

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Maastricht

Retailpark Belvédère

Gevoeligheidsanalyse verkeersintensiteiten

Datum 12 december 2018
Kenmerk 00160405.20181212.N1.02
Eerste versie

1 Achtergrond

De gemeente Maastricht ontwikkelt in Belvédère een PDV-locatie die van groot belang is voor de economische ontwikkeling van de stad. De PDV-locatie huisvest tuincentra, bouwmarkten en woonwinkels en vormt een onderdeel van de grootschalige en integrale herontwikkeling van het gebied Belvédère.

In 2013 zijn voor het bestemmingsplan Noorderbrug verkeersberekeningen uitgevoerd met het gemeentelijke verkeersmodel. De berekeningen laten het effect zien van de realisatie van het nieuwe Noorderbrugtracé en of de toekomstige infrastructuur het verkeersaanbod kan verwerken. In die berekeningen is ook het effect van 70.000 m2 PDV op de verkeersstromen meegenomen op basis van cijfers die binnen de verkeersmodellering standaard voor de verkeersgeneratie worden gehanteerd.



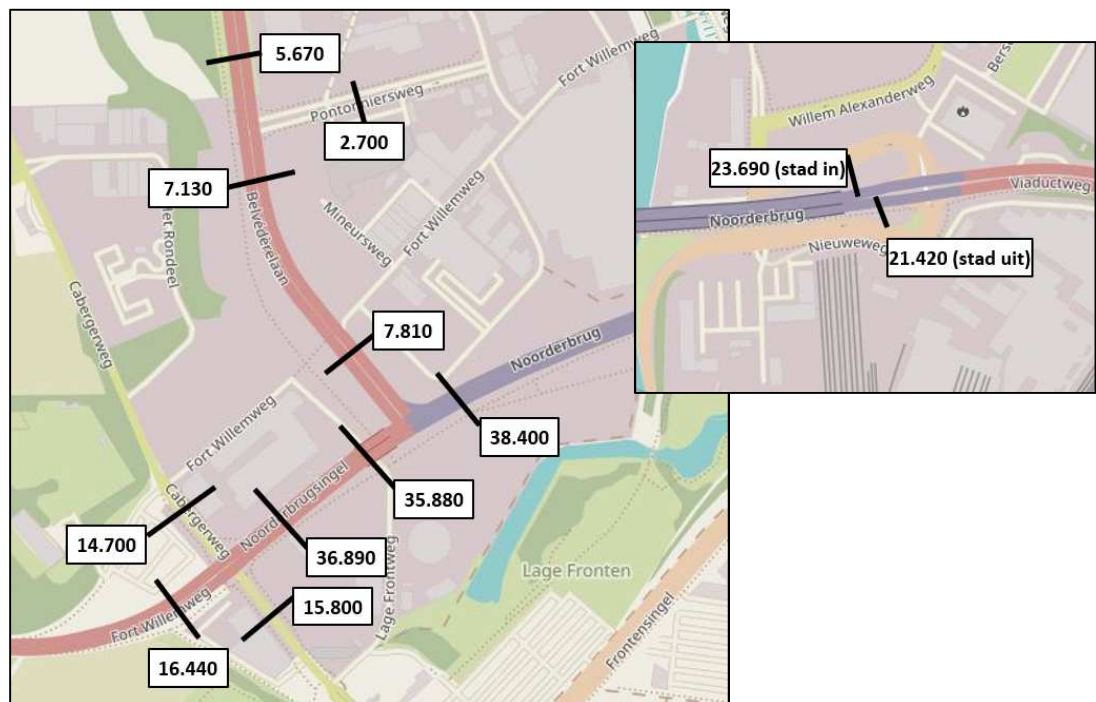
De gemeente Maastricht bereidt specifiek voor het Retailpark een wijziging van het bestemmingsplan voor. De wijziging is gericht op een verbreding van de branching en een ander totaalprogramma. Hiervoor moeten de verkeerseffecten in beeld worden gebracht op basis van wat het bestemmingsplan maximaal mogelijk maakt. Om deze maximale variant in beeld te brengen wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van het CROW. Deze geven op basis van specifieke functies en oppervlakten aan hoeveel verkeer een ontwikkeling maximaal zal genereren.

2 Validatie verkeerscijfers

Voor het in beeld brengen van de verkeerseffecten wordt gebruik gemaakt van het gemeentelijk verkeersmodel (GVM 2.0). 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 in 2018.

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



Figuur 2.1: Verkeersintensiteiten 2018 op basis van tellingen (mvt/etmaal)

In de directe nabijheid van het Retailpark zijn de verkeersintensiteiten in 2018 niet te vergelijken 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. In 2018 passeren hier dagelijks circa 45.100 mvt/etmaal. In het basisjaar 2007 van het verkeersmodel zijn dit 48.800 mvt/etmaal. De huidige intensiteit op de Noorderbrug ligt dus 7,5% lager dan de intensiteit in het basisjaar 2007 van het verkeersmodel.

Om een beeld te krijgen van de toekomstige situatie is een nieuwe referentiesituatie in het prognosemodel 2030 doorerekend die de toekomstige situatie beschrijft *zonder* uitbreiding Retailpark. De bestaande 16.500 m² retail maken wel onderdeel uit van deze referentiesituatie. Tabel 2.1 geeft deze ontwikkeling weer met de berekening van het aantal ritten tijdens een werkdag.

Branche	Categorie CROW	Bvo (m ²)	Ritgeneratie per 100 m ² bvo	Max. ritten werkdag
Bouwmarkt	Bouw-, tuin- en sfeercentra	16.500	19,77	3.262

Tabel 2.1: Ontwikkelingen Retailpark in referentiesituatie 2030 op basis van CROW-kencijfers

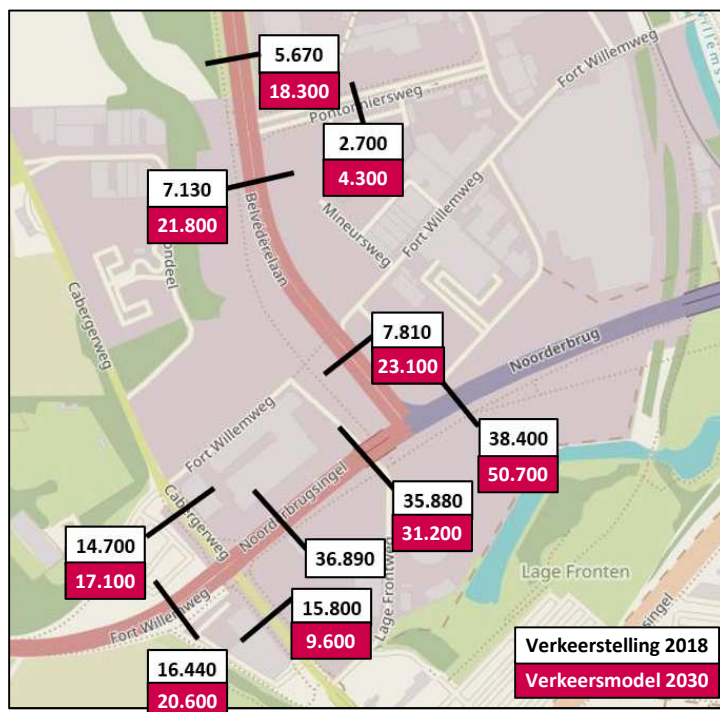
In de referentiesituatie, zonder de geplande ontwikkeling op het Retailpark, bedraagt de intensiteit op de Noorderbrug 77.400 mvt/etmaal.

Aangezien de verkeersintensiteiten in 2018 lager liggen dan het basis- en prognosejaar van het verkeersmodel, betekent dit dat de kans groot is dat de prognoses uit het verkeersmodel hoger zijn dan de daadwerkelijke situatie in 2030. Er is dan sprake van een overschatting van de verkeersintensiteiten.

De infrastructuur rondom Belvédère is ontworpen op basis van deze hoge prognosecijfers. Wanneer de verkeersintensiteiten in 2030 in werkelijkheid lager zijn, betekent dit dat sprake is van een zeer robuust ontworpen wegenstructuur.

In het prognosemodel van het verkeersmodel is de wegenstructuur opgenomen die in 2018 grotendeels is gerealiseerd en opengesteld. Belvédère en omgeving zijn qua wegennetwerk dus te vergelijken met het prognosemodel. Door de verkeerstellingen uit 2018 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 2018, in rood aangevuld met de verkeersprognoses voor 2030 uit het verkeersmodel.



Figuur 2.2: Verkeersintensiteiten 2018 en prognoses 2030 (mvt/etmaal)

Op basis van de vergelijking tussen de huidige situatie 2018 en het prognosejaar 2030 worden de volgende conclusies getrokken:

- De berekende groei op de Noorderbrug tussen 2018 en 2030 bedraagt ruim 30%. Voor een periode van twaalf jaar is dat hoger dan naar verwachting in werkelijkheid zal plaatsvinden.
- Op de Belvédèrelaan liggen de prognoses aanzienlijk hoger dan in 2018. Dit heeft te maken met de parallel liggende Brusselseweg die in het verkeersmodel is afgewaardeerd maar in 2018 nog volop in gebruik was. Ook lijkt het verkeer naar België (Lanaken en verder) de nieuwe route nog te moeten ontdekken. Zeker wanneer de intensiteiten op de Noorderbrugsingel en de Fort Willemweg in ogenschouw worden genomen.
- Op de Noorderbrugsingel liggen de intensiteiten in het prognosemodel 13% lager dan in de huidige situatie 2018. Dit kan te maken hebben met de eerder benoemde verschillen op de Belvédèrelaan. Ook was de Frontensingel in 2018 vanwege werkzaamheden minder goed bereikbaar wat tot een hogere verkeersdruk op de Noorderbrugsingel kan leiden. Dit beeld wordt versterkt door de hoge intensiteit die in 2018 op het zuidelijk deel van de Cabergerweg wordt gemeten.

Ten aanzien van de Belvédèrelaan en de Noorderbrug wordt gesteld dat de prognoses een duidelijke overschatting van de te verwachten verkeersintensiteiten geven. De wegenstructuur is hier dus zeer robuust vormgegeven.

3 Verkeerseffecten

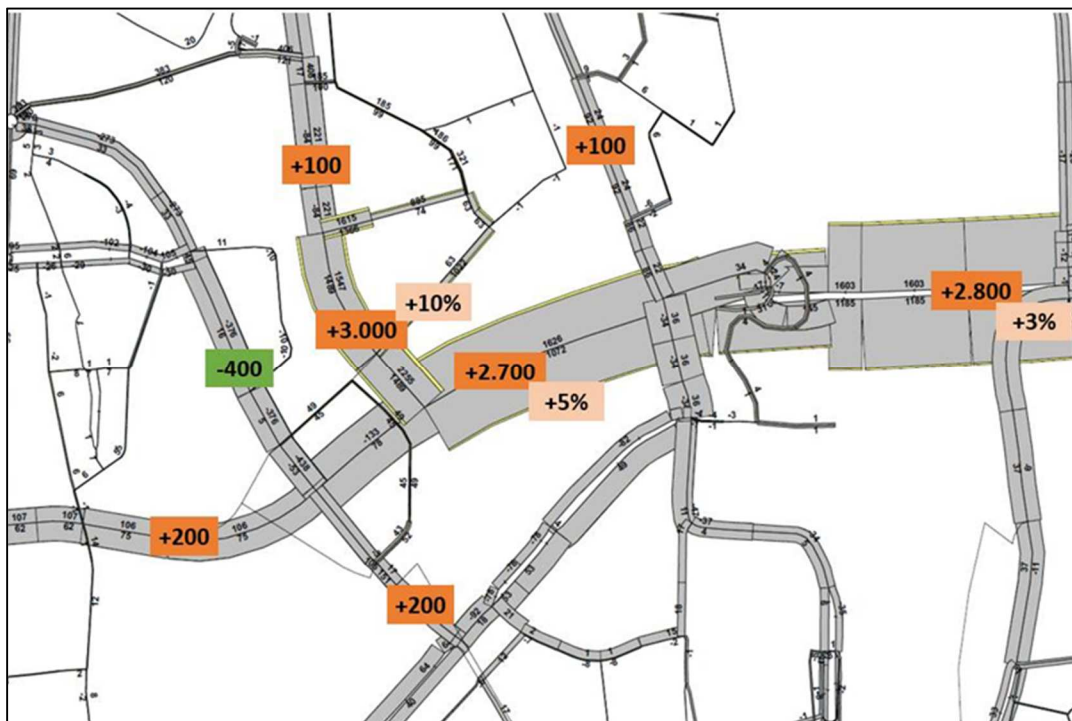
Met het verkeersmodel is het effect doorgerekend van de toekomstige ontwikkelingen op het Retailpark. Hierbij is gebruik gemaakt van een 'maximale situatie' op basis van kencijfers van het CROW. Tabel 3.1 geeft de ontwikkelingen weer die zijn toegevoegd aan de plansituatie. Samen met de ontwikkeling in de referentiesituatie (16.500 m²) gaat het in totaal om 67.500 m².

Branche	Categorie CROW	Bvo (m ²)	Ritgeneratie per 100 m ² bvo	Max. ritten werkdag
Woonwinkels	Woonwarenhuis/woon winkel	21.400 ¹	9,9	2.119
Bouw-, tuin- en sfeercentra	Bouw-, tuin- en sfeercentra	3.500	19,77	692
Bruin- en witgoed	Bruin- en witgoedzaken	2.000	97,6	1.952
Dierbenodigdheden en -voeding	Tuincentrum	1.500	16,2	243
Sport en kamperen	Winkelboulevard	5.000	22	1.100
Rijwielen	Bouwmarkt	2.600	32,7	850
Leisure	Winkelboulevard	15.000	22	3.300
		51.000		13.518

Tabel 3.1: Ontwikkelingen en ritgeneratie Retailpark in plansituatie 2030 op basis van CROW-kencijfers

Het resultaat van de verkeersberekeningen is vergeleken met de situatie voor 2030 volgens de berekeningen in het kader van het Noorderbrugtracé uit 2013. Figuur 3.1 geeft het verschil weer tussen beide modelsituaties.

¹ Dit bestaat uit 13.900 m² in het bestemmingsplan Retailpark en 7.500 m² dat reeds is bestemd in cluster 1.



Figuur 3.1: Verschil tussen maximale situatie en berekeningen Noorderbrugtracé in 2030 (mvt/etmaal)

Wanneer voor het Retailpark wordt uitgegaan van wat bestemmingsplan-technisch maximaal mogelijk is, in combinatie met de hoge kencijfers van het CROW, betekent dit dat er meer verkeer van en naar het Retailpark rijdt.

De grootste toename zit op het zuidelijk deel van de Belvédèrelaan en op de Noorderbrug richting de A2. Hier is sprake van circa 3.000 mvt/etmaal extra ten opzichte van de plansituatie in de studie naar het Noorderbrugtracé. Op de Belvédèrelaan geeft dit een toename van 10%, op het Noorderbrugtracé circa 5%.

De verschillen op het overige wegennet zijn marginaal en verwaarloosbaar klein. Zowel voor wat betreft de geluidbelasting als de verkeersafwikkeling blijven de berekeningen en conclusies vanuit de studie Noorderbrugtracé overeind.

De berekeningen laten zien dat de toename op de route Belvédèrelaan - Noorderbrug terecht komt. Bij de validatie van de verkeerscijfers is gebleken dat juist op die route het verkeersmodel een sterke overschatting van de te verwachten verkeersintensiteiten geeft. Een toename van 5%-10% van het verkeer geeft daarom geen problemen in de toekomstige verkeersafwikkeling. De wegen en kruispunten hebben voldoende (rest)capaciteit om het verkeer van en naar het Retailpark in de maximale situatie af te wikkelen.