



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ Maastricht

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de dames en heren,
leden van de gemeenteraad

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP
Quick scan 'mogelijkheden van een
voetbalstadion op de Mondi-locatie'
BEHANDELD DOOR
JHM (Joop) Timmermans

DATUM
30 juni 2025
Verz. 1 juli 2025
TELEFOONNUMMER
043 350 4936

BIJLAGEN
1
ONZE REFERENTIE
2025.02285

E-MAILADRES
Joop.Timmermans@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE
--

Geachte raadsleden,

Zoals toegezegd in de raadsinformatiebrief '[stand van zaken MVV-stadion](#)' van 4 juni 2025, informeren wij u hierbij over de uitkomst van de quickscan naar de mogelijkheden voor de vestiging van een nieuw voetbalstadion op de Mondi-locatie aan de Fort Willemweg in Maastricht.

Aanleiding

MVV heeft in het overleg van 11 april 2025 de gemeente verzocht om te onderzoeken of de Mondi-locatie geschikt is voor de bouw van een nieuw stadion (conform optie 3 uit het onderzoek van bureau Hypercube).

Uitkomsten quickscan

Op basis van de uitgevoerde quickscan is geconcludeerd dat vestiging van een voetbalstadion op de Mondi-locatie niet haalbaar is. De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Ruimtelijke inpassing onmogelijk. Het beschikbare terrein is te klein om een stadion inclusief de benodigde parkeer- en fietsvoorzieningen te realiseren.
- Parkeerproblematiek. Er zijn minimaal 900 tot 1.440 parkeerplaatsen nodig. Daar is op en rond het Monditerrein geen ruimte voor.
- Stikstofbeperkingen. Alleen het stadion zelf past gezien de verkeersbewegingen binnen de stikstofnormen. Combinatie met andere functies zoals winkels of evenementen is niet mogelijk.
- Impact op Flora en Fauna. Een voetbalstadion heeft door de trillingen veroorzaakt door het (springend) publiek en bijkomend geluid én de overmatige verlichting negatieve effecten op de vliegroutes van meerdere soorten vleermuizen en de aanwezige muurhagedissen en andere reptielen.
- Gebrek aan synergie. Er is geen overlap tussen stadionbezoekers en winkelend publiek. Bezoekers aan een wedstrijd zullen niet voor- of na de wedstrijd een woonwinkel bezoeken. Het stadion draagt niet bij aan de versterking van het Retailpark Belvédère.
- Veiligheidsrisico's. Door de ligging is het lastig om verkeersstromen van supporters goed te scheiden. Dit brengt extra risico's met zich mee, zeker op drukke dagen.

Conclusie en vervolg

Gezien bovenstaande constatering achten wij het niet wenselijk om verdere stappen te zetten richting vestiging van een stadion op de Mondi-locatie. Wij blijven inzetten op de versterking en



DATUM
30 juni 2025

verdere ontwikkeling van Retailpark Belvédère, conform de gemeentelijke structuur- en omgevingsvisie.

De quickscan 'mogelijkheden van een voetbalstadion op de Mondt-locatie' is als bijlage toegevoegd. MVV wordt eveneens over de uitkomsten van het onderzoek geïnformeerd.

Vervolgonderzoek

Vooralsnog richten wij ons op alternatieve mogelijkheden binnen het bestaande stadion De Geusselt (optie 2 Hypercube). In gezamenlijkheid met MVV gaan wij hiervoor een onderzoek verrichten. Gestreefd wordt ernaar om voor het eind van 2025 een terugkoppeling te geven van de resultaten van dit gezamenlijk onderzoek aan uw Raad.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

W.A.G. Hillenaar

Raadsinformatiebrieven

Quick Scan

naar de mogelijkheden van een voetbalstadion op de Mondi-locatie

Fort Willemweg 1 Maastricht



Gemeente Maastricht

Samenvattende conclusie

De vestiging van een voetbalstadion op het Monditerrein is niet haalbaar.
De belangrijkste argumenten hiervoor zijn:

- Een voetbalstadion en het parkeren is qua massa en omvang niet passend op het Monditerrein.
- Door de huidige stikstofproblematiek en haar impact op de verkeersbewegingen zijn aanvullende functies aan het stadion zoals onder andere GDV en PDV niet meer mogelijk.
- Een voetbalstadion heeft door de trillingen en de overmatige verlichting negatieve effecten op de vliegroutes van meerdere soorten vleermuizen en de aanwezige muurhagedissen en andere reptielen.
- Er is geen synergie tussen een voetbalstadion en de huidige en (mogelijk) toekomstige woonwinkels.
- Door toevoeging van het stadion +parkeren aan het gebied komt een toekomst bestendig retailpark in het gedrang, aangezien dit ten koste gaat van de nog beschikbare fysieke ruimte.
- De direct in de omgeving liggende huidige woon- en bouw winkels én de andere bedrijven in Bosscherveld zullen overlast ervaren tijdens voetbalwedstrijden.
- Om de veiligheid van supporters (met name tijdens risicowedstrijden) te waarborgen is een nieuwe tweede ontsluitingsmogelijkheid nodig, gescheiden van de ontsluiting voor thuispubliek.

Aanleiding

In de Domeinvergadering Economie en Cultuur van 8 april jongstleden stond 'de verbetering van de exploitatiemogelijkheden Geusseltstadion' op de agenda (beeldvormend/informatief). Het door MVV ingehuurde extern bureau Hypercube heeft toen een presentatie verzorgd, waarin drie opties op hoofdlijnen zijn gepresenteerd. Hieronder worden deze drie opties van Hypercube geciteerd:

Optie 1 De Basics

Deze optie richt zich uitsluitend op minimale investeringen om te blijven voldoen aan de veiligheidseisen. De sportieve en commerciële mogelijkheden voor MVV zijn in deze optie beperkt.

Optie 2 Herontwikkeling stadion De Geusselt

In deze optie wordt substantieel geïnvesteerd in het verbeteren van de sportieve en commerciële faciliteiten. Dit biedt MVV de kans om door te groeien naar een hoger sportief niveau en structureel om hogere inkomsten te genereren. De haalbaarheid hiervan hangt af van de bereidheid van de eigenaar van het kantoorgedeelte (Bryant Park) of ze willen samenwerken dan wel of ze hun aandeel in het stadion willen verkopen.

Optie 3 Nieuw stadion

In deze duurste optie wordt een volledig nieuw stadion gerealiseerd dat de mogelijkheid biedt om een toekomstbestendige en multifunctionele accommodatie te ontwikkelen dat voldoet aan de veiligheid, sportieve presentaties en commerciële exploitatie.

Ten aanzien van optie 3 nieuw stadion heeft MVV in het overleg met wethouder Vastgoed op 11 april jongstleden de concrete vraag gesteld: 'wil de gemeente een nieuw MVV stadion op het Mondt terrein verder verkennen (conform optie 3 Hypercube)?' Gezien deze concrete vraag van MVV heeft de gemeente toegezegd een zogenaamde quick scan uit te voeren naar de mogelijkheid van een voetbalstadion op de Mondt-locatie. In deze quick scan worden aspecten als ruimtelijke inpassing van het stadion op de Mondt-locatie, parkeren, verkeersbewegingen, infrastructuur,

stikstof en de relatie met de andere daar gevestigde bedrijven (zowel PDV als industrie) verkend. De opstelling van een quick scan is vastgesteld in de collegevergadering van 3 juni 2025.

Mondt-locatie



Op 24 september 2024 heeft de gemeenteraad ingestemd met de aankoop van de locatie Mondt aan de Fort Willemweg 1 voor 6 miljoen euro. De reden voor deze aankoop is dat de locatie van Mondt is gelegen op een strategische plek aan de Noorderbrug en in de nabijheid van de binnenstad. Met deze aankoop kan de gemeente de regie behouden op de ontwikkelingen in dit gebied en zelf sturing geven aan de herontwikkeling.

De Mondi locatie (ca. 34.000 m²) maakt al van meet af aan onderdeel uit van het Retailpark Belvédère. De locatie ligt strategisch dichtbij de binnenstad, aan de Noorderbrug, tegen het Frontenpark aan. Op deze Mondi locatie wordt via het zogenoemde 'kralensnoer' een snelle wandel- en fietsverbinding gerealiseerd tussen de Binnenstad/Sphinx-kwartier en Retailpark Belvedere. Voor deze verbinding-route wordt circa 8.000 m² vrijgehouden op de Mondi locatie. Dit impliceert dus dat er 26.000 m² overblijft op de Mondi locatie en dus inzetbaar is voor andere doeleinden. In het bestemmingsplan Noorderbrug e.o. 2013 was voor deze locatie al een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming te kunnen omzetten naar woonwinkels. In het vernietigde bestemmingsplan Retailpark Belvédère was ook een wijzigingsbevoegdheid opgenomen om de bestemming voor de Mondi-locatie te kunnen wijziging in PDV/GDV/leisure. De locatie is echter nooit direct bestemd tot PDV/leisure, omdat Mondi gedurende de ontwikkeling van het retailpark nog steeds in bedrijf was en werkgelegenheid bood.

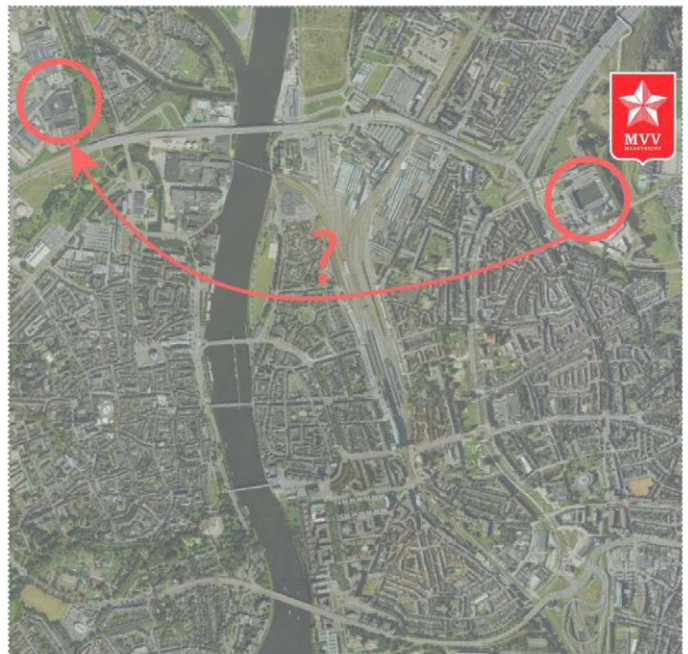
In de Structuurvisie Regionale Economie Zuid-Limburg en in de Omgevingsvisie Maastricht is de Mondi-locatie aangegeven als potentieel onderdeel van Retailpark Belvedere c.q. als dynamisch levendig gebied. Deze locatie leent zich op grond van deze visies qua ligging voor grootschalige perifere vormen van detailhandel en leisure. Concentratie van dergelijke functies leidt tot een eigen aantrekkingskracht en mede door het zogenoemde 'kralensnoer' krijgt het meer aansluiting bij de Binnenstad.

De locatie biedt volgens de bovengenoemde visies een kans om gezien de grootte van de PDV/GDV-ambitie op termijn waar te maken. Van belang is namelijk dat er op termijn een volwaardig en toekomstbestendig retailpark ontstaat, met toevoeging van meer winkeltrekkers. Op basis van een recente update van de marktbehoefte door BRO blijkt dat er nog ruimte is voor 34.000 m² PDV/GDV en 15.000 m² leisure gemeentebreed. Deze getallen zijn gemeentebreed berekend maar BRO rekent de markt-ruimte op dit gemeenteniveau volledig toe aan het Retailpark omdat op deze manier een sterke versteviging van aanbod plaatsvindt op één aangewezen locatie in de stad met goede randvoorwaarden voor PDV/GDV.

Aspecten die zijn onderzocht in het kader van de quick scan verplaatsing MVV-stadion naar Mondi terrein.

Afbakening van de opdracht

Voor de inpassing van het voetbalstadion op de locatie Mondi zijn sec het gebouw, het benodigde parkeren en de ontsluiting als basis genomen. Aanvullende programma-onderdelen/bebouwing/functies zijn buiten beschouwing gelaten. De feitelijke ruimtevraag zal waarschijnlijk groter zijn dan in de quickscan opgenomen. Verder staat conform de vraagstelling alleen het Mondi terrein centraal. Direct aansluitend aan dit terrein heeft de gemeente/WOM geen eigendommen.



Ruimtelijke inpassing

Het huidige Monditerrein bedraagt circa 34.000 m² minus de benodigde ruimte voor de fiets/voetverbinding, zijnde 8.000 m². Deze fiets/voetverbinding is essentieel om de verbinding te leggen met de binnenstad en om de reeds aangelegde infra hiervoor door te trekken. Netto blijft er dus van het Mondi terrein 26.000 m² over.

- Het huidige stadion heeft een oppervlakte van circa 28.500 m² (incl. 10 m beweegruimte rondom stadion). Dit is exclusief de parkeerruimte voor de auto en fiets.
- Naast bovengenoemde benodigde ruimte voor het stadion zelf dient ook nog het auto parkeren in het gebied te worden opgelost. Hiervoor is nogmaals 22.500 m² tot 36.000 m² aan ruimte nodig (zijnde 900 tot 1440 parkeerplekken). Onder het kopje verkeerseffecten, inclusief infrastructuur en parkeren wordt hier nog nader op ingegaan.

Visueel samenvattend

Visueel betekent dit het volgende:



- De rode lijn geeft het Mondi terrein aan (totale oppervlakte 34.000 m²)
- De gele lijn geeft de fiets/voetverbinding + groenvoorziening aan (totale oppervlakte 8.000 m²), Deze dient hier te komen gezien de aanhaking op de al liggende + nog aan te leggen infrastructuur.
- Netto terrein Mondi dus 26.000 m²
- De 22.000 m² geeft het resterende gebied aan ten zuiden van de Fort Willemweg. Grotendeels NIET in eigendom van de gemeente Maastricht.



Conclusie

Gezien de benodigde ruimte voor een voetbalstadion én parkeerterrein is het plaatsen van een voetbalstadion inclusief parkeren niet mogelijk op het Mondri terrein. Ook als we alleen het voetbalstadion in ogenschouw nemen is dit niet mogelijk op het Mondri terrein. Zelfs wanneer het gehele gebied ten zuiden van de Fort Willemweg benut kan worden is het nog steeds moeilijk inpasbaar. Let op: gronden zijn hier niet in eigendom van de gemeente Maas-tricht.

Stikstofdepositie

Een extern adviesbureau heeft de stikstofdepositie berekend. Hierbij is enkel de **gebruiksfase** van het beschouwde voetbalstadion meegenomen. Voor de realisatie van het stadion dient een separate toets plaats te vinden om na te gaan of het bouwen van het stadion wel/niet past binnen de stikstofregels.

Deze berekening is gebaseerd op een Aerial-berekening waarbij gezocht is naar een maximaal activiteitscenario dat (net) niet leidt tot een berekende toename van de stikstofdepositie. Dit is een activiteitscenario dat maximaal past binnen het juridisch en beleidsmatig kader.

Wat is juridisch en beleidsmatig maximaal toegestaan op het Mondri terrein?

Op basis van verkeerskundige uitgangspunten is bepaald hoeveel verkeersbewegingen (1 voertuigen veroorzaakt 2 bewegingen) maximaal kunnen plaatsvinden zonder dat er een stikstofdepositie wordt berekend in de Natura 2000 gebieden.

Voertuigen	Per etmaal (jaargemiddeld)		Per jaar	
	Bewegingen	Voertuigen	Bewegingen	Voertuigen
Auto's (98%)	313,6	158,3	114.464	57.464
Zwaar verkeer (2%)	6,4	3,2	2.336	1.168

Feitelijke situatie

Op basis van de door MVV aangeleverde kengetallen én de ervaringscijfers van extern bureau zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er worden 25 thuiswedstrijden gespeeld in een jaar.
- Het nieuwe stadion krijgt circa 10.000 zitplaatsen. De gemiddelde bezetting in de huidige situatie (stadion De Geusselt) bedraagt momenteel circa 5.000 bezoekers per wedstrijd. Echter in geval van een nieuw stadion is de schatting dat er circa 25% meer bezoekers naar het stadion komt. Uitgangspunt is dan ook gemiddeld 6.250 bezoekers per wedstrijd in de toekomst.
- Voor deze stikstofberekening gaan we uit van een bandbreedte tussen 6.250 bezoekers en volledige bezetting, namelijk voorbereid zijn op 10.000 bezoekers per wedstrijd. De twee varianten zijn verder doorgerekend.
- Ervaringscijfers bij andere stadions laten zien dat 40% van de bezoekers met de auto komt. De gemiddelde bezettingsgraad per auto is: 2,8 (naar voetbalwedstrijden en evenementen wordt relatief veel gecarpoold).
- Het aantal verwachte auto's per wedstrijd op basis van de gemiddelde bezetting: $6.250 \times 40\% / 2,8 =$ circa **900 auto's (variant 1)**.
- Het aantal verwachte auto's per wedstrijd op basis van maximale bezetting: $10.000 \times 40\% / 2,8 =$ circa **1.440 auto's (variant 2)**.
- Verder komen er gemiddeld 4 bussen met supporters/voetballers per wedstrijd.
- Verwacht mag worden dat ook vrachtwagens of andere zware voertuigen van en naar het stadion rijden t.b.v. leveringen, voorbereiding wedstrijden, onderhoud infrastructuur, ... Dit aantal is niet nader bepaald. Uitgegaan is van een inschatting dat 2% van het totale verkeer vrachtwagens/bussen zijn.

Wat betekent dit nu concreet qua verkeersbewegingen in de twee bovengenoemde varianten?

Bovengenoemde verwachte auto's moet voor de berekening van de stikstofdepositie x 2 worden gedaan. Auto's komen én gaan namelijk. De verkeersbewegingen staan dus centraal.

Verkeersbewegingen per jaar – variant 1:

- Auto's: 25 wedstrijden x 900 auto's per wedstrijd x 2 bewegingen per auto: ca. **45.000 verkeersbewegingen**
- Bussen: 25 wedstrijden x 4 bussen per wedstrijd x 2 bewegingen per bus: ca. 200 verkeersbewegingen
- Vrachtwagens: 900 verkeersbewegingen

Verkeersbewegingen per jaar – variant 2:

- Auto's: 25 wedstrijden x 1.440 auto's per wedstrijd x 2 bewegingen per auto: ca. **72.000 verkeersbewegingen**
- Bussen: 25 wedstrijden x 4 bussen per wedstrijd x 2 bewegingen per bus: ca. 200 verkeersbewegingen
- Vrachtwagens: 900 verkeersbewegingen

Conclusie

Het gebruik van uitsluitend het stadion en de verkeersbewegingen rondom het stadion ten behoeve van de thuiswedstrijden (dus enkel voetbalwedstrijden) wordt niet belemmerd door de huidige stikstofregels. Het aantal verkeersbewegingen blijft in beide varianten onder de toegestane stikstofnorm. Gebruik van het stadion en parkeervoorzieningen in combinatie met andere activiteiten (dubbel gebruik parkeervoorzieningen, evenementen en/of commerciële functies) wordt wel belemmerd door de huidige stikstofregels. De toevoeging aan het stadion van deze andere functies (bijvoorbeeld PDV en GDV) is vrijwel onmogelijk, omdat de beschikbare rest ruimte qua stikstof niet toereikend is. Dit is gebaseerd op de huidige stikstofregels. Versoepeling van deze regels in de toekomst geeft mogelijk wel meer ruimte.

Flora en fauna

Rondom het Monditerrein is bekend dat er diverse zwaar beschermde soorten amfibieën en reptielen leven. De locatie ligt ten westen en ten zuiden van een van de kernleefgebieden van de muurhagedis in Maastricht. Deze voor de wereld unieke ondersoort (vanwege de kleurvariatie) leeft in de stenige omgeving van de locatie (op de voormalige vestingwerken en langs het spoortraject Maastricht-Lanaken). Maar gebruikt ook delen van het huidige industrieterrein waar het Monditerrein onderdeel van uitmaakt. Ook tijdens het veldbezoek zijn enkele exemplaren aangetroffen.

Op zich kunnen muurhagedissen zich zeer goed aanpassen naar veranderende omstandigheden, zeker als er enigszins rekening gehouden wordt met de buitenruimte van de herin te richten gebieden. Echter zijn muurhagedissen, en dan met name in de periode dat ze minder actief zijn (avonden en winterperiode) zeer gevoelig voor overmatige trillingen door geluid van muziekinstallaties en andere zaken die trillingen (zoals springende mensenmassa's) in de ondergrond veroorzaken.

Conclusie

Op en aan de randen van de locatie is het bekend dat er hoge natuurwaarden aanwezig zijn. Met name het aanwezig zijn van vliegroutes van meerdere soorten vleermuizen, het aanwezig zijn van muurhagedissen en andere reptielen en de daar bijkomende negatieve effecten door met name trillingen en de overmatige verlichting van een voetbalstadion laat ons niet ander dan negatief te adviseren inzake de vestiging van een voetbalstadion in dit gebied.

Verkeerseffecten, inclusief infrastructuur en parkeren

A. Bereikbaarheid

1. Bereikbaarheid Monditerrein voor voetgangers/fietsers

- Gunstige ligging t.o.v. binnenstad
- Versterkt door nieuwe directe loop-fietsverbinding na sloop
- 20 minuten lopen of 5 minuten fietsen naar de Markt

2. Bereikbaarheid Monditerrein voor auto

- Monditerrein goed bereikbaar via de hoofdwegenstructuur van Maastricht:
- Belvédèrelaan – Fort Willemsweg/Pontonniersweg
- A2 bereikbaar via Noorderbrug

3. Bereikbaarheid Monditerrein via bus



De dichtstbijzijnde bushaltes bij het Monditerrein zijn:

- Bosscherweg/Van Eijckstraat (lijn 12) – 5 minuten lopen
- Cabergerweg (lijn 7, 45, 63) - 10 min lopen
- Station Maastricht is circa 10 minuten fietsen

B. Parkeren auto's

De Nota Parkeernormen van de gemeente Maastricht bevat geen parkeernormen voor een voetbalstadion. Daarom is gekozen om op basis van maatwerk het aantal benodigde parkeerplaatsen te bepalen. Het aantal parkeerplaatsen wordt als volgt bepaald:

Het aantal zitplaatsen x het percentage bezoekers dat met de auto komt / de gemiddelde bezetting per auto = het aantal benodigde parkeerplaatsen voor auto's. Deze berekening van het aantal parkeerplaatsen is identiek aan de uitgangspunten die zijn toegepast bij de berekening bij de stikstofdepositie. Uitgegaan wordt ook hier van de volgende 2 varianten, te weten:

- **Variante 1:** Het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van verwachte gemiddelde bezetting: $6.250 \times 40\% / 2,8 =$ circa **900 parkeerplaatsen** voor auto's bij het stadion;

- **Variante 2:** Het aantal benodigde parkeerplaatsen op basis van maximale bezetting: $10.000 \times 40\% / 2,8 = \text{circa } 1.440 \text{ parkeerplaatsen}$ voor auto's bij het stadion

Benodigde ruimte voor autoparkeren

Grofweg kan per parkeerplaats een ruimtebeslag van 25 m² worden aangehouden (bij een parkeerterrein op maaiveld).

Met circa 900 tot 1.440 parkeerplaatsen bedraagt de **benodigde oppervlakte voor parkeren zodoende 22.500 m² tot 36.000 m²** (uitgaande van een parkeerterrein op maaiveld).

C. Parkeren fiets

Naast auto parkeren dienen ook nog voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd te worden. De meest recente CROW-fietsparkeer kencijfers schrijven het volgende voor:

Stadion: 0,1-0,3 fietsparkeerplaats per zitplaats. Dit betekent dat er circa 2.000 fietsparkeerplaatsen moeten worden ingericht. Het benodigde ruimtegebruik aan fietsparkeerplaatsen bedraagt circa 2.000 tot 3.000 m² afhankelijk van de inrichting van de fietsparkeervoorziening (dit komt nog bovenop het ruimtegebruik voor auto parkeren).

D. Kosten voor auto parkeren

Het ruimtegebruik bij een gebouwde parkeervoorziening is efficiënter maar ook kostbaarder. Een parkeerplaats op maaiveld kost circa €5.000 per parkeerplaats terwijl een parkeerplaats in een gebouwde parkeervoorziening kan oplopen tot €15.000 per parkeerplaats. Indien wordt geopteerd voor parkeren onder het gebouw en dan op -1 niveau dan is sprake van € 50.000,- per parkeerplaats. Één ondergrondse parkeerlaag met 750 parkeerplekken onder het stadion (-1) zal onvoldoende zijn om de parkeerbehoefte op te lossen. Een tweede laag onder het stadion (-2) is mogelijk, maar dan gaan de kosten voor parkeren nog verder stijgen. In de berekening hieronder wordt dan ook uitgegaan van 1 parkeerlaag onder het stadion.

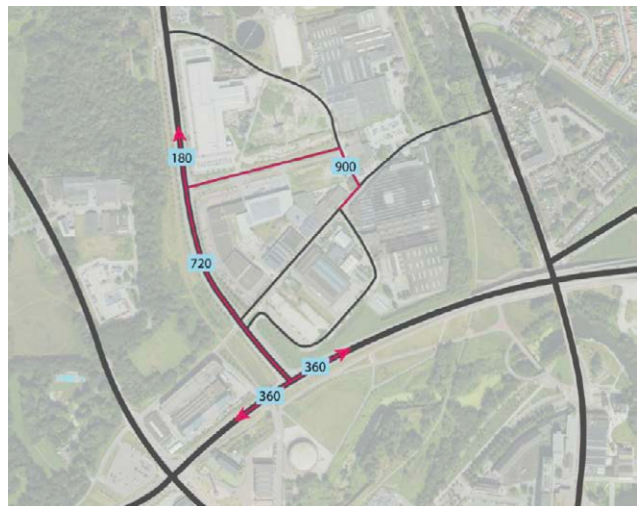
Uitgaande van de bovengenoemde benodigde parkeerplaatsen (900 tot 1440) betekent dit aan kosten voor het parkeren:

- **Maaiveld: tussen de € 4.500.000 en € 7.200.000**
- **Gebouwde parkeervoorziening** (open structuur zonder aanvullende installaties): **tussen de € 13.500.000 en € 21.600.000**
- **1 Parkeerlaag onder het stadion** op -1 niveau en uitgaande van 750 parkeerplaatsen: **€ 37.500.000** (+ aanvullende kosten voor de resterende parkeerplaatsen)

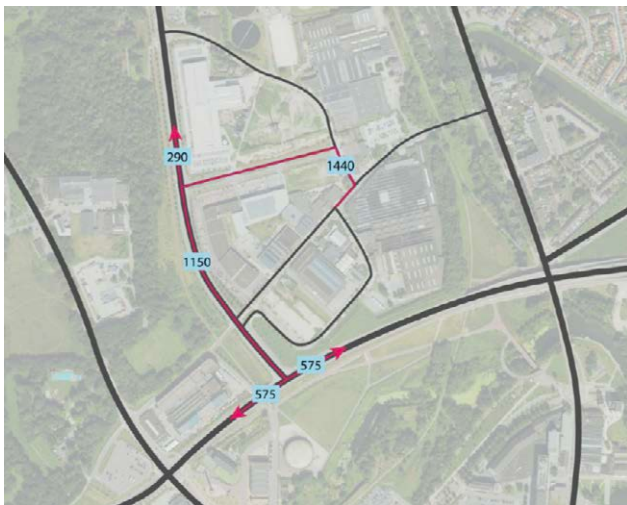
E. Verkeersafwikkeling

Voor een stadion zijn geen standaard verkeersgeneratie-kencijfers beschikbaar, daarom is maatwerk toegepast aan de hand van het aantal parkeerplaatsen. Het aantal verkeersbewegingen wordt grofweg berekend door het aantal parkeerplaatsen te vermenigvuldigen met 2 (1x aankomende auto vóór de wedstrijd en 1x vertrekkende auto ná de wedstrijd). Uitgaande van circa 900 tot 1.440 parkeerplaatsen bedraagt het aantal verkeersbewegingen circa 1.800 tot 2.880 verkeersbewegingen. Op de 25 wedstrijddagen is sprake van sterke pieken qua verkeer met vlak voor en vlak na de wedstrijd een hoge in- en uitstroom van verkeer. In de praktijk zijn vaak verkeersregelaars benodigd om het verkeer dan in goede banen te leiden. Dit is gebruikelijk bij evenementen en voetbalwedstrijden omdat het geen reguliere situatie is die zich 365 dagen per jaar voordoet.

Uitgaande verkeersstromen na de wedstrijd aan de hand van gemiddelde bezetting



Uitgaande verkeersstromen na de wedstrijd aan de hand van gemiddelde bezetting



Conclusie

De locatie Mondi is bereikbaar zowel per auto, fiets als te voet. Op loopafstand zijn busverbindingen. De benodigde parkeerplaatsen ligt tussen de 900 en 1440 en uitgedrukt in m² is dit tussen de 22.500 m² en 36.000 m² (maaiveld). Deze kunnen niet op het Monditerrein worden geplaatst. De kosten voor de aanleg van parkeerplekken bedraagt afhankelijk van de constructie (maaiveld, gebouwd of -1) tussen de € 4.500.000,- en € 37.500.000,-. De verkeersafwikkeling voor en na de wedstrijd is te overzien, mits er verkeersregelaars worden ingezet.

Relatie met de zittende bedrijven (PDV en industrie) + onze visie met deze locatie
(Structuurvisie en Omgevingsvisie).

Het huidige aanbod aan PDV/GDV op Retailpark Belvedere bestaat uit Bouwmarkten en een selectie aan woonwinkels. Het huidige aanbod van het Retailpark zou zeker uitgebreid moeten worden (zowel binnen huidig aanbod als aanverwante categorieën) om toekomstbestendig te blijven. Zodat de consument voldoende keuze en vergelijking heeft binnen het aanbod. Deze uitbreiding binnen de PDV/GDV/Leisure zowel qua aantal winkels als m² maken het Retailpark toekomstbestendig.

Volgens BRO zou het aanbod als eerste moeten stijgen met het productaanbod in categorie woonwinkels en bruin & witgoed om zodoende meer synergie, breder aanbod voor de consument en een langere verblijfsduur te realiseren.

Daarnaast stelt BRO in advies retailpark Belvedere 2024 (nog niet volledig afgerond) dat ook Leisure en (ondersteunende) kleinschalige horeca aan het gebied moet worden toegevoegd.

BRO schrijft:

‘Het Retailpark is op dit moment niet echt levendig en er is onvoldoende massa op dit moment. Toevoeging van meer winkeltrekkers in samenhang met kleinschalige horeca én leisure, maakt dat het gebied intensiever wordt bezocht. Dit trekt ook weer nieuwe ondernemers aan en is goed voor het geheel functioneren, de uitstraling en leefbaarheid van het gebied. Meer winkelaanbod op het Retailpark betekent een langere verblijfsduur. Dit willen consumenten combineren met een broodje of koffietje bij horeca in het gebied. Dit maakt het bezoek aan het Retailpark compleet.

Er is in Maastricht relatief weinig fysieke ruimte voor toevoeging van nieuwe écht grootschalige Leisure. Het Retailpark is bij uitstek een locatie waar ruimte gemaakt kan worden voor deze unieke functies. Bovendien kan leisure ook op verdieping functioneren, waardoor in het Retailpark meer ruimte intensief gebruikt kan worden. Denk aan een sportschool, kinderspeelhal, lasergame, arcade hal, VR-experience, escape room, etc’.

Randvoorwaarden voor een succesvolle combinatie van een voetbalstadion met GDV/PDV en Leisure is dat de verbinding met de huidige GDV/PDV-winkels én verkeersstromen goed kunnen afwikkelen binnen het gebied. Kortom, dat er synergie is tussen de stadionbezoekers en de winkels/horeca en dat de stadionbezoekers dus ook de winkels en horeca bezoeken.

De kans op overlap tussen de doelgroepen is nihil, buiten het dubbelgebruik van het parkeerterrein op het moment dat er geen thuiswedstrijd is. Echter de huidige bouw/woonwinkels hebben voldoende parkeercapaciteit. Gezien de huidige stikstofproblematiek kan het retailpark nu niet substantieel worden uitgebreid en zal er dan ook geen sprake zijn van dubbel parkeergebruik. Het aanbod binnen de GDV/PDV zal zeer beperkt profijt hebben van de nabijheid van een voetbalstadion. Bezoekers van een voetbalwedstrijd zullen niet voor – of na een wedstrijd een bezoek brengen aan de woonwinkels. Mogelijk zelfs dat de zittende bedrijven nadeel ervaren van de bezoekersstroom

tijdens wedstrijden. Zeker ook omdat de woonwinkels in de avond open zijn en dat er industriële bedrijven in de nabijheid zijn die in de avonden productie draaien (ploegendiensten).

Aandachtspunten

Bereikbaarheid, verkeersstromen en verkeersmanagement: OV-knooppunt en voldoende parking is essentieel voor het Retailpark Belvedere én voor een voetbalstadion. Spreiding van verkeersdruk in een gebied met een Retailpark én een voetbalstadion is noodzakelijk, zodat wedstrijden en events het winkelen niet onmogelijk mogen maken of andersom.

Conclusie

een voetbalstadion biedt **geen directe versterkende meerwaarde (synergie)** voor de zittende en toekomstige woonwinkels, etc. Daarnaast wordt door de toevoeging van een voetbalstadion in het gebied het areaal aan terrein dat nog kan worden ingezet voor de realisatie van PDV/GDV/leisure conform de door BRO berekende marktbehoefte van in totaliteit circa 50.000 m² (gemeentebreed) sterk verminderd. Met als gevolg dat er **geen toekomstbestendig Retailpark** ontstaat.

Veiligheid

Het voetbalstadion én het omliggend terrein in 'brede zin' moet dusdanig zijn ingericht dat de thuissupporters en uitsupporters zijn gescheiden en dat de veiligheid van de supporters én andere aanwezigen is gewaarborgd. De ligging van Mondy aan de rand van het retailpark zorgt hier voor een uitdaging omdat met name de zuidzijde en de oostzijde lastig te bereiken zijn. Mogelijk is een nieuwe doorsteek naar de Industrieweg noodzakelijk om zo uitsupporters via de noordkant te laten komen en thuispubliek via de westkant.

Tijdens nationale feestdagen maar ook tijdens feestdagen in de omringende landen ('Belgendag') wordt Maastricht in het algemeen, maar ook het retailpark (zeker als dit in de toekomst is geïntensiveerd) overspoeld door bezoekers. Indien op hetzelfde moment ook een thuiswedstrijd is; kan dit tot een onoverzichtelijke en onveilige situatie leiden. Zeker indien er sprake is van een risicowedstrijd. Daarnaast blijkt dat voetbalstadions elders waar een integratie is gezocht met winkels

(woonwinkels/supermarkten) tot onwenselijke situaties kan leiden. Zeker tijdens risicovolle wedstrijden ervaren omliggende winkels vaak een onveilig gevoel.

Conclusie

Om de veiligheid van supporters (met name tijdens risicowedstrijden) te waarborgen is een nieuwe tweede ontsluitingsmogelijkheid nodig, gescheiden van de ontsluiting voor thuispubliek. Verder is een voetbalstadion qua veiligheid **niet wenselijk** gezien de direct omliggende zittende (en toekomstige) bedrijven en woonwinkels.

Elektriciteit

Het Mondy terrein voorziet op dit moment op een gecontracteerd vermogen van 1500 kW. Navraag bij MVV leert dat het huidig gecontracteerd transport vermogen 290 kW bedraagt. Het huidige elektriciteitsverbruik van MVV op jaarbasis bedraagt 121.000 kWh.

Conclusie

De elektriciteitsaansluiting die op het Mondy terrein ligt is **toereikend** voor een voetbalstadion.

