten.

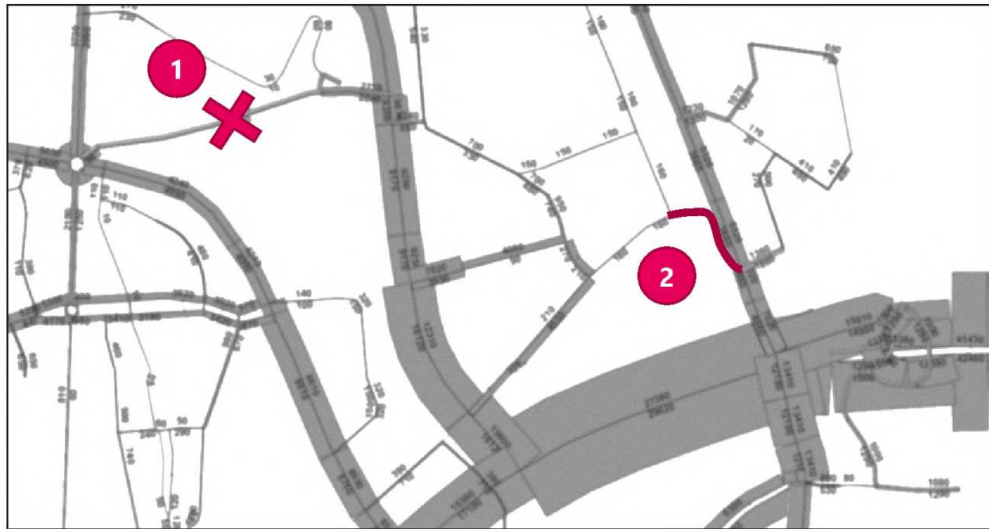
2.3 Robuustheid van de wegenstructuur

De infrastructuur rondom de Noorderbrug en Belvédère is gedimensioneerd op hoge prognosecijfers uit het verkeersmodel. Op basis van de gelijk gebleven verkeersintensiteiten tussen 2007 en 2019, is te stellen dat het verkeersmodel een duidelijke overschatting van de toekomstige verkeersintensiteiten in 2030 geeft. Wanneer de verkeersintensiteiten in 2030 in werkelijkheid lager zijn dan de modelprognoses, betekent dit dat sprake is van een zeer robuust ontworpen wegenstructuur.

3. Geveiligheidsanalyse gewijzigde infrastructuur

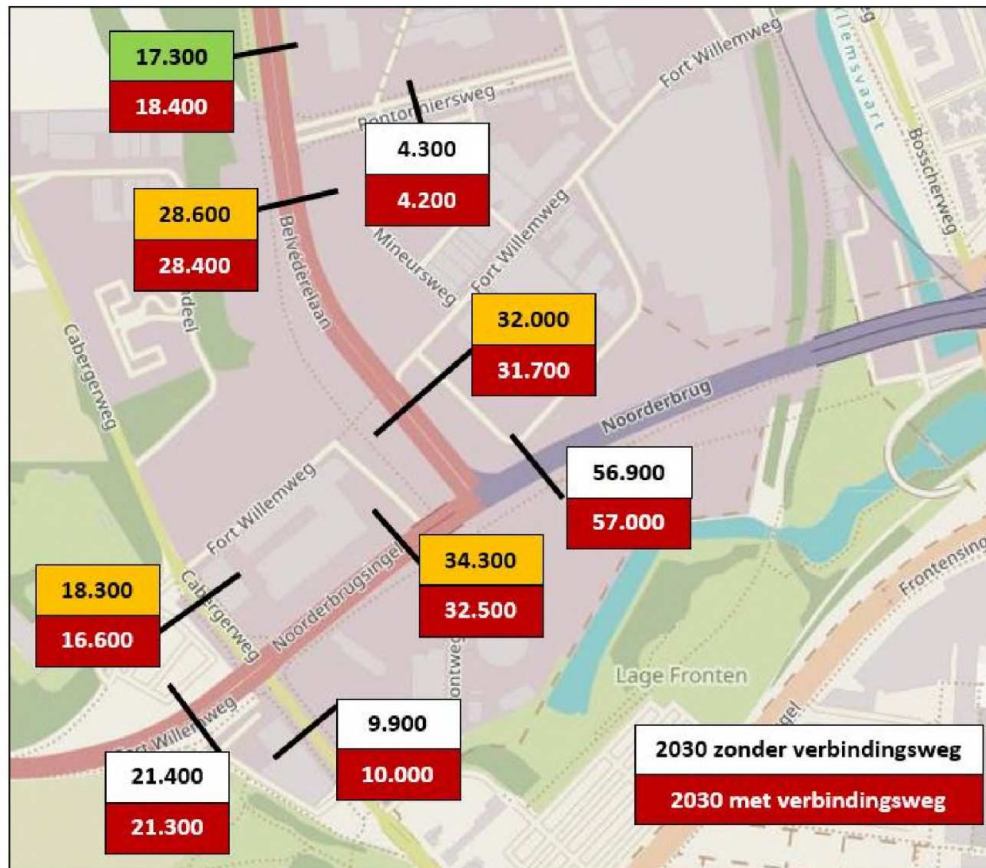
Samen met de gemeente Maastricht is het prognosenetwerk in het verkeersmodel GVM 2.2 in en rondom het gebied Belvédère beoordeeld. Zijn er wegen die destijds voorzien waren maar die niet zijn gerealiseerd? Of zijn er verbindingen gerealiseerd die eerder niet waren voorzien? Uit deze beoordeling zijn onderstaande twee wijzigingen naar voren gekomen:

1. De verbindingsweg aan de noordzijde van het gebied Belvédère is destijds wel voorzien maar uiteindelijk niet gerealiseerd. De Sandersweg is inmiddels niet meer doorgankelijk voor gemotoriseerd verkeer.
2. De verbinding via het sluisje bij het Jaagpad is niet in het verkeersmodel opgenomen. Hier rijden in werkelijkheid slechts circa 1.000 mvt/etmaal waardoor deze geen wezenlijke verkeersfunctie heeft en niet in de modelberekeningen wordt meegenomen.



De netwerkwijzigingen zijn ingevoerd in de plansituatie 2030 van het verkeersmodel (inclusief Retailpark). Met een hertoedeling van het verkeer is beoordeeld of het voor het Retailpark tot wezenlijk andere verkeerscijfers en conclusies leidt.

Figuur 3.1 geeft de verkeersintensiteiten weer in de situatie waarin de verbindingsweg niet is gerealiseerd. In rood aangevuld met de oorspronkelijke verkeersprognoses voor 2030 uit het verkeersmodel. Wanneer het weglaten van de verbindingsweg leidt tot wezenlijk minder verkeer (> 100 mvt/etmaal), is dat groen gearceerd. Bij een toename van verkeer is een oranje arcering aangebracht.



Figuur 3.1: Verkeersintensiteiten prognoses 2030 zonder en met verbindingsweg (mvt/etmaai)

Op basis van de verschillen wordt het volgende geconstateerd ten aanzien van de verkeersstromen:

- Er rijdt meer verkeer op de Noorderbrugsingel (1.800 mvt/etm) – Cabergerweg (1.700 mvt/etm). Dit is verkeer dat in de eerdere modelberekening via de Belvédèrelaan en de verbindingsweg richting de Papyrussingel en Malberg reed. Gelijktijdig is aan de noordzijde van de Belvédèrelaan een afname te zien van circa 1.100 mvt/etmaal.
- De afname op het zuidelijk deel van de Belvédèrelaan wordt gecompenseerd door verkeer vanuit het Retailpark en de rest van het bedrijventerrein naar bijvoorbeeld Malberg dat vanaf de Pontonniersweg niet meer rechtsaf slaat richting de (vervallen) verbindingsweg maar linksaf slaat om via de Belvédèrelaan en de Noorderbrugsingel in westelijke richting te rijden.

Aan de cijfers op de Noorderbrug, de Cabergerweg (zuid) en de Fort Willemweg is te zien dat het weglaten van de verbindingsweg geen wezenlijk verschil geeft in de hoeveelheid

verkeer dat door het gebied Belvédère rijdt. Er vinden slechts kleine lokale verschuivingen plaats die leiden tot maximaal 10% verschil op de Cabergerweg. Op de overige wegen zijn de verschillen aanzienlijk kleiner.

4. Consequenties voor effectonderzoeken lucht en geluid

De gevoeligheidsanalyse laat zien dat het weglaten van de verbindingsweg slechts een beperkt effect heeft op de verkeersintensiteiten rondom het Retailpark. De effecten op de omliggende wegenstructuur zoals de Noorderbrug, de Cabergerweg (zuid) en de Fort Willemweg zijn verwaarloosbaar klein.

Verschillen kleiner dan 10% zijn akoestisch niet relevant. Vanaf een verkeerstoename van circa 20% is sprake van een geluidstoename van circa 1 dB en vanaf een verkeerstoename van 40% is sprake van een geluidstoename van circa 2 dB. Een geluidstoename van 2 dB of meer is voor het menselijk oor waarneembaar. Een wijziging van de geluidsbelasting van 1 dB of minder is voor het menselijk oor niet of nauwelijks waarneembaar.

Daarnaast is uit de validatie gebleken dat de berekeningen uit 2013 nog steeds voldoende 'robuust' zijn. We worden dus niet al langzaam ingehaald door de werkelijkheid. Het is daarom niet nodig om nieuwe onderzoeken rondom lucht en geluid uit te voeren.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6 7 8 9

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met **5.1.2e** Calculator. De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:

5.1.2e

Contactgegevens

Rechtspersoon

Gemeente Maasricht

Inrichtingslocatie

,
Maastricht**Activiteit**

Omschrijving

Retailpark Belvedere

Toelichting

Stikstofdepositie onderzoek Retailpark Belvedere

Berekening

5.1.2e

5.1.2e

Datum berekening

04 maart 2022, 14:49

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Belvedere - Beoogd

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

2022

5,9 kg/j

184,1 kg/j

Resultaten

Belvedere - Beoogd

Hoogste depositie Hexagon

Gebied

2.159,02 mol/ha/j 670656

Geuldal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

95,28 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,01 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j

Belvedere (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

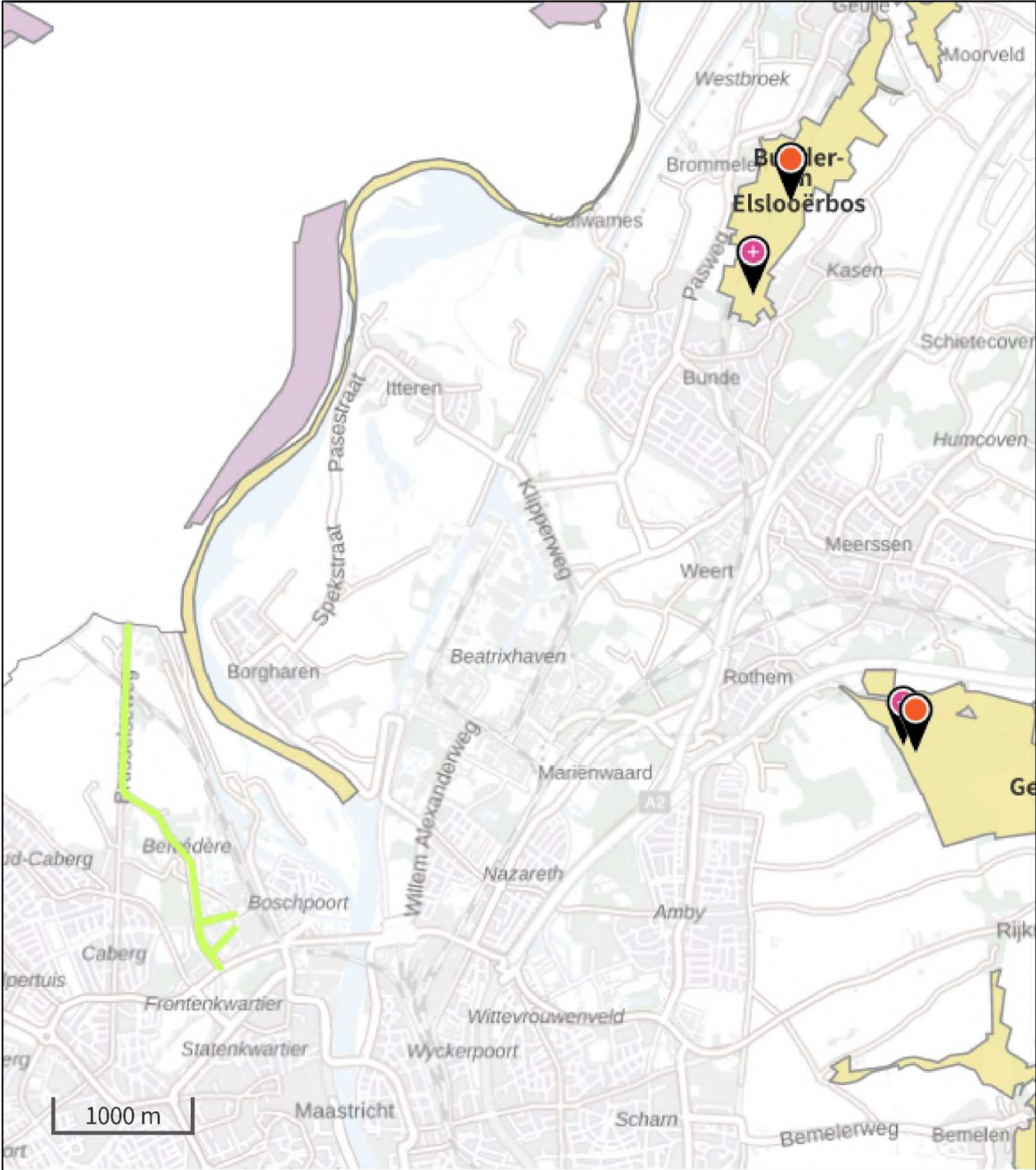
Emissie NH3

5,9 kg/j

Emissie NOx

184,1 kg/j

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



- Habitatrictlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrictlijn
- Vogelrichtlijn
- Niet bepaald
- Grootste afname van depositie
- Grootste toename van depositie
- Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

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

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	95,28	2.159,02	95,28	0,01	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Bunder- en Elslooërbos (153)	61,05	2.155,40	61,05	0,01	0,00	0,00
Geuldal (157)	34,23	2.159,02	34,23	0,01	0,00	0,00

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van 5.1.2e aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van 5.1.2e beschikbaar is. 5.1.2e is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

5.1.2e versie

5.1.2e

Database versie

5.1.2e

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6

Dit document bevat rekenresultaten van **5.1.2e** Het betreft de berekende stikstofbijdragen op eigen gedefinieerde rekenpunten.

De berekening op basis van stikstofemissies gaat uit van de componenten ammoniak (NH₃) en/of stikstofoxide (NO_x).

Wilt u verder rekenen of gegevens wijzigen? Importeer de pdf dan in Calculator. Voor meer toelichting verwijzen wij u naar de website

Berekening Situatie 1

- ▶ Kenmerken
- ▶ Samenvatting emissies
- ▶ Depositieresultaten
- ▶ Gedetailleerde emissiegegevens

Verdere toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:

5.1.2e

Contact

Rechtspersoon

Inrichtingslocatie

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e

Activiteit

Omschrijving

5.1.2e

Belvedere Retail

5.1.2e

Datum berekening

Rekenjaar

Rekenconfiguratie

24 november 2021, 10:17

2021

Berekend met eigen
rekenpunten

Totale emissie

Situatie 1

NOx 203,27 kg/j

NH₃ 6,11 kg/j

Resultaten

Hectare met
hoogste bijdrage
(mol/ha/j)

Natuurgebied

Bijdrage

Niet van toepassing

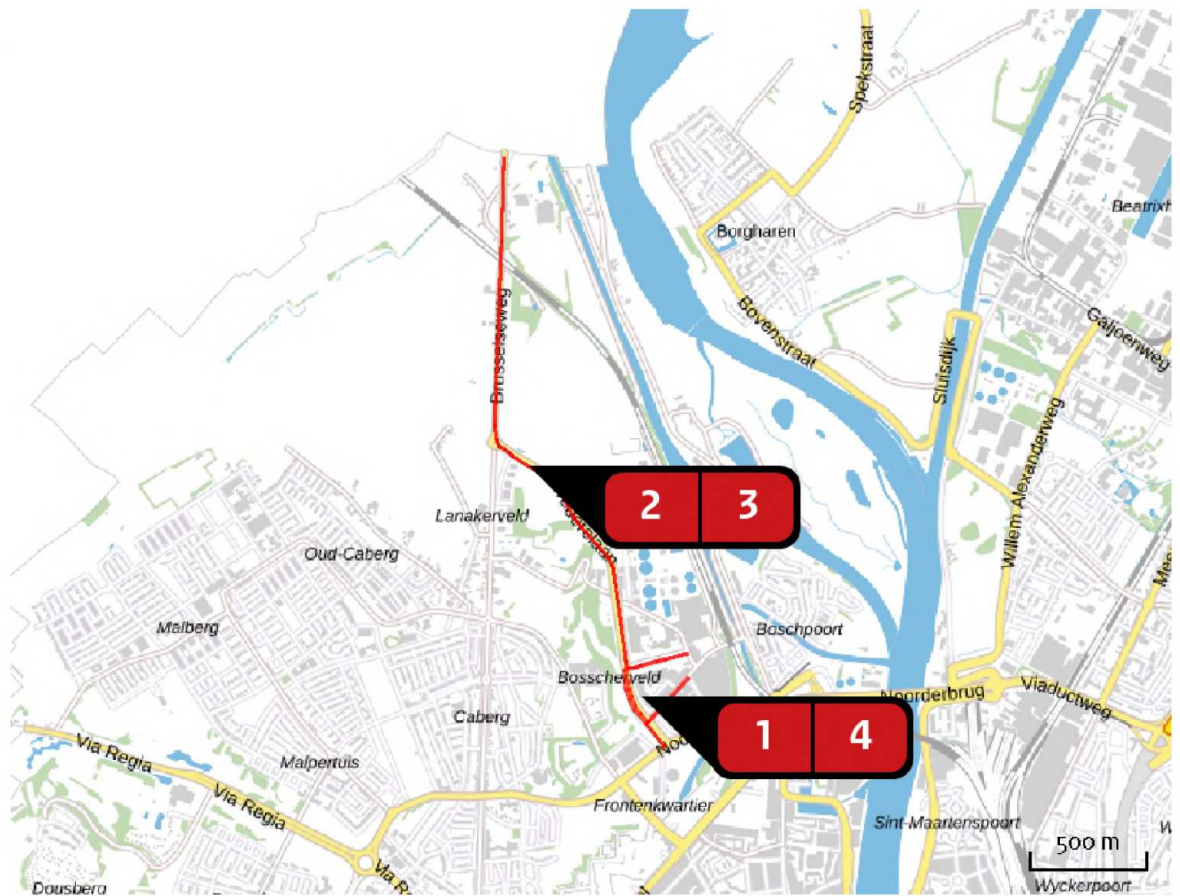
Niet van toepassing

Toelichting

Retail

Locatie

Situatie 1



Emissie

Situatie 1

Bron Sector		Emissie NH ₃	Emissie NO _x
1	Verkeer 3, 5-7, 9 80% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,19 kg/j	39,56 kg/j
2	Verkeer 3, 5-7, 9, 20% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	2,25 kg/j	74,78 kg/j
3	Verkeer 1,8, 20% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,35 kg/j	44,73 kg/j
4	Verkeer 1, 8 80% Wegverkeer Binnen bebouwde kom	1,33 kg/j	44,20 kg/j

Rekenpunten

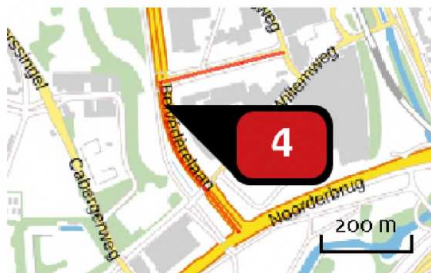
	Label	Positie	Situatie 1	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
a	Sint Pietersberg & Jekerdal H6510A (3 km)	176342, 315600	0,00	3.191 m
b	Bemelerberg & Schiepersberg H6230dkr (6 km) & Bemelerberg & Schiepersberg H6210	181435, 317994	0,00	5.613 m
d	Geuldal H9120 (5 km)	180703, 320652	0,00	5.022 m
e	Sint Pietersberg & Jekerdal H6230dkr (3 km) & Sint Pietersberg & Jekerdal H6210	175930, 316150	0,00	2.600 m
f	Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Oupeye; Visé) (6 km) & Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Oupeye; Visé) H9999:1071c	176743, 313284	0,00	5.542 m
g	Geuldal H9160B (5 km)	180414, 320826	0,00	4.805 m
h	Sint Pietersberg & Jekerdal H6110 (3 km)	175984, 315706	0,00	3.046 m
i	Bunder- en Elslooërbos (6 km) & Bunder- en Elslooërbos H9160B	179587, 323550	0,00	5.005 m
j	Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. (5 km) & Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten. H9999:1026c	175512, 314101	0,00	4.656 m
k	Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek H9999:1027c (3 km) & Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek	175546, 321999	0,02	834 m
l	Savelsbos ZGH6430C (5 km)	180317, 315804	0,00	5.381 m
m	Overgang Kempen-Haspengouw H9999:1031c (3 km) & Overgang Kempen-Haspengouw	172693, 319364	0,00	2.500 m

Label	Positie	Situatie 1	Afstand tot dichtstbijzijnde bron
n Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Blégny; Oupeye; Visé) H9999:1072c (6 km) & Basse Meuse et Meuse mitoyenne (Blégny; Oupeye; Visé)	176743, 313284	0,00	5.542 m
o Montagne Saint-Pierre (Bassenge; Oupeye; Visé) (5 km) & Montagne Saint-Pierre (Bassenge; Oupeye; Visé) H9999:1070c	176193, 313591	0,00	5.170 m
p Sint Pietersberg & Jekerdal H9160B (3 km)	176497, 315325	0,00	3.490 m
q Bunder- en Elslooërbos H91EoC (6 km)	179673, 323540	0,00	5.078 m
r Bemelerberg & Schiepersberg H9160B (6 km)	181708, 317518	0,00	5.984 m
s Savelsbos H9120 (6 km)	180290, 314785	0,00	5.979 m
t Bunder- en Elslooërbos ZGH6430C (6 km)	179515, 323765	0,00	5.044 m
u Sint Pietersberg & Jekerdal ZGH9160B (4 km)	174458, 314857	0,00	4.119 m
v Savelsbos H9160B (6 km)	180269, 315362	0,00	5.596 m
w Bemelerberg & Schiepersberg H6110 (6 km)	181529, 317909	0,00	5.722 m



Naam **Verkeer 1,8, 20%**
 Locatie (X,Y) **175184, 319983**
 NOx **44,73 kg/j**
 NH₃ **1,35 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	39,3 / etmaal	NOx NH ₃	12,17 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	3,8 / etmaal	NOx NH ₃	10,17 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	5,4 / etmaal	NOx NH ₃	22,38 kg/j < 1 kg/j



Naam **Verkeer 1,8 80%**
 Locatie (X,Y) **175648, 319025**
 NOx **44,20 kg/j**
 NH₃ **1,33 kg/j**

Soort	Voertuig	Aantal voertuigen	Stof	Emissie
Standaard	Licht verkeer	157,4 / etmaal	NOx NH ₃	12,00 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Middelzwaar vrachtverkeer	15,1 / etmaal	NOx NH ₃	9,95 kg/j < 1 kg/j
Standaard	Zwaar vrachtverkeer	21,8 / etmaal	NOx NH ₃	22,25 kg/j < 1 kg/j

5.1.2e

Disclaimer

5.1.2e

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6 7 8

Opdrachtgever Gemeente Maastricht
 Datum 18 maart 2022
 Auteur 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e en 5.1.2e 5.1.2e
 Kenmerk 5.1.2e
 Status Definitief
 Pagina 1/6

Validatie modelberekeningen Retailpark

1. Achtergrond

De gemeente Maastricht ontwikkelt in Belvédère een Retailpark dat van groot belang is voor de economische ontwikkeling van de stad. Het Retailpark vormt een onderdeel van de grootschalige en integrale herontwikkeling van het gebied Belvédère. In 2013 zijn voor het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. verkeersberekeningen uitgevoerd met het gemeentelijke verkeersmodel. De berekeningen laten het effect zien van de realisatie van het nieuwe Noorderbrugtracé inclusief de ontwikkeling van het Retailpark. Hieruit is gebleken dat de (inmiddels gerealiseerde) infrastructuur het verkeersaanbod kan verwerken.

Om de ontwikkeling van het Retailpark mogelijk te maken, is in 2019 door de gemeenteraad een nieuw bestemmingsplan voor het Retailpark vastgesteld. Ten behoeve van dit bestemmingsplan zijn in 2018 de verkeersberekeningen uit 2013 gevalideerd op basis van verkeersstellingen uit november 2018. Tegen de vaststelling van het bestemmingsplan liep een beroepsprocedure bij de Raad van State. Op 27 oktober 2021 heeft de Raad van State een einduitspraak gedaan en is het bestemmingsplan op een aantal onderdelen vernietigd. Hierdoor kon het plan niet volgens de gewenste uitgangspunten worden uitgevoerd.

De einduitspraak van de Raad van State richtte zich niet op de inhoud van het bestemmingsplan (waaronder de verkeerscijfers), maar op een aantal juridische aspecten. Aangezien de doelstellingen en uitgangspunten voor het Retailpark op deze locatie nog steeds onveranderd zijn, heeft het college besloten om een nieuw bestemmingsplan te gaan opstellen.

Aangezien het bijna vier jaar geleden is dat de verkeerscijfers voor het Retailpark zijn gevalideerd, is het noodzakelijk deze validatie voor de nieuwe bestemmingsplanprocedure

5.1.2e

5.1.2e
 5.1.2e|5.1.2e
 Nederland

5.1.2e
 5.1.2e
 Nederland

5.1.2e
 5.1.2e
 5.1.2e

BTW 5.1.2e
 KVK 5.1.2e
 IBAN 5.1.2e

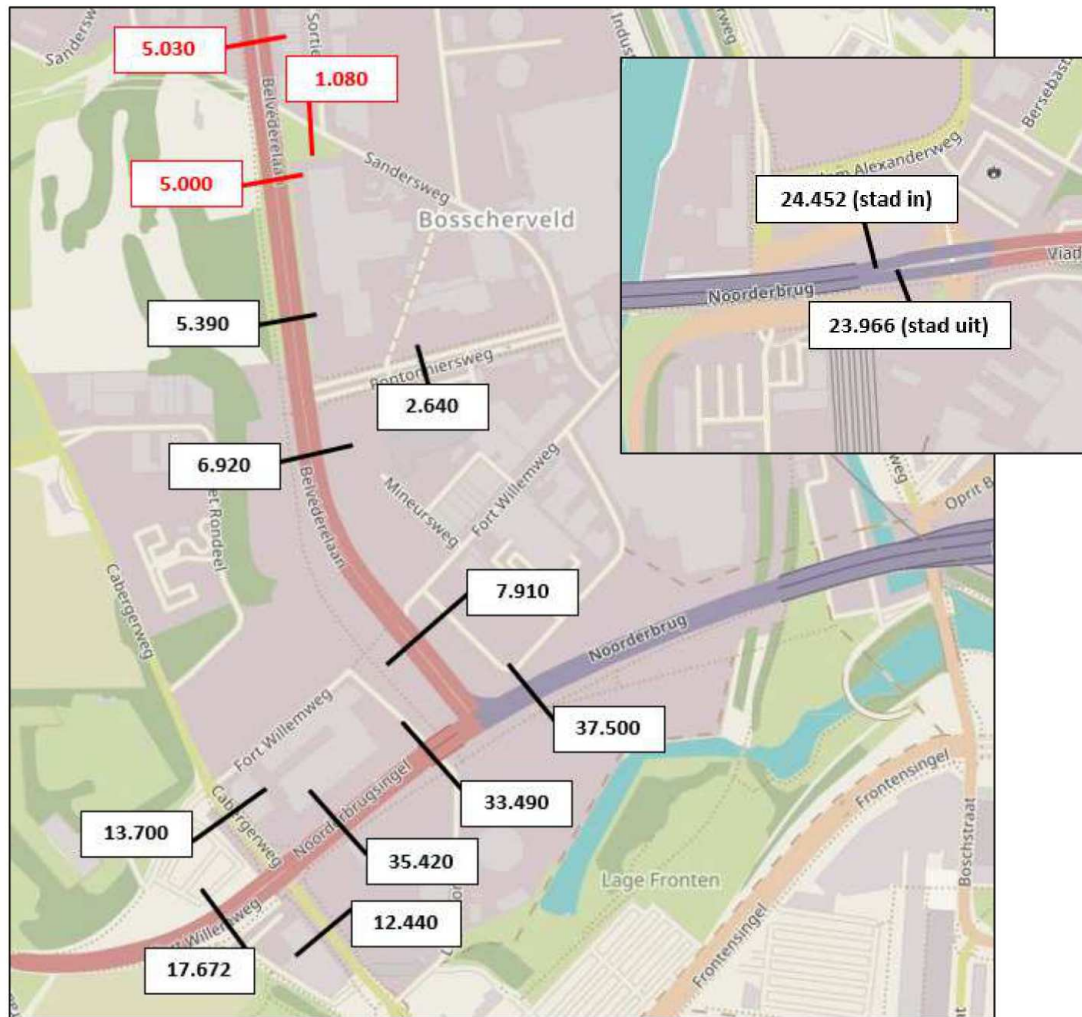
opnieuw uit te voeren. Dit op basis van de meest recente inzichten rondom de huidige verkeersintensiteiten en de inzichten rondom de infrastructurele ontwikkelingen in het gebied Belvédère.

2. Validatie verkeerscijfers

Voor het in beeld brengen van de verkeerseffecten wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel (GVM 2.2). Dit verkeersmodel geeft een voorspelling van de toekomstige verkeersintensiteiten in Maastricht. Vanuit het stabiele basisjaar 2007 wordt op basis van toekomstige ruimtelijke, economische en infrastructurele ontwikkelingen de te verwachten verkeerssituatie in 2030 in beeld gebracht. Bij het uitvoeren van verkeersberekeningen met het prognosemodel 2030 wordt beoordeeld hoe de verkeersprognoses zich verhouden tot de actuele verkeersintensiteiten rondom het plangebied.

Aangezien het basisjaar altijd in het verleden ligt, is het van belang om bij het uitvoeren van verkeersberekeningen de verkeerscijfers te vergelijken met de huidige situatie ("valideren"). Op deze manier wordt gevalideerd of de voorspellingen in lijn liggen met de ontwikkeling tussen 2007 en de huidige situatie. Voor de huidige situatie worden hoofdzakelijk tellingen uit september 2019 gebruikt, aangezien dit de laatste tellingen zijn van vóór de uitbraak van de Corona-pandemie. De eerdere validatie is uitgevoerd in de maand november. Dit is vergelijkbaar met de tellingen uit september. Op drie wegvakken is voor de volledigheid gebruik gemaakt van tellingen uit februari 2020 (rood gekleurd in figuur 2.1). Dit betreft tellingen op de takken van de in 2020 opgeleverde VRI Belvédèrelaan-Sandersweg. Van deze wegvakken is dus geen eerdere telling mogelijk.

Figuur 2.1 geeft de etmaalintensiteiten weer op basis van de verkeerstellingen in 2019. Deze verkeerstellingen zijn afkomstig van de lusdata uit de verkeersregelininstallaties en aangeleverd door de gemeente Maastricht.



Figuur 2.1: Verkeersintensiteiten 2019 op basis van tellingen (mvt/etmaal). De rood gekleurde telwaarde betreffen tellingen uit februari 2020, na realisatie van de VRI Belvédèrelaan-Sandersweg.

2.1 Vergelijking tellingen met basisjaar 2007

In de directe nabijheid van het Retailpark kunnen de verkeersintensiteiten in 2019 niet vergeleken worden met het basisjaar 2007 van het verkeersmodel. Door de gewijzigde aanlanding van de Noorderbrug en de realisatie van de Belvédèrelaan hebben wegen zoals de Fort Willemweg en de Cabergerweg een andere verkeersfunctie gekregen.

De vergelijking is wel te maken op de Noorderbrug nabij de Willem Alexanderweg. In 2019 passeren hier dagelijks circa 48.420 mvt/etmaal. In het basisjaar 2007 van het verkeersmodel zijn dit 48.800 mvt/etmaal. De intensiteit op de Noorderbrug ligt in 2019 dus op hetzelfde niveau als de intensiteit in het basisjaar 2007 van het verkeersmodel.

2.2 Vergelijking tellingen met toekomstige situatie 2030

Om een beeld te krijgen van de autonome toekomstige situatie is (in 2018) een nieuwe referentiesituatie in het prognosemodel 2030 doorgerekend. Deze referentiesituatie beschrijft de toekomstige situatie in 2030 zonder uitbreiding van het Retailpark. De bestaande 16.500 m² retail maken wel onderdeel uit van deze referentiesituatie.

2.2.1 Verkeercijfers Noorderbrug

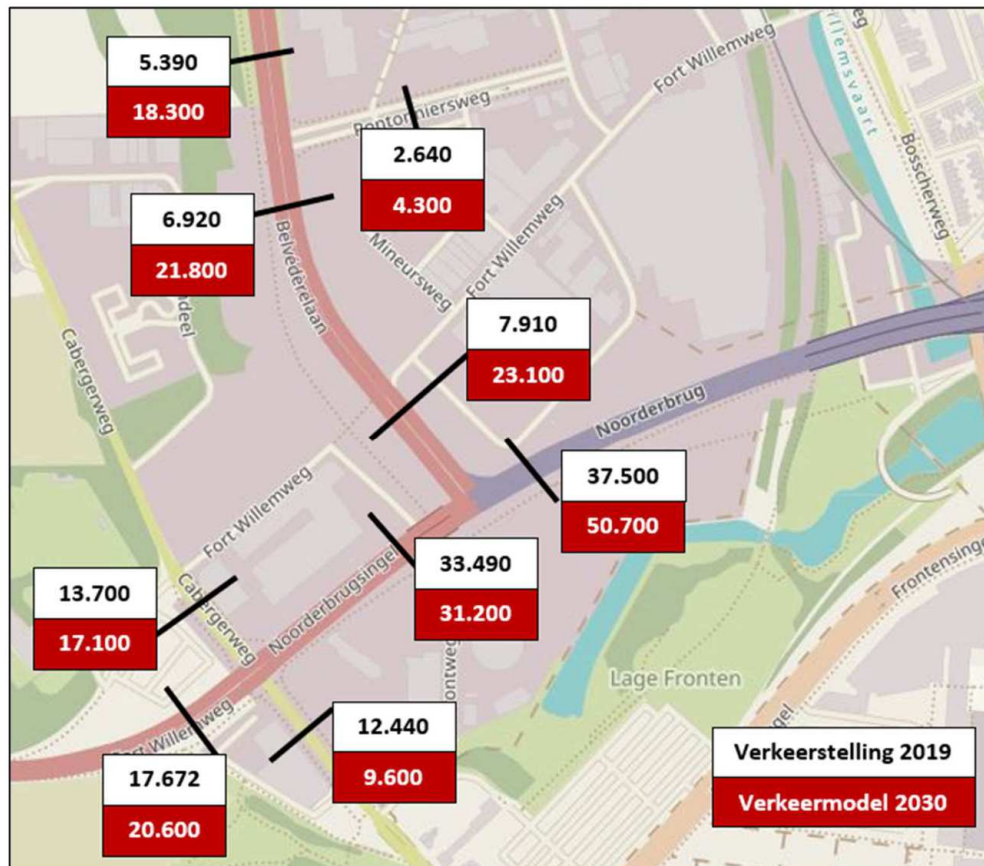
In de referentiesituatie 2030, zonder de geplande ontwikkeling op het Retailpark, bedraagt de intensiteit op de Noorderbrug 77.400 mvt/etmaal. Het verkeersmodel voorspelt voor de toekomstige situatie dus een duidelijk hogere intensiteit dan in het basisjaar 2007 (48.800 mvt/etmaal) en daarmee dus ook een aanzienlijk hogere intensiteit dan de bestaande situatie in 2019 (48.420 mvt/etmaal).

De verkeersintensiteiten in 2019 liggen nog steeds op het niveau van het basisjaar 2007 van het verkeersmodel. De verwachte stijging van de verkeersintensiteiten tussen 2007 en 2030, heeft de afgelopen 12 jaar dus nog nauwelijks plaatsgevonden. Voor de komende 11 jaar (2019-2030) wordt wel een toename van de verkeersintensiteiten voorzien als gevolg van de ruimtelijk- economische ontwikkelingen. De berekende groei op de Noorderbrug tussen 2019 en 2030 bedraagt ruim 35%. Aangezien het verkeer tussen 2007 en 2019 niet is toegenomen, is de kans groot dat de hoge prognoses voor 2030 niet gehaald gaan worden. De prognoses van het verkeersmodel voor 2030 zijn dan hoger dan de daadwerkelijke toekomstige situatie in 2030.

2.2.2 Verkeercijfers Belvédère

In het prognosemodel van het verkeersmodel is de wegenstructuur opgenomen die in 2019 grotendeels is gerealiseerd en opengesteld. Belvédère en omgeving zijn qua wegennetwerk dus te vergelijken met het prognosemodel. Door de verkeerstellingen uit 2019 te vergelijken met de prognoses voor 2030, wordt bepaald of ook op Belvédère sprake is van een robuuste wegenstructuur.

Figuur 2.2 geeft de verkeersintensiteiten weer volgens de tellingen in 2019, in rood aangevuld met de verkeersprognoses voor 2030 uit het verkeersmodel.



Figuur 2.2: Verkeersintensiteiten 2019 en prognoses referentiesituatie 2030 (mvt/etmaal).

Op basis van de vergelijking tussen de huidige situatie 2019 en het prognosejaar 2030 worden voor de wegenstructuur in Belvédère de volgende conclusies getrokken:

- Op de Belvédèrelaan liggen de prognoses aanzienlijk hoger dan in 2019 is geteld. Het verkeer richting naar België (Lanaken en verder) maakt minder gebruik van de nieuwe route dan dat het verkeersmodel voorspelt. Dit verkeer is terug te zien op de Noorderbrugsingel en de Fort Willemweg.
- Op de Noorderbrugsingel liggen de intensiteiten in het prognosemodel 7% lager dan in de huidige situatie 2019. Dit kan te maken hebben met de eerder benoemde verschillen op de Belvédèrelaan. Ook is de Frontensingel in 2018 aangepast waarbij de weg is versmald. Dit kan tot een hogere verkeersdruk op de Noorderbrugsingel leiden. Dit beeld wordt versterkt door de hoge intensiteit die in 2019 op het zuidelijk deel van de Cabergerweg wordt gemeten.

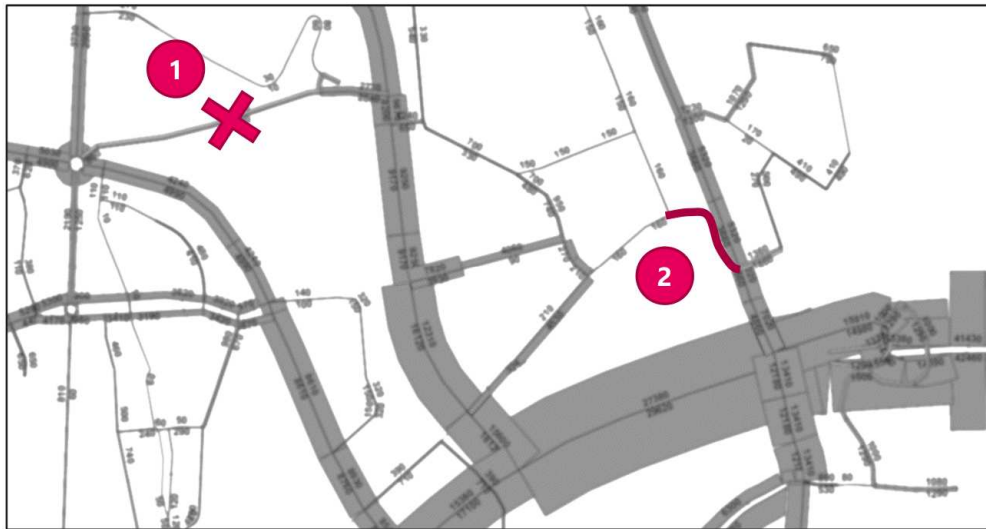
2.3 Robuustheid van de wegenstructuur

De infrastructuur rondom de Noorderbrug en Belvédère is gedimensioneerd op hoge prognosecijfers uit het verkeersmodel. Op basis van de gelijk gebleven verkeersintensiteiten tussen 2007 en 2019, is te stellen dat het verkeersmodel een duidelijke overschatting van de toekomstige verkeersintensiteiten in 2030 geeft. Wanneer de verkeersintensiteiten in 2030 in werkelijkheid lager zijn dan de modelprognoses, betekent dit dat sprake is van een zeer robuust ontworpen wegenstructuur.

3. Gevoeligheidsanalyse gewijzigde infrastructuur

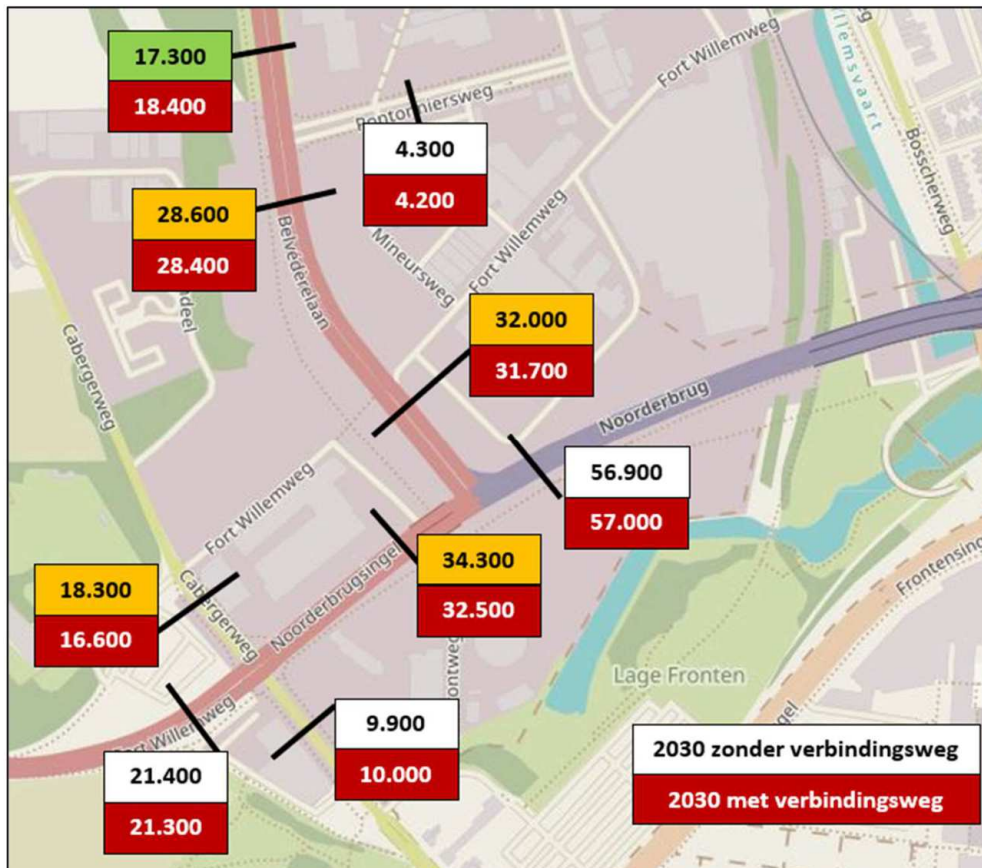
Samen met de gemeente Maastricht is het prognosenetwerk in het verkeersmodel GVM 2.2 in en rondom het gebied Belvédère beoordeeld. Zijn er wegen die destijds voorzien waren maar die niet zijn gerealiseerd? Of zijn er verbindingen gerealiseerd die eerder niet waren voorzien? Uit deze beoordeling zijn onderstaande twee wijzigingen naar voren gekomen:

1. De verbindingsweg aan de noordzijde van het gebied Belvédère is destijds wel voorzien maar uiteindelijk niet gerealiseerd. De Sandersweg is inmiddels niet meer doorgankelijk voor gemotoriseerd verkeer.
2. De verbinding via het sluisje bij het Jaagpad is niet in het verkeersmodel opgenomen. Hier rijden in werkelijkheid slechts circa 1.000 mvt/etmaal waardoor deze geen wezenlijke verkeersfunctie heeft en niet in de modelberekeningen wordt meegenomen.



De netwerkwijzigingen zijn ingevoerd in de plansituatie 2030 van het verkeersmodel (inclusief Retailpark). Met een hertoedeling van het verkeer is beoordeeld of het voor het Retailpark tot wezenlijk andere verkeerscijfers en conclusies leidt.

Figuur 3.1 geeft de verkeersintensiteiten weer in de situatie waarin de verbindingsweg niet is gerealiseerd. In rood aangevuld met de oorspronkelijke verkeersprognoses voor 2030 uit het verkeersmodel. Wanneer het weglaten van de verbindingsweg leidt tot wezenlijk minder verkeer (> 100 mvt/etmaal), is dat groen gearceerd. Bij een toename van verkeer is een oranje arcering aangebracht.



Figuur 3.1: Verkeersintensiteiten prognoses 2030 zonder en met verbindingsweg (mvt/etmaal)

Op basis van de verschillen wordt het volgende geconstateerd ten aanzien van de verkeersstromen:

- Er rijdt meer verkeer op de Noorderbrugsingel (1.800 mvt/etm) – Cabergerweg (1.700 mvt/etm). Dit is verkeer dat in de eerdere modelberekening via de Belvédèrelaan en de verbindingsweg richting de Papyrussingel en Malberg reed. Gelijktijdig is aan de noordzijde van de Belvédèrelaan een afname te zien van circa 1.100 mvt/etmaal.
- De afname op het zuidelijk deel van de Belvédèrelaan wordt gecompenseerd door verkeer vanuit het Retailpark en de rest van het bedrijventerrein naar bijvoorbeeld Malberg dat vanaf de Pontonniersweg niet meer rechtsaf slaat richting de (vervallen) verbindingsweg maar linksaf slaat om via de Belvédèrelaan en de Noorderbrugsingel in westelijke richting te rijden.

Aan de cijfers op de Noorderbrug, de Cabergerweg (zuid) en de Fort Willemweg is te zien dat het weglaten van de verbindingsweg geen wezenlijk verschil geeft in de hoeveelheid

verkeer dat door het gebied Belvédère rijdt. Er vinden slechts kleine lokale verschuivingen plaats die leiden tot maximaal 10% verschil op de Cabergerweg. Op de overige wegen zijn de verschillen aanzienlijk kleiner.

4. Consequenties voor effectonderzoeken lucht en geluid

De gevoeligheidsanalyse laat zien dat het weglaten van de verbindingsweg slechts een beperkt effect heeft op de verkeersintensiteiten rondom het Retailpark. De effecten op de omliggende wegenstructuur zoals de Noorderbrug, de Cabergerweg (zuid) en de Fort Willemweg zijn verwaarloosbaar klein.

Effecten geluid

Verschillen kleiner dan 10% zijn akoestisch niet relevant. Vanaf een verkeerstoename van circa 20% is sprake van een geluidstoename van circa 1 dB en vanaf een verkeerstoename van 40% is sprake van een geluidstoename van circa 2 dB. Een geluidstoename van 2 dB of meer is voor het menselijk oor waarneembaar. Een wijziging van de geluidsbelasting van 1 dB of minder is voor het menselijk oor niet of nauwelijks waarneembaar.

Effecten luchtkwaliteit

De NSL-monitoringstool omvat gegevens over de voor luchtkwaliteit relevante concentraties vervuilende stoffen voor de gemeente Maastricht. Op basis van deze gegevens is de luchtkwaliteitssituatie langs de hoofdwegen rond het Retailpark beschouwd. Met behulp van deze monitoringstool is inzichtelijk gemaakt welke concentraties langs de hoofdwegen rond het Retailpark zijn berekend. De gemeente Maastricht neemt deel aan het Schone Lucht Akkoord. Hiermee heeft de gemeente de ambitie om in 2030 aan de advieswaarden van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) uit 2005 te voldoen. De advieswaarden zijn samen met de wettelijke grenswaarden weergegeven in tabel 4.1.

Per 22 september 2021 zijn de WHO-advieswaarden aangescherpt. Welke gevolgen dit heeft voor de afspraken in het Schone Luchtakkoord is nog niet bekend. Het Schone Lucht Akkoord is in beginsel gericht op het in 2030 behalen van de WHO-advieswaarden uit 2005. Volledigheidshalve zijn in de tabel tevens de aangescherpte WHO-advieswaarden opgenomen.

Stof	Grenswaarden op basis van de Wet milieubeheer	WHO-advieswaarde	WHO-advieswaarde
		Waarop Schone luchtakkoord gebaseerd is	Per 22 september 2021
Jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide	40 µg/m ³	40 µg/m ³	10 µg/m ³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM10	40 µg/m ³	20 µg/m ³	15 µg/m ³
Jaargemiddelde concentratie fijn stof PM2,5	25 µg/m ³	10 µg/m ³	5 µg/m ³

Tabel 4.1 Wettelijke grenswaarden en WHO-advieswaarden

Voor een aantal maatgevende rekenpunten uit de NSL-Monitoringstool zijn de concentraties voor de berekende luchtkwaliteit weergegeven. Dit zijn reeds berekende concentraties ten behoeve van de monitoring. De betreffende rekenpunten zijn weergegeven in figuur 4.1. De betreffende concentraties zijn weergegeven in tabel 4.2.



Figuur 4.1: Overzicht van de beschouwde rekenpunten uit de NSL-Monitoringstool

rekenpunt	NO2			PM10			PM2,5		
	Grenswaarde (µg/m ³)	WHO-advieswaarde (µg/m ³)	Concentratie (µg/m ³)	Grenswaarde NSL (µg/m ³)	WHO-advieswaarde (µg/m ³)	Concentratie NSL (µg/m ³)	Grenswaarde (µg/m ³)	WHO-advieswaarde (µg/m ³)	Concentratie NSL (µg/m ³)
15975240	40	40	18,8	40	20	16,1	25	10	9,1
15975216	40	40	19,7	40	20	16,3	25	10	9,1
15975267	40	40	25,7	40	20	16,8	25	10	9,5
15975235	40	40	17,2	40	20	15,8	25	10	9,0
15975399	40	40	17,4	40	20	16,1	25	10	9,0

Tabel 4.2: Overzicht van de berekende concentraties uit de NS-Monitoringstool situatie 2020

rekenpunt	NO2			PM10			PM2,5		
	Grenswaarde (µg/m ³)	WHO-advieswaarde (µg/m ³)	Concentratie (µg/m ³)	Grenswaarde NSL (µg/m ³)	WHO-advieswaarde (µg/m ³)	Concentratie NSL (µg/m ³)	Grenswaarde (µg/m ³)	WHO-advieswaarde (µg/m ³)	Concentratie NSL (µg/m ³)
15975240	40	40	12,4	40	20	14,1	25	10	7,4
15975216	40	40	13,1	40	20	14,3	25	10	7,4
15975267	40	40	18,2	40	20	15,2	25	10	7,9
15975235	40	40	11,9	40	20	14,0	25	10	7,3
15975399	40	40	11,9	40	20	14,1	25	10	7,3

Tabel 4.3: Overzicht van de berekende concentraties uit de NS-Monitoringstool situatie 2030

Er is inzicht gegeven in de situatie voor 2020 en 2030. Naar de toekomst toe worden de achtergrondconcentraties en emissiefactoren ten gevolge van het verkeer lager door onder andere het schoner worden van het wagenpark. Te zien is dat ruimschoots aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer wordt voldaan. De beperkte wijzigingen in de verkeersintensiteiten zorgen daarbij niet voor normoverschrijdingen van de luchtkwaliteit. Ook wordt voldaan aan de WHO-advieswaarden waarop het Schone Luchtakkoord is gebaseerd. De WHO-advieswaarden zijn in 2021 aangescherpt. In 2030 wordt nog niet voldaan aan deze aangescherpte advieswaarden. Dit is echter niet het gevolg van de gewijzigde plannen van het Retailpark.

Uit de validatie is gebleken dat de berekeningen uit 2013 nog steeds voldoende 'robuust' zijn. We worden dus niet al langzaam ingehaald door de werkelijkheid. Het is daarom niet nodig om nieuwe onderzoeken rondom lucht en geluid uit te voeren.

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met 5.1.2e

5.1.2e De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:

5.1.2e

Contactgegevens

Rechtspersoon

Gemeente Maasricht

Inrichtingslocatie

,
Maastricht**Activiteit**

Omschrijving

Retailpark Belvedere

Toelichting

Stikstofdepositie onderzoek Retailpark Belvedere -
Cluster 2a**Berekening**

5.1.2e

5.1.2e

Datum berekening

01 april 2022, 16:22

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Referentie - Referentie

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

Beoogde situatie - Beoogd

2022

1,2 kg/j

15,9 kg/j

2022

9,9 kg/j

131,4 kg/j

Resultaten

Referentie - Referentie

Hoogste depositie Hexagon

Gebied

Beoogde situatie - Beoogd

-

2.159,02 mol/ha/j 670656

Geuldal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

78,87 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,01 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j

Referentie (Referentie), rekenjaar 2022

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

Emissie NH3

1,2 kg/j

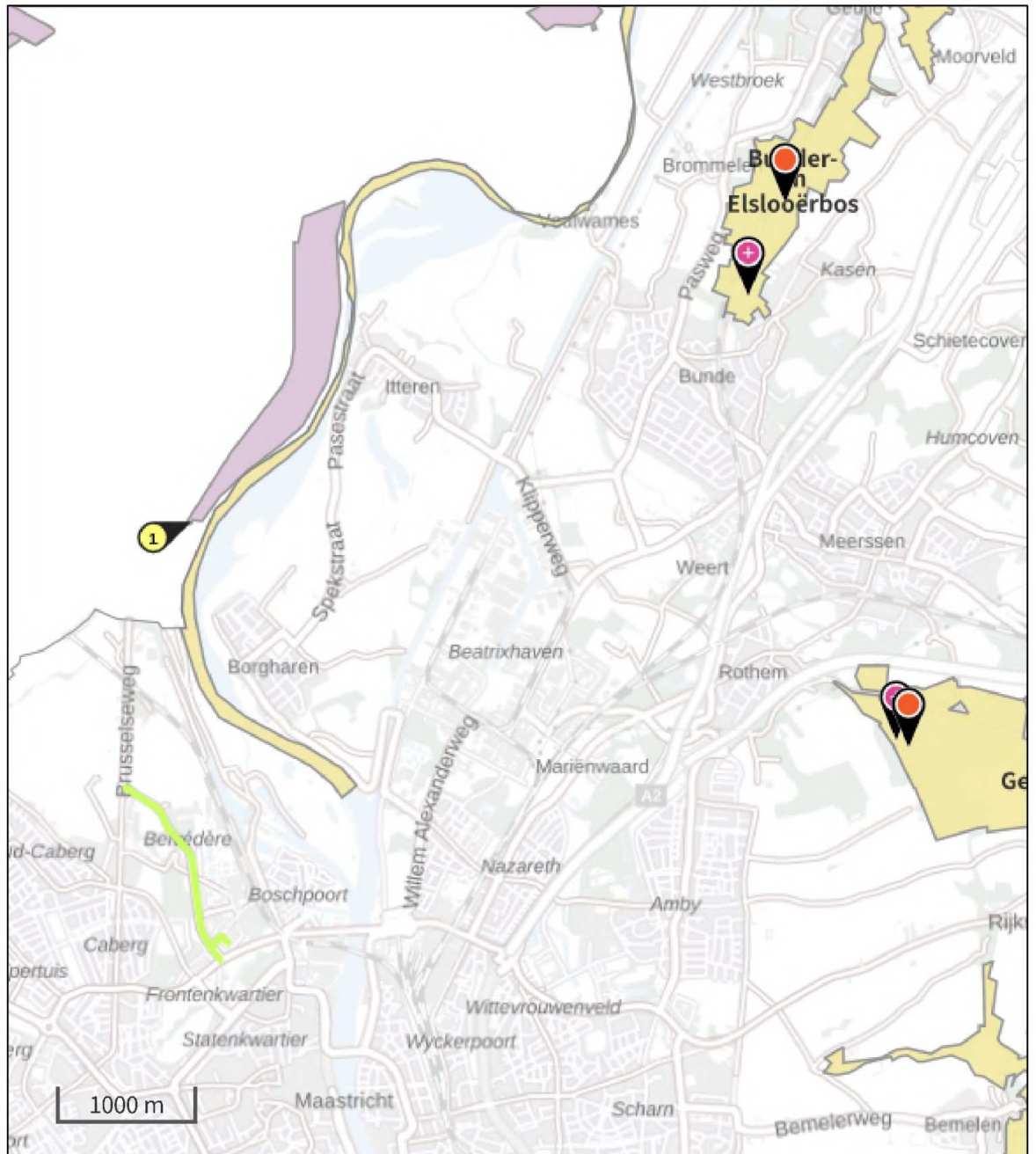
Emissie NOx

15,9 kg/j

Beoogde situatie (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen	Emissie NH3	Emissie NOx
 Verkeersnetwerk	9,9 kg/j	131,4 kg/j

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



De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

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

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	78,87	2.159,02	78,87	0,01	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Bunder- en Elslooërbos (153)	47,02	2.155,40	47,02	0,01	0,00	0,00
Geuldal (157)	31,84	2.159,02	31,84	0,01	0,00	0,00

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol/ha/jr)
1	België	X:175595,02 Y:322038,96	0,01 ○

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van 5.1.2e aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van 5.1.2e beschikbaar is. 5.1.2e Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

5.1.2e
Database versie

5.1.2e

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6 7

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met 5.1.2e

5.1.2e De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:

5.1.2e

Contactgegevens

Rechtspersoon

Gemeente Maasricht

Inrichtingslocatie

,
Maastricht**Activiteit**

Omschrijving

Retailpark Belvedere

Toelichting

Stikstofdepositie onderzoek Retailpark Belvedere -
Totaal**Berekening**

5.1.2e

5.1.2e

Datum berekening

01 april 2022, 16:25

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid incl. eigen rekenpunten

Totale emissie

Referentie - Referentie

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

Beoogde situatie - Beoogd

2022

1,2 kg/j

15,9 kg/j

2022

42,7 kg/j

568,2 kg/j

Resultaten

Referentie - Referentie

Hoogste depositie Hexagon

Gebied

Beoogde situatie - Beoogd

-

2.595,80 mol/ha/j 886287

Geleenbeekdal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

780,51 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,03 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j

Referentie (Referentie), rekenjaar 2022

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

Emissie NH3

1,2 kg/j

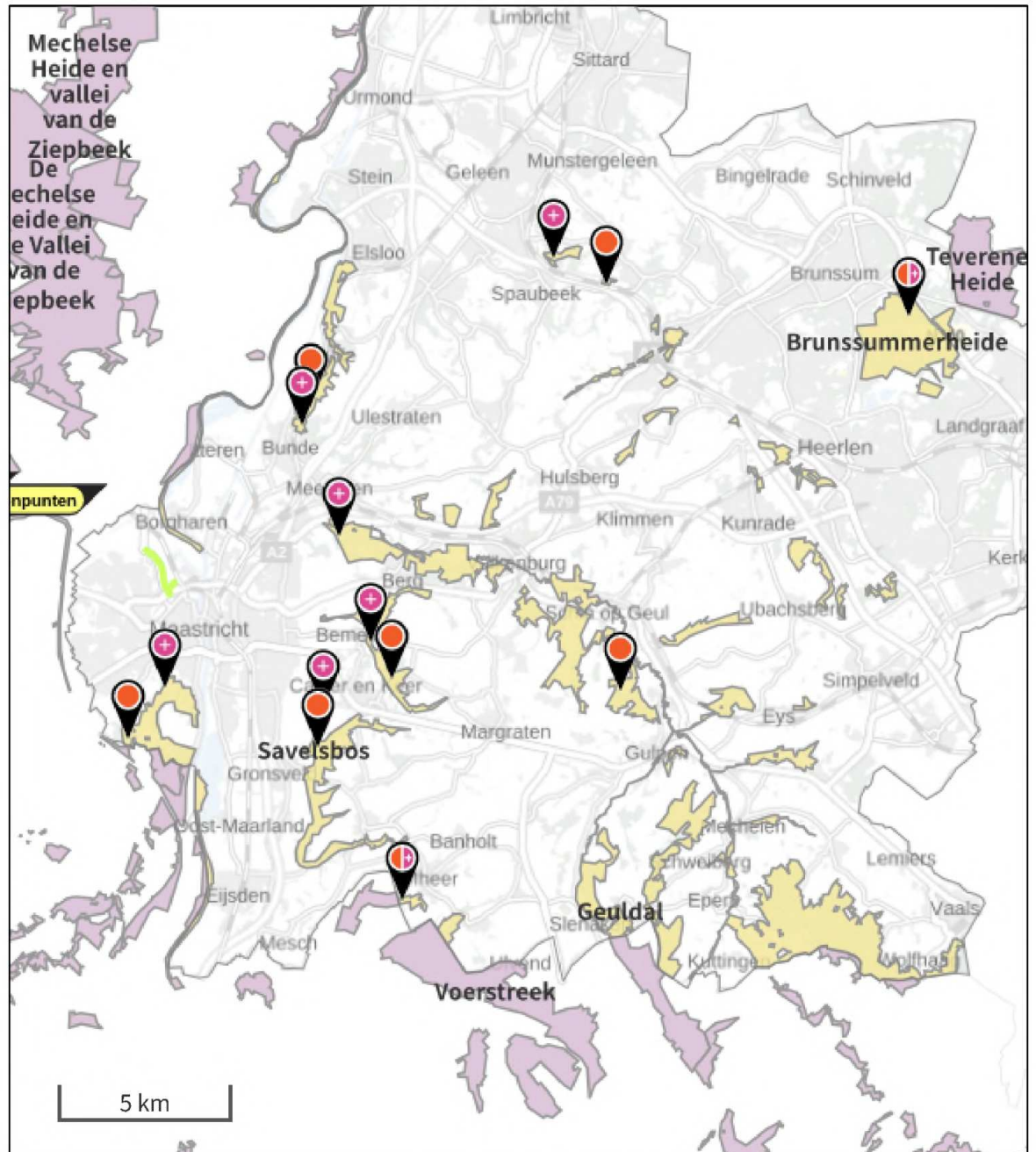
Emissie NOx

15,9 kg/j

Beoogde situatie (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen	Emissie NH3	Emissie NOx
 Verkeersnetwerk	42,7 kg/j	568,2 kg/j

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



- | | | |
|--|--|--|
|  Habitatrichtlijn |  Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  Grootste afname van depositie |
|  Vogelrichtlijn |  Niet bepaald |  Grootste toename van depositie |
| | |  Hoogste totale depositie |

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

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

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	780,51	2.595,80	780,51	0,03	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Geuldal (157)	382,47	2.276,09	382,47	0,03	0,00	0,00
Bunder- en Elslooërbos (153)	120,67	2.155,42	120,67	0,03	0,00	0,00
Sint Pietersberg & Jekerdal (159)	18,55	2.421,51	18,55	0,02	0,00	0,00
Bemelerberg & Schiepersberg (156)	13,51	2.123,06	13,51	0,02	0,00	0,00
Savelsbos (160)	187,15	2.095,54	187,15	0,01	0,00	0,00
Geleenbeekdal (154)	53,19	2.595,80	53,19	0,01	0,00	0,00
Brunsummerheide (155)	4,71	1.983,56	4,71	0,01	0,00	0,00
Noorbeemden & Hoogbos (161)	0,26	1.733,03	0,26	0,01	0,00	0,00

Per eigen rekenpunt	Naam	Coördinaat	Projectbijdrage (mol/ha/jr)
1	België	X:175595,02 Y:322038,96	0,03 ○
2	België	X:173353,91 Y:323394,78	0,01 ○
3	België	X:171323,28 Y:322391,85	0,01 ○

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van 5.1.2e aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van 5.1.2e beschikbaar is. 5.1.2e 5.1.2e Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

5.1.2e

Database versie

5.1.2e

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

5.1.2e

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6 7

5.1.2e

STIKSTOFDEPOSITIE ONDERZOEK

ONTWIKKELING RETAILLOCATIE BELVEDÈRE MAASTRICHT

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht
Projectnr: 5.1.2e
Datum: 18 maart 2022

5.1.2e

STIKSTOFDEPOSITIE ONDERZOEK

ONTWIKKELING RETAILLOCATIE BELVEDÈRE MAASTRICHT

Opdrachtgever: Gemeente Maastricht
Projectnr: 5.1.2e
Rapportnr: 5.1.2e
Status: Definitief
Datum: 18 maart 2022

Opsteller:

5.1.2e

Verificatie:

5.1.2e

Validatie:

5.1.2e

T 5.1.2e

F 5.1.2e

E 5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming 5.1.2e Het is tevens verboden informatie en kennis verwaakt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

5.1.2e

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
2	PLANGEBIED	5
2.1	Algemeen	5
2.2	Beoogde situatie.....	5
2.3	Situering Natura 2000-gebieden.....	7
3	WETTELIJK KADER	9
3.1	Landelijke wet- en regelgeving.....	9
3.2	Voortoets.....	9
3.3	Passende beoordeling.....	9
4	BEREKENINGSSYSTEMATIEK	11
4.1	Rekenmodel.....	11
4.2	Situaties algemeen	11
4.3	Referentiesituatie.....	11
4.3.1	Mondi en Thomas Regout	11
4.4	Beoogde situatie.....	13
4.4.1	Stookinstallaties	13
4.4.2	Verkeer	13
5	REKENRESULTATEN EN BEOORDELING	15
6	CONCLUSIE	16

BIJLAGEN

B1	5.1.2e
B2	VERKEERSGENERATIE

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Plangebied (rood).....	5
Afbeelding 2	Bestemmingsvlakken Retailpark Belvédère.....	6
Afbeelding 3	De locaties van Mondi en Thomas Regout.....	7
Afbeelding 4	Situering Natura 2000-gebieden (bron: https://calculator.aerius.nl/calculator/).....	8
Afbeelding 5	Grafische weergave gehanteerde bronnen gebruiksfase.....	14

1 INLEIDING

In opdracht van de gemeente Maastricht is door 5.1.2e een nieuw stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het Bestemmingsplan "Retailpark Belvédère" te Maastricht.

Ten behoeve van de juridisch-planologische verankering van het initiatief dient een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen. Als onderdeel hiervan dient te worden bepaald of als gevolg van dit initiatief significant negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Een van deze mogelijke beïnvloedingsfactoren is stikstofdepositie, waarvoor voorliggend onderzoek is uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de "Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen".

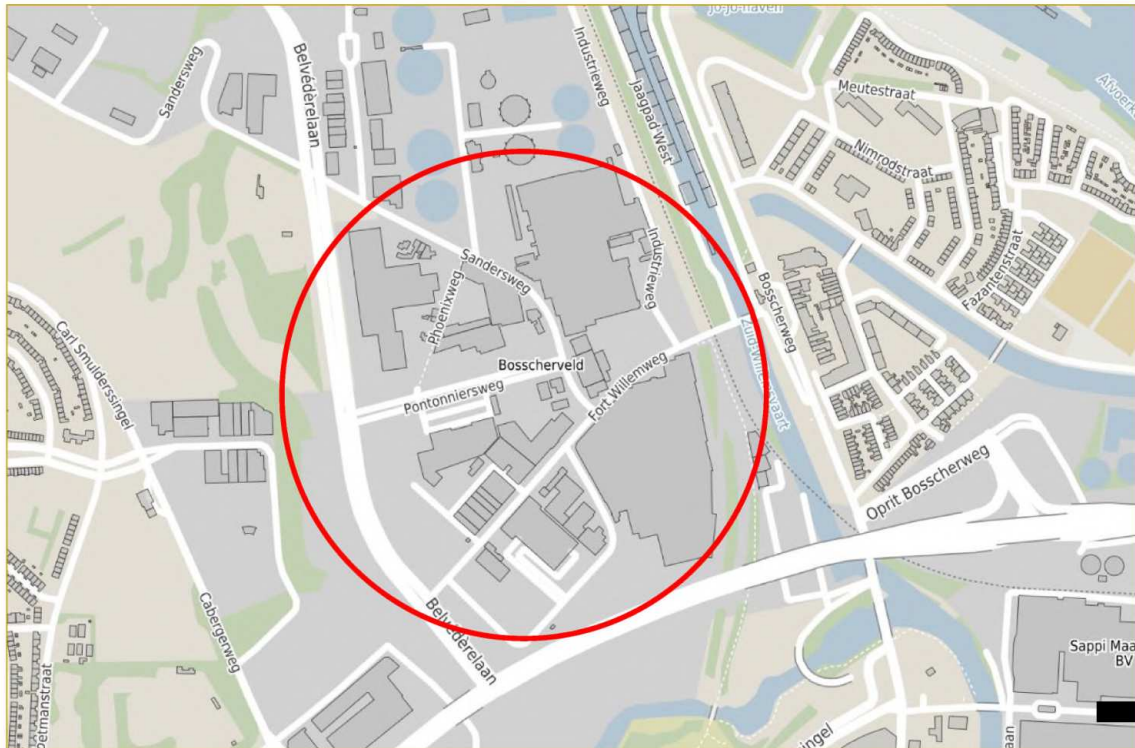
Ten behoeve van een voortoets in het kader van de Wet natuurbescherming is de gewenste situatie gemodelleerd op basis van de aangeleverde gegevens door de opdrachtgever. De stikstofdepositie is op de nabijgelegen Natura 2000-gebieden berekend en getoetst of het plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden.

Voorliggende rapportage geeft een overzicht van de gehanteerde uitgangspunten en rekenmethodiek, de rekenresultaten en de bevindingen.

2 PLANGEBIED

2.1 Algemeen

Het plangebied is gelegen op het bedrijventerrein Bosscherveld aan de Belvédèrelaan. Navolgende afbeelding geeft een geografisch overzicht van de ligging van het plan en de omgeving.



Afbeelding 1 Plangebied (rood)

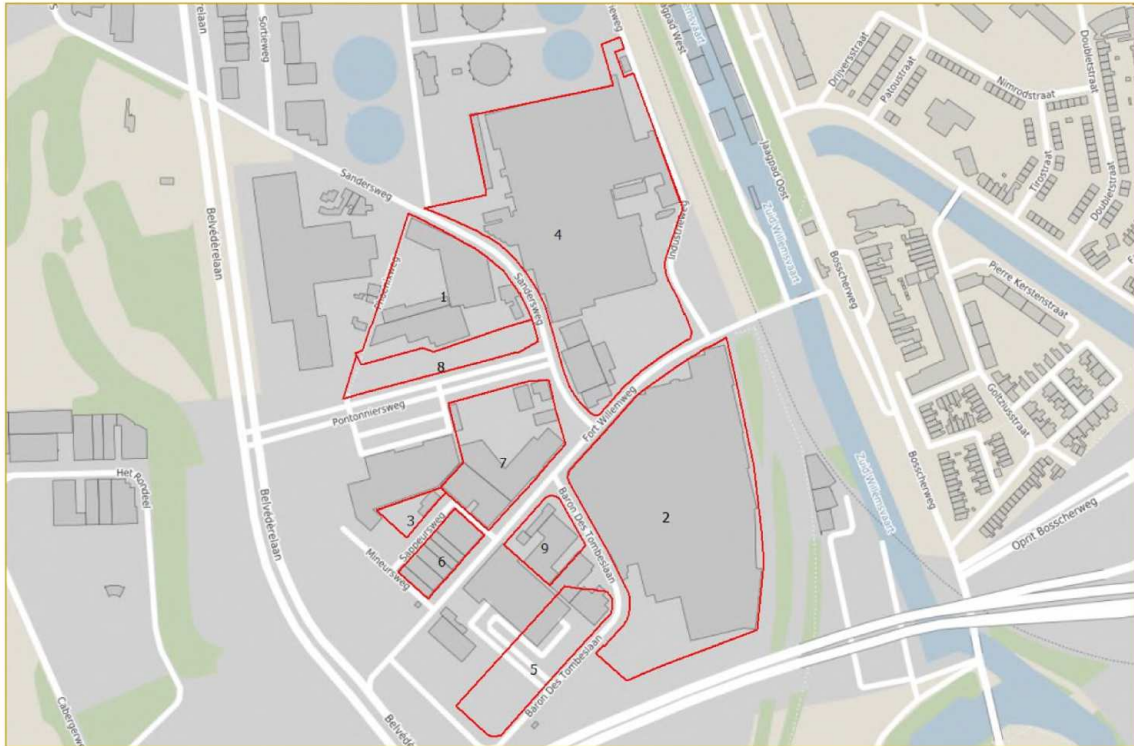
2.2 Beoogde situatie

De gemeente Maastricht is voornemens een volwaardig retailpark te realiseren. De voorgenomen (door)ontwikkeling van het retailpark vormt een onderdeel van de grootschalige en integrale herontwikkeling van het gebied Belvédère.

Het begin van het retailpark is al gemaakt door de realisatie van de 1e fase (concentratie bouwmarkten tuin- en sfeercentra), de aanleg van de Belvédèrelaan (verbinding richting België) en de Pontonniersweg en de bouw van een zestal woonwinkels. De vervolgfases zorgen voor de totstandkoming van een volwaardige, aantrekkelijke en toekomstbestendige concentratie van perifere detailhandel (PDV) in de branches bouw, tuin, wonen, bruin- en witgoed, sport en spel en vrije tijd.

In het bestemmingsplan 'Noorderbrug e.o.' is een aantal vlakken bestemd als bedrijfsbestemming. Op deze percelen is maximaal milieucategorie 3 mogelijk met uitzondering van bestemmingsvlak 2 en 4. Ter plaatse van deze vlakken is een hogere milieucategorie mogelijk ten behoeve van de reeds aanwezige bedrijven "Mondi" en "Thomas Regout". De reeds aanwezige bedrijven "Mondi" en "Thomas Regout" ter plaatse van bestemmingsvlak 2 en 4 beslaan reeds de gehele bestemmingsvlakken waardoor de bestemmingsvlakken reeds maximaal zijn ingevuld. De overige bestemmingsvlakken worden hernieuwd ingevuld.

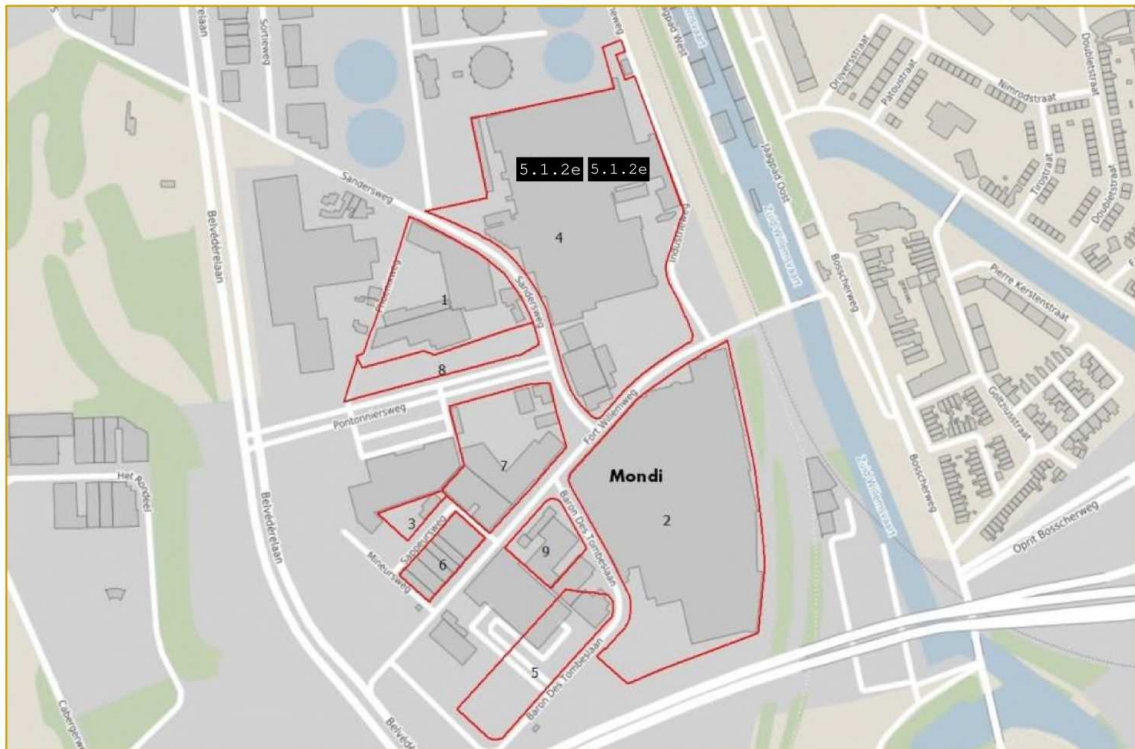
Navolgende afbeelding geeft een grafische weergave van de verschillende bestemmingsvlakken ten behoeve van bedrijvigheid.



Afbeelding 2 Bestemmingsvlakken Retailpark Belvédère

Naast Thomas Regout en Mondi is er nog een grote wasstraat gelegen binnen het plangebied in gebruik. In de overige gebouwen is deels kleine bedrijvigheid en deels staan ze leeg. Over al deze bedrijven is verder geen informatie bekend, daarom worden ze in de referentiesituatie beschouwd als 'leeg' ("lege percelen"). We maken hiermee een worst-case afweging.

Het plan behelst het behoud van de bedrijven Thomas Regout (bestemmingsvlak 4) en Mondi (bestemmingsvlak 2). De overige percelen, 1, 3 en 5 tot en met 9, zijn bestemd als retail en leisure. Deze bedrijven worden zonder stikstofemissie gerealiseerd. Op het perceel waar Mondi is gevestigd, ligt een wijzigingsbevoegdheid voor een wijziging naar retail en leisure.



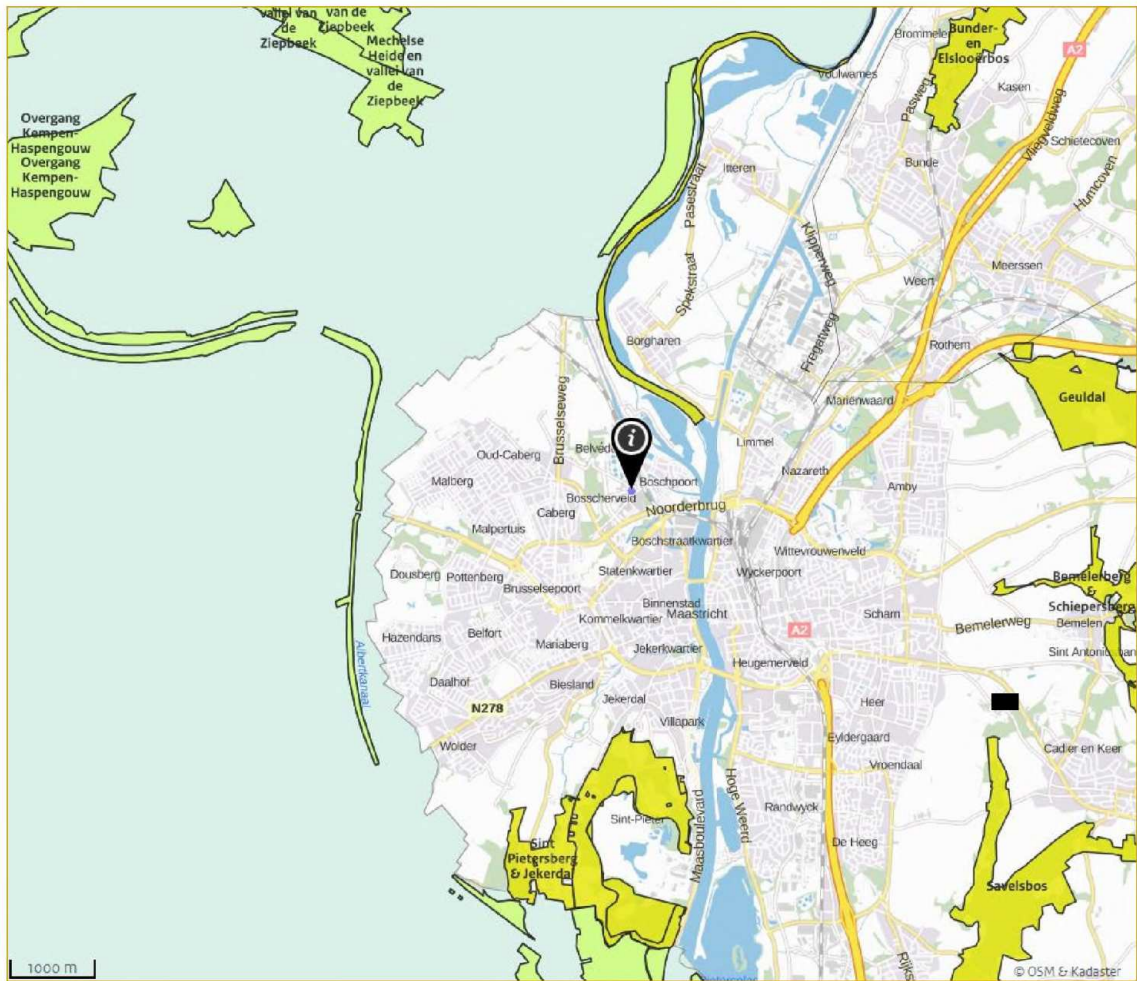
Afbeelding 3 De locaties van Mondri en 5.1.2e 5.1.2e

2.3 Situering Natura 2000-gebieden

Ten behoeve van de stikstofdepositieberekeningen dient rekening gehouden te worden met de Natura 2000-gebieden waarop een relevante bijdrage vanwege het plan verwacht kan worden. Navolgend zijn de meest nabij gelegen Natura 2000-gebieden opgesomd en weergegeven in de navolgende verbeelding. 5.1.2e Calculator 2019 bepaald automatisch de van toepassing zijnde Natura 2000-gebieden met een relevant effect.

- Grensmaas	circa 1 km van plangebied
- Sint Pieterberg & Jekerdal	circa 3 km van plangebied
- Uiterwaarden langs de Limburgse Maas met Vijverbroek (B)	circa 3 km van plangebied
- Overgang Kempen-Haspengouw (B)	circa 3 km van plangebied
- Bemelerberg & Schiepersberg	circa 5 km van plangebied
- Plateau van Caestert met hellingbossen en mergelgrotten (B)	circa 5 km van plangebied
- Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (B)	circa 5 km van plangebied
- Geuldal	circa 5 km van plangebied
- Savelsbos	circa 5 km van plangebied
- Mechelse Heide en vallei van de Ziepbeek (B)	circa 5 km van plangebied
- Montagne Saint-Pierre (Bassenge; Oupeye; Visé) (B)	circa 5 km van plangebied

Overige Natura 2000-gebieden zijn op grotere afstand gelegen (de locatie van het plangebied is in de verbeelding weergegeven met 📍). De opgesomde en grafisch weergegeven Natura 2000-gebieden zijn niet gelijk aan de Natura 2000-gebieden met een relevante bijdrage maar geven slechts een overzicht van de ligging van het plan ten opzichte van nabijgelegen Natura 2000-gebieden.



Afbeelding 4 Situering Natura 2000-gebieden (bron: <https://calculator.aerius.nl/calculator/>)

3 WETTELIJK KADER

3.1 Landelijke wet- en regelgeving

In het kader van de toets aan de Wet Natuurbescherming wordt bepaald of een project of plan (mogelijke) significant negatieve effecten veroorzaakt op de instandhoudingsdoelstellingen van Natura 2000-gebieden. Voor plannen dient middels een voortoets, eventueel gevolgd door een passende beoordeling, getoetst te worden of het plan mogelijk significant negatieve effecten kan hebben op gevoelige habitattypen die gelegen zijn binnen omliggende Natura 2000-gebieden. De beoordeling van plannen, projecten en andere handelingen is uitgewerkt in paragraaf 2.3 van de Wet natuurbescherming.

3.2 Voortoets

Bij de voortoets gaat het om de vraag of sprake kan zijn van significante gevolgen. De significantie van de gevolgen voor een gebied als gevolg van een plan worden afgezet tegen de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied, die zijn neergelegd in het aanwijzingsbesluit en zijn uitgewerkt in het beheerplan voor dat gebied. Wanneer een plan gevolgen heeft voor het gebied, maar de instandhoudingsdoelstellingen daarvan niet in gevaar brengt, zijn significante gevolgen uitgesloten.

Bij de voortoets wordt bekeken of het bestemmingsplan afzonderlijk of in combinatie met andere plannen of projecten significante gevolgen kan hebben. In hoeverre stikstofdepositie voor significante gevolgen op Natura 2000-gebieden kan zorgen, wordt in eerste instantie bepaald door te bezien of de ontwikkelingen die het plan mogelijk maakt tot een toename van stikstofdepositie leiden. Van plannen die ten opzichte van de feitelijke situatie geen toename van de stikstofdepositie veroorzaken op Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats waarvan de Kritische Depositie Waarde (KDW) wordt overschreden, zijn significante gevolgen met zekerheid uit te sluiten. In dit geval hoeft geen passende beoordeling te worden opgesteld. Als uit de voortoets blijkt dat de realisatie van de in het plan opgenomen ontwikkelingsmogelijkheden wel leidt tot een toename van stikstofdepositie. Waarbij op één of meer in het kader van Natura 2000 beschermde stikstofgevoelige habitats waarvan de KDW al wordt overschreden of door de toename van de stikstofdepositie kan worden overschreden, en tevens hierdoor significant negatieve effecten niet op voorhand zijn uit te sluiten, dient een passende beoordeling te worden opgesteld.

Ingeval het plan een herhaling of voortzetting is van een plan of project waarvoor reeds eerder een passende beoordeling is gemaakt, kan ingevolge artikel 2.8 lid 2 van de Wet natuurbescherming een nieuwe passende beoordeling achterwege blijven, voor zover deze redelijkerwijs geen nieuwe gegevens of inzichten kan opleveren omtrent de significante gevolgen ervan. De plan-mer die voor bestemmingsplannen is gekoppeld aan het opstellen van een passende beoordeling is in een dergelijke situatie niet nodig. Feitelijk is er dan al een (nog steeds actuele) passende beoordeling aanwezig, die aantoont dat schadelijke effecten als gevolg van het plan zijn uitgesloten.

3.3 Passende beoordeling

Wanneer een plan significante negatieve gevolgen kan hebben, moet het bestuursorgaan ingevolge de Wet natuurbescherming een passende beoordeling opstellen vóórdat het plan kan worden vastgesteld. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast.

Het bestemmingsplan zal rekening moeten houden met de in het aanwijzingsbesluit voor het betrokken gebied vastgestelde instandhoudingsdoelstellingen en de wijze waarop deze zijn uitgewerkt in het voor het gebied vastgestelde beheerplan. De aanwijzingsbesluiten worden vastgesteld door de Minister van Economische Zaken. De beheerplannen worden over het algemeen vastgesteld door gedeputeerde staten van de provincie waarin het

gebied geheel of grotendeels is gelegen, behalve voor zover de verantwoordelijkheid voor het beheer bij het Rijk ligt.

Als het bevoegd gezag op grond van de passende beoordeling niet de vereiste zekerheid heeft verkregen dat een plan de natuurlijke kenmerken niet zal aantasten, kan het plan in beginsel niet worden vastgesteld. Dat is alleen anders als er geen alternatieve oplossingen beschikbaar zijn, sprake is van dwingende redenen van openbaar belang en compenserende maatregelen worden getroffen, dan kan een plan toch worden vastgesteld.

4 BEREKENINGSSYSTEMATIEK

4.1 Rekenmodel

Ten behoeve van de berekening van de stikstofdepositie in de Natura 2000-gebieden is een rekenmodel opgesteld met behulp van **5.1.2e** versie 2021¹. **5.1.2e** rekent op basis van het Operationele Prioritaire Stoffen model (OPS) van het RIVM en standaard rekenmethode 2 (SRM2) uit de Regeling beoordeling luchtkwaliteit 2007.

4.2 Situaties algemeen

Referentiesituatie

Bij een voortoets moeten de gevolgen van het plan worden gezien in relatie tot de referentiesituatie. Ingevolge de vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State geldt als referentiesituatie bij de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan ter vervanging van het geldende bestemmingsplan: de huidige – legale – feitelijke situatie ten tijde van de vaststelling van het nieuwe plan.

Beoogde situatie

Volgens vaste jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State moet zowel bij de voortoets als in de passende beoordeling van een bestemmingsplan worden uitgegaan van de maximale planologische mogelijkheden die een plan biedt, en niet van een inschatting van wat er in werkelijkheid zal gaan gebeuren of wat er wordt beoogd. De achterliggende gedachte is dat alle mogelijkheden die het bestemmingsplan biedt in de praktijk kunnen worden benut en dat de plantoets dus moet uitwijzen of ook in dat geval negatieve gevolgen voor een Natura 2000-gebied zijn uit te sluiten.

Cumulatieve effecten

In het kader van een voortoets dient beschouwd te worden of het plan afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – significante gevolgen ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden heeft.

4.3 Referentiesituatie

Zoals reeds beschreven in hoofdstuk 2 zijn er twee bedrijven actief binnen het plangebied, namelijk Mondi en Thomas Regout. Daarnaast is een autowasstraat met een verkeersaantrekkende werking **aanwezig**. Binnen het plangebied zijn er verder enkele andere, kleine bedrijven aanwezig maar hier is geen specifieke informatie van bekend en worden daarom in dit onderzoek niet beschouwd in de referentiesituatie. De referentiesituatie betreft dus een worst-case situatie.

4.3.1 **Mondi en Thomas Regout**

In het bestemmingsplan is de bevoegdheid opgenomen voor een bestemmingsplanwijziging van het perceel van Mondi naar retail en leisure. Daarom zijn voor het perceel van Mondi twee situaties beschouwd. De eerste situatie is het huidige bedrijf Mondi, doorgerekend op basis van de feitelijke emissies op basis van het bestaande energieverbruik en de verkeersgeneratie voor distributie. De tweede situatie is het perceel van Mondi gewijzigd naar retail en leisure plus de verkeersaantrekkende functie van een gemengd bedrijf. De wijziging naar retail dient gepaard te gaan van een wijziging van gasgebruik naar 'zonder stikstofemissie.'

De verkeersgeneratie is worst-case bepaald met behulp van de CROW Publicatie 31 **31** 'cijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij is aangesloten bij de verkeersgeneratie voor werkgebieden zoals opgenomen in tabel 5 en 6 van de onderhavige publicatie. Navolgende tabel geeft een weergave van de gehanteerde verkeersgeneratie kentallen.

Tabel 1 Kentallen verkeersgeneratie

Categorie CROW	Licht verkeer [bewegingen/ha/etmaal]	Middelzwaar verkeer [bewegingen/ha/etmaal]	Zwaar verkeer [bewegingen/ha/etmaal]
Distributiepark	135,0	9,1	25,9
Gemengd terrein	128,0	12,3	17,7

Voor het perceel van Mondi resulteert dit in de volgende cijfers:

Tabel 2 Kentallen verkeersgeneratie

Gebruik	Oppervlakte [ha]	Licht verkeer [bewegingen/etmaal]	Middelzwaar verkeer [bewegingen/etmaal]	Zwaar verkeer [bewegingen/etmaal]
Mondi	3,4	460,5	31,0	88,4
Retail	3,4	436,6	42,0	60,4

Na analyse blijkt dat de stikstofemissie in de huidige situatie hoger is dan bij uitvoering van de wijzigingsbevoegdheid naar retail/leisure. De huidige situatie is daarmee de te beschouwen maximale planologische situatie.

Voor Thomas Regout is een dergelijke bevoegdheid tot bestemmingsplanwijziging niet opgenomen. Daarmee is de bestaande situatie ter plaatse van dit perceel gelijk aan de maximaal planologische situatie.

In de referentiesituatie is onderhavig onderzoek uitgegaan dat ter plaatse van de reeds aanwezige bedrijven "Mondi" en "Thomas Regout" de bestemmingsvlakken 2 en 4 sprake is van een maximale invulling in de bestaande situatie. De toekomstige bestemming biedt op deze twee bestemmingsvlakken niet meer ruimte dan de huidig feitelijke invulling. Daarmee zal de planologisch maximale toekomstige situatie voor deze twee bestemmingsvlakken niet omvangrijker zijn dan de bestaande situatie. De bedrijfsemissies in de referentiesituatie en de beoogde situatie zijn voor deze twee bestemmingsvlakken derhalve gelijk. Ook de verkeersaantrekkende werking van het bedrijf "Thomas Regout" verandert niet in de toekomstige situatie ten opzichte van huidig feitelijke situatie. Voor het bedrijf "Mondi" kan bij een omzetting naar retail en leisure de verkeersaantrekkende werking wijzigen. Echter de totale emissie van het bedrijfsvlak zal bij een omzetting van de huidige invulling naar retail en leisure afnemen. Daarom worden de bedrijven Mondi en Thomas Regout in dit onderzoek niet nader beschouwd.

4.3.2 Autowasstraat

Ter plaatse van het plangebied is een autowasstraat aanwezig met een verkeersaantrekkende werking van 87.500 voertuigen per jaar. Deze verkeersaantrekkende werking is middels het 5.1.2e gemodelleerd in de referentiesituatie.

4.4 Beoogde situatie

In de beoogde situatie worden de 'lege' percelen en de wasstraat vervangen door een retailpark. De voor stikstofdepositie relevante bronnen betreffen de verkeersbewegingen ten gevolge van het plan en de stikstofemissies ten gevolge van stookinstallaties van de te realiseren retail en leisure bedrijven. Voor de berekening is uitgegaan van het rekenjaar 2022. De uitgangspunten zijn in navolgende paragrafen beschreven. Bijlage B1 geeft een weergave van de invoergegevens.

4.4.1 Stookinstallaties

De panden op de bestemmingsvlakken 1, 3 en 5 tot en met 9 van het Retailpark Belvédère worden uitgevoerd met nul op de meter. Indien Mondi vervangen wordt door retail en leisure, dient ook deze ontwikkeling zonder stikstofemissie te zijn. Er vinden hier derhalve géén relevante emissies naar de lucht plaats ten gevolge van stikstofuitstotende stookinstallaties. De NO_x-emissies van het deze panden bedraagt 0,0 kg/jaar. De voor stikstofdepositie relevante bronnen in de beoogde situatie betreffen derhalve enkel de verkeersbewegingen ten gevolge van het plan en worden navolgend beschreven.

4.4.2 Verkeer

Ten gevolge van het plan vindt een verkeersaantrekkende werking plaats. In de bepaling van de stikstofdepositie is rekening gehouden met het arriverend en vertrekkend verkeer van de onderhavige bestemmingsvlakken.

In deze paragraaf is de toename van het verkeer beoordeeld, waarbij beoordeeld is of het plan niet meer effect heeft dan feitelijk bestaand, juridisch legaal gebruik.

Navolgende tabel geeft een weergave van de toename in verkeer ten gevolge van de verschillende bestemmingsvlakken. De bestemmingsvlakken 2 en 4 zijn daarbij buiten de berekening gelaten omdat, zoals eerder aangegeven, de bedrijven "Mondi" en "Thomas Regout" in de huidige situatie reeds maximaal ingevuld zijn. Deze aantallen zijn tot stand gekomen met de kengetallen uit navolgend tabel.

Tabel 3 Toename verkeersgeneratie bestemmingsvlakken

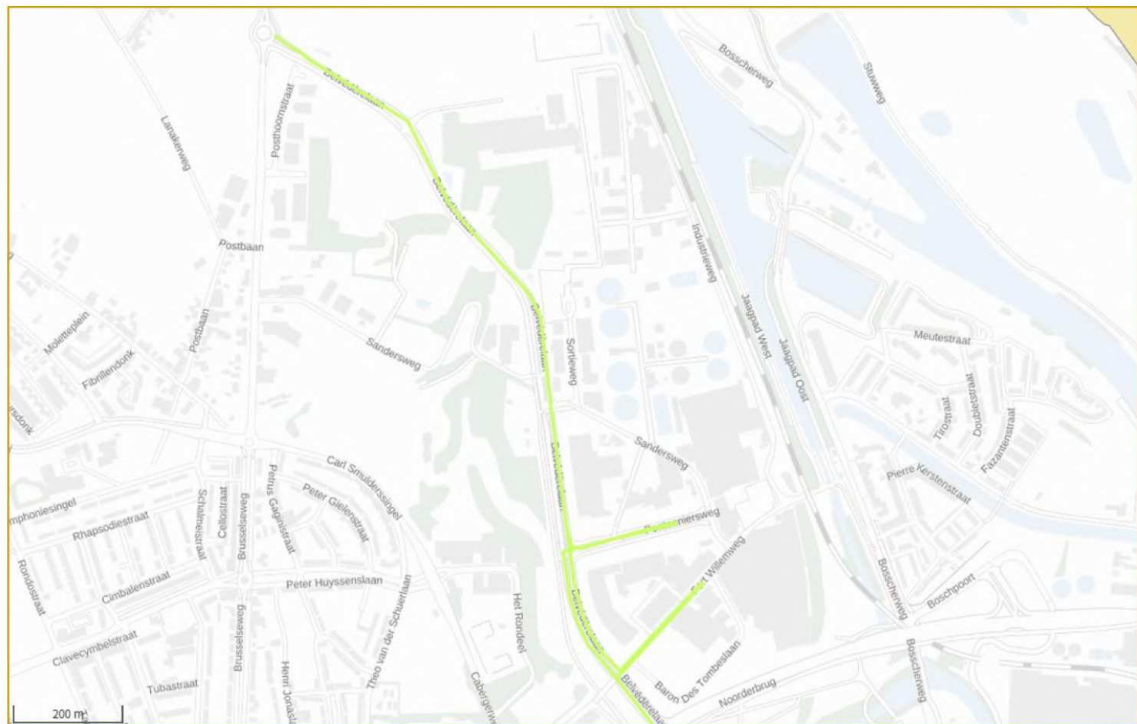
Bestemmingsvlak	Oppervlakte [ha]	Licht verkeer per etmaal	Middelzwaar verkeer per etmaal	Zwaar verkeer per etmaal
1	1,1	144,6	13,9	20,0
2	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
3	0,1	14,4	1,4	2,0
4	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
5	0,7	94,5	9,1	13,1
6	0,3	34,3	3,3	4,7
7	0,9	117,8	11,3	16,3
8	0,4	52,1	5,0	7,2
9	0,3	40,0	3,8	5,5

Het verkeer is gemodelleerd vanuit het plangebied in twee verschillende richtingen. 20 Procent van de verkeersbewegingen gaat in noordelijke richting naar de Belgische grens. De andere 80 procent gaat via de ontsluitingsweg 'Belvédèrelaan' tot aan het stoplicht naar de 'Noorderbrug'. Overigens heeft ook een controleberekening plaatsgevonden waarbij 100% van het verkeer richting Noorderbrug gaat, dit leidt niet tot andere uitkomsten.

Uit de gemeentelijke verkeermonitor waarin de uitgevoerde verkeerstellingen zijn opgenomen blijkt dat op de Noorderbrug in 2019 circa 48.000 motorvoertuigen op de Noorderbrug en circa 6.000 motorvoertuigen op de Brusselseweg per etmaal reden. De verkeersaantrekkende werking van het bestemmingsplan Retailpark Belvédère bedraagt daarmee minder dan 1% van het huidige verkeersbeeld op de Noorderbrug. Het verkeer vanuit het plan is na het stoplicht ter plaatse van de Noorderbrug en de rotonde Brusselseweg opgenomen in het heersende lokale verkeersbeeld.

De verkeersgeneratie is gemodelleerd middels het itemtype 'wegverkeer – binnen bebouwde kom'. **5.1.2e**
5.1.2e maakt voor de verspreiding van emissies vanwege wegverkeer gebruik van de
Standaardrekenmethode 2 (SRM-2) overeenkomstig de Regeling boordeling luchtkwaliteit 2007 (Rbl 2007).

Navolgende afbeeldingen geven een weergave van de gehanteerde bronnen ten behoeve van de beoogde
ontwikkeling. Bijlage B2 geeft een volledige weergave van de invoergegevens.



Afbeelding 5 Grafische weergave gehanteerde bronnen gebruiksfase

5 REKENRESULTATEN EN BEOORDELING

Met behulp van het rekenprogramma **5.1.2e** is de stikstofdepositiebijdrage vanwege de gebruiksfase berekend ter plaatse van nabijgelegen gevoelige habitattypen in de voor het plan relevante Natura 2000-gebieden. In bijlage B1 is de uitgevoerde berekening naar de gebruiksfase weergegeven middels de **5.1.2e** **5.1.2e**

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie-toename niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Ter plaatse van **Duitse** Natura 2000-gebieden wordt eveneens voldaan aan het toetsingskader. Het onderhavige plan zal afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – geen relevante significante cumulatieve effecten kunnen veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling evenals het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde is. Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan.

6 CONCLUSIE

In opdracht van de gemeente Maastricht is door **5.1.2e** een stikstofdepositie onderzoek uitgevoerd ten behoeve van het Bestemmingsplan "Retailpark Belvédère" te Maastricht.

Ten behoeve van de juridisch-planologische verankering van het initiatief dient een bestemmingsplanprocedure te worden doorlopen. Als onderdeel hiervan dient te worden bepaald of als gevolg van dit initiatief significant negatieve effecten op nabijgelegen Natura 2000-gebieden kunnen worden uitgesloten. Een van deze mogelijke beïnvloedingsfactoren is stikstofdepositie, waarvoor voorliggend onderzoek is uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd overeenkomstig de "Handreiking Passende Beoordeling Stikstofaspecten Bestemmingsplannen".

Uit de uitgevoerde berekeningen naar de gebruiksfase blijkt dat de stikstofdepositie-toename niet meer dan 0,00 mol N/ha/jaar bedraagt. Het onderhavige plan zal afzonderlijk – of in combinatie met andere plannen – geen relevante significante cumulatieve effecten kunnen veroorzaken ter plaatse van nabijgelegen Natura 2000-gebieden. In het kader van een voortoets kunnen significant negatieve effecten derhalve worden uitgesloten waardoor het uitvoeren van een passende beoordeling evenals het aanvragen van een vergunning in het kader van de Wet natuurbescherming niet aan de orde is.

Het aspect stikstofdepositie vormt geen belemmering voor de realisatie van het plan

BIJLAGEN

B1 AERIUS EXPORT

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met 5.1.2e

5.1.2e De berekening is uitgevoerd binnen stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, op rekenpunten die overlappen met habitattypen en/of leefgebieden die aangewezen zijn in het kader van de Wet natuurbescherming, gekoppeld aan een aangewezen soort, of nog onbekend maar mogelijk wel relevant, en waar tevens sprake is van een overbelaste of bijna overbelaste situatie voor stikstof.



- Overzicht
- Samenvatting situaties
- Resultaten
- Detailgegevens per emissiebron

Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:

5.1.2e

Contactgegevens

Rechtspersoon

Gemeente Maasricht

Inrichtingslocatie

,
Maastricht**Activiteit**

Omschrijving

Retailpark Belvedere

Toelichting

Stikstofdepositie onderzoek Retailpark Belvedere

Berekening

5.1.2e

5.1.2e

Datum berekening

18 maart 2022, 13:58

Rekenconfiguratie

Wnb-rekengrid

Totale emissie

Referentie - Referentie

Rekenjaar

Emissie NH3

Emissie NOx

Beoogde situatie - Beoogd

2022

1,2 kg/j

15,9 kg/j

2022

4,1 kg/j

128,6 kg/j

Resultaten

Referentie - Referentie

Hoogste depositie Hexagon

Gebied

Beoogde situatie - Beoogd

-

2.159,02 mol/ha/j 670656

Geuldal

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)

0,00 ha

Gekarteerd oppervlak met afname (ha)

0,00 ha

Grootste toename van depositie

0,00 mol/ha/j

Grootste afname van depositie

0,00 mol/ha/j

Referentie (Referentie), rekenjaar 2022

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

Emissie NH3

1,2 kg/j

Emissie NOx

15,9 kg/j

Beoogde situatie (Beoogd), rekenjaar 2022

Emissiebronnen



Verkeersnetwerk

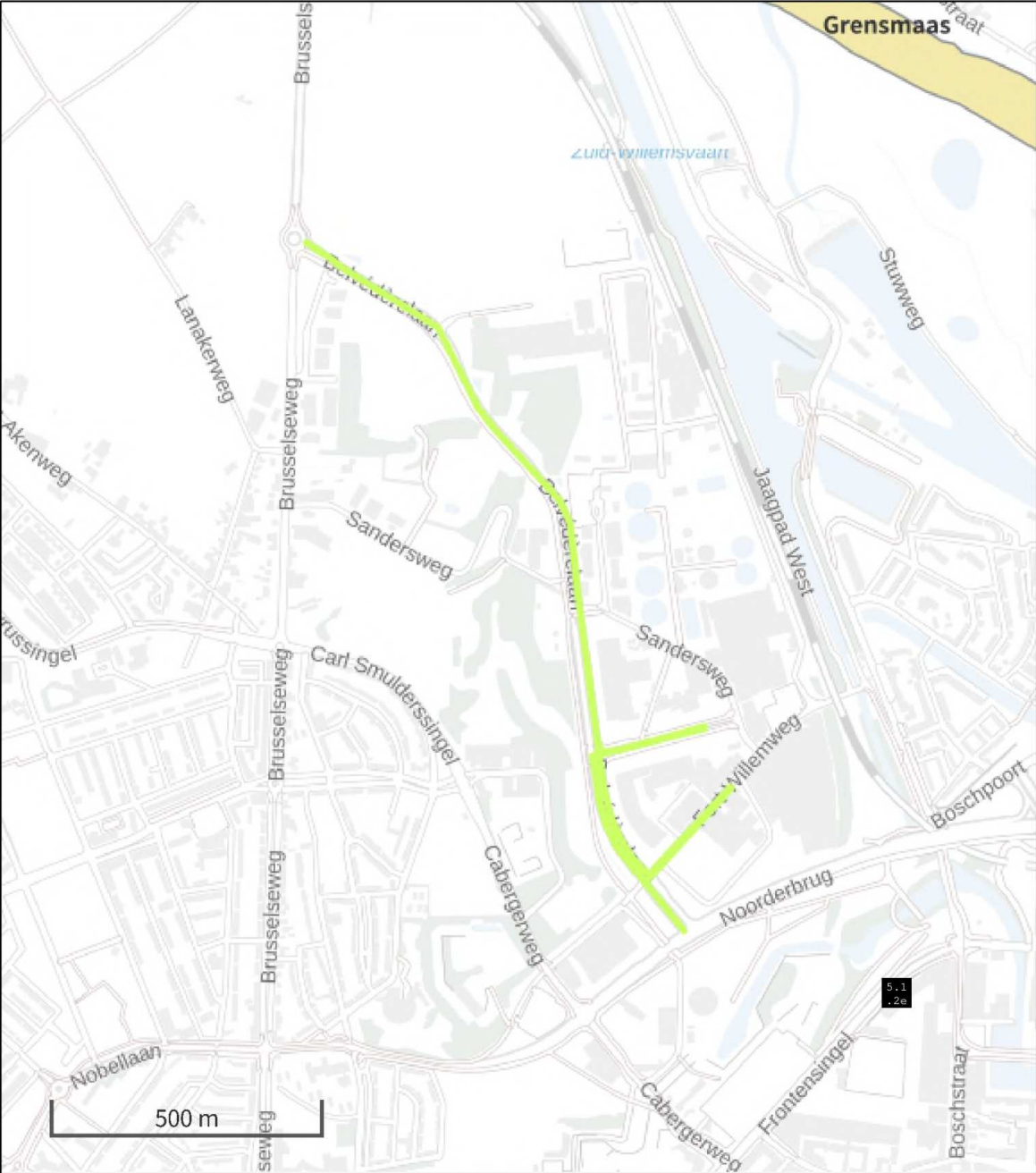
Emissie NH3

4,1 kg/j

Emissie NOx

128,6 kg/j

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



- Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn
- Vogelrichtlijn
- Niet bepaald
-  Grootste afname van depositie
-  Grootste toename van depositie
-  Hoogste totale depositie

De bronnen op de kaart horen bij de Beoogde situatie.

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

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol/ha/jr)
Totaal	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Onderstaand is een overzicht opgenomen van alle Natura 2000-gebieden (binnen de maximale rekenafstand van 25 km) waar in de "Beoogde situatie" een bijdrage groter dan 0,00 mol/ha/jaar is berekend, maar waar in de "Projectberekening" (=verschilberekening) geen toe- of afname is berekend. Het effect vanuit de "Projectberekening" op deze gebieden is daarmee 0,00 mol/ha/jaar.

- Bunder- en Elslöörbos
- Geuldal

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van 5.1.2e aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van 5.1.2e beschikbaar is. 5.1.2e is een geregistreerd handelsmerk in Europa. Alle rechten die niet expliciet worden verleend, zijn voorbehouden.

Rekenbasis

Deze berekening is tot stand gekomen op basis van:

5.1.2e

Database versie

5.1.2e

Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:

5.1.2e

B2 VERKEERSGENERATIE

Verkeersgeneratie							
nr	Categorie CROW	Licht verkeer [bewegingen/ha]	Middelzwaar verkeer [bewegingen/ha]	Zwaar verkeer [bewegingen/ha]	Licht verkeer per etmaal	Middelzwaar verkeer per etmaal	Zwaar verkeer per etmaal
1	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	144,6	13,9	20,0
2	Distributiepark	135	9,1	25,9	460,5	31,0	88,4
3	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	14,4	1,4	2,0
4	Distributiepark	135	9,1	25,9	514,3	34,7	98,7
5	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	89,6	8,6	12,4
6	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	34,3	3,3	4,7
7	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	117,8	11,3	16,3
8	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	52,1	5,0	7,2
9	Gemengd terrein	128	12,3	17,7	40,0	3,8	5,5

Verkeers- afwikkeling	Licht verkeer			Middelzwaar verkeer			Zwaar verkeer		
	80%	20%		80%	20%		80%	20%	
Verk 1&8	196,7	157,4	39,3	18,9	15,1	3,8	27,2	21,8	5,4
Verk 3,5,6,7&9	301,0	240,8	60,2	28,9	23,1	5,8	41,6	33,3	8,3

100%	Oppervlakte [hectare]	Licht verkeer per etmaal	Middelzwaar verkeer per etmaal	Zwaar verkeer per etmaal
Mondi	3,4	460,5	31,0	88,4
Retail	3,4	436,6	42,0	60,4

80%	Oppervlakte [hectare]	Licht verkeer per etmaal	Middelzwaar verkeer per etmaal	Zwaar verkeer per etmaal
Mondi	3,4	368,4	24,8	70,7
Retail	3,4	349,3	33,6	48,3

	Oppervlakte 20% [hectare]	Licht verkeer per etmaal	Middelzwaar verkeer per etmaal	Zwaar verkeer per etmaal
Mondi	3,4	92,1	6,2	17,7
Retail	3,4	87,3	8,4	12,1

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 18 19 20 21 22 23 24 25 26

MEMO

ONDERWERP Retailpark Maastricht – overzicht berekeningen
AAN [REDACTED] Blokland – concept 1
AUTEUR [REDACTED]
DATUM 8 juli 2022

1 INLEIDING

Het bestemmingsplan Retailpark Belvédère is op 27 oktober 2021 (gedeeltelijk) door de Raad van State vernietigd. Vervolgens is begonnen met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Retailpark omdat het plan inhoudelijk in stand is gebleven. Ten behoeve van dit nieuw op te stellen bestemmingsplan heeft onder andere een update plaatsgevonden van het uitgevoerde stikstofonderzoek. Uit de eerste bevindingen bleek dat er een behoorlijk probleem zou kunnen zijn. De gemeente Maastricht heeft [REDACTED] gevraagd hier een second opinion op uit te voeren en advies te geven over mogelijke vervolgstappen.

Wij hebben onze second opinion gebaseerd op diverse bronnen die de gemeente Maastricht heeft aangereikt:

- Diverse pdf-bestanden van eerder uitgevoerde [REDACTED]
- Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022
- Rapport [REDACTED] d.d. 18 maart 2022: Validatie modelberekening Retailpark
- (voorlopige) programmatisch invulling Bestemmingsplan Retailpark

In de second opinion zijn de volgende hoofdthema's beschouwd:

- **Verkeerproductie:** Welke kentallen uit de CROW-publicatie: "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" zijn van toepassing op onderhoudig plan en tot welke verkeersproductie leidt dit plan op basis van deze kentallen?
- **Onderzoekgebied:** Tot waar moet het verkeer meegenomen worden in de stikstofdepositieberekeningen volgens de paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde "Instructie gegevensinvoer voor [REDACTED] 1.1"
- **Stikstofdepositieberekeningen:** Wij hebben niet een nieuwe, zoveelste variant uitgerekend doch een gevoeligheidsanalyse gedaan: daarbij bepalen we hoeveel verkeer maximaal kan rijden van en naar het plangebied zonder dat een toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Onderstaand wordt ingegaan op deze hoofdthema's en worden conclusies getrokken en een advies gegeven voor vervolgstappen.

Met opmerkingen [SA1]: Morgen bespreken: Bouwfase meerekenen, dit kunnen we nu niet laten doen want we hebben daar onvoldoende gegevens voor. Als ik het goed begrijp heeft de bouwfase ook geen invloed op hetgeen we wel of niet kunnen realiseren aan m2 binnen de huidige stikstofregulering.

Met opmerkingen [SA2]: Retailpark Belvedere second opinion Stikstofproblematiek

Met opmerkingen [SA3]: Naam [REDACTED] ijderen want de gemeente is opdrachtgever [REDACTED]

2 VERKEERSPRODUCTIE

In het stikstofdepositierapport d.d. 18 maart 2022 is de verkeersgeneratie worst-case bepaald met behulp van de CROW Publicatie 317 'Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij is aangesloten bij de verkeersgeneratie zoals opgenomen in tabel 5 en 6 van deze publicatie. De gehanteerde kentallen zijn in tabel 1 van het rapport opgenomen.

Tabel 1 Kentallen verkeersgeneratie

Categorie CROW	Licht verkeer	Middelzwaar verkeer	Zwaar verkeer
	[bewegingen/ha/etmaal]	[bewegingen/ha/etmaal]	[bewegingen/ha/etmaal]
Distributiepark	135,0	9,1	25,9
Gemengd terrein	128,0	12,3	17,7

Op 10 december 2018 heeft CROW een nieuwe publicatie uitgegeven met de titel: "Toekomstbestendig parkeren - Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie". Ten behoeve van de second opinion is deze recente CROW-publicatie gebruikt die trouwens inhoudelijk niet verschilt ten aanzien van kentallen voor verkeersgeneratie.

De CROW-publicatie beschrijft kentallen op 2 niveaus:

1. Verkeersgeneratie van woon- en werkgebieden (hoofdstuk 2 van de publicatie): Deze kentallen worden gebruikt als bij planontwikkeling de precieze invulling van een plan of gebied nog onbekend is. Voor woon- en werkgebieden maken de kerncijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.
2. Verkeersgeneratie op basis van functies (hoofdstuk 4 van de publicatie): Deze kentallen zijn gebaseerd op de toekomstige functies, waarbij de rekening wordt gehouden met de stedelijkheidsgraad en de ligging van het plangebied in de stedelijke zone. Deze kentallen worden gebruikt indien de toekomstige functies en de vloeroppervlakken van de toekomstige functies bekend zijn.

In het stikstofdepositieonderzoek is uitgegaan van kentallen op basis van woon- en werkgebieden. Ten tijde van het opstellen van deze second opinion was ook de (voorlopige) programmatische invulling van het bestemmingplan Retailpark bekend en ligt het voor de hand om de kentallen op basis van functies uit de CROW-publicatie te hanteren.

Met opmerkingen [SA4]: 19 juli bespreken

2.1 VERKEERSGENERATIE VAN WOON- EN WERKGEBIEDEN (HOOFDSTUK 2 VAN DE CROW-PUBLICATIE):

Bij planontwikkeling is niet altijd de precieze invulling van een plan of gebied bekend. Voor woon- en werkgebieden maken de kerncijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.

Als over een gebied met de functie 'werken' geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, kan toch een globale berekening van de verkeersgeneratie op etmaalniveau worden gemaakt. Hoewel gedetailleerde gegevens ontbreken, is meestal wel bekend om wat voor type werkgebied het gaat. Tabel A7 onderscheidt vijf typen bedrijventerreinen. Door hieruit een keuze te maken, wordt de globale berekening aanmerkelijk betrouwbaarder.

De volgende typen bedrijventerreinen komen in aanmerking als typering voor het Retailpark:

I Gemengd terrein

Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit licht-moderne industrie en overige ('modale') industrie.

III Distributiepark:

Terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart.

In tabel A8 zijn de bijbehorende kentallen voor de verkeersgeneratie opgenomen en in tabel A9 de verdeling van het vrachtverkeer over licht vrachtverkeer (ook middelzwaar verkeer) en zwaar vrachtverkeer.

Tabel A8. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijven-terrein per weekdagemaal, naar werkmilieutype en vervoerswijze

Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	128	30	158
II Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III Distributieterrein	135	35	170
IV Zwaar industrieterrein	59	14	73
V Zeehaventerrein	23	7	30

Tabel A9. Verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's, per werkmilieutype, per werkdagetmaal

Type werkmilieu	Percentage lichte vracht- auto's (< 7,5 ton GVW)	Percentage zware vracht- auto's (> 7,5 ton GVW)
I Gemengd terrein	41	59
II Hoogwaardig bedrijvenpark	48	52
III Distributieterrein	26	74
IV Zwaar industrieterrein	37	63
V Zeehaventerrein	31	69

Het type werkmilieu "Distributieterrein" genereert meer verkeer dan het type "Gemengd terrein" en wordt vanuit een worst-case benadering gehanteerd. Deze kentallen komen overeen met de kentallen die zijn opgenomen in het rapport van [REDACTED]

Op basis van deze benadering voor type werkmilieu "distributieterrein" wordt de volgende verkeersproductie gegenereerd in de plansituatie:

Bestemmings- vlak	Oppervlakte in ha.	Verkeersgeneratie #bewegingen/etmaal			
		Lichte mvt	Middelzware mvt	Zware mvt	Totaal
1	1,1	144,6	13,9	20	178,5
3	0,1	14,4	1,4	2	17,8
5	0,7	94,5	9,1	13,1	116,7
6	0,3	34,3	3,3	4,7	42,3
7	0,9	117,8	11,3	16,3	145,4
8	0,4	52,1	5	7,2	64,3
9	0,3	40	3,8	5,5	49,3
Totaal		497,7	47,8	68,8	614,3

2.2 VERKEERSGENERATIE OP BASIS VAN FUNCTIES (HOOFDSTUK 4 VAN DE CROW-PUBLICATIE)

In dit hoofdstuk zijn per functie de parkeerkcijfers en de cijfers verkeersgeneratie weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone.

- **Stedelijkheidsgraad Maastricht:** Sterk Stedelijk (bron: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83287NED/table?dl=62DB>) tot Zeer sterk stedelijk (informatie gemeente Maastricht)
- **Ligging in de stedelijke zone:** Schil centrum

In de (voorlopige) programmatische invulling van het plan is 35.000 m² winkeloppervlakte en 15.000 m² leisure voorzien:

2.2.1 RETAILPROGRAMMA

De volgende functie uit de CROW-publicatie komt in aanmerking voor het retailprogramma:

Winkelboulevard:

Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

De kentallen voor de functie "Winkelboulevard" zijn weergegeven in navolgende tabel:

	Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	13,2	15,8	15,1	17,7	n.v.t.	n.v.t.
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	16,9	19,6	19,3	22,0	n.v.t.	n.v.t.
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	18,2	20,9	20,8	23,4	n.v.t.	n.v.t.
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,9	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,9	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.
<i>Opmerking</i>								
Aandeel bezoekers: 98%								

Omdat het Retailpark is gesitueerd in de schil van het centrum van Maastricht met een zeer sterk stedelijk karakter (bron gemeente), geldt voor de verkeersgeneratie een kental van 13.2 voertuigbewegingen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Op basis van de (voorlopige) programmatische invulling beoogt het plan een bouwvolume van 36.000 m² winkelvloeroppervlakte. Vanwege opslag, kantoor- en personeelsvoorzieningen is het bvo van een winkel groter dan het winkelvloeroppervlak. Uitgaande van 10% bvo voor deze functies komt 36.000 m² wvo overeen met ca. 39.600 m² bvo. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 5.227 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.2.2 LEISURE-PROGRAMMA

Het bestemmingsplan voorziet onderstaande vorm van leisure:

Het bestemmingsplan voorziet in een leisure-programma met een maximale omvang van 15.000 m² (deels via een wijzigingsbevoegdheid). Het betreft uitsluitend grootschalige leisure (minimaal 500 m²) in de vorm van doelgerichte voorzieningen van grootschalig indoor-entertainment met een toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Het betreft voorzieningen voor spel- en/of sportgerelateerde aard. (Semi-)culturele voorzieningen zoals theaters en bioscopen zijn uitgesloten.

De volgende functies uit de CROW-publicatie komen op basis van deze beschrijving van het leisure-programma in aanmerking (met het bijbehorende kental voor verkeersgeneratie):

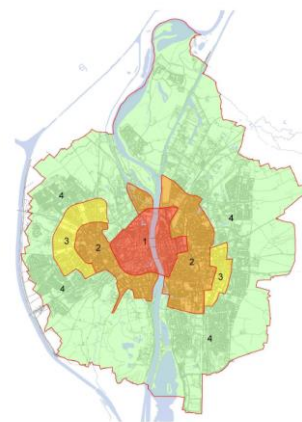
- Musicaltheater: 6.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Theater/schouwburg: 7.6 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Fitness centrum: 16.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Indoor speeltuin: 3.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Casino: 12.9 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Discotheek: 4.7 – 8.4 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Café: 8.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo

Uitgaande van een mix van leisure-functie is in deze second opinion uitgegaan van optimistische aanname van 10 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. Met optimistisch wordt bedoeld:

- Een kental dat hoger is dan het gemiddelde van bovengenoemde functies

Met opmerkingen [S5]: Volgens het laatste beleidsdocument Parkeren van gemeente Maastricht, worden er twee stedelijkheidsklassen gehanteerd: zone 1 en 2 zeer sterk stedelijk, zone 3 en 4 sterk stedelijk. Het retailpark ligt in zone 4, dus sterk stedelijk. De geografische locatie is schil centrum.

Bijlage 2 Gebiedsindeling in zones



Met opmerkingen [S6]: Dat is minimaal, voor Wnb moet worst case gerekend worden. En gezien bovenstaande opmerking (zone 4 = sterk stedelijk) dus 19,6 mvt/etm/100m² bvo. Alle cijfers hierna wijzigen dus.

Met opmerkingen [SA7]: Dit is dan een vuistregel, hier is geen vast percentage voor heb ik begrepen

Met opmerkingen [SA8]: Met het in voorbereiding zijnde bestemmingsplan morgen we 28.500 m² wvo realiseren, 7.500 wvo is al gerealiseerd en dus ook planologisch geregeld

Met opmerkingen [S9]: Misschien hier "worst case" zeggen, om spraakverwarring te voorkomen?

- Er is geen rekening gehouden met verkeer dat slecht eenmalig rijdt voor én de retail-functie én de leisure-functie, waardoor het totaal aan verkeersbewegingen minder is dan nu vooropgesteld.

Op basis van de (voorlopige) programmatische invulling beoogt het plan een bouwvolume van 15.000 m² bvo leisure. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 1.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.3 CONCLUSIE EN ADVIES

Er is een groot verschil vastgesteld in de geprognosticeerde verkeersgeneratie op basis van werkgebieden (hoofdstuk 2) versus op basis van functies (hoofdstuk 4).

Ten tijde van het opstellen van deze second opinion is de (voorlopig) programmatische invulling van het plangebied bekend op het niveau van m² winkeloppervlak en m² bvo leisure-functie. Wij adviseren dan ook om bij de verkeersgerelateerde impactonderzoeken (waaronder stikstofdepositie) uit te gaan van de kentallen hoofdstuk 4 van de CROW-publicatie, hetgeen leidt tot een verkeersgeneratie van:

- 5.227 motorvoertuigbewegingen/etmaal voor het retail-programma
- 1.500 motorvoertuigbewegingen/etmaal voor het leisure-programma
- 6.727 voor het gehele programma

3 STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENING

In deze second opinion hebben we niet een (nieuwe) variant uitgerekend, doch zijn we op zoek gegaan naar het maximale verkeer van en naar het plangebied, waarbij dat er geen toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Deze gevoeligheidsanalyse hebben wij als volgt opgezet:

- Gerekend met versie 2021.1.1 van de [REDACTED]
- Modelleringsovereenkomstige rapportage "Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022"
- Verkeerssamenstelling¹: 98% lichte motorvoertuigen (personenwagens)/ 2% zware motorvoertuigen (vrachtwagens)
- Verkeersrouting: overeenkomstige rapportage [REDACTED]
 - o 20% van het verkeer van en naar noorden (richting België);
 - o 80% van het verkeer van en naar zuiden (richting Noorderbrug);
 - o Verkeer vanuit het noorden rijdt van en naar het plangebied via de Pontonniersweg;
 - o Verkeer vanuit het zuiden rijdt naar het plangebied via Fort Willemweg en verlaat het plangebied via Pontonniersweg;
 - o Rekenjaar: 2022;

¹ bron: CROW-publicatie: verkeersgeneratie Retailpark: 98% bezoekersverkeer

Verwijderd: u

Met opmerkingen [S10]: Deze cijfers wijzigen nav de hogere verkeersgeneratie

Met opmerkingen [SA11]: Dus kan dan minder gerealiseerd worden?

- Brongebied (wegen waarvan de emissie is meegenomen in de berekeningen): Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg:



Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat (net²) geen stikstofdepositie wordt berekend bij 625 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt overeen met 1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Merk op: overeenkomstig het gestelde in paragraaf 3 genereert het gehele plan 6.727 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Er kan derhalve slechts 18 % van het programma gerealiseerd worden:

- 6.690 m² wvo retail
- 2.790 m² bvo leisure

3.1 CONCLUSIE EN ADVIES

Het is duidelijk dat – om een toename van stikstofdepositie te vermijden – er veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden dan de verkeersgeneratie die volgens de CROW-publicatie is te verwachten. Hierbij moeten wel enkele nuances worden gemaakt:

- Er is geen rekening gehouden met het verkeer dat als referentiesituatie van en naar het plangebied rijdt, i.c. verkeer als gevolg van feitelijke, planologisch legale activiteiten binnen het plangebied. Hierbij valt te denken aan verkeer ten behoeve van de wasstraat en verkeer dat binnen het plangebied parkeert (voor zover toegestaan). Om te bepalen hoeveel verkeer van en naar het plangebied mag rijden, mag het verkeer in de referentiesituatie opgeteld worden bij de genoemde 1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- Een andere routing van het verkeer (b.v. verkeer vanuit het zuiden naar het plangebied niet via de Fort Willemweg, doch via de Pontonniersweg) heeft een (wellicht beperkte) negatieve invloed op het maximaal aantal voertuigbewegingen dat van en naar het plangebied kan rijden zonder een berekende toename van de stikstofdepositie.
- Indien het verkeer op de Belvédèrelaan noord (zie hoofdstuk 4) ook moet meegenomen worden in de berekeningen, dan leidt dat ertoe dat veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden zonder dat dit leidt tot een berekende toename van de stikstofdepositie.

Op basis van deze conclusie adviseren wij om te onderzoeken of het planologisch regime via diverse (in plaats van 1) procedure gewijzigd kan worden. Hierbij valt te denken aan een bestemmingsplanwijziging voor een gedeelte van het plangebied en/of omgevingsvergunningen strijdig gebruik voor concrete, beperkte initiatieven. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met:

² Bij 650 motorvoertuigen per etmaal wordt een stikstofdepositie van 0.01 mol/ha/ja berekend.

Verwijderd: r

Verwijderd: motorvoertuigen

- Op basis van de (grove) benadering van deze second opinion kan één besluit worden genomen voor ca. 6.690 m² wvo retail in combinatie met ca. 2.790 m² bvo leisure. Een verdere verfijning en detaillering van het initiatief is wel nog nodig om de exacte omvang van het maximale programma te bepalen.
- Er van uitgaande dat extern salderen procedureel niet haalbaar is, kan het verkeer van de referentiesituatie enkel en alleen 'ingezet' worden voor besluiten over een plangebied dat ook de verkeersaantrekkende functie insluit. Zo kan b.v. het verkeer van en naar de wasstraat niet ingezet worden bij een besluit over (alleen) cluster 2.
- De referentiesituatie voor een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) is anders dan de referentiesituatie voor een plan (wijzigen bestemmingsplan):
 - o In geval van een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) geldt als referentiesituatie voor een situatie waarin geen Wnb-vergunning is verleend: de activiteiten die op de referentiedatum (vaak 10.06.1994 voor Vogelrichtlijngebieden en 7.12.2004 voor Habitatrichtlijngebieden) aanwezig waren en ononderbroken hebben plaatsgevonden. Indien een besluit na de referentiedatum de activiteiten verder beperkt, dan geldt deze beperkte situatie als referentiesituatie.
 - o In geval van een plan (wijzigen bestemmingsplan) geldt de feitelijke, planologisch legale situatie op het moment van de wijziging van het bestemmingsplan.
- Indien de Raad van State beslist om de zogenaamde bouwvrijstelling te vernietigen (hetgeen de verwachting is), dan moet ook rekening worden gehouden met de stikstofdepositie in de bouwfase. Stikstofdepositie in de bouwfase is niet beschouwd in deze second opinion.

4 BEGRENZING ONDERZOEKSGBIED

Tot slot is nagegaan of de begrenzing van het emissiemodel – enkel de emissies van het verkeer op de Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg is in de berekeningen betrokken – in overeenstemming is met het gestelde in paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde "Instructie gegevensinvoer voor [REDACTED]"

In deze paragraaf is bepaald tot waar het verkeer van en naar een project/plan moet worden meegenomen bij de bepaling van de stikstofdepositie:

Opgenomen in het heersend verkeersbeeld:

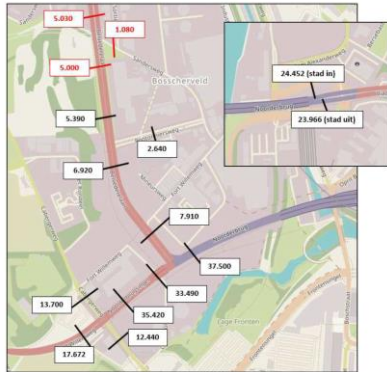
Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

In het rapport van [REDACTED] d.d. 18 maart 2022 is een overzicht opgenomen van het aanwezige verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied:

Met opmerkingen [S12]: De wasstraat was nog niet aanwezig in het gebied op de Europese referentiedatum van 07-12-2004, en mag derhalve niet als referentie gebruikt worden voor een omgevingsvergunning met strijdig gebruik (afwijking BP). Er mag wel intern gesaldeerd worden met de wasstraat bij een bestemmingsplan dat de locatie van de wasstraat omvat.

Met opmerkingen [SA13]: Graag voor mij nadere uitleg, begrijp ik het goed: Als we een bestemmingsplan maken waarbij de wasstraat moet wijken, dan mag ik de huidige verkeersbewegingen van de wasstraat salderen voor het nieuwe bestemmingsplan. Er zijn 500 bewegingen per dag voor de wasstraat (heen en terug) hier kan ik dan 3.790 m² retail extra door realiseren, klopt dit?

Stel nu de wasstraat blijft, we maken voor die plek geen bestemmingsplan en de wasstraat bouwt nieuw op de huidige bestaande plek dus precies op de plaats waar die nu staat, krijgt de wasstraat dan geen vergunning vanwege stikstof? En stel de wasstraat bouwt niet op de huidige plek maar op een andere plek op de huidige kavel of op een andere plek in het gebied, krijgt de wasstraat dan geen vergunning vanwege stikstof?



Figuur 1: Aanwezig verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied als aantallen motorvoertuigbewegingen per etmaal: (bron rapport [redacted] d.d. 18 maart 2022)

Uitgaande van een plangerelateerd verkeer van maximaal 625 motorvoertuigen (1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal) is de verhouding plangerelateerd verkeer en reeds aanwezig verkeer als volgt:

Weg(vak)	Plangerelateerd verkeer	Aanwezig verkeer	Verhouding	Meegenomen in de berekening
Fort Willemweg	?	750	?	ja
Pontonniersweg	2.640	750	28%	ja
Belvédèrelaan Noord	5.390	250	5%	neen
Belvédèrelaan Zuid (ten noorden van Fort Willemweg)	6.920	500	7%	ja
Belvédèrelaan Zuid (ten noorden van Fort Willemweg)	7.910	1000	13%	ja
Noorderbrugsingel	33.490	< 1.000	< 3%	neen
Noorderbrug	37.500	< 1.000	< 3%	Neen

Bij een (maximale) verkeersaantrekkende werking van 625 motorvoertuigen (1.250 motorvoertuigbewegingen) per etmaal is het emissiemodel afgekapt bij de wegen waar de procentueel aandeel van het plangerelateerd verkeer 5% of minder is. Dit is in lijn met de instructies van de [redacted]

Indien bij een detailmodellering hogere aantallen verkeersaantrekkende werking worden beschouwd, dan dient bovenstaande toets opnieuw uitgevoerd worden en dient desgevallend het emissiemodel uitgebreid te worden; b.v. ook het verkeer op de Belvédèrelaan Noord meenemen in de [stikstofberekeningen].

Verwijderd: m

Met opmerkingen [S14]: Nog een korte paragraaf toevoegen over sneuvelen PAS in Vlaanderen, en dat bij verder noordelijk doorrekenen waarschijnlijk vergunningplicht ontstaat in België, voordat dit in Nederland (Bunderbos?) het geval is?

Met opmerkingen [SA15]: Graag morgen nadere uitleg

5.1.2e

Afzender: 5.1.2e
5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Gemeente Maastricht

t.a.v. 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Postbus 68

6200 AB Maastricht

per email: 5.1.2e 5.1.2e 5.1.2e

Maastricht, 1 juni 2022

Uw kenmerk:

Ons kenmerk: 5.1.2e

Documentnummer: 5.1.2e Retailpark

Onderwerp: Offerte second opinion stikstofberekeningen bestemmingsplan Retailpark Maastricht

Geachte 5.1.2e 5.1.2e Beste 5.1.2e,

UW VRAAG

Het bestemmingsplan Retailpark Belvedere is op 27 oktober 2021 (gedeeltelijk) door de Raad van State vernietigd. Vervolgens is begonnen met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het retailpark omdat het plan inhoudelijk in stand is gebleven. Ten behoeve van dit nieuw op te stellen bestemmingsplan heeft onder andere een update plaatsgevonden van het uitgevoerde stikstofonderzoek. Uit de eerste bevindingen bleek dat er een behoorlijk probleem zou kunnen zijn. U heeft ons gevraagd hier een second opinion op uit te voeren.

ONZE AANPAK

Ten behoeve van de gevraagde second opinion en het onderzoeksadvies zijn de volgende werkzaamheden noodzakelijk:

- Inzicht verwerven (middels video-overleg) in het op te stellen plan en de reeds uitgevoerde stikstofdepositie en verkeerskundige onderzoeken
- Studie van alle aangeleverde documenten
- Afstemming met de gemeente betreffende de eerder uitgevoerde toetsing van de stikstofdepositie-onderzoeken
- Analyse van de onderzoeken en onderzoeksrapporten op 3 hoofdthema's:
 - o **Verkeerproductie:** Zijn de juiste kentallen gebruikt uit de CROW-publicatie: Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie?
 - o **Onderzoeksgebied:** Tot waar moet het verkeer meegenomen worden in de stikstofdepositieberekeningen volgens de paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde "Instructie gegevensinvoer voor 5.1.2e
 - o **Stikstofdepositieberekeningen:** Ik stel voor om niet een nieuwe, zoveelste variant uit te rekenen doch een gevoeligheidsanalyse te doen: daarbij bepalen

5.1.2e

5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e

tel. 5.1.2e

Iban 5.1.2e

kvk 5.1.2e

btw 5.1.2e

5.1.2e

we hoeveel verkeer maximaal kan rijden van en naar het plangebied zonder een toename van de stikstofdepositie wordt berekend. Wij voeren de berekeningen uit met de meest actuele versie van 5.1.2e

- Op basis van deze informatie kunnen wij een advies geven omtrent de uit te voeren onderzoeken en te volgen procedures
- Mondelinge terugkoppeling van onze bevindingen
- Rapportage van onze bevindingen

HONORARIUM

Wij stellen voor om deze werkzaamheden uit te voeren op regiebasis, waarbij wij een uurtarief hanteren van € 5.1.2e (voor werkzaamheden uit te voeren door ondergetekende). Wij schatten in dat wij onze werkzaamheden kunnen uitvoeren binnen een tijdsbestek van ca. 5.1.2e

ALGEMENE VOORWAARDEN EN CONDITIES

Bij deze aanbieding gelden de volgende condities:

- wij conformeren ons aan de inkoopvoorwaarden van de gemeente Maastricht;
- deze aanbieding is geldig tot 5.1.2e na dagtekening;
- alle genoemde bedragen exclusief 21% BTW
- als voor het verkrijgen van informatie door de gemeente of derden leges-, administratie- of overige kosten worden berekend, worden deze doorberekend aan de opdrachtgever;
- stukken worden in pdf aangeleverd, papieren versies zijn niet in deze offerte meegenomen;
- de werkzaamheden worden na oplevering van de rapportage in rekening gebracht.

Wij vertrouwen erop u hiermee een passende aanbieding te hebben gedaan en zien uw reactie met belangstelling tegemoet. Vanzelfsprekend zijn wij graag bereid de offerte toe te lichten. Voor vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende (tel. 5.1.2e of via 5.1.2e 5.1.2e)

Indien u besluit ons opdracht te verstrekken voor het beschreven onderzoek, wilt u dit dan schriftelijk doen?

Met vriendelijke groet,

5.1.2e

5.1.2e 5.1.2e

Senior Consultant / Business manager Industry

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gedeeltes geanonimiseerd op grond van artikel 5 van de Wet open overheid:

Art. 5.1 lid 2 onderdeel e

De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer, tenzij de betrokken persoon instemt met openbaarmaking

Pagina('s): 1 2

MEMO

ONDERWERP Retailpark Belvédère: second opinion Stikstofproblematiek
AAN [REDACTED]
AUTEUR [REDACTED]
DATUM 25 juli 2022

1 INLEIDING

Het bestemmingsplan Retailpark Belvédère is op 27 oktober 2021 (gedeeltelijk) door de Raad van State vernietigd. Vervolgens is begonnen met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Retailpark omdat het plan inhoudelijk in stand is gebleven. Ten behoeve van dit nieuw op te stellen bestemmingsplan heeft onder andere een update plaatsgevonden van het uitgevoerde stikstofonderzoek. Uit de eerste bevindingen bleek dat er een behoorlijk probleem zou kunnen zijn. De gemeente Maastricht heeft [REDACTED] gevraagd hier een second opinion op uit te voeren en advies te geven over mogelijke vervolgstappen.

Wij hebben onze second opinion gebaseerd op diverse bronnen die de gemeente Maastricht heeft aangereikt:

- Diverse pdf-bestanden van eerder uitgevoerde [REDACTED]
- Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022
- Rapport [REDACTED] d.d. 18 maart 2022: Validatie modelberekening Retailpark
- (voorlopige) programmatisch invulling Bestemmingsplan Retailpark

In de second opinion zijn de volgende hoofdthema's beschouwd:

- **Verkeerproductie:** Welke kentallen uit de CROW-publicatie: "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" zijn van toepassing op onderhavig plan en tot welke verkeersproductie leidt dit plan op basis van deze kentallen?
- **Onderzoeksgebied:** Tot waar moet het verkeer meegenomen worden in de stikstofdepositieberekeningen volgens de paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde "Instructie gegevensinvoer voor [REDACTED]"
- **Stikstofdepositieberekeningen:** Wij hebben niet een nieuwe, zoveelste variant uitgerekend doch een gevoeligheidsanalyse gedaan: daarbij bepalen we hoeveel verkeer maximaal kan rijden van en naar het plangebied zonder dat een toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Onderstaand wordt ingegaan op deze hoofdthema's en worden conclusies getrokken en een advies gegeven voor vervolgstappen.

In voorliggende second opinion is enkel de gebruiksfase van het retailpark beschouwd; niet de bouwfase. Ten tijde van het opstellen van deze second opinion geldt de zogenaamde bouwvrijstelling. Deze bouwvrijstelling is weliswaar onderwerp van een lopende beroepsprocedure bij de Raad van State. Mocht de bouwvrijstelling vernietigd worden, dan dient ook aandacht besteed te worden aan de stikstofdepositie tijdens de bouwfase. Met een gepaste planning start de gebruiksfase in een ander kalenderjaar dan het jaar waarin de bouwfase eindigt. In dat geval leidt de bouwfase niet tot extra beperkingen ten opzichte van hetgeen in deze second opinion is beschouwd.

2 VERKEERSPRODUCTIE

In het stikstofdepositierapport d.d. 18 maart 2022 is de verkeersgeneratie worst-case bepaald met behulp van de CROW Publicatie 317 'Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij is aangesloten bij de verkeersgeneratie zoals opgenomen in tabel 5 en 6 van deze publicatie. De gehanteerde kentallen zijn in tabel 1 van het rapport opgenomen.

Tabel 1 Kentallen verkeersgeneratie

Categorie CROW	Licht verkeer [bewegingen/ha/etmaal]	Middelzwaar verkeer [bewegingen/ha/etmaal]	Zwaar verkeer [bewegingen/ha/etmaal]
Distributiepark	135,0	9,1	25,9
Gemengd terrein	128,0	12,3	17,7

Op 10 december 2018 heeft CROW een nieuwe publicatie uitgegeven met de titel: "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Ten behoeve van de second opinion is deze recente CROW-publicatie gebruikt die trouwens inhoudelijk niet verschilt ten aanzien van kentallen voor verkeersgeneratie.

De CROW-publicatie beschrijft kentallen op 2 niveaus:

1. Verkeersgeneratie van woon- en werkgebieden (hoofdstuk 2 van de publicatie): Deze kentallen worden gebruikt als bij planontwikkeling de precieze invulling van een plan of gebied nog onbekend is. Voor woon- en werkgebieden maken de kencijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.
2. Verkeersgeneratie op basis van functies (hoofdstuk 4 van de publicatie): Deze kentallen zijn gebaseerd op de toekomstige functies, waarbij de rekening wordt gehouden met de stedelijkheidsgraad en de ligging van het plangebied in de stedelijke zone. Deze kentallen worden gebruikt indien de toekomstige functies en de vloeroppervlakken van de toekomstige functies bekend zijn.

In het stikstofdepositieonderzoek is uitgegaan van kentallen op basis van woon- en werkgebieden. Ten tijde van het opstellen van deze second opinion was ook de (voorlopige) programmatische invulling van het bestemmingplan Retailpark bekend en ligt het voor de hand om de kentallen op basis van functies uit de CROW-publicatie te hanteren.

2.1 VERKEERSGENERATIE VAN WOON- EN WERKGEBIEDEN (HOOFDSTUK 2 VAN DE CROW-PUBLICATIE):

Bij planontwikkeling is niet altijd de precieze invulling van een plan of gebied bekend. Voor woon- en werkgebieden maken de kencijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.

Als over een gebied met de functie 'werken' geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, kan toch een globale berekening van de verkeersgeneratie op etmaalniveau worden gemaakt. Hoewel gedetailleerde gegevens ontbreken, is meestal wel bekend om wat voor type werkgebied het gaat. Tabel A7 onderscheidt vijf typen bedrijventerreinen. Door hieruit een keuze te maken, wordt de globale berekening aanmerkelijk betrouwbaarder.

De volgende typen bedrijventerreinen komen in aanmerking als typering voor het Retailpark:

I Gemengd terrein

Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit licht-moderne industrie en overige ('modale') industrie.

III Distributiepark:

Terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart.

In tabel A8 zijn de bijbehorende kentallen voor de verkeersgeneratie opgenomen en in tabel A9 de verdeling van het vrachtverkeer over licht vrachtverkeer (ook middelzwaar verkeer) en zwaar vrachtverkeer.

Tabel A8. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieu type en vervoerswijze

Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	128	30	158
II Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III Distributieterrein	135	35	170
IV Zwaar industrieterrein	59	14	73
V Zeehaventerrein	23	7	30

Tabel A9. Verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's, per werkmilieu type, per weekdagemaal

Type werkmilieu	Percentage lichte vrachtauto's (< 7,5 ton GVW)	Percentage zware vrachtauto's (> 7,5 ton GVW)
I Gemengd terrein	41	59
II Hoogwaardig bedrijvenpark	48	52
III Distributieterrein	26	74
IV Zwaar industrieterrein	37	63
V Zeehaventerrein	31	69

Het type werkmilieu "Distributieterrein" genereert meer verkeer dan het type "Gemengd terrein" en wordt vanuit een worst-case benadering gehanteerd. Deze kentallen komen overeen met de kentallen die zijn opgenomen in het rapport [REDACTED]

Op basis van deze benadering voor type werkmilieu "distributieterrein" wordt de volgende verkeersproductie gegeneerd in de plansituatie:

Bestemmings- vlak	Oppervlakte in ha.	Verkeersgeneratie #bewegingen/etmaal			
		Lichte mvt	Middelzware mvt	Zware mvt	Totaal
1	1,1	144,6	13,9	20	178,5
3	0,1	14,4	1,4	2	17,8
5	0,7	94,5	9,1	13,1	116,7
6	0,3	34,3	3,3	4,7	42,3
7	0,9	117,8	11,3	16,3	145,4
8	0,4	52,1	5	7,2	64,3
9	0,3	40	3,8	5,5	49,3
Totaal		497,7	47,8	68,8	614,3

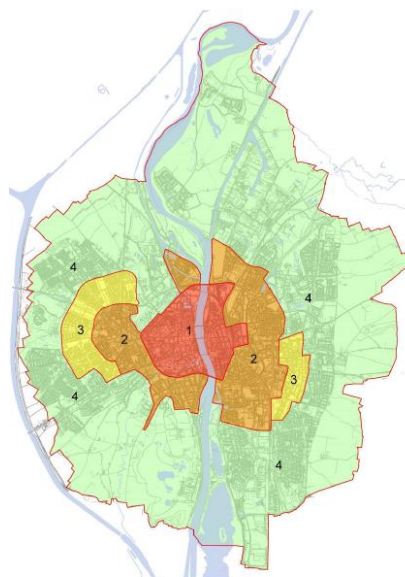
2.2 VERKEERSGENERATIE OP BASIS VAN FUNCTIES (HOOFDSTUK 4 VAN DE CROW-PUBLICATIE)

In dit hoofdstuk zijn per functie de parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone.

- Stedelijkheidsgraad Maastricht: Sterk Stedelijk:

- Bron 1: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83287NED/table?dl=62DB>
- Bron 2: Volgens het laatste beleidsdocument Parkeren van gemeente Maastricht, worden er twee stedelijkheidsklassen gehanteerd: zone 1 en 2 zeer sterk stedelijk, zone 3 en 4 sterk stedelijk. Het retailpark ligt in zone 4, dus sterk stedelijk.

Bijlage 2 Gebiedsindeling in zones



- Ligging in de stedelijke zone: Schil centrum

In de (voorlopige) programmatische invulling van het plan is 35.000 m² winkelopervlakte (wvo) en 15.000 m² bvo leisure voorzien:

2.2.1 RETAILPROGRAMMA

De volgende functie uit de CROW-publicatie komt in aanmerking voor het retailprogramma:

Winkelboulevard:

Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

De kentallen voor de functie “Winkelboulevard” zijn weergegeven in navolgende tabel:

	Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	13,2	15,8	15,1	17,7	n.v.t.	n.v.t.
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	16,9	19,6	19,3	22,0	n.v.t.	n.v.t.
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	18,2	20,9	20,8	23,4	n.v.t.	n.v.t.
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,9	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,9	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 98%								

Omdat het Retailpark is gesitueerd in de schil van het centrum van Maastricht met een zeer sterk stedelijk karakter (bron gemeente), geldt voor de verkeersgeneratie een kental van (worst-case) 19.6voertuigbewegingen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Op basis van de (voorlopige) programmatische invulling beoogt het plan een bouwvolume van 36.000 m² winkelvloeroppervlakte. Vanwege opslag, kantoor- en personeelsvoorzieningen is het bvo van een winkel groter dan het winkelvloeroppervlak. Uitgaande van 10% bvo voor deze functies komt 36.000 m² wvo overeen met ca. 39.600 m² bvo. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 7.762 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.2.2 LEISURE-PROGRAMMA

Het bestemmingsplan voorziet onderstaande vorm van leisure:

Het bestemmingsplan voorziet in een leisure-programma met een maximale omvang van 15.000 m² (deels via een wijzigingsbevoegdheid). Het betreft uitsluitend grootschalige leisure (minimaal 500 m²) in de vorm van doelgerichte voorzieningen van grootschalig indoor-entertainment met een toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Het betreft voorzieningen voor spel- en/of sportgerelateerde aard. (Semi-)culturele voorzieningen zoals theaters en bioscopen zijn uitgesloten.

De volgende functies uit de CROW-publicatie komen op basis van deze beschrijving van het leisure-programma in aanmerking (met het bijbehorende kental voor verkeersgeneratie):

- Musicaltheater: 6.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Theater/schouwburg: 7.6 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Fitness centrum: 16.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Indoor speeltuin: 3.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Casino: 12.9 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Discotheek: 4.7 – 8.4 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Café: 8.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo

Uitgaande van een mix van leisure-functie is in deze second opinion uitgegaan van een worst-case aanname van 10 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. Met optimistisch wordt bedoeld:

- Een kental dat hoger is dan het gemiddelde van bovengenoemde functies
- Er is geen rekening gehouden met verkeer dat slecht eenmalig rijdt voor én de retail-functie én de leisure-functie, waardoor het totaal aan verkeersbewegingen minder is dan nu vooropgesteld.

Op basis van de (voorlopige) programmatische invulling beoogt het plan een bouwvolume van 15.000 m² bvo leisure. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 1.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.3 CONCLUSIE EN ADVIES

Er is een groot verschil vastgesteld in de geprognosticeerde verkeersgeneratie op basis van werkgebieden (hoofdstuk 2) versus op basis van functies (hoofdstuk 4).

Ten tijde van het opstellen van deze second opinion is de (voorlopig) programmatische invulling van het plangebied bekend op het niveau van m² winkeloppervlak en m² bvo leisure-functie. Wij adviseren dan ook om bij de verkeersgerelateerde impactonderzoeken (waaronder stikstofdepositie) uit te gaan van de kentallen hoofdstuk 4 van de CROW-publicatie, hetgeen leidt tot een verkeersgeneratie van:

- 7.762 motorvoertuigbewegingen/etmaal voor het retail-programma
- 1.500 motorvoertuigbewegingen/etmaal voor het leisure-programma
- 9.262 voor het gehele programma

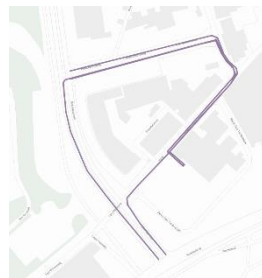
3 STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENING

In deze second opinion hebben we niet een (nieuwe) variant uitgerekend, doch zijn we op zoek gegaan naar het maximale verkeer van en naar het plangebied, waarbij dat er geen toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Deze gevoeligheidsanalyse hebben wij als volgt opgezet:

- Gerekend met versie 2021.1.1 [REDACTED]
- Modellerings overeenkomstig rapportage “Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022”

- Verkeerssamenstelling¹: 98% lichte motorvoertuigen (personenwagens)/ 2% zware motorvoertuigen (vrachtwagens)
- Verkeerrouting: overeenkomstig rapportage [REDACTED]
 - o 20% van het verkeer van en naar noorden (richting België);
 - o 80% van het verkeer van en naar zuiden (richting Noorderbrug);
 - o Verkeer vanuit het noorden rijdt van en naar het plangebied via de Pontonniersweg;
 - o Verkeer vanuit het zuiden rijdt naar het plangebied via Fort Willemweg en verlaat het plangebied via Pontonniersweg;
 - o Rekenjaar: 2022;
 - o Brongebied (wegen waarvan de emissie is meegenomen in de berekeningen): Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg;



Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat (net²) geen stikstofdepositie wordt berekend bij 625 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt overeen met 1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Merk op: overeenkomstig het gestelde in paragraaf 3 genereert het gehele plan 9.262 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Er kan derhalve slechts 13.5 % van het beoogde programma gerealiseerd worden:

- 4.860 m² wvo (=5.346 m² bvo) retail én
- 2.025 m² bvo leisure

Indien enkel retail (zonder leisure) wordt gerealiseerd, kan 5.798 m² wvo (=6.377 m² bvo) retail gerealiseerd worden.

3.1 CONCLUSIE EN ADVIES

Het is duidelijk dat – om een toename van stikstofdepositie te vermijden – er veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden dan de verkeersgeneratie die volgens de CROW-publicatie is te verwachten. Hierbij moeten wel enkele nuances worden gemaakt:

- Er is geen rekening gehouden met het verkeer dat als referentiesituatie van en naar het plangebied rijdt, i.c verkeer als gevolg van feitelijke, planologisch legale activiteiten binnen het plangebied. Hierbij valt te denken aan verkeer ten behoeve van de wasstraat en verkeer dat binnen het plangebied parkeert (voor zover toegestaan). Om te bepalen hoeveel verkeer van en naar het plangebied mag rijden, mag het verkeer in de referentiesituatie opgeteld worden bij de genoemde 1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

¹ bron: CROW-publicatie: verkeersgeneratie Retailpark: 98% bezoekersverkeer

² Bij 650 motorvoertuigen per etmaal wordt een stikstofdepositie van 0.01 mol/ha/ja berekend.

- Uitgaande van 500 motorvoertuigbewegingen in de referentiesituatie³ van en naar de wasstraat, kan – mede ter vervanging van de wasstraat – een programma gerealiseerd worden dat 1.750 motorvoertuigen per etmaal genereert:
 - o 6.800 m² wvo (=7.480 m² bvo) retail in combinatie met 2.833 m² bvo leisure (19% van het beoogde programma)
 - o 8.117 m² wvo (=8.929 m² bvo) enkel retail,
- Een andere routing van het verkeer (b.v. verkeer vanuit het zuiden naar het plangebied niet via de Fort Willemweg, doch via de Pontonniersweg) heeft een (wellicht beperkte) negatieve invloed op het maximaal aantal voertuigbewegingen dat van en naar het plangebied kan rijden zonder een berekende toename van de stikstofdepositie.
- Indien het verkeer op de Belvédèrelaan noord (zie hoofdstuk 4) ook moet meegenomen worden in de berekeningen, dan leidt dat ertoe dat veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden zonder dat dit leidt tot een berekende toename van de stikstofdepositie.
- De Vlaamse Regering bereikte in februari 2022 een akkoord over de definitieve Programmatorische Aanpak van Stikstof (PAS). In afwachting van de definitieve PAS, blijft de [Ministeriële instructie](#) met [bijhorend richtsnoer](#) van kracht. Onderdeel van de Vlaamse Ministeriële instructie is de bijstelling van de zogenaamde minimis-drempel⁴ naar 0.06 kg N/ha/jr of 4.2 mol/ha/jr. Omwille van deze relatief hoge minimis-drempel voor Vlaamse Natura 2000-gebieden heeft geen expliciete toets plaatsgevonden naar de beperkingen vanwege de Belgische Natura 2000-gebieden voor de uitwerking van het plan Retailpark Belvédère Maastricht.
- Ministeriële instructie betreffende de beoordeling van de stikstofuitstoot van vergunningsaanvragen betreffende projecten of activiteiten met mogelijke betekenisvolle effecten op de habitatrictlijngebieden (KZD-13620)

Op basis van deze conclusie adviseren wij om te onderzoeken of het planologisch regime via diverse (in plaats van 1) procedure gewijzigd kan worden. Hierbij valt te denken aan een bestemmingsplanwijzing voor een gedeelte van het plangebied en/of omgevingsvergunningen strijdig gebruik voor concrete, beperkte initiatieven. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met:

- Op basis van de (grove) benadering van deze second opinion kan één besluit worden genomen voor ca. 4.860 m² wvo retail in combinatie met ca. 2.025 m² bvo leisure of 5.798 m² wvo retail zonder leisure. Een verdere verfijning en detaillering van het initiatief is wel nog nodig om de exacte omvang van het maximale programma te bepalen.
- Er van uitgaande dat extern salderen procedureel niet haalbaar is, kan het verkeer van de referentiesituatie enkel en alleen ‘ingezet’ worden voor besluiten over een plangebied dat ook de verkeersaantrekkende functie insluit. Zo kan b.v.

³ De wasstraat was nog niet aanwezig in het gebied op de Europese referentiedatum van 07-12-2004, en mag derhalve niet als referentie gebruikt worden voor een omgevingsvergunning met strijdig gebruik (afwijking BP). Er mag wel intern gesaldeerd worden met de wasstraat bij een bestemmingsplan dat de locatie van de wasstraat omvat.

⁴ De minimis-drempel houdt rekening met het onmeetbaar, of minstens moeilijk meetbaar, karakter van bepaalde stikstofdeposities en geeft daarmee de drempel aan waaronder geen betekenisvolle aantasting ontstaat van de natuurlijke kenmerken van een speciaal beschermingszone

het verkeer van en naar de wasstraat niet ingezet worden bij een besluit over (alleen) cluster 2.

- De referentiesituatie voor een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) is anders dan de referentiesituatie voor een plan (wijzigen bestemmingsplan):
 - o In geval van een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) geldt als referentiesituatie voor een situatie waarin geen Wnb-vergunning is verleend: de activiteiten die op de referentiedatum (vaak 10.06.1994 voor Vogelrichtlijngebieden en 7.12.2004 voor Habitatrichtlijngebieden) aanwezig waren en ononderbroken hebben plaatsgevonden. Indien een besluit na de referentiedatum de activiteiten verder beperkt, dan geldt deze beperkte situatie als referentiesituatie.
 - o In geval van en plan (wijzigen bestemmingsplan) geldt de feitelijke, planologisch legale situatie op het moment van de wijziging van het bestemmingsplan.
- Indien de Raad van State beslist om de zogenaamde bouwvrijstelling te vernietigen (hetgeen de verwachting is), dan moet ook rekening worden gehouden met de stikstofdepositie in de bouwfase. Stikstofdepositie in de bouwfase is niet beschouwd in deze second opinion.

4 BEGRENZING ONDERZOEKSGBIED

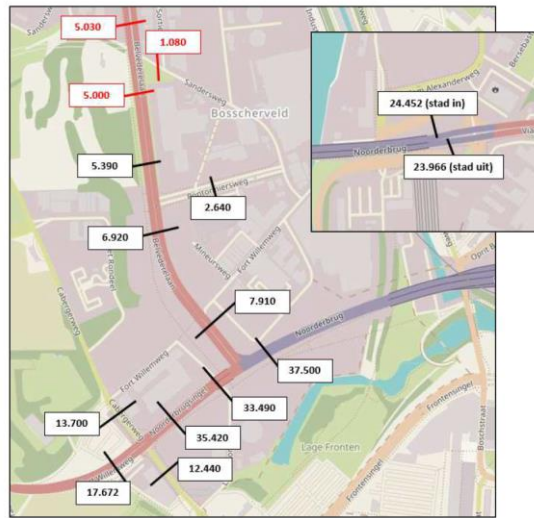
Tot slot is nagegaan of de begrenzing van het emissiemodel – enkel de emissies van het verkeer op de Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg is in de berekeningen betrokken – in overeenstemming is met het gestelde in paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde “Instructie gegevensinvoer voor [REDACTED]”

In deze paragraaf is bepaald tot waar het verkeer van en naar een project/plan moet worden meegenomen bij de bepaling van de stikstofdepositie:

Opgenomen in het heersend verkeersbeeld:

Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

In het rapport van [REDACTED] d.d. 18 maart 2022 is een overzicht opgenomen van het aanwezige verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied:



Figuur 1: Aanwezig verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied als aantallen motorvoertuigbewegingen per etmaal: (bron rapport [redacted] d.d. 18 maart 2022)

Uitgaande van een plangerelateerd verkeer van maximaal 625 motorvoertuigen (1.250 motorvoertuigenbewegingen per etmaal) is de verhouding plangerelateerd verkeer en reeds aanwezig verkeer als volgt:

Weg(vak)	Plangerelateerd verkeer	Aanwezig verkeer	Verhouding	Meegenomen in de berekening
Fort Willemweg	?	750	?	ja
Pontonniersweg	2.640	750	28%	ja
Belvédèrelaan Noord	5.390	250	5%	neen
Belvédèrelaan Zuid (ten noorden van Fort Willemweg)	6.920	500	7%	ja
Belvédèrelaan Zuid (ten noorden van Fort Willemweg)	7.910	1000	13%	ja
Noorderbrugsingel	33.490	< 1.000	< 3%	neen
Noorderbrug	37.500	< 1.000	< 3%	Neen

Bij een (maximale) verkeersaantrekkende werking van 625 motorvoertuigen (1.250 motorvoertuigbewegingen) per etmaal is het emissiemodel afgekapt bij de wegen waar de procentueel aandeel van het plangerelateerd verkeer 5% of minder is. Dit is in lijn met de instructies van de [redacted]

Indien bij een detailmodellering hogere aantallen verkeersaantrekkende werking worden beschouwd, dan dient bovenstaande toets opnieuw uitgevoerd worden en dient desgevallend het emissiemodel uitgebreid te worden; b.v. ook het verkeer op de Belvédèrelaan Noord meenemen in de stikstofberekeningen).

MEMO

ONDERWERP Retailpark Belvédère: second opinion Stikstofproblematiek
AAN [REDACTED]
AUTEUR [REDACTED]
DATUM 25 juli 2022

1 INLEIDING

Het bestemmingsplan Retailpark Belvédère is op 27 oktober 2021 (gedeeltelijk) door de Raad van State vernietigd. Vervolgens is begonnen met het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor het Retailpark omdat het plan inhoudelijk in stand is gebleven. Ten behoeve van dit nieuw op te stellen bestemmingsplan heeft onder andere een update plaatsgevonden van het uitgevoerde stikstofonderzoek. Uit de eerste bevindingen bleek dat er een behoorlijk probleem zou kunnen zijn. De gemeente Maastricht heeft [REDACTED] gevraagd hier een second opinion op uit te voeren en advies te geven over mogelijke vervolgstappen.

Wij hebben onze second opinion gebaseerd op diverse bronnen die de gemeente Maastricht heeft aangereikt:

- Diverse pdf-bestanden van eerder uitgevoerde [REDACTED]
- Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022
- Rapport [REDACTED] d.d. 18 maart 2022: Validatie modelberekening Retailpark
- (voorlopige) programmatisch invulling Bestemmingsplan Retailpark

In de second opinion zijn de volgende hoofdthema's beschouwd:

- **Verkeerproductie:** Welke kentallen uit de CROW-publicatie: "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" zijn van toepassing op onderhavig plan en tot welke verkeersproductie leidt dit plan op basis van deze kentallen?
- **Onderzoeksgebied:** Tot waar moet het verkeer meegenomen worden in de stikstofdepositieberekeningen volgens de paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde [REDACTED]
- **Stikstofdepositieberekeningen:** Wij hebben niet een nieuwe, zoveelste variant uitgerekend doch een gevoeligheidsanalyse gedaan: daarbij bepalen we hoeveel verkeer maximaal kan rijden van en naar het plangebied zonder dat een toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Onderstaand wordt ingegaan op deze hoofdthema's en worden conclusies getrokken en een advies gegeven voor vervolgstappen.

In voorliggende second opinion is enkel de gebruiksfase van het retailpark beschouwd; niet de bouwfase. Ten tijde van het opstellen van deze second opinion geldt de zogenaamde **bouwwijziging**. Deze bouwwijziging is weliswaar onderwerp van een lopende beroepsprocedure bij de Raad van State. Mocht de bouwwijziging vernietigd worden, dan dient ook aandacht besteed te worden aan de stikstofdepositie tijdens de bouwfase. Met een gepaste planning start de gebruiksfase in een ander kalenderjaar dan het jaar waarin de bouwfase eindigt. In dat geval leidt de bouwfase niet tot extra beperkingen ten opzichte van hetgeen in deze second opinion is beschouwd.

2 VERKEERSPRODUCTIE

In het stikstofdepositierapport d.d. 18 maart 2022 is de verkeersgeneratie worst-case bepaald met behulp van de CROW Publicatie 317 'Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie'. Hierbij is aangesloten bij de verkeersgeneratie zoals opgenomen in tabel 5 en 6 van deze publicatie. De gehanteerde kentallen zijn in tabel 1 van het rapport opgenomen.

Tabel 1 Kentallen verkeersgeneratie

Categorie CROW	Licht verkeer [bewegingen/ha/etmaal]	Middelzwaar verkeer [bewegingen/ha/etmaal]	Zwaar verkeer [bewegingen/ha/etmaal]
Distributiepark	135,0	9,1	25,9
Gemengd terrein	128,0	12,3	17,7

Op 10 december 2018 heeft CROW een nieuwe publicatie uitgegeven met de titel: "Toekomstbestendig parkeren - Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie". Ten behoeve van de second opinion is deze recente CROW-publicatie gebruikt die trouwens inhoudelijk niet verschilt ten aanzien van kentallen voor verkeersgeneratie.

De CROW-publicatie beschrijft kentallen op 2 niveaus:

1. Verkeersgeneratie van woon- en werkgebieden (hoofdstuk 2 van de publicatie): Deze kentallen worden gebruikt als bij planontwikkeling de precieze invulling van een plan of gebied nog onbekend is. Voor woon- en werkgebieden maken de kencijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.
2. Verkeersgeneratie op basis van functies (hoofdstuk 4 van de publicatie): Deze kentallen zijn gebaseerd op de toekomstige functies, waarbij de rekening wordt gehouden met de stedelijkheidsgraad en de ligging van het plangebied in de stedelijke zone. Deze kentallen worden gebruikt indien de toekomstige functies en de vloeroppervlakken van de toekomstige functies bekend zijn.

In het stikstofdepositieonderzoek is uitgegaan van kentallen op basis van woon- en werkgebieden. Ten tijde van het opstellen van deze second opinion was ook de (voorlopige) programmatische invulling van het bestemmingplan Retailpark bekend en ligt het voor de hand om de kentallen op basis van functies uit de CROW-publicatie te hanteren.

2.1 VERKEERSGENERATIE VAN WOON- EN WERKGEBIEDEN (HOOFDSTUK 2 VAN DE CROW-PUBLICATIE):

Bij planontwikkeling is niet altijd de precieze invulling van een plan of gebied bekend. Voor woon- en werkgebieden maken de kencijfers verkeersgeneratie het mogelijk maken om op globaal niveau te kunnen rekenen aan de effecten van plannen.

Als over een gebied met de functie 'werken' geen bedrijfsspecifieke informatie voorhanden is, kan toch een globale berekening van de verkeersgeneratie op etmaalniveau worden gemaakt. Hoewel gedetailleerde gegevens ontbreken, is meestal wel bekend om wat voor type werkgebied het gaat. Tabel A7 onderscheidt vijf typen bedrijventerreinen. Door hieruit een keuze te maken, wordt de globale berekening aanmerkelijk betrouwbaarder.

De volgende typen bedrijventerreinen komen in aanmerking als typering voor het Retailpark:

I Gemengd terrein

Terrein met een hindercategorie 1, 2, 3 of 4, bestemd voor reguliere bedrijvigheid en niet behorend tot de categorieën 'hoogwaardig bedrijvenpark' of 'distributiepark'. Gemengde terreinen kennen een gevarieerd aanbod aan bedrijvigheid, voornamelijk bestaande uit licht-moderne industrie en overige ('modale') industrie.

III Distributiepark:

Terrein voor transport-, distributie- en groothandelsbedrijven. Het gaat met name om bedrijven die activiteiten ontplooiën op het vlak van spoorwegen, wegvervoer en binnenvaart.

In tabel A8 zijn de bijbehorende kentallen voor de verkeersgeneratie opgenomen en in tabel A9 de verdeling van het vrachtverkeer over licht vrachtverkeer (ook middelzwaar verkeer) en zwaar vrachtverkeer.

Tabel A8. Gemiddeld aantal motorvoertuigbewegingen per netto ha bedrijventerrein per weekdagemaal, naar werkmilieu type en vervoerswijze

Type werkmilieu	Personenauto	Vrachtauto	Totaal
I Gemengd terrein	128	30	158
II Hoogwaardig bedrijvenpark	174	34	208
III Distributieterrein	135	35	170
IV Zwaar industrieterrein	59	14	73
V Zeehaventerrein	23	7	30

Tabel A9. Verdeling van het totale aantal vrachtautobewegingen naar lichte en zware vrachtauto's, per werkmilieu type, per weekdagemaal

Type werkmilieu	Percentage lichte vrachtauto's (< 7,5 ton GVW)	Percentage zware vrachtauto's (> 7,5 ton GVW)
I Gemengd terrein	41	59
II Hoogwaardig bedrijvenpark	48	52
III Distributieterrein	26	74
IV Zwaar industrieterrein	37	63
V Zeehaventerrein	31	69

Het type werkmilieu "Distributieterrein" genereert meer verkeer dan het type "Gemengd terrein" en wordt vanuit een worst-case benadering gehanteerd. Deze kentallen komen overeen met de kentallen die zijn opgenomen in het rapport [REDACTED]

Op basis van deze benadering voor type werkmilieu "distributieterrein" wordt de volgende verkeersproductie gegeneerd in de plansituatie:

Bestemmings- vlak	Oppervlakte in ha.	Verkeersgeneratie #bewegingen/etmaal			
		Lichte mvt	Middelzware mvt	Zware mvt	Totaal
1	1,1	144,6	13,9	20	178,5
3	0,1	14,4	1,4	2	17,8
5	0,7	94,5	9,1	13,1	116,7
6	0,3	34,3	3,3	4,7	42,3
7	0,9	117,8	11,3	16,3	145,4
8	0,4	52,1	5	7,2	64,3
9	0,3	40	3,8	5,5	49,3
Totaal		497,7	47,8	68,8	614,3

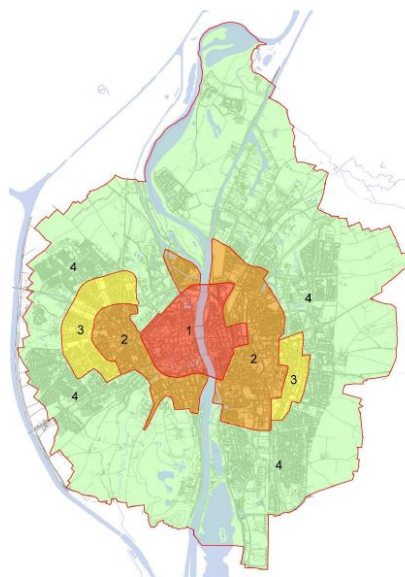
2.2 VERKEERSGENERATIE OP BASIS VAN FUNCTIES (HOOFDSTUK 4 VAN DE CROW-PUBLICATIE)

In dit hoofdstuk zijn per functie de parkeerkencijfers en de kencijfers verkeersgeneratie weergegeven. Daarbij is onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en naar de ligging in de stedelijke zone.

- Stedelijkheidsgraad Maastricht: Sterk Stedelijk:

- Bron 1: <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83287NED/table?dl=62DB>
- Bron 2: Volgens het laatste beleidsdocument Parkeren van gemeente Maastricht, worden er twee stedelijkheidsklassen gehanteerd: zone 1 en 2 zeer sterk stedelijk, zone 3 en 4 sterk stedelijk. Het retailpark ligt in zone 4, dus sterk stedelijk.

Bijlage 2 Gebiedsindeling in zones



- Ligging in de stedelijke zone: Schil centrum

In de (voorlopige) programmatische invulling van het plan is 35.000 m² winkelopervlakte (wvo) en 15.000 m² bvo leisure voorzien:

2.2.1 RETAILPROGRAMMA

De volgende functie uit de CROW-publicatie komt in aanmerking voor het retailprogramma:

Winkelboulevard:

Een winkelboulevard of retailpark is een verzameling van meerdere, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar (die in tegenstelling tot een woon- of meubelboulevard niet gericht zijn op een gezamenlijk thema).

De kentallen voor de functie “Winkelboulevard” zijn weergegeven in navolgende tabel:

	Verkeersgeneratie (per 100 m ² bvo)							
	centrum		schil centrum		rest bebouwde kom		buitengebied	
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
zeer sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	13,2	15,8	15,1	17,7	n.v.t.	n.v.t.
sterk stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	16,9	19,6	19,3	22,0	n.v.t.	n.v.t.
matig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	18,2	20,9	20,8	23,4	n.v.t.	n.v.t.
weinig stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,9	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.
niet stedelijk	n.v.t.	n.v.t.	19,3	21,9	22,0	24,6	n.v.t.	n.v.t.
<i>Opmerking</i> Aandeel bezoekers: 98%								

Omdat het Retailpark is gesitueerd in de schil van het centrum van Maastricht met een **zeer sterk stedelijk** karakter (bron gemeente), geldt voor de verkeersgeneratie een kental van (worst-case) 19.6voertuigbewegingen per 100 m² bruto vloeroppervlak.

Op basis van de (voorlopige) programmatische invulling beoogt het plan een bouwvolume van 36.000 m² winkelvloeroppervlakte. Vanwege opslag, kantoor- en personeelsvoorzieningen is het bvo van een winkel groter dan het winkelvloeroppervlak. Uitgaande van 10% bvo voor deze functies komt 36.000 m² wvo overeen met ca. 39.600 m² bvo. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 7.762 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.2.2 LEISURE-PROGRAMMA

Het bestemmingsplan voorziet onderstaande vorm van leisure:

Het bestemmingsplan voorziet in een leisure-programma met een maximale omvang van 15.000 m² (deels via een wijzigingsbevoegdheid). Het betreft uitsluitend grootschalige leisure (minimaal 500 m²) in de vorm van doelgerichte voorzieningen van grootschalig indoor-entertainment met een toeristisch-recreatieve aantrekkingskracht. Het betreft voorzieningen voor spel- en/of sportgerelateerde aard. (Semi-)culturele voorzieningen zoals theaters en bioscopen zijn uitgesloten.

De volgende functies uit de CROW-publicatie komen op basis van deze beschrijving van het leisure-programma in aanmerking (met het bijbehorende kental voor verkeersgeneratie):

- Musicaltheater: 6.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Theater/schouwburg: 7.6 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Fitness centrum: 16.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Indoor speeltuin: 3.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Casino: 12.9 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Discotheek: 4.7 – 8.4 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo
- Café: 8.0 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo

Uitgaande van een mix van leisure-functie is in deze second opinion uitgegaan van een worst-case aanname van 10 motorvoertuigbewegingen per 100 m² bvo. Met optimistisch wordt bedoeld:

- Een kental dat hoger is dan het gemiddelde van bovengenoemde functies
- Er is geen rekening gehouden met verkeer dat slecht eenmalig rijdt voor én de retail-functie én de leisure-functie, waardoor het totaal aan verkeersbewegingen minder is dan nu vooropgesteld.

Op basis van de (voorlopige) programmatische invulling beoogt het plan een bouwvolume van 15.000 m² bvo leisure. Dit komt neer op een verkeersgeneratie van 1.500 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

2.3 CONCLUSIE EN ADVIES

Er is een groot verschil vastgesteld in de geprognosticeerde verkeersgeneratie op basis van werkgebieden (hoofdstuk 2) versus op basis van functies (hoofdstuk 4).

Ten tijde van het opstellen van deze second opinion is de (voorlopig) programmatorische invulling van het plangebied bekend op het niveau van m² winkeloppervlak en m² bvo leisure-functie. Wij adviseren dan ook om bij de verkeersgerelateerde impactonderzoeken (waaronder stikstofdepositie) uit te gaan van de kentallen hoofdstuk 4 van de CROW-publicatie, hetgeen leidt tot een verkeersgeneratie van:

- 7.762 motorvoertuigbewegingen/etmaal voor het retail-programma
- 1.500 motorvoertuigbewegingen/etmaal voor het leisure-programma
- 9.262 voor het gehele programma

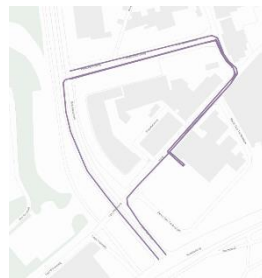
3 STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENING

In deze second opinion hebben we **niet** een (nieuwe) variant uitgerekend, doch zijn we op zoek gegaan naar het maximale verkeer van en naar het plangebied, waarbij dat er geen toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Deze gevoeligheidsanalyse hebben wij als volgt opgezet:

- Gerekend met versie 2021.1.1 [REDACTED]
- Modellerings overeenkomstig rapportage “Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022”

- Verkeerssamenstelling¹: 98% lichte motorvoertuigen (personenwagens)/ 2% zware motorvoertuigen (vrachtwagens)
- Verkeerrouting: overeenkomstig rapportage [REDACTED]
 - o 20% van het verkeer van en naar noorden (richting België);
 - o 80% van het verkeer van en naar zuiden (richting Noorderbrug);
 - o Verkeer vanuit het noorden rijdt van en naar het plangebied via de Pontonniersweg;
 - o Verkeer vanuit het zuiden rijdt naar het plangebied via Fort Willemweg en verlaat het plangebied via Pontonniersweg;
 - o Rekenjaar: 2022;
 - o Brongebied (wegen waarvan de emissie is meegenomen in de berekeningen): Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg;



Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat (net²) geen stikstofdepositie wordt berekend bij 625 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt overeen met 1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Merk op: overeenkomstig het gestelde in paragraaf 3 genereert het gehele plan 9.262 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Er kan derhalve slechts 13.5 % van het beoogde programma gerealiseerd worden:

- 4.860 m² wvo (=5.346 m² bvo) retail én
- 2.025 m² bvo leisure

Indien enkel retail (zonder leisure) wordt gerealiseerd, kan 5.798 m² wvo (=6.377 m² bvo) retail gerealiseerd worden.

3.1 CONCLUSIE EN ADVIES

Het is duidelijk dat – om een toename van stikstofdepositie te vermijden – er veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden dan de verkeersgeneratie die volgens de CROW-publicatie is te verwachten. Hierbij moeten wel enkele nuances worden gemaakt:

- Er is geen rekening gehouden met het verkeer dat als referentiesituatie van en naar het plangebied rijdt, i.c verkeer als gevolg van feitelijke, planologische legale activiteiten binnen het plangebied. Hierbij valt te denken aan verkeer ten behoeve van de wasstraat en verkeer dat binnen het plangebied parkeert (voor zover toegestaan). Om te bepalen hoeveel verkeer van en naar het plangebied mag rijden, mag het verkeer in de referentiesituatie opgeteld worden bij de genoemde 1.250 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

¹ bron: CROW-publicatie: verkeersgeneratie Retailpark: 98% bezoekersverkeer

² Bij 650 motorvoertuigen per etmaal wordt een stikstofdepositie van 0.01 mol/ha/ja berekend.

- Uitgaande van 500 motorvoertuigbewegingen in de referentiesituatie³ van en naar de wasstraat, kan – mede ter vervanging van de wasstraat – een programma gerealiseerd worden dat 1.750 motorvoertuigen per etmaal genereert:
 - o 6.800 m² wvo (=7.480 m² bvo) retail in combinatie met 2.833 m² bvo leisure (19% van het beoogde programma)
 - o 8.117 m² wvo (=8.929 m² bvo) enkel retail,
- Een andere routing van het verkeer (b.v. verkeer vanuit het zuiden naar het plangebied niet via de Fort Willemweg, doch via de Pontonniersweg) heeft een (wellicht beperkte) negatieve invloed op het maximaal aantal voertuigbewegingen dat van en naar het plangebied kan rijden zonder een berekende toename van de stikstofdepositie.
- Indien het verkeer op de Belvédèrelaan noord (zie hoofdstuk 4) ook moet meegenomen worden in de berekeningen, dan leidt dat ertoe dat veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden zonder dat dit leidt tot een berekende toename van de stikstofdepositie.
- De Vlaamse Regering bereikte in februari 2022 een akkoord over de definitieve Programmatorische Aanpak van Stikstof (PAS). In afwachting van de definitieve PAS, blijft de [Ministeriële instructie](#) met [bijhorend richtsnoer](#) van kracht. Onderdeel van de Vlaamse Ministeriële instructie is de bijstelling van de zogenaamde minimis-drempel⁴ naar 0.06 kg N/ha/jr of 4.2 mol/ha/jr. Omwille van deze relatief hoge minimis-drempel voor Vlaamse Natura 2000-gebieden heeft geen expliciete toets plaatsgevonden naar de beperkingen vanwege de Belgische Natura 2000-gebieden voor de uitwerking van het plan Retailpark Belvédère Maastricht.
- Ministeriële instructie betreffende de beoordeling van de stikstofuitstoot van vergunningsaanvragen betreffende projecten of activiteiten met mogelijke betekenisvolle effecten op de habitatrictlijngebieden (KZD-13620)

Op basis van deze conclusie adviseren wij om te onderzoeken of het planologisch regime via diverse (in plaats van 1) procedure gewijzigd kan worden. Hierbij valt te denken aan een bestemmingsplanwijzing voor een gedeelte van het plangebied en/of omgevingsvergunningen strijdig gebruik voor concrete, beperkte initiatieven. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met:

- Op basis van de (grove) benadering van deze second opinion kan één besluit worden genomen voor ca. 4.860 m² wvo retail in combinatie met ca. 2.025 m² bvo leisure of 5.798 m² wvo retail zonder leisure. Een verdere verfijning en detaillering van het initiatief is wel nog nodig om de exacte omvang van het maximale programma te bepalen.
- Er van uitgaande dat extern salderen procedureel niet haalbaar is, kan het verkeer van de referentiesituatie enkel en alleen ‘ingezet’ worden voor besluiten over een plangebied dat ook de verkeersaantrekkende functie insluit. Zo kan b.v.

³ De wasstraat was nog niet aanwezig in het gebied op de Europese referentiedatum van 07-12-2004, en mag derhalve niet als referentie gebruikt worden voor een omgevingsvergunning met strijdig gebruik (afwijking BP). Er mag wel intern gesaldeerd worden met de wasstraat bij een bestemmingsplan dat de locatie van de wasstraat omvat.

⁴ De minimis-drempel houdt rekening met het onmeetbaar, of minstens moeilijk meetbaar, karakter van bepaalde stikstofdeposities en geeft daarmee de drempel aan waaronder geen betekenisvolle aantasting ontstaat van de natuurlijke kenmerken van een speciaal beschermingszone

het verkeer van en naar de wasstraat niet ingezet worden bij een besluit over (alleen) cluster 2.

- De referentiesituatie voor een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) is anders dan de referentiesituatie voor een plan (wijzigen bestemmingsplan):
 - o In geval van een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) geldt als referentiesituatie voor een situatie waarin geen Wnb-vergunning is verleend: de activiteiten die op de referentiedatum (vaak 10.06.1994 voor Vogelrichtlijngebieden en 7.12.2004 voor Habitatrictlijngebieden) aanwezig waren en ononderbroken hebben plaatsgevonden. Indien een besluit na de referentiedatum de activiteiten verder beperkt, dan geldt deze beperkte situatie als referentiesituatie.
 - o In geval van en plan (wijzigen bestemmingsplan) geldt de feitelijke, planologisch legale situatie op het moment van de wijziging van het bestemmingsplan.
- Indien de Raad van State beslist om de zogenaamde bouwvrijstelling te vernietigen (hetgeen de verwachting is), dan moet ook rekening worden gehouden met de stikstofdepositie in de bouwfase. Stikstofdepositie in de bouwfase is niet beschouwd in deze second opinion.

4 BEGRENZING ONDERZOEKSGBIED

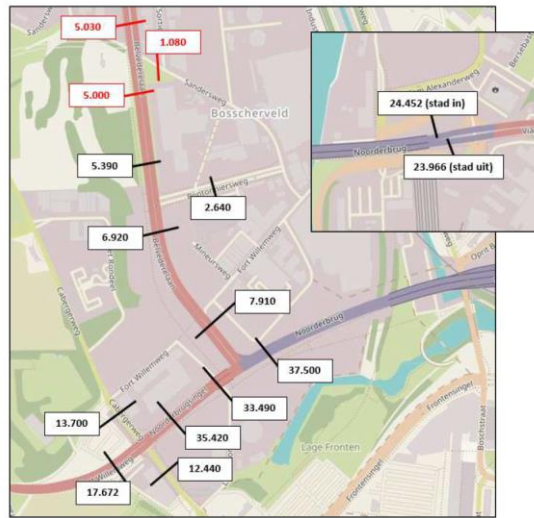
Tot slot is nagegaan of de begrenzing van het emissiemodel – enkel de emissies van het verkeer op de Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg is in de berekeningen betrokken – in overeenstemming is met het gestelde in paragraaf 2.5.2 (Verkeersaantrekkende werking) van de door BIJ12 opgestelde “Instructie gegevensinvoer [REDACTED]”

In deze paragraaf is bepaald tot waar het verkeer van en naar een project/plan moet worden meegenomen bij de bepaling van de stikstofdepositie:

Opgenomen in het heersend verkeersbeeld:

Een algemeen criterium voor verkeer van en naar inrichtingen is dat de gevolgen niet meer aan de inrichting worden toegerekend wanneer het verkeer is opgenomen in het heersende verkeersbeeld. Dit is het geval op het moment dat het aan- en afvoerende verkeer zich door zijn snelheid en rij- en stopgedrag niet meer onderscheidt van het overige verkeer dat zich op de betrokken weg bevindt. Hierbij weegt ook mee hoe de verhouding is tussen de hoeveelheid verkeer dat door de voorgenomen ontwikkeling wordt aangetrokken en het reeds op de weg aanwezige verkeer. In de regel wordt het verkeer meegenomen tot het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer.

In het rapport van [REDACTED] d.d. 18 maart 2022 is een overzicht opgenomen van het aanwezige verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied:



Figuur 1: Aanwezig verkeer op de wegen in de omgeving van het plangebied als aantallen motorvoertuigbewegingen per etmaal: (bron rapport [redacted] d.d. 18 maart 2022)

Uitgaande van een plangerelateerd verkeer van maximaal 625 motorvoertuigen (1.250 motorvoertuigenbewegingen per etmaal) is de verhouding plangerelateerd verkeer en reeds aanwezig verkeer als volgt:

Weg(vak)	Plangerelateerd verkeer	Aanwezig verkeer	Verhouding	Meegenomen in de berekening
Fort Willemweg	?	750	?	ja
Pontonniersweg	2.640	750	28%	ja
Belvédèrelaan Noord	5.390	250	5%	neen
Belvédèrelaan Zuid (ten noorden van Fort Willemweg)	6.920	500	7%	ja
Belvédèrelaan Zuid (ten noorden van Fort Willemweg)	7.910	1000	13%	ja
Noorderbrugsingel	33.490	< 1.000	< 3%	neen
Noorderbrug	37.500	< 1.000	< 3%	Neen

Bij een (maximale) verkeersaantrekkende werking van 625 motorvoertuigen (1.250 motorvoertuigbewegingen) per etmaal is het emissiemodel afgekapt bij de wegen waar de procentueel aandeel van het plangerelateerd verkeer 5% of minder is. Dit is in lijn met de instructies van de Aerius-calculator.

Indien bij een detailmodellering hogere aantallen verkeersaantrekkende werking worden beschouwd, dan dient bovenstaande toets opnieuw uitgevoerd worden en dient desgevallend het emissiemodel uitgebreid te worden; b.v. ook het verkeer op de Belvédèrelaan Noord meenemen in de stikstofberekeningen).

MEMO

ONDERWERP Retailpark Belvédère: second opinion Stikstofproblematiek - aanvulling
AAN [REDACTED]
AUTEUR [REDACTED]
DATUM 21 maart 2023

1 INLEIDING

Op 25 juli 2023 heeft [REDACTED] een second opinion opgesteld inzake diverse onderzoeken die zijn uitgevoerd om de stikstofdepositie te bepalen vanwege diverse ontwikkelingen aan de zuidzijde van het bestemmingsplan Retailpark Belvédère in Maastricht. Voorliggende notitie is een aanvulling op deze second opinion voor wat betreft hoofdstuk 3 van de second opinion “stikstofberekeningen”. De aanvulling betreft:

- a. het in rekening brengen van het effect van een middengeleider op de Belvédèrelaan; tussen de Noorderbrug en de Fort Willemweg;
- b. het toepassen van de meest recente versie van de [REDACTED] vesie 2022
- c. update stikstofakkoord Vlaanderen en uitspraak Raad van State inzake bouwvrijstelling

Ad. a.

Door de aanwezigheid van de middengeleider kan het verkeer dat de Belvédèrelaan oprijdt vanaf de Noorderbrug en komende vanaf de kruising met de Cabergerweg (oost) niet rechts afslaan naar de Fort Willemweg. Dit verkeer dient naar het plangebied te rijden via de Ponteniersweg en de Sandersweg.



Figuur 1: Rijroutes verkeer vanuit Noorderbrug naar plangebied

2 STIKSTOFDEPOSITIEBEREKENING

In deze aanvulling op de second opinion hebben we wederom niet een (nieuwe) variant uitgerekend, doch zijn we op zoek gegaan naar het maximale verkeer van en naar het plangebied, waarbij dat er geen toename van de stikstofdepositie wordt berekend.

Deze gevoeligheidsanalyse hebben wij als volgt opgezet:

- Gerekend met versie 2022 van de [REDACTED]
- Modellerings overeenkomstig rapportage “Stikstofdepositieonderzoek [REDACTED] d.d. 18 maart 2022” met in acht name van de aanwezigheid van de middengeleider
- Verkeerssamenstelling¹: 98% lichte motorvoertuigen (personenwagens)/ 2% zware motorvoertuigen (vrachtwagens)
- Verkeerrouting: overeenkomstig rapportage [REDACTED] met in acht name van de aanwezigheid van de middengeleider:
 - o 20% van het verkeer van en naar noorden (richting België);
 - o 80% van het verkeer van en naar zuiden (richting Noorderbrug);
 - o Verkeer vanuit het noorden rijdt van en naar het plangebied via de Pontonniersweg;
 - o 50% van het verkeer vanuit het zuiden (i.c. het verkeer vanuit zuidwest) rijdt naar het plangebied via Fort Willemweg en verlaat het plangebied via Pontonniersweg;
 - o 50% van het verkeer vanuit het zuiden (i.c. het verkeer vanuit zuidoost) rijdt naar het plangebied via de Pontonniersweg en verlaat eveneens het plangebied via Pontonniersweg;
 - o Rekenjaar: 2023;
 - o Brongebied (wegen waarvan de emissie is meegenomen in de berekeningen): Belvédèrelaan-Zuid, Pontonniersweg, Fort Willemweg;



Uit de gevoeligheidsanalyse blijkt dat (net²) geen stikstofdepositie wordt berekend bij 520 motorvoertuigen per etmaal. Dit komt overeen met 1.040 motorvoertuigbewegingen per etmaal. Merk op: overeenkomstig het gestelde in onze second opinion van 25 juli 2023 genereert het gehele plan 9.262 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Er kan derhalve slechts 11.23 % van het beoogde programma gerealiseerd worden:

- 4.043 m² wvo (=4.492 m² bvo) retail én

¹ bron: CROW-publicatie: verkeersgeneratie Retailpark: 98% bezoekersverkeer

² Bij 650 motorvoertuigen per etmaal wordt een stikstofdepositie van 0.01 mol/ha/ja berekend.

- 1.684 m² bvo leisure

Indien enkel retail (zonder leisure) wordt gerealiseerd, kan 4.776 m² wvo (=5.306 m² bvo) retail gerealiseerd worden.

2.1 CONCLUSIE EN ADVIES

Het is duidelijk dat – om een toename van stikstofdepositie te vermijden – er veel minder verkeer van en naar het plangebied kan rijden dan de verkeersgeneratie die volgens de CROW-publicatie is te verwachten. Hierbij moeten wel enkele nuances worden gemaakt:

- Er is geen rekening gehouden met het verkeer dat als referentiesituatie van en naar het plangebied rijdt, i.c verkeer als gevolg van feitelijke, planologisch legale activiteiten binnen het plangebied. Hierbij valt te denken aan verkeer ten behoeve van de wasstraat en verkeer dat binnen het plangebied parkeert (voor zover toegestaan). Om te bepalen hoeveel verkeer van en naar het plangebied mag rijden, mag het verkeer in de referentiesituatie opgeteld worden bij de genoemde 1.040 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- Uitgaande van 500 motorvoertuigbewegingen in de referentiesituatie³ van en naar de wasstraat, kan – mede ter vervanging van de wasstraat – een programma gerealiseerd worden dat 1.540 motorvoertuigen per etmaal genereert:
 - o 5.388 m² wvo (=5.987 m² bvo) retail in combinatie met 2.494 m² bvo leisure (16.63% van het beoogde programma)
 - o 7.071 m² wvo (=7.857 m² bvo) enkel retail.
- De Vlaamse Regering bereikte op 10 maart 2023 een stikstofakkoord. De details van het akkoord zijn nog niet gepubliceerd. Naar verwachting zijn de drempels voor significante effecten in Vlaanderen relatief hoog. Omwille van deze relatief hoge drempels voor Vlaamse Natura 2000-gebieden heeft geen expliciete toets plaatsgevonden naar de beperkingen vanwege de Belgische Natura 2000-gebieden voor de uitwerking van het plan Retailpark Belvédère Maastricht.

Op basis van deze conclusie adviseren wij om te onderzoeken of het planologisch regime via diverse (in plaats van 1) procedure gewijzigd kan worden. Hierbij valt te denken aan een bestemmingsplanwijziging voor een gedeelte van het plangebied en/of omgevingsvergunningen strijdig gebruik voor concrete, beperkte initiatieven. Hierbij moet wel rekening gehouden worden met:

- Op basis van de (grove) benadering van deze aanvullende second opinion kan één besluit worden genomen voor ca. 4.043 m² wvo retail in combinatie met ca. 1.684 m² bvo leisure of 4.776 m² wvo retail zonder leisure. Een verdere verfijning en detaillering van het initiatief is wel nog nodig om de exacte omvang van het maximale programma te bepalen.
- Er van uitgaande dat extern salderen procedureel niet haalbaar is, kan het verkeer van de referentiesituatie enkel en alleen 'ingezet' worden voor besluiten over een plangebied dat ook de verkeersaantrekkende functie insluit. Zo kan b.v. het verkeer van en naar de wasstraat niet ingezet worden bij een besluit over (alleen) cluster 2.

³ De wasstraat was nog niet aanwezig in het gebied op de Europese referentiedatum van 07-12-2004, en mag derhalve niet als referentie gebruikt worden voor een omgevingsvergunning met strijdig gebruik (afwijking BP). Er mag wel intern gesaldeerd worden met de wasstraat bij een bestemmingsplan dat de locatie van de wasstraat omvat.

- De referentiesituatie voor een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) is anders dan de referentiesituatie voor een plan (wijzigen bestemmingsplan):
 - o In geval van een project (strijdig gebruik omgevingsvergunning) geldt als referentiesituatie voor een situatie waarin geen Wnb-vergunning is verleend: de activiteiten die op de referentiedatum (vaak 10.06.1994 voor Vogelrichtlijngebieden en 7.12.2004 voor Habitatrictlijngebieden) aanwezig waren en ononderbroken hebben plaatsgevonden. Indien een besluit na de referentiedatum de activiteiten verder beperkt, dan geldt deze beperkte situatie als referentiesituatie.
 - o In geval van en plan (wijzigen bestemmingsplan) geldt de feitelijke, planologisch legale situatie op het moment van de wijziging van het bestemmingsplan.
- Omdat de Raad van State heeft beslist om de zogenaamde bouwvrijstelling te vernietigen, moet ook rekening worden gehouden met de stikstofdepositie in de bouwfase. Stikstofdepositie in de bouwfase is niet beschouwd in deze second opinion.

Documenten ten behoeve van Woo verzoek Retailplan juli 2023

From: [REDACTED]
Sent: woensdag 24 november 2021 10:29
To: [REDACTED]
Cc: [REDACTED] >
Subject: MAT093. retailpark. herberekening stikstof

Hey [REDACTED]

N.a.v. je belletje van gisteren heb ik collega [REDACTED] gevraagd om de oude modelgegevens van het Retailpark Belvédère ongewijzigd in de actuele versie van de [REDACTED] te stoppen en hem even te laten doorrekenen. Zie bijlage voor de output.

Ook met deze modelgegevens in de thans actuele versie van de calculator komen we voor de Nederlandse gebieden nog steeds op 'nul' uit.

Maar de modelinput zal wel moeten worden geupdate n.a.v. nieuwe verkeerscijfers etc.

En daarnaast hebben we natuurlijk de nieuwe [REDACTED] die eraan zit te komen. De releasedatum van 8 december is uitgesteld en deze week zou er een besluit worden genomen of 13 januari wel door gaat. Hier is ons nog niets over bekend.

[REDACTED] gaf aan dat het weleens tricky zou kunnen worden of deze gegevens in de nieuwe versie nog steeds op nul blijven.

Dus geen garanties, maar ter info in ieder geval de bierviltjesberekening dat we met de huidige gegevens in het huidige model nog steeds op nul zitten.

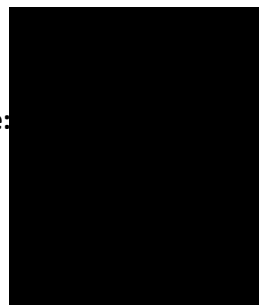
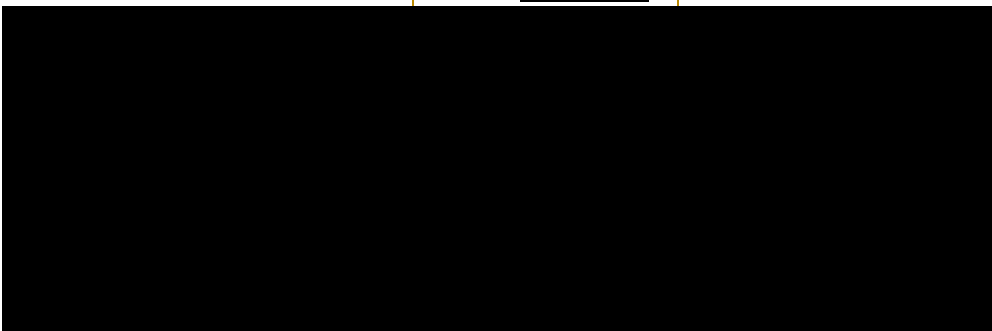
Groet [REDACTED]

[REDACTED]

| locatie [REDACTED] | locatie 's-

tel:
direct:
teams/skype:

web:



Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 28 januari 2022 08:00
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: CONCEPT offerte retailpark

Beste [REDACTED]

Conform afspraak ontvang je hierbij onze conceptofferte voor het actualiseren van de eerdere aanmeldnotitie en stikstofdepositieonderzoek voor het Retailpark Belvédère.

Graag ont vangen we jouw reactie hierop, voordat we deze formeel indienen.

Alvast dank voor je reactie

Hartelijke groeten

[REDACTED]

[REDACTED]

locatie	locatie 's-	tel:
[REDACTED]	[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]	direct:
[REDACTED]	[REDACTED]	teams/skype:
[REDACTED]	[REDACTED]	web:

Op 28 jan. 2022 om 08:35 heeft [REDACTED] het volgende geschreven:

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 2 februari 2022 12:50

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: CONCEPT offerte retailpark

Hoi [REDACTED]

Offerte is akkoord, er wijzigt overigens niets aan de termijnen nu de Omgevingswet is uitgesteld. Wij hebben namelijk ook afspraken met de raad gemaakt over dit plan.

Groeten [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling

Projectmanagement | Gemeente Maastricht

[REDACTED]

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 2 februari 2022 14:33

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: CONCEPT offerte retailpark

Dag [REDACTED]

Dank voor je reactie.

Ik laat de offerte definitief maken en zet het werk alvast in de planning.

Mocht er vertraging bij bepaalde onderzoeken zijn, gelieve dit direct te melden, want het is allemaal erg krap ingepland.

Hartelijke groeten

[REDACTED]

[Redacted]

locatie [Redacted]

locatie ' [Redacted]

tel:

direct:

teams/skype:

web:

Van: [Redacted]

Verzonden: woensdag 2 februari 2022 14:39

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]

Onderwerp: RE: CONCEPT offerte retailpark

Dag [Redacted]

Prima, ik heb nog contact gehad met [Redacted] en die liggen op planning. Dus voor nu nog alles in orde.

Gr [Redacted]

Met vriendelijke groet,

[Redacted] Projectleider Stedelijke Ontwikkeling

Projectmanagement | Gemeente Maastricht

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



[Redacted]
Verzonden: woensdag 9 februari 2022 19:55

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]

Onderwerp: verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stiksonderzoek

Dag [Redacted]

Bijgaand de analyse van de verkeerscijfers die jij nodig hebt voor het stikstofonderzoek. Vanuit mobiliteit is deze analyse akkoord, vrijdag wordt de passage over de milieu effecten nog intern bij ons gecontroleerd maar gezien de strakke planning stuur ik je dit nu al door.

Groeten [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted] | **Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht**

[redacted]
Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl

[redacted]
Verzonden: donderdag 10 februari 2022 7:56

Aan: [redacted]

Onderwerp: FW: verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stikstofonderzoek

Hoi [redacted]

Hierbij de nieuwe verkeersgegevens voor Belvedere

Ik wacht nog op de formele opdrachtbrief (die was nog intern in routing) en heb geen opdrachtnummer vooralsnog, maar dat komt eraan.

Wil je alvast een gate review doen of je hier genoeg aan hebt en mee vooruit komt?>

Hoor graga

Gr [redacted]

[redacted]

| locatie [redacted]

| locatie [redacted]

tel:
direct:
teams/skype:

web:

[redacted]

[redacted]

[REDACTED]
Verzonden: maandag 14 februari 2022 9:24

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stiksonderzoek

Hallo [REDACTED]

De ontvangen data betreft een validatie van het verkeersmodel en de wegenstructuur.

Hetgeen we voor stikstof nodig hebben is de verkeersgeneratie en indien beschikbaar de afwikkeling. Dit volgt wellicht uit een voorgaande (oude) rapportage, graag ontvangen we hiervan de meest actuele versie.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

| locatie [REDACTED]

| locatie [REDACTED]

tel: [REDACTED]
direct: [REDACTED]
teams/skype: [REDACTED]

web: [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 14 februari 2022 09:28

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: FW: verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stiksonderzoek

Beste [REDACTED]

Ik ontvang zojuist van onze stikstofdeskundige de mededeling dat in de door jou aangeleverde gegevens niet de benodigde verkeersintensiteiten staan waar we mee kunnen rekenen.

Zou je die alsnog kunnen (laten) aanleveren

Groet [redacted]

[redacted]

locatie [redacted]

locatie [redacted]

[redacted]

tel: [redacted]

direct: [redacted]

teams/skype: [redacted]

web: [redacted]

Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 14 februari 2022 11:50

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: verkeersanalyse Retailpark Belvedere tbv stiksonderzoek

In 2018 hebben we (net als nu) vastgesteld dat de verkeerscijfers uit 2013 nog steeds robuust zijn. De cijfers op de Noorderbrug en de Belvédèrelaan zijn in de modelprognoses voor 2030 voor hoger dan wat we op basis van de recente ontwikkelingen verwachten. We zijn dus qua verkeersdruk niet 'ingehaald door de werkelijkheid'. Integendeel zelfs: de werkelijke verkeerstoename vanaf 2007 tot 2019 loopt ver achter op de verkeersprognoses.

Wij hebben zover ik weet in 2018 geen nieuwe verkeerscijfers aangeleverd voor stikstofberekeningen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

Adviseur Mobiliteit

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]



-----Oorspronkelijke afspraak-----

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 3 maart 2022 16:43

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: stikstof probleem bij Retailpark zie onderstaande toelichting

Tijd: maandag 14 maart 2022 12:00-13:00 (UTC+01:00) Amsterdam, Berlin, Bern, Rome, Stockholm, Vienna.

Locatie: Microsoft Teams-vergadering

Urgentie: Hoog

Hoi allen,

[REDACTED] van [REDACTED] heeft mij net gebeld met de niet zo leuke mededeling dat we wellicht een stikstofprobleem hebben bij het Retailpark. Ik had dat het liefste meteen bij de kop willen pakken maar dat lukt niet vanwege de vakanties. [REDACTED] heeft deze week verlof en [REDACTED] volgende week. Dus ik kom uit op 14 maart. Dat wordt erg krap allemaal gezien onze planning maar het is even niet anders.

We ontvangen dadelijk van [REDACTED] zijn berekeningen en een korte toelichting in verband met dit overleg.

Groeten [REDACTED]

Microsoft Teams-vergadering

Deelnemen op uw computer of via de mobiele app

[Klik hier om deel te nemen aan de vergadering](#)

[Meer informatie](#) | [Opties voor vergadering](#)

Van: [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 4 maart 2022 14:58

Aan: [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Onderwerp: RE: stikstof probleem bij Retailpark zie onderstaande toelichting

Hallo allen,

Zoals al door [REDACTED] aangekondigd hebben we de stikstofberekeningen uitgevoerd in de nieuwe calculator die vanwege jurisprudentie is aangepast.

We komen nu uit op een toename van 0,01 mol/ha/jaar ter plaatse van twee Natura 2000 gebieden (Bunder- en Elsloeërbos & Geuldal).

Formeel zou dit betekenen dat significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten en we een passende beoordeling inclusief plan-mer zouden moeten uitvoeren (wellicht kan de plan-mer plicht ontlopen worden vanwege een relatief kleine omvang/impact).

Uit een nadere analyse zien we dat de waarde van 0,01 eigenlijk 0,009 is. Bij een waarde van 0,00 (0,0049) kunnen significant negatieve effecten worden uitgesloten. Bij een halvering van de depositie zouden we dus 0,00 berekenen en daarmee de PB ontlopen.

Hierbij denken we rekenkundig als eerst aan het salderen van de huidige situatie. Hierbij hebben we Mondri en Thomas Regout reeds vanuit een standstill principe tegen elkaar weggestreept. Resteren dus nog de overige aanwezige bedrijven binnen de plangrens. Hierbij kunnen we bronnen op het

perceel (aardgasverbruik & mobiele werktuigen) evenals de huidige verkeersaantrekkende werking nog salderen.

Met vriendelijke groet,

[Redacted]

[Redacted]	locatie [Redacted]	locatie [Redacted]	tel: direct: teams/skype: web: [Redacted]
------------	--------------------	--------------------	--

Van: [Redacted]

Verzonden: maandag 7 maart 2022 07:43

Aan: [Redacted]

Onderwerp: FW: stikstof probleem bij Retailpark zie onderstaande toelichting

Voor map input stikstof

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [redacted]

Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 15:06

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: Sitkstofdepositie Retailpark

Beste [redacted]

Bijgevoegd het stikstofdepositie onderzoek. We zijn uiteindelijk op 0,00 uitgekomen.

Alvast een fijn weekend gewenst.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] locatie [redacted] | locatie [redacted]

tel: [redacted]
direct: [redacted]
teams/skype: [redacted]
web: [redacted]

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 16:11
Aan: [redacted]
Onderwerp: RE: Sitkstofdepositie Retailpark

Hallo [redacted]

Ik heb zoals we besproken hadden een vingerspeling uitgevoerd.

Ik ben even uitgegaan van 100.000 auto's (rekeninghoudend met beetje groei). Lijkt het voor nu nog goed te gaan van de wasstraat en zouden ze dus op cluster 3 kunnen landen. Uitgaande dat de wasstraat in dat geval ook niet wordt aangesloten op het aardgas, want hier zouden ook nog emissie bij vrij kunnen komen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] | **locatie** [redacted] | **locatie** [redacted]
[redacted]

tel:
direct:
teams/skype:
web:

[redacted]

Van: [redacted]
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 16:47

Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Sitkstofdepositie Retailpark

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]
Verzonden: vrijdag 18 maart 2022 17:17
Aan: [REDACTED]
CC: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Sitkstofdepositie Retailpark

Hoi [REDACTED]

Klinkt allemaal goed, ik heb e.e.a. doorgestuurd naar [REDACTED] en [REDACTED]

[REDACTED] gaf mij net aan dat hij nog iets moest nakijken mbt de wijzigingsbevoegdheden. Als ik het goed begrepen heb, is de vraag of het feit dat wij nu geen rekening houden met die wijzigingsbevoegdheden of dat kan, of dat we moeten gaan werken met referentiewaarden. Ik hoop dat ik het goed zeg dus eerst maar even [REDACTED] zijn reactie afwachten.

Groeten en fijn weekend , we hebben volgende week denk ik wel contact.

[REDACTED]



Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



1 april aeriusberekening kan ik niet vinden

Van: [redacted]

Verzonden: maandag 4 april 2022 14:40

Aan: [redacted]

Onderwerp: FW: MAT093. retailpark. herberekening stikstof

Ter info

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted] KvK
[redacted] Postbus [redacted]

Bezoek onze website: [redacted]

Klik hier om u te abonneren [redacted]

Mail 040422 18:39 kan ik niet vinden

Van: [redacted]
Verzonden: donderdag 21 april 2022 13:39
Aan: [redacted]
CC: [redacted]
Onderwerp: FW: MAT093. retailpark. herberekening stikstof

Hoi [redacted]

Nav ons overleg van net stuur ik je ook de herberekening door die wij vooraf aan de start van het opstellen van een nieuw bestemmingsplan hebben gevraagd.

De rest volgt zo.

Groeten [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 21 april 2022 13:45

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: 011521.20220208.N.03 Analyse verkeercijfers Retailpark vs 180322.pdf

Hoi [REDACTED]

En hierbij het laatste onderzoek van [REDACTED] dus de update voor het nieuwe bestemmingsplan waar we nu mee bezig zijn.

Groeten [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] Projectleider Stedelijke Ontwikkeling

Projectmanagement | Gemeente Maastricht

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 21 april 2022 13:47

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: graag even contact ivm notitie stikstof Retailpark voor morgen

Beste [REDACTED]

Ik krijg [REDACTED] even niet te pakken (hoop dat hij me zo nog terugbelt) om te controleren, maar ik vermoed, dat ik in bijlage de juiste gegevens stuur.

Wil je even meekijken zelf ook?

Groet [REDACTED]



[Redacted] KvK
[Redacted] | Postbus [Redacted]

Van: [Redacted]

Verzonden: donderdag 21 april 2022 13:59

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]

Onderwerp: FW: graag even contact ivm notitie stikstof Retailpark voor morgen

Hoi [Redacted]

En deze nog, maar er moet volgens mij nog een versie zijn van 8 april daar zoekt Kragten nu naar.

Gr [Redacted]

Met vriendelijke groet,

[Redacted] | **Projectleider Stedelijke Ontwikkeling**
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

[Redacted]

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 10 mei 2022 10:01

Aan: [REDACTED]

[REDACTED] >

CC: [REDACTED]

Onderwerp: wat is de stand van zaken mbt stikstofproblematiek Retailpark

Beste allen,

Op basis van mijn mail van 21 april, zie onderstaand, zou ik graag even bijgepraat worden wat de laatste stand van zaken is, wat er gedaan is etc. Wie van jullie kan mij even bellen (via whatsapp svp).

We hebben dan nu wel tijd om e.e.a. uit te zoeken maar er lopen een aantal initiatieven in het gebied, die goed zijn voor de upgradering van het gebied maar die wij nu formeel hebben moeten afwijzen. Ik krijg nu vragen of we ons standpunt in deze niet moeten heroverwegen als een deel van het retailpark niet kan op deze plekken Dit kunnen we volgens mij alleen doen als we zekerheid hebben over wat wel en niet kan op basis van stikstof. Dus het is wel zaak dat we de uitkomsten van de second opinion binnen niet al te lange termijn weten .

Groeten [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 18 mei 2022 13:04

Aan: [REDACTED]

[REDACTED]

CC: [REDACTED]

[REDACTED]

Onderwerp: 20220318-MAT114-RAP-STD-1.0 opmSH.pdf

Hoi [REDACTED]

Ben net aan het bellen met [REDACTED] over je vraag over de toelichting op de cijfers van stikstof. Bijgaand een conceptrapport, is dit wat je nodig hebt?

De berekening volgt vandaag.

Groeten [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

**Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement| Gemeente Maastricht**

Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [redacted]

Verzonden: woensdag 18 mei 2022 13:41

Aan: [redacted]

[redacted]

CC: [redacted]

[redacted]

Onderwerp: RE: 20220318-MAT114-RAP-STD-1.0 opmSH.pdf

Hallo [redacted]

Als dit de laatste berekening/rapportage is die jullie van [redacted] hebben ontvangen, dan zal ik hiermee aan de slag gaan.

Mag ik hieruit opmaken dat [redacted] geen nieuwe berekening meer heeft uitgevoerd na het verzoek van [redacted] van 21 april jl. (of daaropvolgende dagen)?

Met vriendelijke groeten,

[redacted]

Senior Consultant

Business Manager Industry

[redacted]

[Redacted]

[Redacted] Maastricht

[Redacted]

Nederland

[Redacted]

From: [Redacted]

Sent: woensdag 18 mei 2022 16:00

To: [Redacted]

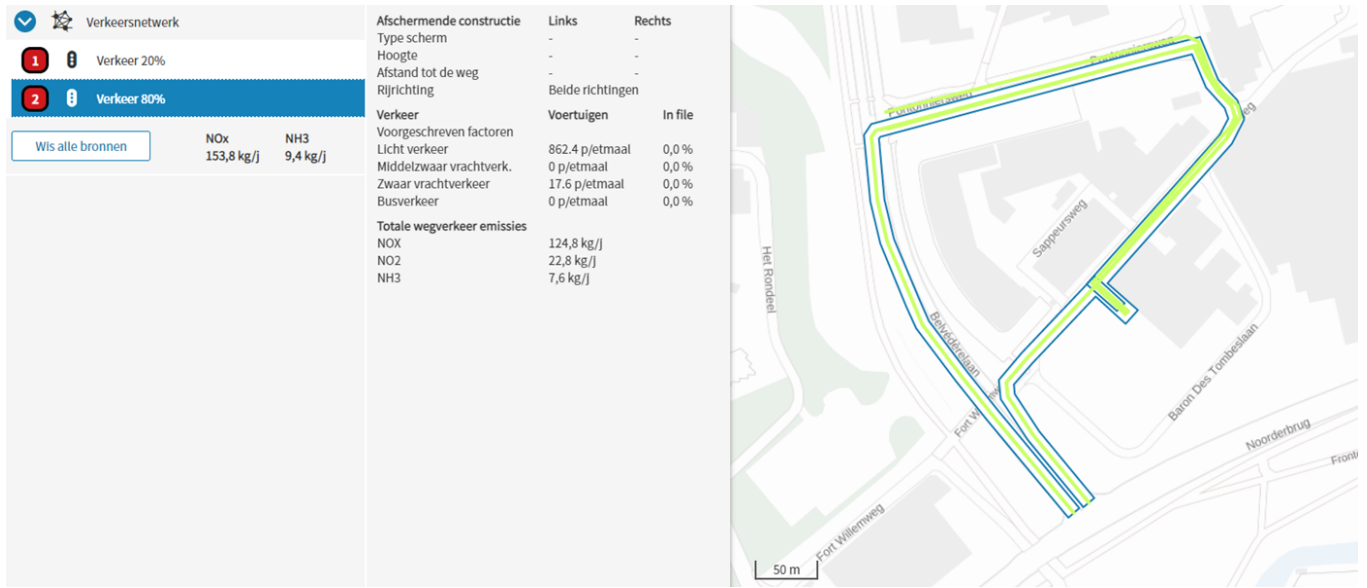
Subject: RE: gebruikte input aerius belvedere

Verkeersnetwerk		Afsluitende constructie	Links	Rechts
1	Verkeer 20%	Type scherm	-	-
2	Verkeer 80%	Hoogte	-	-
[Wis alle bronnen]		Afstand tot de weg	-	-
NOx 153,8 kg/j		Rijrichting	Beide richtingen	
NH3 9,4 kg/j		Verkeer	Voertuigen	
		Voorgeschreven factoren	In file	
		Licht verkeer	215,6 p/etmaal	0,0%
		Middelzwaar vrachtverk.	0 p/etmaal	0,0%
		Zwaar vrachtverkeer	4,4 p/etmaal	0,0%
		Busverkeer	0 p/etmaal	0,0%
		Totale wegverkeer emissies		
		NOx	29,1 kg/j	
		NO2	5,3 kg/j	
		NH3	1,8 kg/j	

The map shows a street network with highlighted routes in green and blue. Labeled streets include: Herk Ronden, Willemweg, Barzoddelelaan, Font v. Willem, Sapporurweg, Baron Dops Trompselaan, and Noorderbrug.

Hallo [Redacted]

Onderstaand enkele screenshots van de laatst toegezonden berekeningen.



Functie	m2	Kental/100m2	%bezoekers	LV	ZV
Retailpark	9000	20	98%	1764	36
leisure	4000	10	98%	392	8
			Bew	2156	44
			auto	1078	22
			20%	215,6	4,4
			80%	862,4	17,6

Met vriendelijke groet,

[Redacted signature]

locatie [Redacted]

locatie [Redacted]

tel direct:
tel
algemeen:
teams:
website:

Van: [Redacted]

Verzonden: woensdag 18 mei 2022 16:19

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: FW: gebruikte input aeries belvedere

Hallo [REDACTED] en [REDACTED]

Hierbij de mail van [REDACTED] met de uitsneden uit [REDACTED] Is dit zo voldoende?

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: woensdag 18 mei 2022 16:22

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

[REDACTED]

Onderwerp: RE: gebruikte input [REDACTED] belvedere

Hoi [REDACTED]

Dank je wel, hier moet [REDACTED] maar even op reageren want dat kan ik niet beoordelen.

Groeten [redacted]

Van: [redacted]

Verzonden: woensdag 18 mei 2022 16:40

Aan: [redacted]

[redacted]

CC: [redacted]

[redacted]

Onderwerp: RE: gebruikte input [redacted] belvedere

Hallo [redacted]

Op basis van deze (en eerder toegestuurde) informatie ga ik aan de slag. Ik heb voor volgende week woensdag al enkele uren in mijn agenda hiervoor voorzien. Mocht ik heel cruciale info missen, dan meld ik dat woensdag.

M.vr.gr.

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

Van: [REDACTED]

Verzonden: vrijdag 8 juli 2022 13:56

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Second opinion Stikstof retailpark

Hallo [REDACTED]

Bijgevoegd vind je de definitieve offerte en het concept van mijn bevindingen van de second opinion.

Bij vragen of opmerkingen: twijfel niet om me te bellen of te mailen.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Nederland

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 11 juli 2022 12:38
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Second opinion Stikstof retailpark

Hallo [REDACTED]

Naar aanleiding van je vraag: Welk programma kan gerealiseerd worden op de locatie van de wasstraat.

- Sowieso het maximaal programma dat in mijn memo staat:
 - o 6.690 m² wvo retail & 2.790 m² bvo leisure óf
 - o $1.250 * 100 / 13.2 = 9.470 \text{ m}^2$ bvo retail =* 8.500 m² wvo retail (zonder leisure)

Plus:

- Het equivalent van 500 verkeersbewegingen in de referentiesituatie van de wasstraat:
 - o $500 * 100 / 13.2 = 3.780 \text{ m}^2$ bvo retail =* 3.400 m² wvo retail (zonder leisure)
- *er van uitgaande dat 10% van het bvo geen wvo is.

Met vriendelijke groeten,

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 12 juli 2022 13:26

Aan: [redacted]

CC: [redacted]

Onderwerp: bouwfase meerekenen Retailpark

Hoi [redacted]

Gezien de verwachte uitspraak over de bouwfase is het van belang om toch de bouwfase mee te gaan rekenen, we moeten laten zien dat we ook worst case hebben gerekend.. Wat heb jij daarvoor nodig? Lukt dit nog voor onze afspraak op 19 juli?

Ik hoor het graag van je.

Groeten [redacted]

Met vriendelijke groet,

[redacted] **Projectleider Stedelijke Ontwikkeling**
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

[redacted]
Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [redacted]

Verzonden: dinsdag 12 juli 2022 16:28

Aan: [redacted]

Onderwerp: RE: bouwfase meerekenen Retailpark

Hallo [redacted]

Wat heb ik nodig om de stikstofdepositie in de bouwfase te bepalen:

- Bouwvolumes, het liefst bouwtekeningen op VO-niveaus of alleszins schetsen
- Bouwmethode: in welke mater prefab, bouwen in het werk
- Moet ook nog infrastructuur aangelegd? Zo ja, details over de terreininrichting.

Hoe gaan wij dan te werk:

- Wij bepalen zelf welk bouwmaterieel moet ingezet worden om de bouw te realiseren
- Wij bepalen de stikstofemissie bij gebruik van 'gebruikelijk materieel
- Wij geven advies voor de inzet van emissie-arm (meest stageklasse IV) materieel en desgevallend elektrisch materieel
- Wij geven ook advies over fasering van de bouw (om de emissie te spreiden over diverse jaren, zodat je geen rekening moet houden met cumulatie van diverse bouwwerkzaamheden)

Sowieso kunnen we de emissie tijdens de bouwfase los zien van de emissie tijdens de gebruiksfase van het retailpark.

Wanneer:

- Voor 19 juli gaat dat sowieso niet lukken
- Als ik de bij jou beschikbare informatie over de gebouwen heb, kan ik je vertellen wanneer dit wel gaat lukken.

M.vr.gr.

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

[Redacted]

Van: [Redacted]

Verzonden: maandag 18 juli 2022 14:32

Aan: [Redacted]

CC: [Redacted]

Onderwerp: Second opinion onderzoeken en advies stikstof Retailpark MaastrichtSH130722.AS
180722docx.docx

Hoi allen,

En hierbij mijn vragen en opmerkingen voor morgen in het stuk van [REDACTED]

Groeten [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

[REDACTED]
Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: maandag 25 juli 2022 17:40

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: RE: Second opinion onderzoeken en advies stikstof Retailpark MaastrichtSH130722.AS
180722docx.docx

Hallo [REDACTED]

Bijgevoegd vind je de aangepast second opinion.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[Redacted]

[Redacted]

Nederland

[Redacted]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 10:31
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Retailpark Belvedere Maastricht second opinion.pdf

In het begin vooral tekstuele opmerkingen, maar de tabel aan het einde snap ik echt niet, daar moet [REDACTED] nog even naar kijken.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] | Adviseur Groen Natuur en Landschap
Cultureel Erfgoed en Ruimtelijke Kwaliteit | Gemeente Maastricht

[REDACTED]
Mosae Forum 10, 6211 DW Maastricht | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht |
www.gemeentemaastricht.nl

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 17:26
Aan: [REDACTED] >
CC: [REDACTED]
Onderwerp: FW: Retailpark Belvedere Maastricht second opinion.pdf
Urgentie: Hoog

HOi [REDACTED]

Zie bijgaand de opmerkingen van [REDACTED] Kun jij svp aanpassen en indien er vragen zijn dan horen wij die wel.

Lukt het jou om dit volgende week te doen?

Groeten [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 23 februari 2023 14:31

Aan: [REDACTED]

CC: [REDACTED]

Onderwerp: retailpark aanpassen second opinion

Hoi [REDACTED]

We gaan vooralsnog in maart begin april richting college met de consequenties van stikstof voor het Retailpark. Ik heb daarom een aangepast rapport nodig met de juiste vierkante meters en dan uiteraard de check op basis van de laatste [REDACTED]. Kun jij mij dit over een week aanleveren?

Denk je ook nog aan de offertes voor zowel het retailpark en voor PenR noord, zonder offertes kan ik geen opdrachtbrieven maken en betalingen laten uitvoeren.

Groeten [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

[REDACTED]
Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 23 februari 2023 15:06

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: retailpark aanpassen second opinion

Hallo [REDACTED]

Ik neem aan dat je de update nodig hebt van de ontwikkeling nabij de Noorderbrug (2 keer Ov voor pdv). De berekeningen zijn begin deze week al geüpdatet. Ik moet dit nog verrekenen naar m²'s. Een eerste blik op de resultaten zegt dat we met de nieuwe aeries-versie net is meer auto's kunnen hebben.

Je zou me ook nog een tekening sturen met de grenzen van het plangebiede voor de aanpassing Bestemmingsplan nav uitspraak RvS.

Met vriendelijk groeten,

[Redacted signature block]

Van: [Redacted]

Verzonden: donderdag 23 februari 2023 15:16

Aan: [Redacted]

Onderwerp: RE: retailpark aanpassen second opinion

Hoi [Redacted]

Nu weet ik niet of wij elkaar goed begrijpen, je hebt vorig jaar in juli een onderzoek opgeleverd, zonder rekening te houden met de middengeleider, hier houden we nu wel rekening mee dus dan moet naar mijn mening die second opinion aangepast worden. Plus dan de check op de laatste [Redacted]

Oei de tekening ga ik je sturen.

Gr [REDACTED]

Van: [REDACTED]

Verzonden: donderdag 23 februari 2023 15:46

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: retailpark aanpassen second opinion

Hoi [REDACTED]

Dan hebben we het inderdaad over hetzelfde. Dubbel gecheckt.

M.vr.gr.

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]t

[REDACTED]

Nederland

[REDACTED]

Mail 200323 17:26 Ik kan de originele mail met kop niet meer vinden maar dit moet wel de juiste mail zijn volgens mij

Hoi [REDACTED]

Lukt het nog om mij morgen voor 11 uur een antwoord te geven of die 4.545 m2 nog hetzelfde blijven nav de laatste [REDACTED] En ook die vraag over die aanpassing van de bestemming, van verkeer naar bedrijvenbestemming Noorderbrug?

Groetjes [REDACTED]

Met vriendelijke groet,

[REDACTED] | Projectleider Stedelijke Ontwikkeling
Projectmanagement | Gemeente Maastricht

[REDACTED]
Mosae Forum 10, 6211 DW | Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht | www.gemeentemaastricht.nl



Van: [REDACTED]

Verzonden: dinsdag 21 maart 2023 12:28

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: RE: retailpark

Hallo [REDACTED]

Ik zie nu pas je mail met de vraag of het vandaag lukt om voor 11.00u de aangepaste second opinion over Retailpark te leveren. Is dus niet gelukt. Bijgevoegd vind je de beschrijving van de aanpassingen/aanvullingen en de resultaten ervan.

4.545 m2 wvo heb ik genoemd in mijn mail van 12.12.2023. Inmiddels hebben we gerekend met de nieuwe [REDACTED] (en met middengeleider). Zie bijgevoegde memo4.545m kunnen we met de nieuwe [REDACTED] ophogen naar 4.776m2 wvo (zie projectbenadering).

De resultaten kunnen nu als volgt worden samengevat (ingeval ENKEL retail, dus zonder Leisure).

Projectbenadering (Omgevingsvergunning zonder referentiesituatie)

1040 voertuigen (zonder berekende toename van de stikstofdepositie) komt overeen met 5.306 m² bvo retail of **4.776 m2 wvo**

Plan benadering (Bestemmingsplan, met referentiesituatie)

In een planbenadering kunnen 500 (feitelijk legaal) verkeersbewegingen + 1040 (zonder berekende toename stikstofdepositie) verkeersbewegingen = 1540 verkeersbewegingen kwijt.

1540 verkeersbewegingen komt overeen met 7.857 m² bvo retail of **7.071 m² wvo**.

Met vriendelijke groeten,

