



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:
B. Er is wel overeenstemming

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
Tramhalte Boschstraat

1. Aanleiding.

Op 18 december jl. nam de gemeenteraad van Maastricht een positief projectbesluit voor het project 'Tram Vlaanderen Maastricht'. Volgens planning rijdt eind 2017 weer een tram in Maastricht.

Op 25 juni jl. besliste uw College dat er een halte in de Boschstraat gepositioneerd moet worden. T.a.v. de inpassing van de halte in de Boschstraat in samenhang met de herontwikkeling van Sphinx / Timmerfabriek e.o. diende een nadere studie te worden uitgevoerd, aangevuld met een stedenbouwkundig beeld van de omgeving Boschstraat – stadsentree – en toegang tot het Frontenpark. Deze nadere uitwerking zal in september 2013 aan het college van B&W ter besluitvorming worden voorgelegd. Zulks om een tijdige aanbesteding en uitvoering van het tramproject te blijven waarborgen i.r.t. de geplande ingebruikname eind 2017.

Er is een stedenbouwkundige second opinion verricht naar inpassing van de halte in de Boschstraat. Deze concludeert dat de tramhalte (met een middenperron) het beste ingepast kan worden tussen de bestaande gebouwen. De resultaten hiervan zijn aan uw college gepresenteerd op 24 september 2013.

2. Relatie met bestaand beleid.

- Bestuursakkoord Maastricht 2010-2014 (2010)
- Ruimtelijk Mobiliteitspakket Maastricht-Noord (2010)
- Raadsbesluit omliegging OV-as (2005)
- Structuurvisie Maastricht 2030 (2012)
- Projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht (2012)
- Het antwoord van de Sphinx (2013)
- Raamplan openbare ruimte binnenstad Maastricht (2001)
- Collegebesluit Ontwerpdetailering TVM (25-06-2013)

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Naar de mogelijkheden voor een halte Belvedere binnen de Singels zijn diverse modellen verkend.

Eerst stellen wij vast dat een halte Belvedere binnen de Singels verreweg beter aansluit op de actuele visie op de gebiedsontwikkeling in het gebied Belvedere. De beste locatie voor een halte Belvedere binnen de Singels is de Boschstraat; dit sluit aan op de eerdere besluitvorming door de



gemeenteraad (zie raadsbesluiten 'Antwoord van de Sphinx' en 'Structuurvisie Maastricht 2030'). Op 25 juni jl. besliste uw College dat er een halte in de Boschstraat gepositioneerd moet worden.

Ter zake zijn verschillende modellen nader verkend:

- A. Model inpassing tramhalte Boschstraat binnen bestaand (weg)profiel;
- B. Model inpassing tramhalte Boschstraat binnen bestaand (weg)profiel aangevuld met een arcade voor voetgangers.

Voor de modellen A en B geldt dat dit nader zal worden afgewogen i.r.t. de (her)ontwikkeling van de omliggende bebouwing in de Boschstraat e.o..

Verwezen wordt naar bijgevoegde 'Second opinion tramhalte Boschstraat' (Palmbout Urban Landscapes); uw college heeft ter zake op hoofdlijnen hiervan kennis genomen in de presentatie voor uw college op 24 september jl.. Uw college krijgt ter zake een separate collegenota voorgelegd i.k.v. het casco herstel van de Eiffel e.o..

Voorgesteld de ter zake te nemen stappen definitief af te wegen in het kader van de besluitvorming in uw College ter zake van het casco herstel Eiffel c.a. dan wel op een later tijdstip, dat dit opportuun geacht wordt.

Samengevat leidt dit tot het voorstel om akkoord te gaan met inpassing tramhalte Boschstraat binnen bestaand (weg)profiel met een middenperron. Afbeelding en illustratie gaan hierbij.

Uw college wordt er wel op gewezen dat als gevolg van de inpassing van de tramhalte in de Boschstraat met een middenperron de derde rijstrook – die de functie heeft van een linksafstrook – vervalt. De linksafstrook kent een extensief gebruik, hiervan maken dagelijks nog geen 1.000 motorvoertuigen gebruik. Deze zullen dan worden omgeleid via of de route Boschstraat-Achter de Barakken en Maagdendries of via de route Bosscheweg – verlengde Noorderbrugtrace (nieuwe infra). Naast dit nadeel voor het autoverkeer is ook sprake van een verkeerstechnisch voordeel, omdat door het vervallen van de linksaffer de verkeersafwikkeling op het kruispunt Boschstraat-Bosscherweg-Frontensingel vlotter verloopt.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

N.v.t.

5. Personeel & Organisatie.

N.v.t.

6. Informatie en automatisering.

N.v.t.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Thans n.v.t.

8. Beheersparagraaf IBOR.

Collegenota



T.a.v. beheer en onderhoud heeft i.k.v. het projectbesluit Tram Vlaanderen Maastricht (raadsbesluit d.d. 18-12-2013) besluitvorming plaatsgevonden. Er is uitsluitend sprake van areaaluitbreiding in railtechnische zin, welke is afgedekt.

9. Financiën

De herinrichting van de Boschstraat is gevel tot gevel (van het huidige straatprofiel van 16.50 meter breed) voorzien binnen gevoteerde kredieten voor het project Tram Vlaanderen Maastricht.

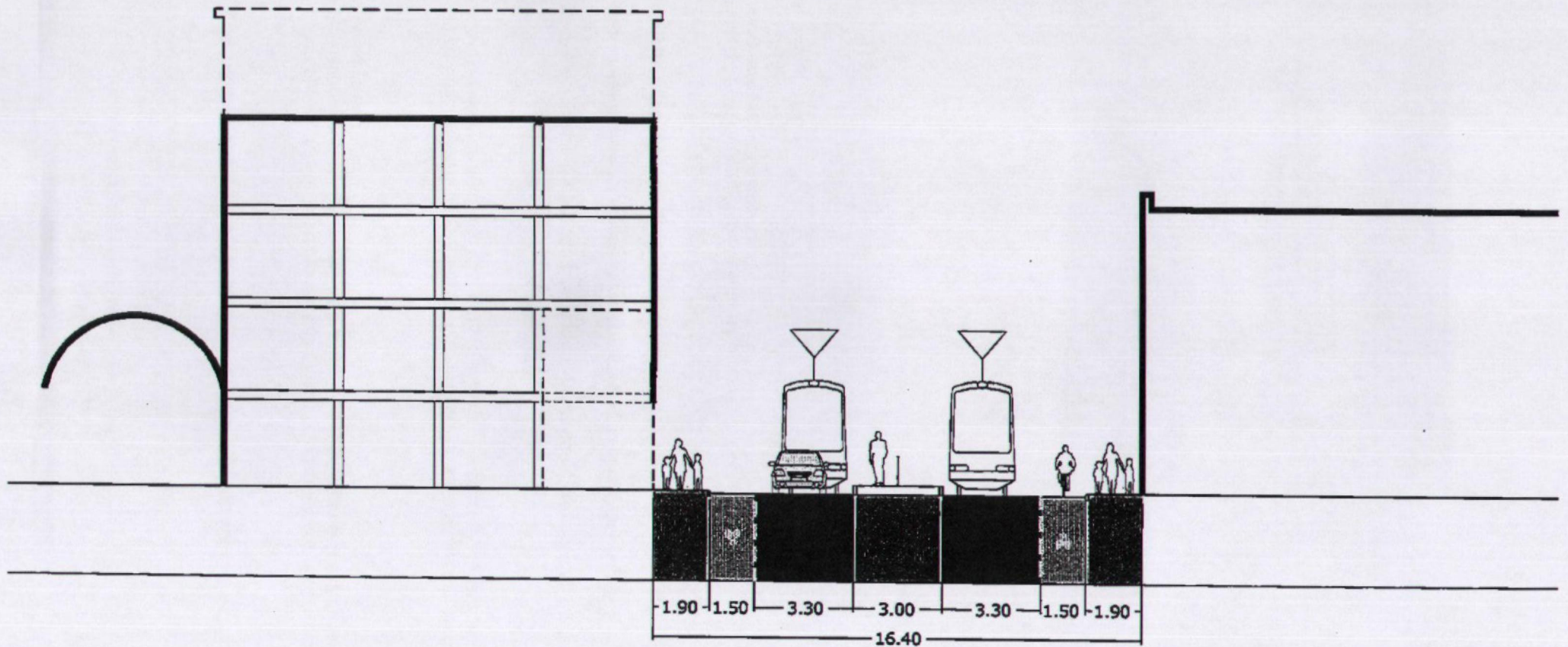
10. Voorstel.

- Akkoord gaan met inpassing tramhalte Boschstraat met middenperron binnen bestaand (weg)profiel;
- Dekking kosten tramhalte en herinrichting (weg)profiel komt t.l.v. TVM-budget.

11. Vervolg / Planning.

- Vaststelling bestemmingsplan / MER Tram Vlaanderen Maastricht (eind 2013)
- Voorbereiding contractdocumenten (najaar 2013)
- Aanbesteding en gunning (2014)
- Uitvoering (2015-2017)
- Exploitatie (vanaf 2018)

ialte met middenperron is technisch inpasbaar (movares)





- Aan beide zijden vrijliggend trottoir en aanliggende fietsstrook