

MEMO

PROJECT Q-park Frontenpark Maastricht
PROJECTNR. SLM022775
ONDERWERP Onderzoek stikstofdepositie
REFERENTIE SLM022775.NOT001.v3.NG.NP

DATUM 17 april 2023

1 INLEIDING

Op dit moment zijn aan de Frontensingel in Maastricht twee openbare parkeerterreinen van Q-park in gebruik. Het betreft Q-park Frontenpark met 715 parkeerplaatsen (verder 'pp') en aan de overzijde van de weg Q-park Sphinx met 450 pp. Q-park Sphinx wordt echter binnen afzienbare tijd buiten gebruik genomen, wanneer Belvédère Wijkontwikkelingsmaatschappij B.V. (verder 'WOM') op deze locatie start met de volgende fase van de ontwikkeling van het 'Bestemmingsplan Sphinx'. Onderdeel van deze ontwikkeling is de bouw van een ondergrondse parkeergarage waarin tevens de huidige 450 pp zullen worden ondergebracht. Om de parkeerdruk op te vangen die in deze tijdelijke situatie zal ontstaan – tussen sluiting Q-park Sphinx en opening nieuwe parkeergarage – is Q-park voornemens een tijdelijke bovengrondse parkeergarage te realiseren op de bestaande parkeerplaats Frontenpark.

Voor de bouw van deze bovengrondse parkeergarage wordt een aanvraag Omgevingsvergunning gedaan voor het aspect bouwen. Daarnaast wordt met deze Omgevingsvergunning ook aangevraagd om tijdelijk te mogen afwijken van het bestemmingsplan (verder 'BP'). Het gebruik van de nieuw te realiseren tijdelijke bovengrondse parkeergarage wordt hiermee tot uiterlijk 31 december 2030 geregeld.

In het kader van deze aanvraag Omgevingsvergunning is door WSP een onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd.

2 WETTELIJK KADER

Op basis van de Wet natuurbescherming (verder: Wnb) is het verboden om een project te realiseren dat significante gevolgen heeft voor de instandhoudingsdoelstellingen van een Natura 2000-gebied. Indien de instandhoudingsdoelstellingen niet in gevaar komen, zijn significante gevolgen uitgesloten. Toetsing aan de Wnb vindt plaats in 2 stappen: een voortoets en een passende beoordeling. Het wettelijk kader is onderstaand toegelicht.

Conform art. 2.8 lid 1 Wnb kan over een project dat significante gevolgen kan hebben op soorten en habitats pas worden besloten nadat een passende beoordeling is opgesteld waarin rekening wordt gehouden met de instandhoudingsdoelstellingen voor het gebied. Deze passende beoordeling moet de zekerheid geven dat de natuurlijke kenmerken van het betreffende gebied niet worden aangetast. In dat geval is ook een vergunning Wet natuurbescherming noodzakelijk.

Om te bepalen of een project vergunningplichtig is, moet dus in de voortoets worden bepaald of het project significante gevolgen *kan* hebben. Daarom wordt in eerste instantie bepaald of het project tot een toename van de stikstofdepositie kan leiden en zo ja, of significant negatieve effecten als gevolg van de berekende toename in één of meerdere Natura 2000-gebieden op voorhand kunnen worden uitgesloten of niet.

Als gevolg van de uitspraak van de bestuursrechter d.d. 2 november 2022 kan geen gebruik meer worden gemaakt van de zogenaamde 'partiële bouwvrijstelling' voor stikstofdepositie die gold sinds 1 juli 2021. Dit betekent dat de stikstofemissie van zowel de gebruiksfase als de bouwphase van de tijdelijke parkeergarage moeten worden onderzocht. Daarbij is in voorliggend onderzoek eerst berekend of ten opzichte van de referentiesituatie sprake is van een toename van de stikstofdepositie vanwege de toekomstige gebruiksfase dan wel de bouwphase. In geval van een berekende toenames is in deze voortoets beoordeeld of de betreffende toenames ook significante gevolgen kunnen hebben voor de instandhoudingsdoelstellingen van omliggende Natura 2000-gebieden.

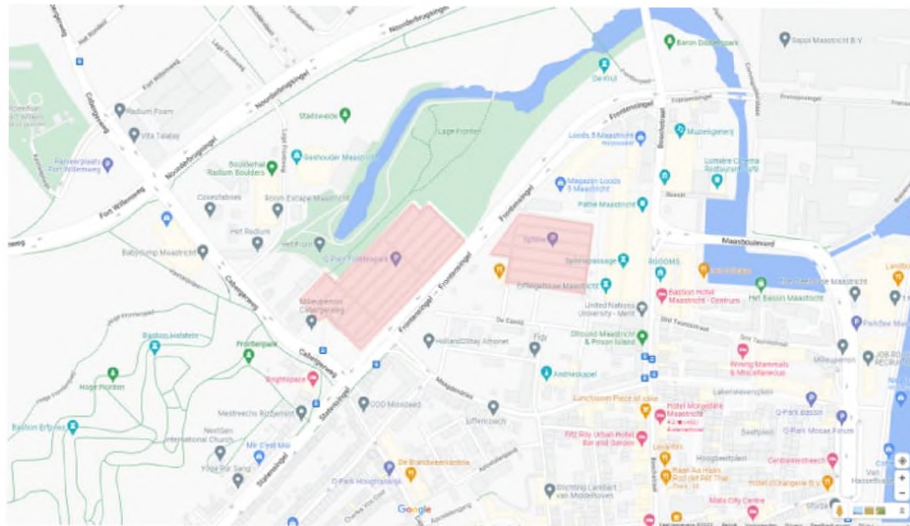
Als er geen toename wordt berekend, of als significante gevolgen in deze voortoets op voorhand kunnen worden uitgesloten, dan vormt de Wet natuurbescherming vanuit het aspect stikstofdepositie geen belemmering voor het verlenen van de aangevraagde Omgevingsvergunning.

3 UITGANGSPUNTEN

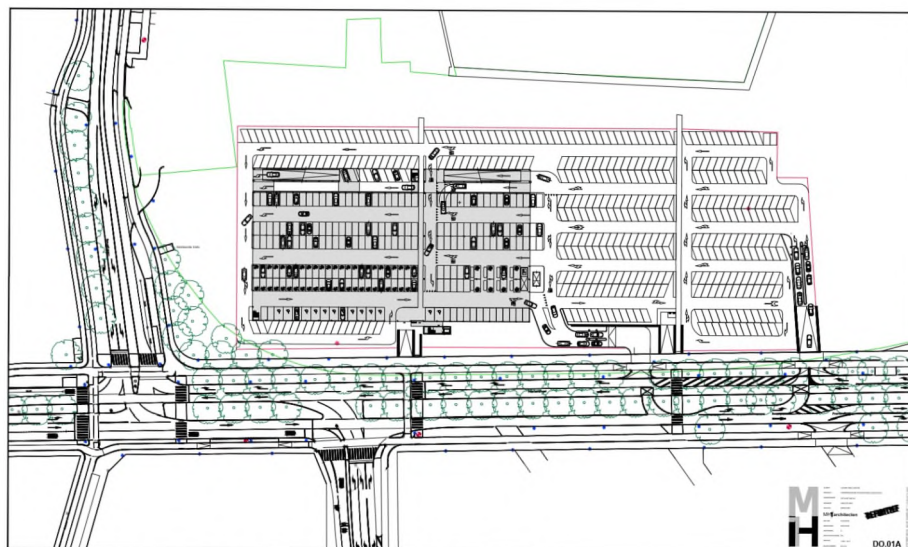
3.1 SITUATIE

In figuur 3-1 is de globale ligging van de locaties Q-park Frontenpark en Q-park Sphinx ten opzichte van de omgeving weergegeven. Figuur 3-2 toont de toekomstige situatietekening voor Q-park Frontenpark met daarop de tijdelijke parkeergarage. In figuur 3-3 wordt de ligging van Q-park Frontenpark getoond t.o.v. de omliggende Natura 2000-gebieden. Het meest nabijgelegen relevante Natura 2000-gebied¹ *Sint Pietersberg & Jekerdal* ligt op circa 2 km ten zuiden van de locatie. Overige relevante Natura 2000-gebieden liggen op meer dan 4,5 km in oostelijke richting.

¹ Natura 2000-gebieden zijn relevant als er stikstofgevoelige habitats aanwezig zijn die te maken hebben met een (naderende) overbelasting door stikstof. Hier wordt dan ook door AERIUS gerekend. In Natura 2000-gebieden waar niet door AERIUS gerekend wordt, kan ervan uitgegaan worden dat er geen (kans op) overschrijding van de kritische depositiewaarde bestaat. In deze Natura 2000-gebieden is per definitie geen sprake van significante gevolgen.



Figuur 3-1 Ligging Q-park Frontenpark en Sphinx t.o.v. omgeving (bron: Google Maps)



Figuur 3-2 Toekomstige situatietekening Q-park Frontenpark



Figuur 3-3 Ligging Q-park Frontenpark (1) t.o.v. nabijgelegen Natura 2000-gebieden

3.2 REKENMETHODE

De berekeningen zijn uitgevoerd met behulp van de meest recente versie van AERIUS Calculator². De berekeningen zijn uitgevoerd conform de toelichtingen opgenomen in de calculator en in de rekenconfiguratie "Wnb-rekengrid". Dit betekent dat alleen de rekenpunten worden gebruikt die relevant zijn voor de toetsing aan de Wet natuurbescherming.

De berekeningen voor de bouwphase zijn uitgevoerd voor het rekenjaar 2023. De berekeningen voor de gebruiksfase zijn worstcase uitgevoerd voor het rekenjaar 2024 omdat ervan uitgegaan wordt dat door het schoner worden van voertuigen de emissie van de transportbewegingen in latere jaren in ieder geval afneemt.

3.3 STIKSTOFEMISSION

3.3.1 GEBRUIKSFASE

Met de ingebruikname van de nog te bouwen bovengrondse parkeergarage op het bestaande parkeerterrein Q-park Frontenpark worden de huidige parkeeractiviteiten op deze locatie tijdelijk gewijzigd. Het betreft dus geen compleet nieuwe activiteit. De wijzigingen van de huidige activiteit dienen te worden bepaald ten opzichte van de referentiesituatie.

Bestaande parkeerterrein Q-park Frontenpark

Momenteel omvat Q-park Frontenpark 715 pp. Hiervan waren 350 pp legaal³ aanwezig op (en zijn 350 pp legaal aanwezig gebleven sinds) de Europese referentiedatum van de omliggende Natura 2000-gebieden⁴. Het gebruik van de overige (bestaande) 365 pp worden in voorliggend onderzoek beschouwd als onderdeel van de toekomstige gebruiksfase die met deze Omgevingsvergunning wordt aangevraagd.

² AERIUS versie 2022.1.

³ O.b.v. Raadsbesluit d.d. 14 december 1999 met referentie 99-42361.

⁴ Voor alle omliggende Natura 2000-gebieden is de aanwijzingsdatum van 7 december 2004 van toepassing.

Q-park registreert alle transacties op haar parkeerterreinen en in haar parkeergarages. Voor de locatie van het parkeerterrein Q-park Frontenpark zijn deze registraties beschikbaar vanaf 2017. Onderscheid wordt gemaakt tussen kortparkeertransacties en langparkeertransacties. Omdat het aspect stikstofdepositie op jaarbasis wordt beoordeeld, is echter het jaargemiddelde aantal transacties relevant. De Corona-jaren 2020 en 2021 zijn niet representatief. Op basis van het maatgevende jaar 2019 heeft Q-park aangegeven dat op deze locatie jaargemiddeld uitgegaan kan worden van 0,70 transacties/pp/dag ofwel 1,4 bewegingen/pp/dag.

Dit betekent dat als gevolg van het bestaande deel van het parkeerterrein Q-park Frontenpark (365 pp), rekening gehouden kan worden met in totaal gemiddeld 511 bewegingen/dag.

Dit verkeer is in de AERIUS berekening gemodelleerd als twee lijnbronnen met de standaard kenmerken uit AERIUS Calculator voor de sector 'Wegverkeer – Binnen bebouwde kom': één lijnbron met 255 bewegingen/dag vanaf de locatie in noordelijke richting en één lijnbron met 256 bewegingen/dag vanaf de locatie in zuidelijke richting.

Op basis van de *Instructie gegevensinvoer voor AERIUS Calculator 2021* dient dit verkeer te worden beschouwd tot het is opgenomen in het heersende verkeersbeeld en is dit het geval wanneer het zich verdund heeft tot enkele procenten van het reeds aanwezige verkeer. Om inzicht te krijgen in het aanwezige verkeer op de omliggende wegen, zijn de gegevens uit het meest actuele verkeersmodel bij de gemeente Maastricht opgevraagd. De aangeleverde informatie is samengevat in figuur 3-4.

Frontensingel en omgeving



Figuur 3-4 Overzicht aangeleverde verkeersintensiteiten op omliggende wegennet

Geconcludeerd wordt dat de te beschouwen 256 mvt/etmaal in elke richting, ter hoogte van de eerstvolgende kruisingen zowel in noordelijke als in zuidelijke richting, minder dan 3% bedraagt van het aanwezige verkeer. De lijnbronnen in de AERIUS-berekening zijn daarom tot aan deze kruisingen gemodelleerd, zie figuur 3-5.

Parkeerterrein Q-park Sphinx

De tijdelijke parkeergarage op het parkeerterrein Q-park Frontenpark wordt gerealiseerd om de parkeerdruk op te vangen die zal ontstaan door het tijdelijk niet beschikbaar zijn van de 450 pp op

het terrein Q-park Sphinx tijdens de bouw van de ondergrondse parkeergarage en de bouwblokken die hier bovenop worden voorzien⁵.

Het gebruik van deze 450 pp valt onder artikel 9.4, achtste lid, van de Wet natuurbescherming. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan 'Sphinx' (vastgesteld 2009-09-22) blijkt enerzijds dat natuuronderzoek naar beschermde soorten heeft plaatsgevonden⁶, en anderzijds dat, aangezien het voorontwerp dateert van 22 november 2007, hier sprake is van een *aanvraag voor het nemen van een besluit vóór 1 februari 2009* (waarbij dat besluit na die datum onherroepelijk is geworden). De parkeervoorziening Sphinx is met dit bestemmingsplan, zowel voor wat betreft de huidige situatie als voor wat betreft de toekomstige situatie, planologisch mogelijk gemaakt.

Op basis van bovenstaande argumentatie worden de parkeeractiviteiten op Q-park Sphinx in ieder geval beschouwd als onderdeel van de referentiesituatie.

Als gevolg van de tijdelijke verschuiving van deze 450 pp op de locatie Q-park Sphinx naar de nog te bouwen bovengrondse parkeergarage op het parkeerterrein Q-park Frontenpark zal echter een beperkte wijziging t.o.v. deze referentiesituatie worden veroorzaakt, die wel nog dient te worden beschouwd als onderdeel de toekomstige gebruiksfase die met deze Omgevingsvergunning tijdelijk wordt aangevraagd.

Op basis van de transactieregistraties door Q-park is daarom rekening gehouden met 630 bewegingen/dag die niet van/naar Q-park Sphinx rijden maar van/naar Q-park Frontenpark. Dit netwerkeffect is in de AERIUS berekening gemodelleerd als een lijnbron tussen beide parkeerterreinen met de standaard kenmerken uit AERIUS Calculator voor de sector 'Wegverkeer – Binnen bebouwde kom', zie figuur 3-5.

Overige parkeerplaatsen

Na realisatie van de tijdelijke parkeergarage op het parkeerterrein Frontenpark, zullen hier in totaal 1.293 pp beschikbaar zijn. Dit zijn 128 pp extra ten opzichte van de hierboven genoemde $715 + 450 = 1.165$ pp voor Q-park Frontenpark en Q-park Sphinx in de huidige situatie.

Deze pp worden tijdelijk voorzien op Q-park Frontenpark vooruitlopend op een vergelijkbare extra capaciteit binnen de nog te bouwen ondergrondse parkeergarage op de Sphinx-locatie. Deze extra capaciteit in de parkeergarage Sphinx wordt hier nodig geacht vanwege een aantal nog te verlenen vergunningen binnen het bestemmingsplan 'Sphinx'.

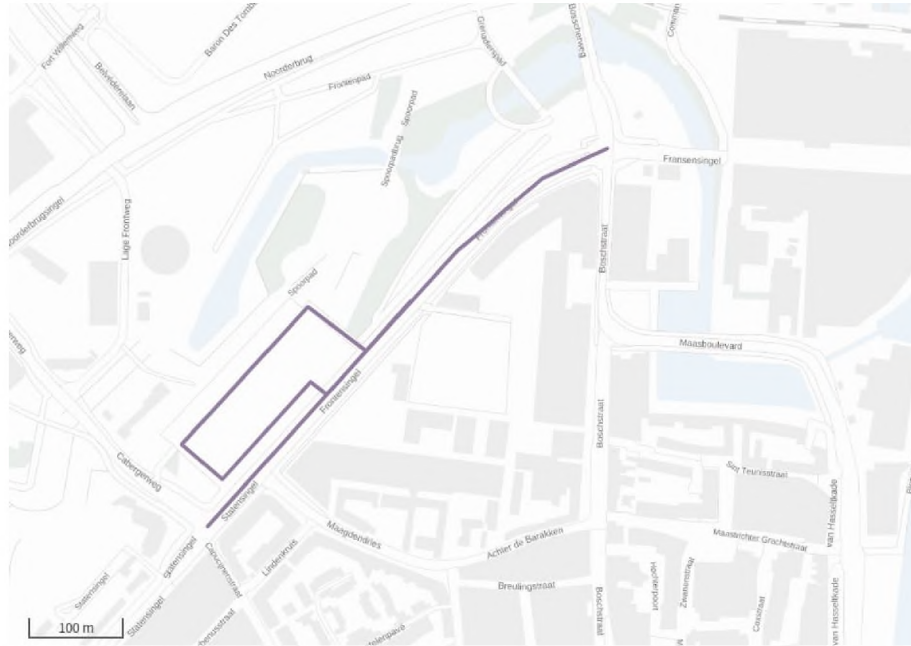
In het kader van voorliggend onderzoek worden ze echter alvast meegenomen als onderdeel van de toekomstige gebruiksfase. Dit verkeer is in de AERIUS berekening gemodelleerd als twee lijnbronnen met de standaard kenmerken uit AERIUS Calculator voor de sector 'Wegverkeer – Binnen bebouwde kom': één lijnbron met 90 bewegingen/dag vanaf de locatie in noordelijke richting en één lijnbron met 90 bewegingen/dag vanaf de locatie in zuidelijke richting.

Tezamen met de 255 bewegingen/dag als gevolg van de (nog te regelen) 365 pp op Q-park Frontenpark (zie hoger), gaat het om 345 bewegingen/dag per richting. Op basis van het aanwezige verkeer op de omliggende wegen, zie figuur 3-4, bedraagt deze toename ter hoogte van de eerstvolgende kruisingen nog steeds minder dan 4% van het aanwezige verkeer. Ook deze lijnbronnen zijn daarom in de AERIUS-berekening tot aan de betreffende kruisingen gemodelleerd, zie figuur 3-5.

⁵ Volgens opgave van de WOM worden de parkeergarage en bovengelegen bouwblokken in één bouwstroom gerealiseerd aangezien, vanuit veiligheidsoverwegingen, de parkeergarage pas in gebruik genomen kan worden als ook de bouwblokken gereed zijn.

⁶ Daarnaast is in de toelichting bij het bestemmingsplan kort ingegaan op beschermde gebieden waarbij is vastgesteld dat het plan niet in of nabij beschermde gebieden is gelegen. Het was destijds nog niet gebruikelijk om de effecten van stikstofdepositie mee te nemen in de afweging van het bestemmingsplan.

Voor de volledigheid is voor alle bovengenoemde parkeerbewegingen, ook rekening gehouden met de verkeersbewegingen op het parkeerterrein Frontenpark zelf, door hiervoor een grote lus op het terrein te modelleren, zie figuur 3-5.



Figuur 3-5 Gemodelleerde verkeersbronnen gebruiksfase

3.3.2 BOUWFASE

Het realiseren van de bovengrondse parkeergarage op het bestaande parkeerterrein zal leiden tot een tijdelijke extra stikstofemissie als gevolg van:

- (1) brandstofverbranding door mobiele werktuigen op het bouwterrein;
- (2) brandstofverbranding door transporten voor aan- en afvoer van materieel, materiaal en personeel.

De bouwwerkzaamheden zullen minder dan een jaar in beslag nemen (netto bouwtijd 7 maanden). Start bouw is voorzien in 2023, oplevering begin 2024. Tijdens de bouw van de parkeergarage kan een groot deel van de bestaande parkeerplaatsen op Q-park Frontenpark niet worden gebruikt. Uitgangspunt is dat 280 pp wel nog gelijktijdig in gebruik blijven. Aangezien 350 pp legaal reeds aanwezig waren op de Europese referentiedatum van de omliggende Natura 2000-gebieden, is het niet noodzakelijk om het gelijktijdig gebruik van de genoemde 280 pp cumulatief te beschouwen met de bouwfase.

Ten aanzien van de hierboven genoemde stikstofemitterende bronnen als gevolg van de bouwfase is door Q-park de volgende informatie aangeleverd:

- (1) mobiele werktuigen:
 - graafmachines grondwerk 375 kW / 280 draaiuren;
 - boorstelling funderingspalen 450 kW / 140 draaiuren;
 - shovel 100 kW / 80 draaiuren;
 - mobiele hijskraan 200 kW / 360 draaiuren;
 - asfaltset 60 kW / 40 draaiuren;

(2) Bouwverkeer:

- zwaar vrachtverkeer 345 transporten/jaar (690 verkeersbewegingen/jaar);
- middelzwaar vrachtverkeer 63 transporten/jaar (126 verkeersbewegingen/jaar);
- licht verkeer 460 transporten per jaar (920 verkeersbewegingen/jaar).

De aan- en afvoerroutes t.b.v. de bouwverkeer zullen verschillend zijn. Dit heeft o.a. te maken met de aanwezige middenberm op de Cabergerweg en de draaicirkels van de vrachtwagens. Op basis van de meest logische route wordt ervan uitgegaan dat aanrijdend verkeer vanaf de A2 via de Bosscherweg en de Frontensingel komt en wegrijdend verkeer via de Cabergerweg naar de Noorderbrugsingel gaat.

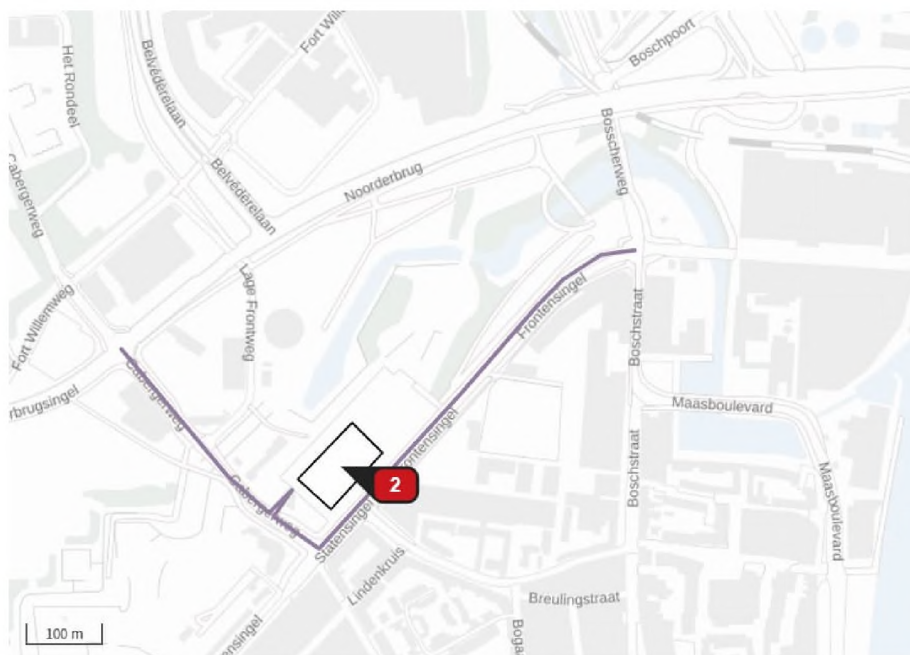
Ad. (1)

Voor de modellering van deze bronnen van stikstofemissie zijn de standaard kenmerken uit AERIUS Calculator aangehouden. Op het bouwterrein is een oppervlaktebron gemodelleerd conform de sectorgroep 'Mobiele werktuigen' en uit de sector 'Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning', zie figuur 3-5. Er wordt uitgegaan van de toepassing van relatief schoon materieel met minimaal STAGE IV-motoren (bouwjaar 2014-2018). Voor de mobiele werktuigen met een vermogen tussen 75-560 kW wordt uitgegaan van een gemiddeld brandstofverbruik van 15 liter/uur en de toevoeging van 6% AdBlue⁷. Voor de mobiele werktuigen met een vermogen tussen <75 kW is een gemiddeld brandstofverbruik van 10 liter/uur aangehouden.

Ad. (2)

Het bouwverkeer is in de AERIUS berekening gemodelleerd als een lijnbron, aanrijdend vanaf de Frontensingel, en wegrijdend via de Cabergerweg, zie figuur 3-6. Ter hoogte van de aansluitingen met respectievelijk de Bosscherweg en de Noorderbrugsingel kan ervan uitgegaan worden dat ook het zwaardere bouwverkeer in ieder geval is 'opgenomen in het heersende verkeersbeeld' (zie ook figuur 3-4).

⁷ O.b.v. het TNO-rapport 'Ligterink et al., 2021. 'AUB (AdBlue verbruik, Uren, en Brandstofverbruik): een robuuste schatting van NO_x en NH₃ uitstoot van mobiele werktuigen'. TNO_2021_R12305.' is het AdBlue verbruik voor STAGE IV-materieel gelimiteerd tot 7% en is 6% voor dit materieel een gangbaar percentage.



Figuur 3-6 Gemodelleerde oppervlaktebron bouwterrein (2) en lijnbron bouwverkeer (paars)

4 RESULTATEN EN BEOORDELING

4.1 GEBRUIKSFASE

4.1.1 REKENRESULTATEN

In bijlage 1 zijn de invoergegevens en resultaten van de AERIUS-berekening voor de gebruiksfase weergegeven conform de uitgangspunten zoals omschreven in paragraaf 3.4.1. Geconcludeerd wordt dat er geen toename van de stikstofdepositie wordt berekend op nabijgelegen Natura 2000-gebieden.

4.1.2 BEOORDELING SIGNIFICANTIE

Aangezien als gevolg van de gebruiksfase geen toename van de depositie wordt berekend kunnen significante gevolgen als gevolg van deze gebruiksfase op voorhand worden uitgesloten.

4.2 BOUWFASE

4.2.1 REKENRESULTATEN

In bijlage 2 zijn de invoergegevens en resultaten van de AERIUS-berekening voor de bouwphase weergegeven uitgaande van de omschreven uitgangspunten in paragraaf 3.4.2. Op basis van de rekenresultaten wordt geconcludeerd dat als gevolg van de bouwphase hooguit een kleine, tijdelijke toename van de stikstofdepositie van ten hoogste 0,01 mol/ha/jaar wordt verwacht in het Natura 2000-gebieden *Sint Pietersberg & Jekerdal*.

4.2.2 BEOORDELING SIGNIFICANTIE

In de *Handreiking Voortoets Stikstof*⁸, gepubliceerd door BIJ12, d.d. februari 2021 is aangegeven dat kleine, tijdelijke depositietoenames als gevolg van bouwwerkzaamheden niet per definitie leiden

⁸ <https://www.bij12.nl/nieuws/handreiking-voortoets-stikstof/>

tot significante effecten voor omliggende Natura 2000-gebieden, maar dat dit nauw samenhangt met de locatie van het bouwproject.

Bij een bouwproject wordt in de aanlegfase tijdelijk materieel ingezet. Als die fossiele brandstoffen gebruiken, zal er gedurende een bepaalde tijd emissie van stikstof plaatsvinden en dientengevolge ook depositie. Voor binnenstedelijke bouwprojecten, zoals in voorliggende situatie (de bouw van een parkeergarage in de binnenstad van Maastricht), betreft de inzet van dit soort materieel echter geen nieuw fenomeen. Dit materieel wordt in deze binnenstedelijke gebieden al ruim vóór de inwerkingtreding van de gebiedsbescherming (de Europese referentiedatum) gebruikt en steeds op een wisselende plek, afhankelijk van waar het project is⁹. Er is daardoor in beginsel geen sprake van een structurele toename van de belasting op een specifieke locatie. Dit leidt ertoe dat het geheel aan deze activiteiten, in combinatie met het verspreidingseffect van NO_x, per jaar tot een bepaalde stikstofemissie en -depositie leidt die onderdeel is van de landelijke achtergronddepositie die altijd al aanwezig was.

In de *Handreiking Voortoets Stikstof* wordt aangegeven dat bovenstaande analyse alleen onderdeel kan zijn van een voortoets indien het gaat om tijdelijke depositie - op een (naderend) overbelast stikstofgevoelig habitat - ten gevolge van de inzet van materieel ten behoeve van de aanlegfase, van ten hoogste 0,05 mol stikstof per hectare per jaar, gedurende maximaal 2 jaar, of een equivalent hiervan. Dat betekent dat de totale stikstofvracht als gevolg van het bouwproject nooit meer dan 0,1 mol stikstof per hectare kan bedragen gedurende de looptijd van het project. Met 'equivalent' wordt bedoeld dat het project ook bijvoorbeeld 0,03 mol/ha/jaar gedurende 3 jaar of 0,1 mol/ha/jaar gedurende 1 jaar mag veroorzaken. In alle andere gevallen is een passende beoordeling noodzakelijk.

Als gevolg van de bouw van de tijdelijke parkeergarage op het parkeerterrein Q-park Frontenpark is een toename van de stikstofdepositie berekend van ten hoogste 0,01 mol/ha/jaar gedurende 1 jaar in 1 Natura 2000-gebied (*Sint Pietersberg & Jekerdal*). Dit bouwproject valt daarmee ruimschoots binnen de reikwijdte van bovenstaande redeneerlijn op basis waarvan significante gevolgen op voorhand kunnen worden uitgesloten.

5 CONCLUSIE

In het kader van de aanvraag Omgevingsvergunning voor de bouw en het gebruik van een tijdelijke parkeergarage op het parkeerterrein Q-park Frontenpark Maastricht is door WSP een onderzoek stikstofdepositie uitgevoerd.

Geconcludeerd is dat de toekomstige gebruiksfase van Q-park Frontenpark inclusief de nieuwe, tijdelijke parkeergarage niet leidt tot significant negatieve effecten in de nabijgelegen Natura 2000-gebieden aangezien voor deze gebruiksfase géén toename van de stikstofdepositie is berekend.

Ook als gevolg van de bouwfase kunnen significante gevolgen door stikstofdepositie op voorhand worden uitgesloten aangezien slechts een zeer kleine, tijdelijke toename wordt berekend van ten hoogste 0,01 mol/ha/jaar gedurende 1 jaar én het bouwproject plaatsvindt in een

⁹ Voorbeelden van grote binnenstedelijke bouwprojecten in Maastricht in afgelopen decennia: *Ondertunneling A2* en *Nieuwbouw Groene Loper*, *Verlegging Noorderbrug tracé*, *Ontwikkeling Sphinxkwartier*, *Nieuwbouw Kantorenpark Randwyck*, *Nieuwbouw Vakantiepark Dausberg*, *Centrumplan Caberg*, etc.

binnenstedelijke omgeving waar al sinds de inwerkingtreding van de gebiedsbescherming bouwmaterieel wordt ingezet, weliswaar steeds op een wisselende plek.
Op basis van bovenstaande wordt geconcludeerd dat een vergunning Wet natuurbescherming voor wat betreft stikstofdepositie niet noodzakelijk is en dat de Wet natuurbescherming vanuit het aspect stikstofdepositie geen belemmering vormt voor het verlenen van de Omgevingsvergunning voor dit project.

BIJLAGE

1

AERIUS BEREKENING
GEBRUIKSFASE

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS 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](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*



Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

WSP Nederland B.V.
Gaetano Martinolaan 50,
6229 GS Maastricht

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Q-park Frontenpark Maastricht
Q-park Frontenpark Maastricht - Gebruiksfase na ingebruikname
tijdelijke parkeergarage

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RYJACjZxf9dB
11 april 2023, 17:59
Wnb-rekengrid

Totale emissie

Gebruiksfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2024	3,4 kg/j	51,4 kg/j

Resultaten

Gebruiksfase - Beoogd
Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
-		
-		
-		
-		
-		



Gebruiksphase (Beoogd), rekenjaar 2024

Emissiebronnen

Emissie NH₃

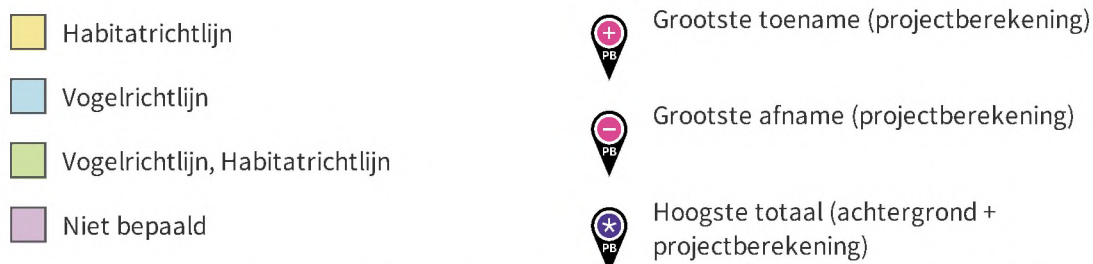
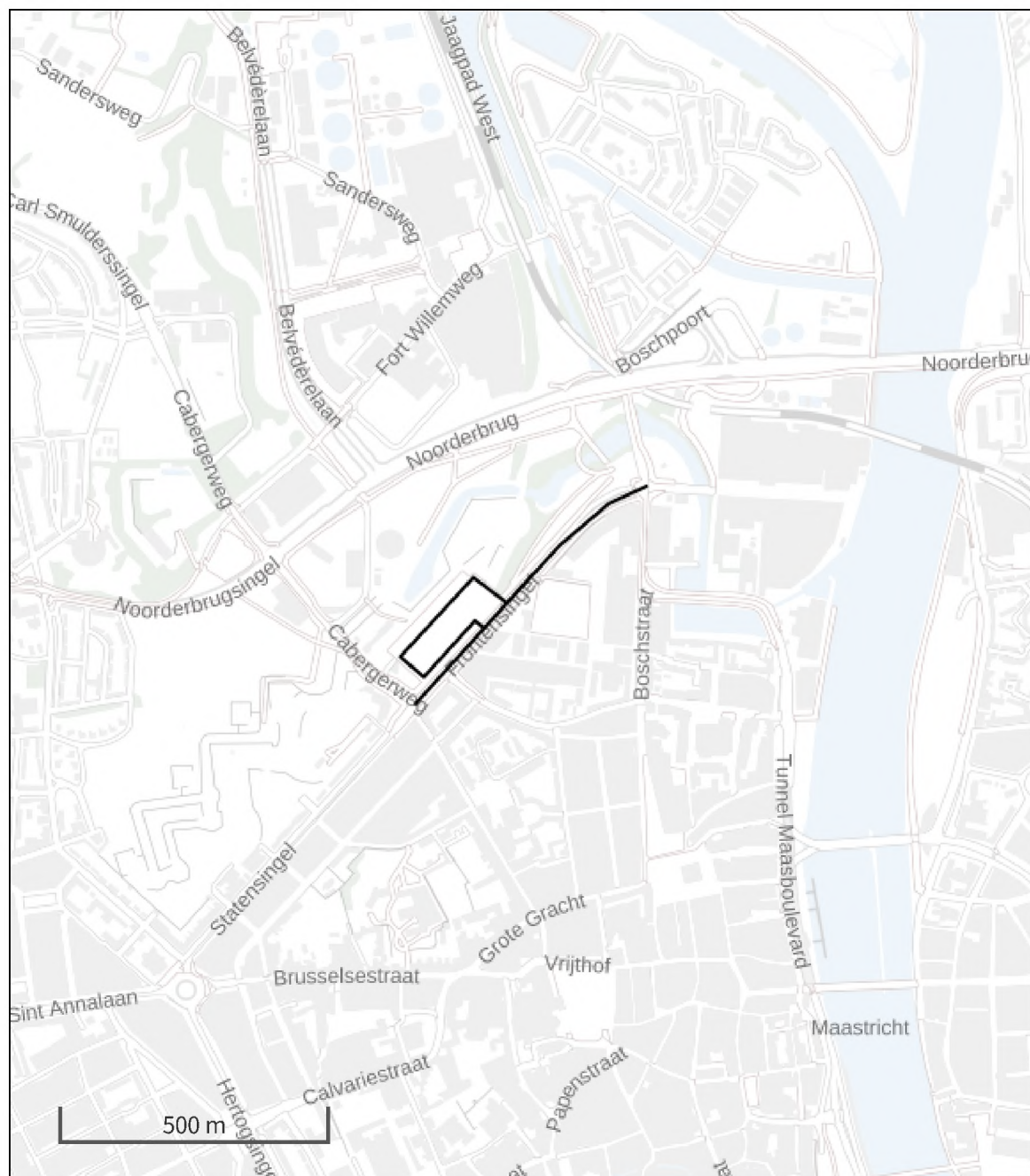
Emissie NO_x

 Verkeersnetwerk

3,4 kg/j

51,4 kg/j

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



De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

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

	Berekend (ha gekarteed)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteed)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	-	-	-	-	-	-

Gebruiksphase, Rekenjaar 2024

1 Wegverkeer | Weg

Naam	365 pp Frontenpark +128 pp extra (50%)	Links	Rechts	NO _x	6,6 kg/j
Locatie	X:175972,25 Y:318395,98	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,4 kg/j
Lengte	226,57 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	345,0 p/etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %

2 Wegverkeer | Weg

Naam	terreinbewegingen	Links	Rechts	NO _x	28,2 kg/j
Locatie	X:175887,47 Y:318423,18	Type scherm	-	-	NO ₂ 6,2 kg/j
Lengte	506,33 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 1,8 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	660,0 p/etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %

3 Wegverkeer | Weg

Naam	450 pp verplaatsing Sphinx	Links	Rechts	NO _x	5,5 kg/j
Locatie	X:176083,86 Y:318519,58	Type scherm	-	-	NO ₂ 1,2 kg/j
Lengte	104,39 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,4 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	630,0 p/etmaal	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %

4 Wegverkeer | Weg

Naam	365 pp Frontenpark +128 pp extra (50%)	Links	Rechts	NO _x	11,1 kg/j
Locatie	X:176177,57 Y:318619,62	Type scherm	-	-	NO ₂ 2,4 kg/j
Lengte	380,80 m	Hoogte	-	-	NH ₃ 0,7 kg/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-	-	
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	345,0 p/etmaal	0,0 %
Middelzwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/etmaal	0,0 %

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS 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
AERIUS versie 2022.1_20230405_989cfb3815
Database versie 2022.1_989cfb3815
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>

BIJLAGE

2

AERIUS BEREKENING
BOUWFASE

Projectberekening

Dit document geeft een overzicht van de invoer en rekenresultaten van een Projectberekening met AERIUS 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](#)

*Deze PDF is een digitaal bestand dat weer in te lezen is in AERIUS. Meer toelichting over deze PDF kunt u vinden in een bijbehorende leeswijzer. Deze leeswijzer en overige documentatie is te raadplegen via:
www.aerius.nl/handleidingen-en-leeswijzers*

Contactgegevens

Rechtspersoon
Inrichtingslocatie

WSP Nederland B.V.
Gaetano Martinolaan 50,
6229 GS Maastricht

Activiteit

Omschrijving
Toelichting

Q-park Frontenpark Maastricht
Q-park Frontenpark Maastricht - bouwfase

Berekening

AERIUS kenmerk
Datum berekening
Rekenconfiguratie

RUfUZp24ELUK
17 april 2023, 14:16
Wnb-rekengrid

Totale emissie

7 mndn bouwfase - Beoogd

Rekenjaar	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
2023	3,2 kg/j	78,0 kg/j

Resultaten

7 mndn bouwfase - Beoogd

Gekarteerd oppervlak met toename (ha)
Gekarteerd oppervlak met afname (ha)
Grootste toename
Grootste afname

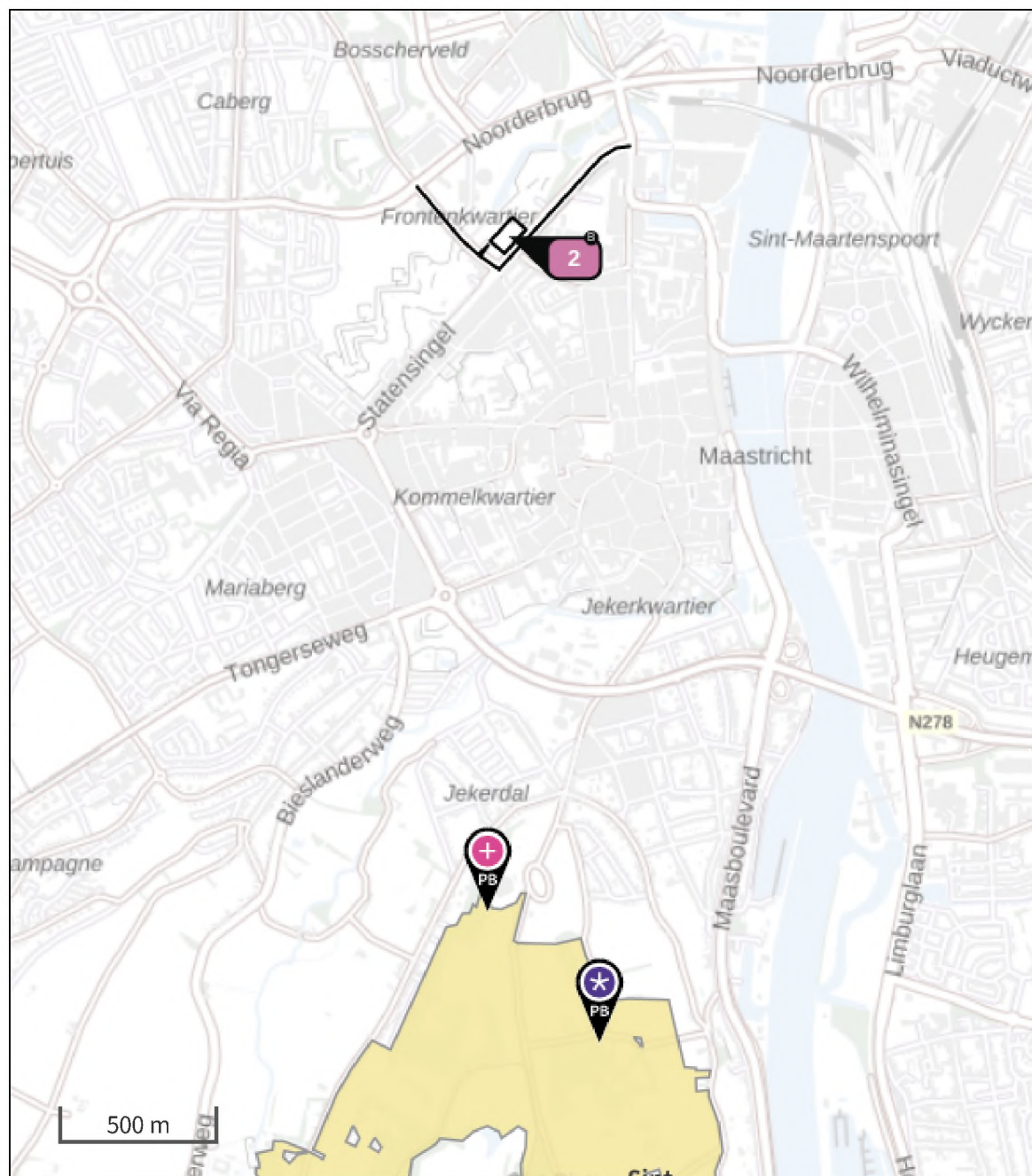
Hoogste bijdrage	Hexagon	Gebied
0,01 mol/ha/j	552895	Sint Pietersberg & Jekerdal
3,41 ha		
0,00 ha		
0,01 mol/ha/j		
0,00 mol/ha/j		

7 mndn bouwfase (Beoogd), rekenjaar 2023

Emissiebronnen

	Emissie NH ₃	Emissie NO _x
 Mobiele werktuigen Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning Bouwterrein	3,2 kg/j	76,3 kg/j
 Verkeersnetwerk	39,6 g/j	1,6 kg/j

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



- | | | | |
|---|----------------------------------|---|--|
|  | Habitatrichtlijn |  | Grootste toename (projectberekening) |
|  | Vogelrichtlijn |  | Grootste afname (projectberekening) |
|  | Vogelrichtlijn, Habitatrichtlijn |  | Hoogste totaal (achtergrond + projectberekening) |
|  | Niet bepaald | | |

De letters bij de bronlabels op de kaart geven bij welke type situaties de bronnen horen: beoogde situatie (B), referentiesituatie (R) en/of salderingssituatie (S).

Resultaten stikstofgevoelige Natura 2000 gebieden situatie "7 mndn bouwfase" (Beoogd) incl. saldering e/o referentie

	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Totaal	3,41	2.015,13	3,41	0,01	0,00	0,00

Per gebied	Berekend (ha gekarteerd)	Hoogste totale depositie (mol N/ha/jr)	Met toename (ha gekarteerd)	Grootste toename (mol N/ha/jr)	Met afname (ha gekarteerd)	Grootste afname (mol N/ha/jr)
Sint Pietersberg & Jekerdal (159)	3,41	2.015,13	3,41	0,01	0,00	0,00

7 mndn bouwphase, Rekenjaar 2023

1 Wegverkeer | Weg

Naam	Bouwverkeer	Links	Rechts	NO _x	1,6 kg/j
Locatie	X:175943,41 Y:318365,9	Type scherm	-	NO ₂	0,5 kg/j
Lengte	1.067,09 m	Hoogte	-	NH ₃	39,6 g/j
Wegtype	Binnen bebouwde kom (doorstromend)	Afstand tot de weg	-		
Rijrichting	Beide richtingen				
Tunnelfactor	1				
Type hoogteligging	Normaal				
Weghoogte	0 m				

Verkeer	Max. snelheid	Voertuigbewegingen	In file
Licht verkeer	Voorgeschreven factoren	460,0 p/jaar	0,0 %
Middelwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	63,0 p/jaar	0,0 %
Zwaar vrachtverkeer	Voorgeschreven factoren	345,0 p/jaar	0,0 %
Busverkeer	Voorgeschreven factoren	0,0 p/jaar	0,0 %

2 Mobiele werktuigen | Bouw, Industrie en Delfstoffenwinning

Naam	Bouwterrein	NO _x	76,3 kg/j
Locatie	X:175926,8 Y:318427,39	NH ₃	3,2 kg/j
Oppervlakte	0,63 ha		

Naam	Stageklasse	Brandstof-verbruik	Draaiuren	AdBlue verbruik	Stof	Emissie
Mobiele werktuigen 75-560 kW	Stage-IV, 2014-2018, 75-560 kW, diesel, SCR: ja	12900 l/j	860 u/j	774 l/j	NO _x	74,0 kg/j
					NH ₃	3,1 kg/j
Mobiele werktuigen <75 kW	Stage-IV, 2014-2018, 56-75 kW, diesel, SCR: ja	400 l/j	40 u/j	24 l/j	NO _x	2,4 kg/j
					NH ₃	96,0 g/j

Disclaimer

Hoewel verstrekte gegevens kunnen dienen ter onderbouwing van een vergunningaanvraag, kunnen er geen rechten aan worden ontleend. De eigenaar van AERIUS aanvaardt geen aansprakelijkheid voor de inhoud van de door de gebruiker aangeboden informatie. Bovenstaande gegevens zijn enkel bruikbaar tot er een nieuwe versie van AERIUS beschikbaar is. AERIUS 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
AERIUS versie 2022.1_20230405_989cfb3815
Database versie 2022.1_989cfb3815
Voor meer informatie over de gebruikte methodiek en data zie:
<https://www.aerius.nl/>