

# Ruimtelijk - functionele visie Boschstraat

Ontwikkeling van de Boschstraat tot kralensnoer



**Gemeente Maastricht**  
**8 augustus 2018**

**B | R | O**  
Ruimte | om *in* te leven



P  
vergunning-  
houders

authorized  
parking only  




## **Inhoudsopgave**

<b>1 Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Aanleiding	4
1.2 Vraagstelling	4
1.3 Totstandkoming	5
1.4 Opbouw rapport	5
<b>2 Aanleiding tot aanpak van de Boschstraat</b>	<b>7</b>
<b>3 Ruimtelijk-functionele analyse Boschstraat</b>	<b>9</b>
<b>4 Vertaling naar uitgangspunten en opgaven</b>	<b>17</b>
4.1 Functionele visie op de ontwikkeling van de Boschstraat	17
4.2 Ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de Boschstraat	18
<b>5 Plan van aanpak</b>	<b>29</b>
<b>6 Planning</b>	<b>33</b>

## Hoofdstuk 1

# INLEIDING

### 1.1 Aanleiding

In het gebied Belvédère vindt een grootscheeps transformatieproces plaats van verouderde bedrijventerreinen naar een vitaal stadsdeel. De dynamische gebiedsontwikkeling bestaat uit de ontwikkeling van het Sphinxkwartier, Frontenpark, Retailpark Belvédère en een gerevitaliseerd bedrijventerrein Bosscherveld-Noord.

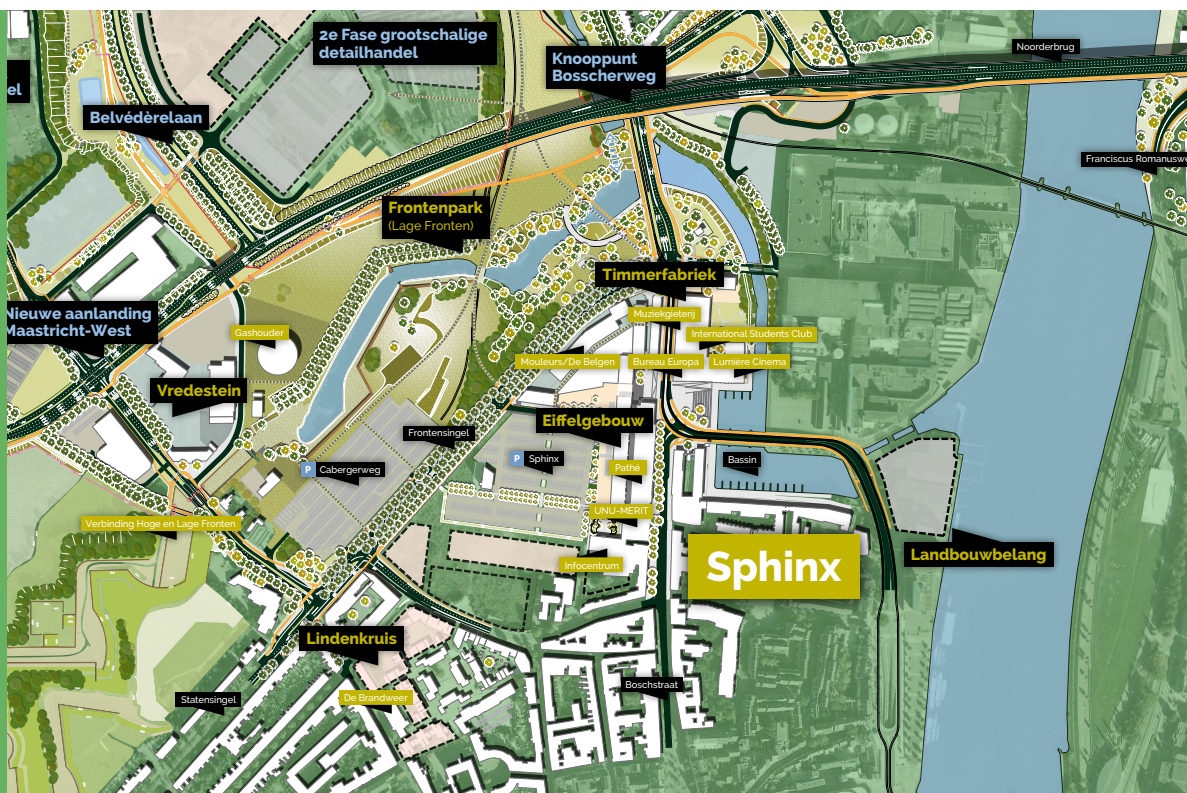
Het Sphinxkwartier (het gebied rond het Eiffelgebouw, Het Radium, de Timmerfabriek en het Landbouwbelang) vormt samen met het Bassin en het Frontenpark de noordelijke entree tot de binnenstad. Hier is een moderne, bruisende stadswijk in ontwikkeling met de nadruk op cultuur, winkelen en wonen. Hiermee wordt de binnenstad opgerekt en worden bezoekersstromen beter gespreid. Na de renovatie van het iconische Eiffelgebouw, de komst van The Student Hotel en Pathé bioscoop, de opening van filmhuis Lumière en de onlangs gestarte uitbreiding van poppodium de Muziekgieterij is in 2018 ook gestart met de voorbereidingen voor huisvesting van Loods 5 en de bouw van circa 400 woningen. In de noordelijke knoop van de Boschstraat, in het hart van het Sphinxkwartier, wordt in de toekomst een tweezijdige tramhalte gerealiseerd. Het aantal busverkeerstromen in een deel van het midden- en noordelijk gedeelte van de Boschstraat gaat toenemen vanwege de omlegging van de OV-as van de Maagdendries - Achter de Barakken via

de Boschstraat naar de Maasboulevard en de komst van een tweede bushalte in het middengebied in noordelijke richting. Daarentegen neemt het busverkeer in een groot deel van het midden- en zuidelijk gebied van de Boschstraat af, omdat het busverkeer grotendeels via Achter de Barakken - Maagdendries wordt afgewikkeld en niet meer via de Markt. Bovenstaande ontwikkelingen vragen om een zorgvuldige ruimtelijke inpassing.

### 1.2 Vraagstelling

Om de binnenstad en de ontwikkelingen rondom het Sphinxkwartier goed te verknopen, heeft de Raad in 2012 vastgelegd dat genoemde ontwikkelingen via een aantrekkelijke route met elkaar en met de binnenstad verbonden dienen te worden, door middel van een zogenoemde 'kralensnoer' door de Boschstraat. Dit is o.a. vastgelegd in de Structuurvisie 2030, de Detailhandelsvisie 2016 en het coalitie-akkoord. Tevens is dit onderstreept in de Raadsbehandeling van het initiatief van Loods 5.

De herontwikkeling van de Boschstraat komt nu op gang door de dynamiek in het Sphinxkwartier. Dit gebied is sterk qua structuur en bebouwing, maar (nog) zwak qua sfeer en gebruik. De ontwikkelingen in het Sphinxkwartier dienen nu aangegrepen te worden om de Boschstraat optimaal in te vullen en in te richten om zo een sterke verbinding tussen de Markt en het Sphinxkwartier te creëren.



Naar aanleiding van de opdracht van de Raad is de vraag geformuleerd een ruimtelijke en functionele visie op de Boschstraat als aantrekkelijke kralensnoer uit te werken, gekoppeld aan een uitvoerings- en implementatieplan.

### 1.3 Totstandkoming

De ruimtelijk-functionele visie is tot stand gekomen in samenspraak met een projectteam dat publiek-privaat is samengesteld met vertegenwoordigers van de gemeente (Economische Zaken, Ruimte) en een vertegenwoordiging van de ondernemers en vastgoedeigenaren in de binnenstad (Centrummanagement Maastricht, ondernemersvereniging VOC en vastgoedvereniging VEBM). Het projectteam is hierin begeleid door BRO.

Daarnaast hebben er in 2018 verkennende gesprekken plaats gevonden met wethouder Aarts en wethouder Heijnen, Management Team gemeente Maastricht, Afdeling Economie en Cultuur gemeente Maastricht, betrokken

ambtenaren vanuit CERK en Mobiliteit en een afvaardiging van ondernemers en bewoners uit de Boschstraat. Doel van deze gesprekken was het toetsen en verdiepen van de bevindingen en de uitgangspunten. Naar verwachting worden ondernemers en bewoners begin 2019 geïnformeerd over de inhoud van voorliggende visie. De bestuurlijke toetsing vindt tevens begin 2019 plaats.

### 1.4 Opbouw rapport

In voorliggend rapport komt achtereenvolgens aan bod:

1. Inleiding
2. Aanleiding tot aanpak van de Boschstraat
3. Ruimtelijk-functionele analyse van de Boschstraat
4. Vertaling naar uitgangspunten en opgaven
5. Plan van aanpak
6. Planning





## Hoofdstuk 2

# AANLEIDING TOT AANPAK VAN DE BOSCHSTRAAT

Met de ontwikkeling van het Sphinxkwartier wordt er een belangrijk bronpunt aan de binnenstad toegevoegd, waar veel passantenstromen op af (gaan) komen:

- Met de clustering van culturele- en leisurevoorzieningen (o.a. Pathé bioscoop, filmhuis Lumière, poppodium de Muziekgieterij, bowlingbaan), bars en restaurants (o.a. Bassin, Rooftopbar, The Commons) en een hotel (The Student Hotel) krijgt het Sphinxkwartier een belangrijke horeca- en uitgaansfunctie. Deels zal er combinatiebezoek optreden met andere horecavoorzieningen in de binnenstad (uitgaan, restaurants).
- Loods 5 gaat naar verwachting 300.000 bezoekers per jaar trekken, afkomstig uit een grote straal rondom Maastricht (ca. 100 km). Een deel van de bezoekers zal te verleiden zijn Loods 5 te combineren met recreatief winkel- of horeca-bezoek aan de binnenstad, vanwege het aantrekkelijke aanbod op korte afstand in combinatie met het feit dat veel bezoekers van verder weg komen. Dit zal ook vice versa werken: Loods 5 heeft

een dermate bijzonder concept te bieden wat ook een aantrekkingskracht heeft op binnenstadsbezoekers.

- Dankzij de komst van een nieuw OV-knooppunt in het gebied (komt tweezijdige tramhalte en toevoeging tweede bushalte oostzijde Boschstraat) nemen de passantenaantallen in het gebied aanzienlijk toe. Een groot deel van deze passanten zal georiënteerd zijn op de binnenstad of de Boschstraat als aankomst- of opstapplaats.
- In het Sphinxkwartier worden 400 woningen toegevoegd, waardoor dit stadsdeel ook een belangrijke woonfunctie krijgt.

Met een forse toename van het aantal nieuwe bezoekers en bewoners dat zich vanuit de Sphinxlocatie gaat oriënteren op de binnenstad en vice versa gaat de Boschstraat als een belangrijke verbindingsas voor langzaam verkeer fungeren. Dit wordt ook onderschreven in de nieuwe Omgevingsvisie, die momenteel in ontwikkeling is (vertragen van verkeer in de stad en versnellen buiten de stad).

In de huidige opzet is de wandel- en fietsverbinding onvoldoende op niveau om tot een optimaal combinatiebezoek tussen de binnenstad en de Sphinxlocatie te komen. De hoeveelheid en de aantrekkingskracht van de functies in de Boschstraat is te beperkt om de bezoeker te verleiden de Boschstraat door te lopen en de verbinding met de binnenstad te maken of vice versa. Dit wordt ook onderschreven door de ondernemers in de Boschstraat, op toeristische dagen profiteren zij nauwelijks van de extra bezoekers die naar de binnenstad komen. Met de komst van Loods 5 en de bezoekersstromen die dit met zich mee gaat brengen, is het daarom van groot belang dat de route voor langzaam verkeer aantrekkelijker wordt gemaakt. In het middengebied van de Boschstraat, en dan met name ten noorden van Achter de Barakken, springen er nauwelijks aantrekkelijke functies in het oog en hebben diverse panden een onduidelijke functie op de begane grond. Opgemerkt dient te worden dat ten zuiden van Achter de Barakken er wel diverse initiatieven spelen (zie figuur 3.1). Vanaf de Markt bezien is de functiedichtheid aanzienlijk hoger en zijn er meer speelse inrichtingselementen, maar is het beeld verderop gelegen in de straat onvoldoende aantrekkelijk (functioneel en ruimtelijk) om door te lopen richting Sphinxkwartier. Dit hangt voor een belangrijk deel samen met de verkeersinrichting en het straatprofiel.

In de huidige opzet kent de Boschstraat een breed straatprofiel met grove keien en ongelijke kinderkopjes, een dominantie van bus- en autoverkeer en (deels) langsparkeren waardoor de verblijfskwaliteit en de oversteekbaarheid als matig wordt ervaren. In het middengedeelte van de straat fungeert de inzinkbare paal om autoverkeer te weren als een zichtbare barrière in de verbinding met de binnenstad en vice versa. Tevens is het fietscomfort zeer matig (verkeersdrukke in combinatie met grove keien en ongelijke kinderkopjes door het busverkeer) met als gevolg dat veel fietsers over het trottoir gaan. Ook laat het voetgangerscomfort op een aantal locaties te wensen over. Zo is de oversteekbaarheid van Achter de Barakken niet optimaal en is het trottoir bij Pathé oncomfortabel (ongelijke kinderkopjes met breed voegwerk).

Met de komst van een dubbelzijdige tramhalte in de noordknoop en een tweede bushalte in het middengebied neemt de verkeersdruk op dit deel van de straat toe, wat een aangename wandel- en fietsverbinding in de weg staat. Dit onderstreept de noodzaak om de bestaande ruimtelijke knelpunten aan te pakken en de toekomstige verkeerskundige ontwikkelingen zorgvuldig in te passen, met het oog op het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het creëren van een aantrekkelijke verbinding voor langzaam verkeer, zowel voor (nieuwe) bewoners als bezoekers in het gebied.

**Kortom, met de huidige inrichting en functie van de Boschstraat, en de OV-ontwikkelingen in het vooruitzicht, voldoet de straat qua sfeer en beleving niet aan de voorwaarden van een belangrijke verbindingsroute tussen het kernwinkelgebied en een nieuw deel van de binnenstad dat fungeert als culturele hotspot en nieuwe woonbestemming: het Sphinxkwartier. In het coalitie-akkoord is benoemd dat deze route zich wel als dusdanig moet ontwikkelen: er moet een aantrekkelijke kralensnoer ontstaan dat Belvédère via het Sphinxkwartier en de Boschstraat verbindt met de Markt, met Wyck en de groene loper. Noodzakelijk is het oppakken van de ruimtelijke en functionele opgaven zodat de voetganger, de fietser, het OV, de tram en de auto zo ingepast worden dat er een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer ontstaat. Alleen zo kan het Sphinxkwartier en de Boschstraat als sterke noord-westelijke toegangspoort tot de binnenstad gaan fungeren, waarin het kernwinkelgebied, de Boschstraat en de Sphinxlocatie vanuit economisch en sociaal-maatschappelijk oogpunt van elkaar kunnen gaan profiteren.**

**Met de realisatie van Loods 5 in het voorjaar van 2019, en de economische kansen die dit met zich meebrengt voor de binnenstad, is urgentie geboden. In het kader van de Omgevingsvisie worden er voor de binnenstad gebiedsvisies uitgewerkt. Voorliggende visie voor de Boschstraat dient leidend en kaderstellend te zijn voor de uitwerking van de Gebiedsvisie.**



## Hoofdstuk 3

# RUIMTELIJK- FUNCTIONELE ANALYSE BOSCHSTRAAT

Als opstap voor de visie is een bondige ruimtelijk-functionele analyse uitgewerkt voor de Boschstraat. In onderstaand overzicht zijn de sterke en zwakke punten, kansen en bedreigingen weergegeven voor het gebied.

Er zijn met name veel zwakke punten en kansen te benoemen, wat de omvang van de opgave goed duidt.

### Sterke punten

#### *Functioneel*

- Met de (nieuwe) functies in het Sphinxkwartier, waaronder Pathé, Bassin, Lumière en de Muziekgieterij wordt er een nieuw cultureel bronpunt toegevoegd aan de binnenstad. Dit genereert nieuwe bezoekersstromen via de Boschstraat naar de binnenstad en vice versa.
- Loods 5, een uniek woonwarenhuisconcept gericht op interieur, inrichting en lifestyle, opent medio 2019 haar deuren op de kop van de Boschstraat. Naar verwachting gaat het concept 300.000 bezoekers per jaar trekken vanuit een omtrek van 100 km rondom Maastricht. Een deel van deze bezoekers zal een bezoek aan Loods 5 combineren met een bezoek aan de binnenstad.
- In de Boschstraat spelen diverse horecaontwikkelingen, waaronder de vestiging van een aantal hotels, de Rooftopbar in het Eiffelgebouw (nu nog alleen eventlocatie), de komst van een bowlingbaan in de voormalige Festivillage en een tweetal daghorecaconcepten.
- In het Sphinxkwartier worden 400 woningen gerealiseerd, wat draagvlak creëert voor de aanwezige voorzieningen en levendigheid in het gebied.

### Zwakke punten

#### *Functioneel*

- In de huidige opzet is het combinatiebezoek tussen kerwinkelgebied en de Boschstraat beperkt. Ondernemers profiteren op drukke dagen nauwelijks van de grote getalen bezoekers in de binnenstad.
- Met name in het middengebied van de Boschstraat, ten noorden van Achter de Barakken, zijn er nauwelijks publieksgerichte functies aanwezig en hebben diverse panden (begane grond) een onduidelijke functie. Een van de oorzaken hiervan is volgens bewoners dat de panden vrij ondiep zijn dankzij de achtergelegen Festi-Village. Dankzij de beperkte publieksgerichte functies wordt de bezoeker onvoldoende verleid om de verbinding Sphinxkwartier – kernwinkelgebied te maken.
- Het vastgoedeigendom is zeer versnipperd, wat invloed uitoefenen op het profiel en de branchering bemoeilijkt.
- De bewegwijzering naar de binnenstad vanuit de Sphinxlocatie ontbreekt, met name bij de Penitentenpoort en de Q-park. Tevens ontbreekt er bewegwijzering naar het Bassin ter hoogte van de Sint Theunisstraat (Bastionhotel).

## Sterke punten

### Ruimtelijk

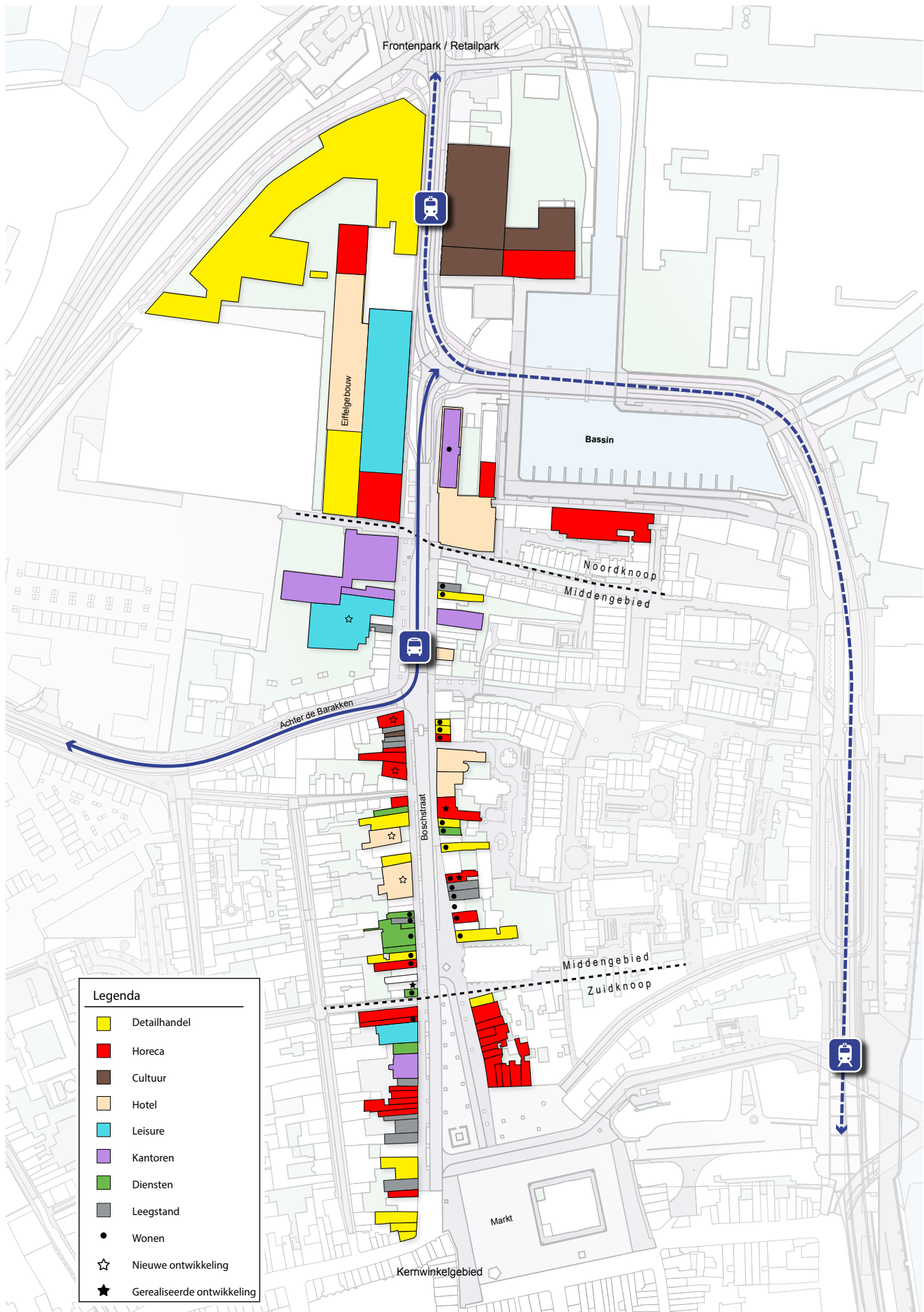
- De structuur en bebouwing van de Boschstraat (historische woonhuizen met wapenstenen) doen mee in de taal van de Maastrichtse binnenstad en fugeren als bijzondere kwaliteit.
- Het Sphinxkwartier en de Cabergerweg vormen belangrijke parkeerbronpunten voor de binnenstad. Deze bezoekers worden via de Boschstraat de binnenstad in geleid.
- Het Bassin in combinatie met de Sphinxcour is kansrijk als vierde binnenstadsplein.

## Zwakke punten

### Ruimtelijk

- Het straatprofiel van de Boschstraat is vrij breed en er gaat veel busverkeer doorheen, waardoor in de beleving het gemotoriseerd verkeer vrij dominant aanwezig is.
- Het straatprofiel in de Boschstraat is niet fietsvriendelijk (grove keien) en deels ook niet voetgangersvriendelijk (met name ter hoogte van Pathé).
- De oversteekbaarheid van Achter de Barakken laat te wensen over, vanwege het afslaan busverkeer (wat naar de toekomst nog toeneemt), de smalle stoep op de hoek Boschstraat – Maagdendries en het zebrapad dat niet goed aansluit op de voetgangersverbinding. Dit vormt een belangrijke bottleneck voor langzaam verkeer.
- De noordelijke entree tot de Boschstraat is onaantrekkelijk, het straatprofiel van de Boschstraat is niet doorgetrokken waardoor het geheel van laag kwaliteitsniveau is.
- Het Bassin is te weinig zichtbaar vanaf de Boschstraat, ligt enigszins verscholen en dreigt naar het noorden uiteen te vallen.
- Vanwege de matige oversteekbaarheid Sphinxcour – Bassin zijn beide gebieden onvoldoende verbonden met elkaar. De grashelling bij het Bassin nodigt onvoldoende uit tot verblijven. Dit doet tevens afbreuk aan de verbinding Sphinxcour – Bassin.
- De bezoeker wordt onvoldoende verleid de Boschstraat door te lopen, vanwege het ontbreken van terrassen, aantrekkelijke rustpunten e.d..
- In het middengebied van de Boschstraat geeft de parkeerfunctie een rommelig straatbeeld, wat o.a. ten koste gaat van de zichtlijnen.
- De fietsparkeerdruk in de Boschstraat is hoog. Tevens komen er steeds meer scooters in het straatbeeld, waar rekening mee gehouden dient te worden i.v.m. stallingsmogelijkheden. Bij de Timmerfabriek komt een grote fietsentalling en bij Loods 5 worden fietsenstallingen geplaatst. Hierdoor wordt de fietsparkeerdruk in de noordelijke knoop verlaagd. In het middengebied komt bij UNU MERIT een inspannende fietsparkeervoorziening, maar tegelijkertijd worden er in het middengebied ook fietsklemmen verwijderd.

Figuur 3.1: Brancheringskaart Boschstraat commerciële functies begane grond. Peildatum 17 juli 2018



## Kansen

### Functioneel

- De dynamiek in het Sphinxkwartier biedt kansen om het publieksgerichte karakter van de Boschstraat te versterken, en zo combinatiebezoek te stimuleren. Dit is ook terug te zien in de diverse initiatieven die er spelen. Met name de leegstaande panden in het middengebied van de Boschstraat zijn kansrijk.
- De vestiging van culturele voorzieningen in het Sphinxkwartier en de komst van Loods 5 biedt kansen om het woon-, interieur- en designprofiel in de Boschstraat te versterken.
- De ontwikkeling van de evenemententuin in de achtertuin van de Timmerfabriek geeft een impuls aan de verblijfskwaliteit en de aantrekkingskracht van het Sphinxkwartier.
- Het Havenmeesterkantoor ligt op een prominente zichtlocatie. Een aantrekkelijke invulling en/of het verbeteren van de uitstraling biedt kansen om bezoekers het Bassin en de Boschstraat in te trekken.

## Kansen

### Ruimtelijk

- De toekomstige dubbelzijdige tram- en bushalte gaan als belangrijke trafficlocaties fungeren. Hiermee wordt ook de uitstraling van de noordelijke entree aangepakt (profiel Boschstraat wordt doorgetrokken).
- Doordat er straks meer busverkeer wordt afgewikkeld via de Maagdendries en niet via de Markt, wordt de verkeersintensiteit in een deel van het middengebied en de zuidknoop aanzienlijk lager (van circa 80 busstromen per uur naar circa 10 per uur). Dit is voor dit deel van de straat een enorme kwaliteitsverbetering en komt ten goede aan de verblijfskwaliteit.
- Momenteel wordt er een haalbaarheids-onderzoek uitgevoerd voor de aankoop van een deel van het Sappi terrein (zone vanaf het Bassin-Maasboulevard tot aan de gebouwen grenzend aan de Fransensingel). Hoewel een uiteindelijke aankoop nog uiterst onzeker is, biedt dit kansen om de vrijkomende terreinen met gebouwen te betrekken bij de herontwikkeling van de omgeving en de Maasboulevard door te trekken naar de Fransensingel. Hiermee wordt het noordelijk gedeelte van de Boschstraat ontlast van gemotoriseerd verkeer.
- Met de ontwikkeling van het Frontenpark ontstaat er een aantrekkelijke wandel- en fietsverbinding tussen het Retailpark en het Sphinxkwartier, waardoor beide gebieden sterker worden verbonden. Dit biedt kansen voor combinatiebezoek.
- Ten noorden van de Boschstraat is een deel van de oude afrit behouden gebleven (de krul). De krul markeert de entree tot het Sphinxkwartier, wat kansen creëert om extra loop te genereren.
- De Maagdendries wordt heringericht, maar het gedeelte Achter de Barakken (verbinding tussen Boschstraat en Maagdendries) vooralsnog niet. Het aanpassen van de bestrating is een kans om de verbindingroute voor voetgangers vanaf P Cabergerweg te versterken.

## Bedreigingen

### *Functioneel*

- Bij onvoldoende regie en sturing op de ontwikkeling van de Boschstraat bestaat het risico dat er een monocultuur ontstaat van bijvoorbeeld horeca (ongewenste verkleuring van het brancheprofiel), vanwege de hoge mate van dynamiek in het gebied.
- Het Sphinxkwartier wordt functioneel gezien aanzienlijk versterkt en de publieksgerichte functies in het verbindingsgebied Boschstraat blijven beperkt, waardoor het combinatiebezoek achterblijft.

### *Ruimtelijk*

- Door de komst van de dubbelzijdige tramhalte en een extra bushalte neemt de dominantie van het gemotoriseerd verkeer in de noordelijke knoop en een deel van het middengedeelte toe, waardoor de route voor langzaam verkeer onaantrekkelijker wordt. Positief is dat naar verwachting per december 2018 diverse bussen elektrisch gaan rijden (1, 2, 5 en 6). Lijn 3 rijdt al elektrisch. De ambitie is lijn 4, 7, 8, 9 en 10 ook te elektrificeren, in concept in de loop van 2019.
- Met de vestiging van o.a. Loods 5 neemt de parkeerdruk op P Sphinx, P Cabergerweg en in de Boschstraat aanzienlijk toe, terwijl de parkeerdruk nu al vrij hoog ligt. Ondanks dat parkeermogelijkheden worden uitgebreid (uitbreiding P&R Noord, realisatie P&R Zuid) en Cabergerweg een binnenstadslocatie wordt (aanpassing tarief), blijft voldoende parkeergelegenheid rondom het Sphinxkwartier een belangrijk punt van zorg. Bezoekers aan Loods 5 en andere voorzieningen in het gebied (o.a. Pathe) willen namelijk het liefst dichtbij hun bestemming parkeren.
- Momenteel wordt er gezocht naar een oplossing om de grashelling bij het Bassin toegankelijker te maken voor mindervaliden. Het risico bestaat echter dat het inrichtingsplan te veel geënt is op de toegankelijkheid voor mindervaliden, wat afbreuk doet aan de algehele verblijfskwaliteit en uitstraling, terwijl de grashelling een belangrijke functie vervult in het verbeteren van de verbinding Sphinxkwartier - Bassin.

Figuur 3.3: Sterkten en zwakten Boschstraat



Enkele vernieuwende ondernemers Boschstraat



Verbinding Spinxkwartier - Bassin



Noordelijke entree Boschstraat



Fietsparkeerdrak Boschstraat



Nauwelijks publieksgerichte functies Boschstraat-Noord



Entree vanaf de Markt



Oude platines bij Pathé



Entree Bassin via Sint Theunisstraat



Wegprofiel Boschstraat



Oversteek Maagdendries



Barrière Boschstraat



Rommelig beeld langsparkeren Boschstraat







Bron: Jonathan Vos, 11 maart 2016

## Hoofdstuk 4

# VERTALING VAN UITGANGSPUNTEN NAAR OPGAVEN

### 4.1 Functionele visie op de ontwikkeling van de Boschstraat

Er is een trend zichtbaar dat het aantal vestigingsaanvragen voor het gebied Boschstraat toeneemt, als gevolg van de dynamiek in het Sphinxkwartier en het toenemend aantal passanten in het gebied. Hierdoor nemen de ontwikkelingskansen toe. Sturing hierop is noodzakelijk, met als doel de kwaliteit van de bedrijvigheid te versterken, gewenste ontwikkelingen te stimuleren en ongewenste ontwikkelingen tijdig te voorkomen.

Bijvoorbeeld om te voorkomen dat de gehele Boschstraat een horecaprofiel krijgt of te stimuleren dat er aantrekkelijke publieksgerichte functies in het middengebied van de straat gaan komen. In deze paragraaf, en in het horecaprofiel wat uitgewerkt is voor de Boschstraat, is dit profiel nader omschreven. Voorliggende functionele visie heeft hierbij de focus op het middengebied van de Boschstraat, zoals weergegeven in figuur 3.1. De noord- en zuidknoop zijn nader uitgewerkt in het horecaprofiel.

In de functionele ontwikkeling van het middegebied Boschstraat is het uitgangspunt dat de straat het profiel van aanloopstraat behoudt, wat betekent dat een divers aanbod en een sterke mix aan retail, horeca, cultuur, leisure, diensten en wonen uitgangspunt is. Omdat er in het middegebied maar een beperkt aantal publieksgerichte functies aanwezig is, is het binnen dit uitgangspunt wel mogelijk om nog een aantal functioneel aantrekkelijke steppingstones toe te voegen, die de bezoeker verleiden de straat door te lopen en een bezoek aan beide gebieden te combineren. Zo komt er een sterke bindingsas tot stand.

Voor de functionele visie op de ontwikkeling van de Boschstraat gelden de volgende uitgangspunten:

- Versterking van detailhandel, cultuur, diensten en mengfuncties hiervan worden voorgestaan. Deze functies versterken de beleving en de bindingsas Sphinxkwartier – binnenstad. Deze functies zijn ook passend binnen de centrumbestemming die de panden in het gebied hebben. Een divers karakter blijft hierbij uitgangspunt: verkleuring naar kernwinkelgebied is niet wenselijk en tevens niet passend in de binnenstadvisie. In lijn hiermee liggen er kansen om het brancheprofiel van het Sphinxkwartier, wat geassocieerd wordt met cultuur, interieur, design en creativiteit, ook in de Boschstraat door te trekken.
- Op het gebied van horeca spelen er nog een aantal horecainitiatieven. Het betreft 2 lunchrooms/bakkerijen, 1 hotel en 1 bowlingbaan in de oude Festivillage. Recent zijn een chocoladebar en een hotel reeds geopend. Naast de lopende aanvragen en de aanwezige leegstaande horecabestemmingen, is er nog maximaal ruimte voor 2 nieuwe initiatieven in de horecacategorieën 1, 2 of 3 (dag- of avondhoreca) in het middegebied, waarvoor een functiewijziging in het bestemmingsplan dient plaats te vinden. Bij de beoordeling van deze nieuwe initiatieven wordt het uitgangspunt gehanteerd dat nachthoreca meer in de noordknoop landt en daghoreca (bijvoorbeeld lunchrooms), kleine eetcafés en restaurants met beperkt terras meer in het middegebied. In de zuidknoop zit voldoende nachthoreca. De noord- en zuidknoop hebben meer een ‘nachtritme’, waarbij in het middegebied de nadruk op het ‘dagritme’ blijft liggen.
- Het toevoegen van enkele grootschaligere concepten op het gebied van retail, horeca, leisure en/of cultuur binnen bovenstaande richtlijnen is mogelijk, om loopstromen tussen Sphinxkwartier en de binnenstad te versterken.
- Behoud van woningen op verdieping vormt uitgangspunt. Woningen op de begane grond kunnen eventueel verkleuren naar publieksgerichte functies.
- Nieuwe kantoren zijn in lijn met het bestemmingsplan in het middegebied niet toegestaan. Kantoren met baliefunctie wel. In de ontwikkeling van de Boschstraat wordt er voorkeur gegeven aan andere typen publieksgerichte functies, boven het toevoegen van kantoren met baliefunctie.
- Er liggen kansen om de antiekmarkt op zaterdag en zondag door te trekken tot de Vismarkt, na de komst van Loods 5 (naar verwachting zal er dan pas animo ontstaan bij marktkooplui). Op deze manier wordt de wisselwerking Sphinxkwartier - Markt gestimuleerd en het design- en antiekprofiel versterkt. Op zaterdag liggen er kansen de Vintage kramen naar de Vismarkt te verplaatsen en zo dit deel van de markt een sterkere profilering te geven. In samenspraak met de marktkooplui wordt er bekeken of er animo is om de zondagmarkt verder uit te breiden en de vintage kramen op de zaterdagmarkt naar de Vismarkt te verplaatsen.
- Invulling van het Havenmeesterkantoor op de kop van het Bassin biedt kansen om bezoekers te verleiden het Bassin en de Boschstraat te bezoeken.

## 4.2 Ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de Boschstraat

De Boschstraat doet mee in de taal van de Maastrichtse binnenstad en heeft een sterke uitgangspunt wat betreft structuur en bebouwing. Met de herinrichting in 2003 en 2007 hebben er de nodige verbeteringen plaats gevonden, zoals het verbreden van de stoepen. Echter, met de positionering van de Boschstraat als een belangrijke verbindingssader voor langzaam verkeer is de inrichting van de openbare ruimte niet op niveau. Passanten en fietsers worden onvoldoende naar de binnenstad geleid en vice versa en de verblijfskwaliteit laat te wensen over. Tevens legt de komst van een dubbelzijdige tramhalte in de noordknoop en een toename van het busverkeer in het middengebied een aanzienlijk ruimtebeslag, wat afbreuk doet aan de beleving van een aantrekkelijke route voor langzaam verkeer. Dit onderstreept de noodzaak om de openbare ruimte aan te pakken, zoals uiteengezet in hoofdstuk 2 en 3.

Voor de ruimtelijke visie op de ontwikkeling van de Boschstraat gelden de volgende uitgangspunten:

- De voetganger, de fietser, het OV (tram en bus) en de auto worden in onderlinge samenhang ingepast met als doel de route voor langzaam verkeer aantrekkelijk te maken.

- De voetganger en de fietser dient de Boschstraat drempelloos te kunnen bezoeken. Tevens wordt de inrichting geoptimaliseerd om de voetganger via de Boschstraat zo goed mogelijk te geleiden naar het kernwinkelgebied en het Sphinxkwartier.
- Het Sphinxkwartier, het Bassin en de Boschstraat dienen ruimtelijk gezien optimaal met elkaar verbonden te zijn waardoor combinatiebezoek bevorderd wordt.
- De omgeving van het tram- en busstation dient een aangename verblijfsomgeving te krijgen.
- De fiets- en autoparkeerdruk in de Boschstraat en het Sphinxkwartier dient beheersbaar te blijven met het oog op de (toekomstige) ontwikkelingen in het gebied.

Op basis van deze uitgangspunten zijn de ruimtelijke opgaven voor de Boschstraat gedestilleerd. Enkele opgaven, met name op het vlak van mobiliteit, vragen nog om een nadere uitwerking. Dit wordt dit najaar opgepakt, evenals de kostentechnische uitwerking om tot een prioritering te komen. Per opgave is kort de stand van zaken weergegeven.



## Ruimtelijke opgaven

## Toelichting

## Stand van zaken uitwerking

### Inrichting tram- en busstation

Zowel voor de inrichting van het tram- en het busstation zijn eerste ruimtelijke uitwerkingen gemaakt. Voor het huidige voorstel voor de inrichting van het busstation, zie figuur 4.5. Door Mobiliteit en CERK wordt in samenwerking met de tramorganisatie de inpassing kritisch bekeken in het licht van bovengenoemde uitgangspunten en hoe de verblijfsfunctie rondom deze trafficlocaties versterkt kan worden. Eind augustus staat hiervoor een werkatelier ingepland. In de inrichting van het tram- en busstation wordt er rekening gehouden met de volgende zaken:

- Verbeteren oversteekbaarheid Achter de Barakken en Penitentenpoort en verbreding toekomstige oversteek Sphinxcour - Bassin
- Aanleg stroken met prettiger comfort voor fietsers
- Vergroening omgeving tram- en busstation
- Zitelementen
- Inpassing voldoende fietsparkeervoorzieningen

Voor nadere toelichting per onderwerp, zie hieronder. Opgemerkt dient te worden dat bovenstaande zaken (m.u.v. fietsparkeervoorzieningen) kostentechnisch in eerste instantie niet zijn opgenomen in het tramproject.

Opgave Tramorganisatie in samenwerking met Mobiliteit en CERK<sup>1</sup>

### Oversteekbaarheid verbeteren ter hoogte van Achter de Barakken, Sphinxcour en Penitentenpoort

De oversteekbaarheid van Achter de Barakken is zeer belangrijk voor de loopverbinding Sphinx – Binnenstad. De huidige oversteek is hier voor langzaam verkeer nog niet optimaal. Deze ligt vrij ver van het kruispunt af en de zichtlijnen worden belemmerd door het transformatorhuisje. Bovendien wordt de oversteek belemmerd door het (toekomstige) toenemende busverkeer dat vanaf de Boschstraat Achter de Barakken in draait en vice versa. Tevens is het trottoir in de zuidelijke bocht heel smal voor voetgangers. Dit dient te worden aangepast.

Ter hoogte van Sphinxcour naar het Bassin wordt een geregelde oversteek aangelegd. De oversteek is echter aan de smalle kant, de oversteek dient verbreed te worden.

In het project busstation dient het verbeteren van de oversteekbaarheid ter hoogte van de Penitentenpoort meegenomen te worden.

Vanuit CERK is er een eerste schets gemaakt, zie figuur 4.2. Het zebrapad is verlegd en de boogstraat is verkleind om de stoep te verbreden. Dit dient ook bekeken te worden in relatie tot de inrichting van het busstation.

Opgave Mobiliteit i.s.m. Tramorganisatie

Opgave Mobiliteit i.s.m. Tramorganisatie

<sup>1</sup> Team cultureel erfgoed en ruimtelijke kwaliteit

## Ruimtelijke opgaven

Fiets- en voetgangsvriendelijkheid bestrating

Herinrichting helling Bassin

Ruimtelijke steppingstones

## Toelichting

Het straatprofiel in de Boschstraat is niet fietsvriendelijk en deels ook niet voetgangsvriendelijk. De routing voor voetgangers dient verbeterd te worden door verbreding van de stoepen en het opheffen van langsparkeren. Om het fietscomfort te bevorderen wordt de haalbaarheid van stroken met klein plaveisel onderzocht. Bij de aanleg van deze stroken is het van belang dat het kruispunt Boschstraat - Maasboulevard fietsvriendelijk wordt. Tevens dient de optie te worden bekeken ongelijke / oude kinderkopjes (o.a. bij Pathe) te vervangen door platines en het weggedeelte te egaliseren in het zuidelijk gedeelte, rekenhoudend met het dan voorkomend busverkeer.

De verbinding Boschstraat – Bassin wordt momenteel gevormd door een grashelling. De helling nodigt onvoldoende uit tot verblijven. Tevens is hierdoor de verbinding Sphinxcour – Bassin niet optimaal. Herinrichting van de helling is gewenst. Momenteel is de helling niet toegankelijk voor mindervaliden, waarvoor een motie is ingediend. Het huidige schetsontwerp wat het College voornemens is te gaan realiseren is sterk geënt op de toegankelijkheid voor mindervaliden, wat afbreuk doet aan de algehele verblijfskwaliteit en uitstraling. Voorstel is tot een aangepast ontwerp te komen waarmee de algehele verblijfskwaliteit van de helling versterkt wordt en de verbinding met Boschstraat en Sphinxcour verbeterd wordt, en tegelijkertijd het toegankelijkheidsprobleem wordt opgelost, bijvoorbeeld door een lift.

Om de bezoeker te geleiden en te verleiden de Boschstraat door te lopen, is het van belang te investeren in groen (bomen en/of bloemen, o.a. verbetering hitte- en waterbestendigheid), zitelementen, terrassen en eventueel licht en kunst. Van belang is hierin ook het Sphinxkwartier en het Bassin te betrekken.

## Stand van zaken uitwerking

Stedenbouwkundig is er een eerste uitwerking gemaakt om stroken aan te leggen met een prettiger comfort voor fietsers en de routing voor voetgangers te verbeteren, zie figuur 4.1, 4.2 en 4.3. De figuren tonen een opdeling van het materiaal tussen de banden in grote granietkeien en fietsstroken van kleinplaveisel aan weerszijden van het profiel. Tevens is er een nieuwe bandenlijn getekend met ophef van parkeerplaatsen aan weerszijden van de Boschstraat. De stoepen worden daardoor al breder en de weg oogt dan optisch al veel smaller. Aan de noordzijde kan het profiel in aansluiting op het tramtrace versmald worden. De inpasbaarheid hiervan wordt dit najaar nog bekeken met mobiliteit. In de figuren zijn de granietkeien doorgezet tot aan het tramtrace.

Er zijn 3 schetsen uitgewerkt, zie figuur 4.4. Schets 2 wordt niet reëel geacht omdat dit voor mindervaliden geen oplossing vormt. Het College heeft vanwege kostentechnische redenen vooralsnog de voorkeur voor schets 1 uitgesproken. Aan het College wordt voorgelegd of schets 1 gerealiseerd wordt, of dat het project on hold wordt gezet in afwachting van de uitkomsten van deze visie. Dit laatste geniet vanuit de visie de sterke voorkeur, omdat naast de optimalisatie voor mindervaliden het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de helling een belangrijke opgave vormt.

Nadere uitwerking CERK

## Ruimtelijke opgaven

## Toelichting

## Stand van zaken uitwerking

Verplaatsen parkeerplekken  
Boschstraat

In het middengedeelte van de Boschstraat geeft de parkeerfunctie een rommelig straatbeeld, wat o.a. ten koste gaat van de zichtlijnen. Opheffing van het langsparkeren past in de gewenste mobiliteitstransitie, de effecten daarvan dienen te worden onderzocht. Bijvoorbeeld hoe o.b.v. de omgevings- en parkeervisie vergunningshouderplaatsen kunnen worden gecompenseerd.

Opgave Mobiliteit

Monitoring auto- en fiets-  
parkeerdruk Sphinxkwartier en  
Bosschstraat

De Sphinxlocatie in combinatie met de Cabergerweg vormt een belangrijk parkeerbronpunt voor de binnenstad. Met de komst van Loods 5, dat circa 300.000 bezoekers per jaar gaat trekken, neemt de parkeerdruk aanzienlijk toe, terwijl de parkeerdruk nu al vrij hoog ligt. Ondanks dat diverse Park & Ride voorzieningen rondom de stad nog worden gerealiseerd of uitgebreid, is het noodzakelijk de parkeerdruk na de realisatie van Loods 5 te blijven volgen en maatregelen te voorzien indien deze te hoog blijkt te zijn. Bezoekers aan Loods 5 en andere voorzieningen in het gebied (o.a. Pathe) willen namelijk het liefst dichtbij hun bestemming parkeren.

Monitoren parkeerdruk en maatregelen voorzien indien nodig, na opening van Loods 5. Dit vormt een opgave voor WOM Belvédère en Mobiliteit.

De fietsparkeerdruk in de Boschstraat is vrij hoog. Na realisatie van de tram- en bushalte en de voorzieningen in het gebied dient gemonitord te worden of er voldoende fietsparkeermogelijkheden zijn. Fietsparkeervoorzieningen worden nog uitgebreid bij de Timmerfabriek, Loods 5 en UNU MERIT (in pandig). Daarentegen worden er in het middengebied nog enkele fietsklemmen verwijderd. In het licht van bovenstaande is monitoring van de fietsparkeerdruk in de Boschstraat, en dan met name in het middengebied, noodzakelijk.

Van belang is te bekijken of er mogelijkheden zijn de fietsparkeervoorzieningen, en dan met name in het middengebied, uit te breiden. Daarnaast is monitoring van belang, na realisatie van de tram- en bushalte. De fietsklemmen aan de oostzijde van de Boschstraat zouden verplaatst kunnen worden naar de westzijde als daar het parkeren opgeheven wordt.

Verbeteren  
bewegwijzering

De bewegwijzering naar de binnenstad vanuit de Sphinxlocatie dient verbeterd te worden, met name bij de Penitentenpoort en de Q-park. Tevens moet de bewegwijzering naar het Bassin nog worden verbeterd ter hoogte van de Sint Theunisstraat (Bastionhotel).

Opgave Mobiliteit. Bij Mobiliteit is er reeds aandacht gevraagd voor bewegwijzering vanaf Penitentenpoort.

## Ruimtelijke opgaven

## Toelichting

## Stand van zaken uitwerking

Barrière halverwege Boschstraat

Halverwege de Boschstraat is nu nog een inzinkbare paal voorzien om autoverkeer te weren. Samen met de andere palen die daar staan én de verkeersborden, vormt dit een zichtbare barrière in de verbinding met de binnenstad en vice versa. Het bestaande systeem moet de komende jaren vervangen worden, er dient nog bepaald te worden wat het meest geschikte systeem op deze locatie is. Een grote vermindering van het aantal borden is waarschijnlijk niet haalbaar. Mogelijk dat de inzinkbare paal vervangen kan worden door fotoherkenning maar hiervoor dient eerst de pilot bij Randwyck te worden afgerond. Ook in de openbare ruimte dient een duidelijke overgang van het ene gebied naar het andere gebied duidelijk te worden gemaakt, zodat voor de automobilist helder is dat een ander gedrag is gewenst.

Opgave Mobiliteit en CERK

Verbinding Bassin via Sint Theunisstraat

Ter hoogte van de Sint Theunisstraat is niet zichtbaar dat men via deze straat het Bassin kan bereiken. Door aanpassing van de bestrating zou dit verbeterd kunnen worden.

Zie figuur 4.1. Het eerste deel van de Sint Theunisstraat zou meer als erf kunnen worden ingericht, waardoor de voetganger verleid wordt om naar de zuidzijde van het Bassin te lopen.

Verkennen herinrichting Achter de Barakken

De Maagdendries wordt heringericht, maar het gedeelte Achter de Barakken (verbinding tussen Boschstraat en Maagdendries) vooralsnog niet. Het aanpassen van de bestrating is wenselijk om de verbindingroute voor voetgangers vanaf P Cabergerweg te versterken.

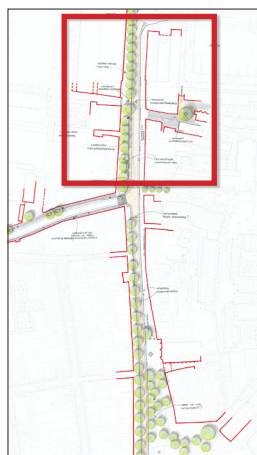
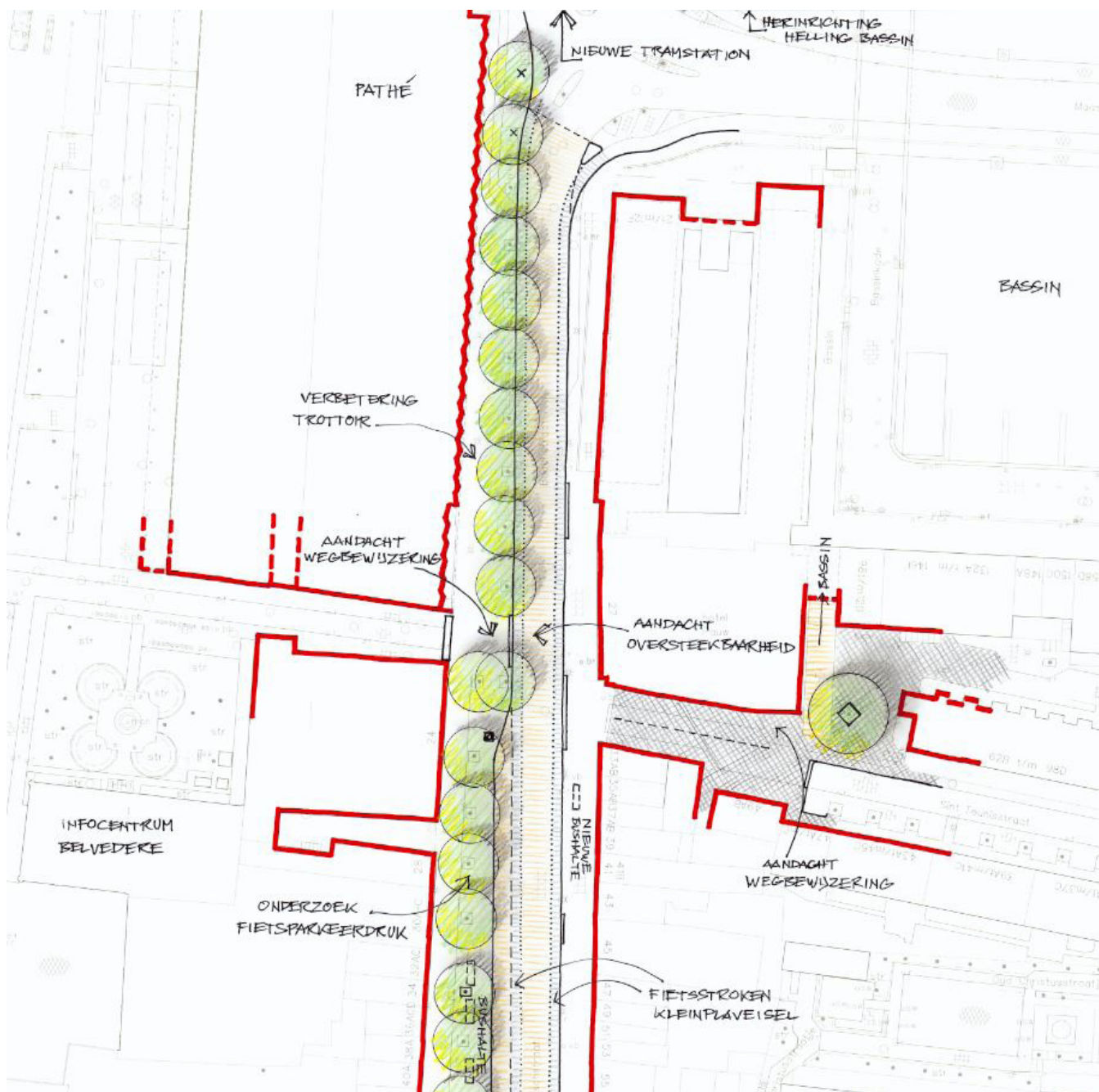
Zie figuur 4.2.  
De herinrichting van de stoepen en de vernieuwing van de openbare verlichting is meegenomen in de tekening.

Bloembakken oostzijde Boschstraat

Aan de zuid-oostzijde van de Boschstraat staan 3 grote bloembakken waar geen beplanting in voorzien is. Met de buurt is afgesproken dat zij deze bloembakken zouden onderhouden. Dit dient opnieuw bij het Buurtplatform onder de aandacht te worden gebracht.

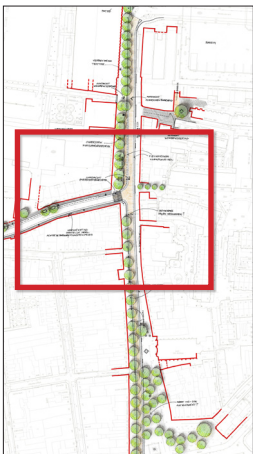
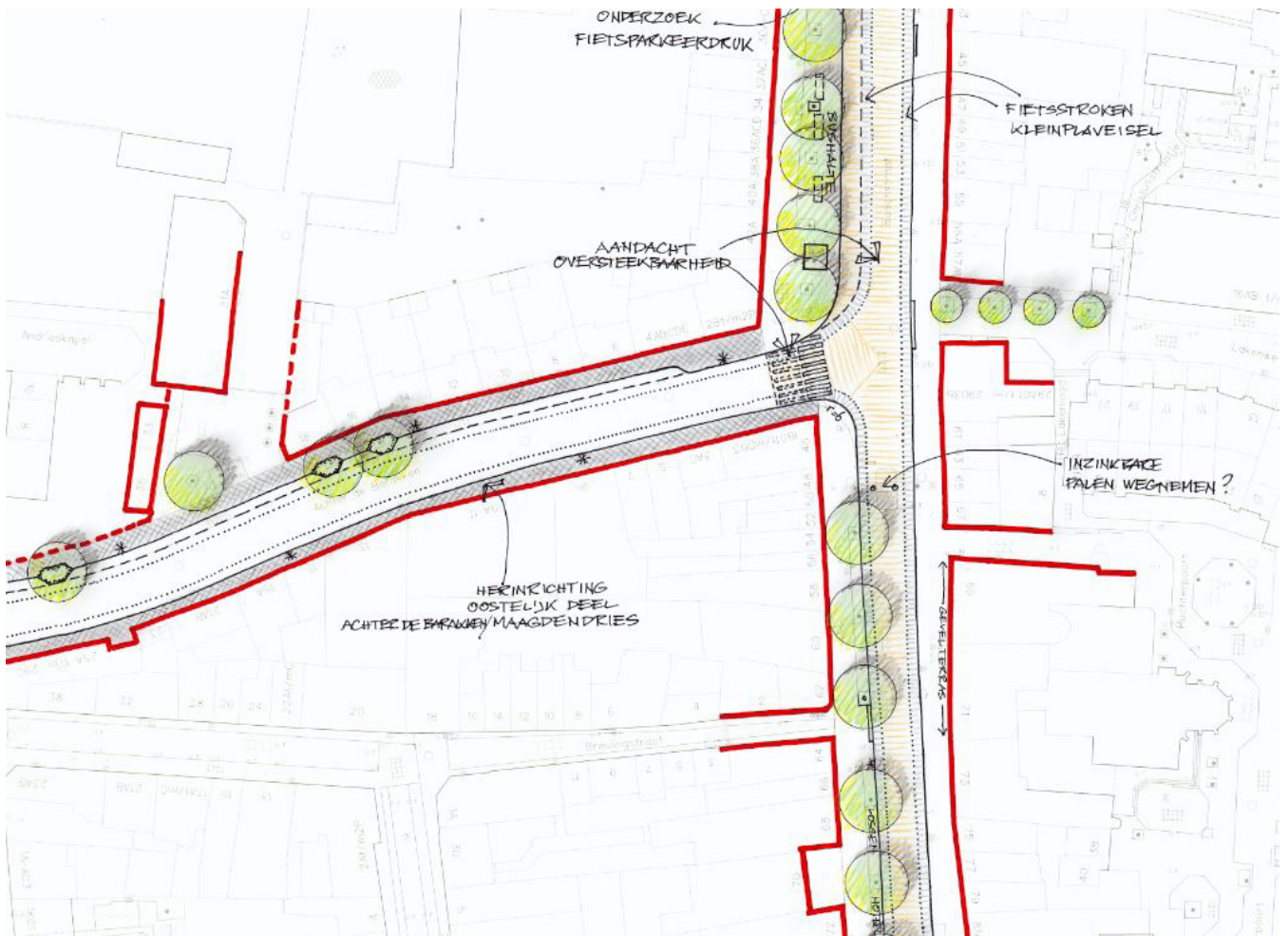
Buurtplatform

Figuur 4.1: Kralensnoer deel 1





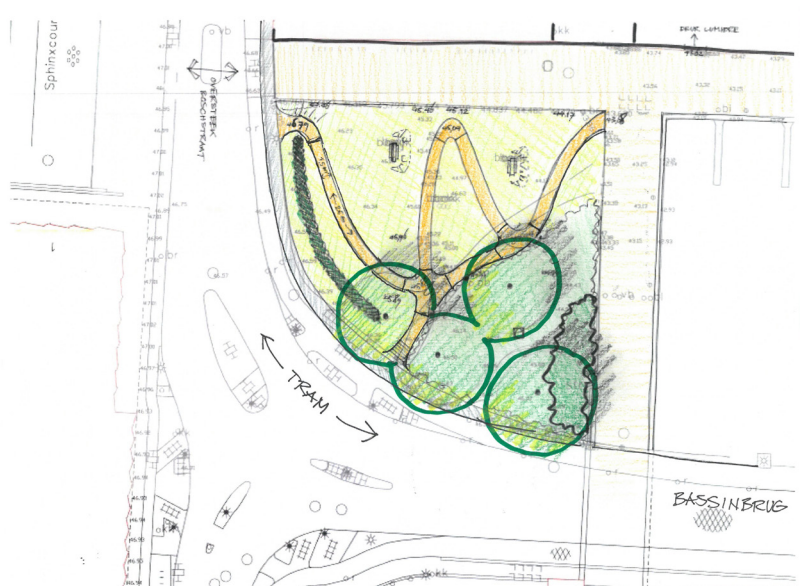
Figuur 4.2: Kralensnoer deel 2



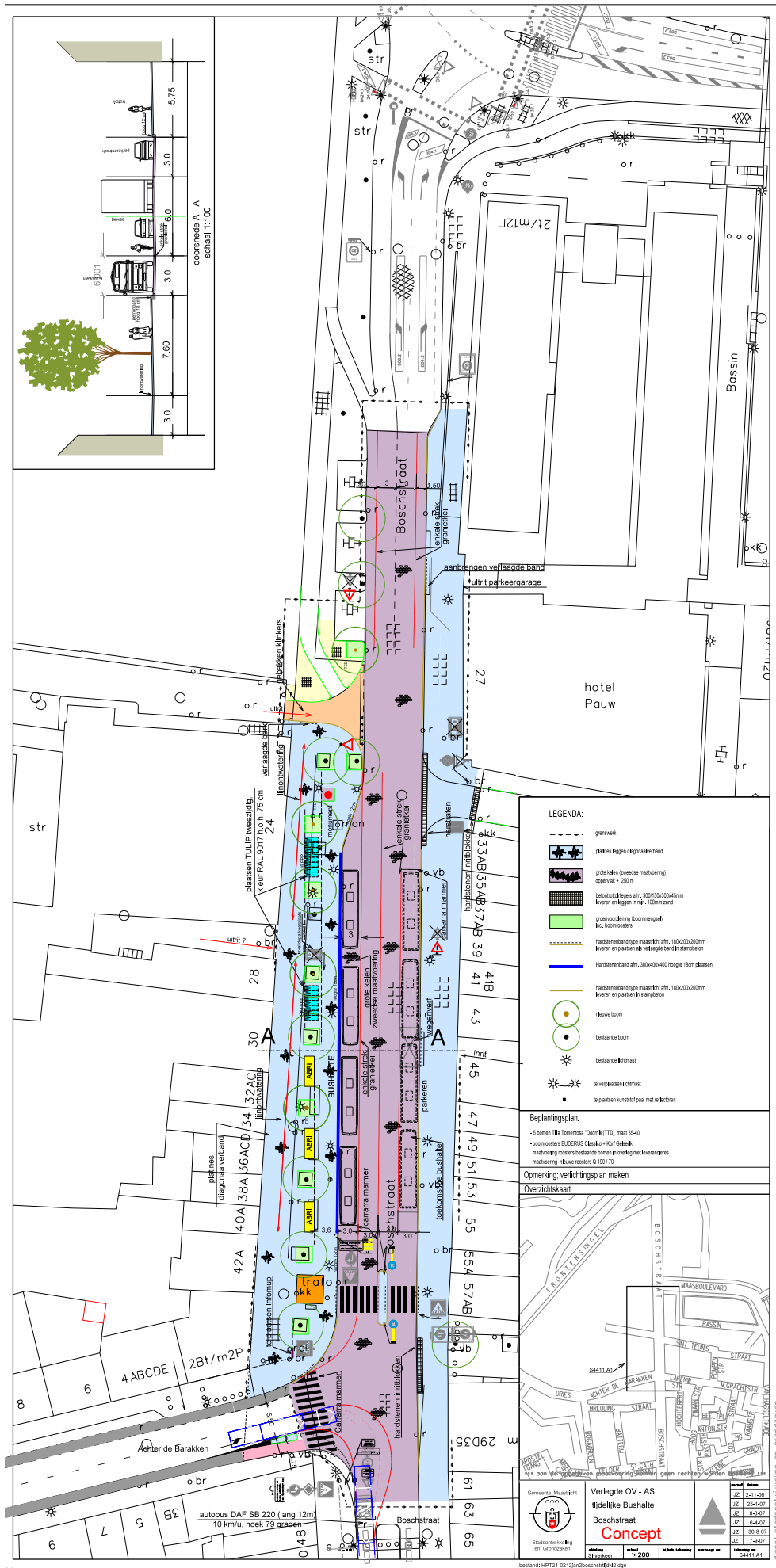
Figuur 4.3: Kralensnoer deel 3



Figuur 4.4: Schetsen helling Bassin



Figuur 4.5: Inrichting huidige voorstel busstation



## Hoofdstuk 5

# PLAN VAN AANPAK

In dit hoofdstuk zijn de opgaven uit het vorige hoofdstuk uitgewerkt in een plan van aanpak. De opgaven zijn opgesplitst naar quick-wins, projectmatige investeringen en projecten die kunnen meeliften op grotere ingrepen op de middellange termijn.

- De quick-wins en projectmatige investeringen worden meegenomen in de planningstermijn van Loods 5 (oplevering voorjaar 2019). Deze zaken vragen een zeer urgente aanpak, gezien de korte doorlooptijd tot realisatie van Loods 5.
- De projecten die kunnen meeliften op de grotere ingrepen op de middellange termijn (de realisatie van de tram- en bushalte) worden uiterlijk in 2023 opgeleverd, maar bij voorkeur zo snel mogelijk.



Opgaven	Planning			Door wie?
	Quick-win Realisatie 2018	Projectmatige investeringen t/m 2019 (realisatie Loods 5)	Aanhaken op grotere projecten t/m 2023	

*Functionele opgaven*

<p><b>Behoud diversiteit en functiemix Boschstraat</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesprek met bewoners en ondernemers in de straat over gewenst brancheprofiel.</li> <li>• Verfijning brancheprofiel.</li> <li>• Uitwerken horecaprofiel, ook i.r.t. terrasfunctie</li> <li>• Vertaling naar BP</li> </ul>	Uitgevoerd			Gemeente (EZ) i.s.m. BRO
	Uitgevoerd			
	In ontwikkeling			
<p><b>Meer aantrekkelijke, publieksgerichte functies dan nu het geval is</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesprekken met betrokken eigenaren middengebied en andere panden waar concrete kansen liggen.</li> <li>• Korte lijnen houden met Bedrijvencontactpunt en werkgroep horeca over nieuwe initiatieven en de wenselijkheid hiervan.</li> </ul>	Doorlopend	Doorlopend	Doorlopend	Gemeente (EZ)
	Doorlopend	Doorlopend	Doorlopend	
<p><b>Versterking brancheprofiel (woon)interieur en design</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Met culturele subsidies en creatieven verkennen hoe het karakter van het gebied vertaald kan worden in de openbare ruimte.</li> <li>• Gesprekken met creatieve bedrijvigheid over mogelijke kansen, mits eigenaren van leegstaande panden hier oornaar hebben.</li> <li>• Op termijn mogelijkheden verkennen om branding van de Boschstraat (evt. samen met de Sphinx) te versterken.</li> </ul>				Gemeente (EZ, CERK) en WOM Belvédère)

Opgaven	Planning			Door wie?
	Quick-win Realisatie 2018	Projectmatige investeringen t/m 2019 (realisatie Loods 5)	Aanhaken op grotere projecten t/m 2023	
<b>Doortrekken antiekmarkt</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toetsen animo bij marktkooplui om iedere zaterdag en iedere zondag de Antiekmarkt door te trekken, de Boschstraat in</li> </ul>		Realisatie 2019 - 2020		Marktmeester i.s.m. EZ en CERK
<b>Onderzoeken invulling Havenmeesterhuisje</b>				WOM Belvédère
<i>Ruimtelijke opgaven</i>				
<b>Inrichting tram- en busstation</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Inrichting tram- en busstation kritisch bekijken in het licht van voorliggende visie (zie aandachtspunten H4)</li> <li>(Kosten)technische uitwerking</li> </ul>	Onderzoek en ontwerp		Realisatie 2020 - 2023	Tramorganisatie i.s.m. Mobiliteit en CERK
<b>Fiets- en voetgangersvriendelijkheid</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Afstemming mobiliteit verbreding stoepen, opheffen langsparkeren en stroken voor fietsers</li> <li>Onderzoek effecten opheffen langsparkeren middengebied</li> <li>(Kosten)technische uitwerking verbreding voetgangersprofiel, fietsstroken en optimalisatie wegprofiel</li> </ul>	Onderzoek en ontwerp		Realisatie z.s.m.	Mobiliteit i.s.m. CERK
	Onderzoek en ontwerp		Realisatie z.s.m.	
	Kostentechnische uitwerking			
<b>Herinrichting helling Bassin</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Afhankelijk van keuze College of variant 1 wordt gerealiseerd of dat project in het kader van voorliggende visie wordt afgewogen</li> </ul>	Afwegen huidige schetsontwerp	Realisatie 2019 - 2020	Aanhaken op grotere projecten t/m 2023	CERK i.s.m. Stedelijke Ontwikkeling

Opgaven	Planning			Door wie?
<b>Ruimtelijke steppingstones</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bepalen ingrepen vergroening zitelementen en terrassen</li> <li>Kostentechnische uitwerking</li> </ul>	Onderzoek en ontwerp		Realisatie z.s.m.	CERK
	Kostentechnische uitwerking			
<b>Monitoring parkeerdruk</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Monitoring autoparkeerdruk P Sphinx en P Cabergerweg en maatregelen voorzien indien nodig</li> <li>Extra fietsparkeervoorzieningen middengebied en monitoring fietsparkeerdruk Boschstraat en omgeving</li> </ul>		Extra fietsparkeervoorzieningen middengebied	Monitoring	WOM Belvédère en Mobiliteit  Mobiliteit
<b>Inzinkbare paal / bebording halverwege Boschstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Bepalen meest geschikte systeem en implementatie</li> </ul>	Onderzoek en ontwerp	Realisatie z.s.m.		Mobiliteit i.s.m. CERK
<b>Verbeteren bewegwijzering</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Toevoegen bewegwijzering Sphinxkwartier (Q-park en Penitentenpoort) naar binnenstad</li> <li>Toevoegen bewegwijzering naar Bassin vanuit Boschstraat (via Sint Theunisstraat).</li> <li>Toevoegne bewegwijzering Q-parc Bassin naar Boschstraat / Sphinxkwartier</li> </ul>	In voorbereiding	Realisatie z.s.m.		Mobiliteit i.s.m. WOM Belvedere
		Realisatie z.s.m.		
		Realisatie z.s.m.		
<b>Bloembakken oostzijde Boschstraat</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Contact leggen met Buurtplatform voor invulling</li> </ul>				EZ i.s.m. Bewonersplatform
<b>Herinrichting Achter de Barakken en Sint Theunisstraat kostentechnisch afwegen t.o.v. andere projecten</b>				CERK i.s.m. projectgroep



## Hoofdstuk 6

# PLANNING

### 6.1 Interne planning

Om voorliggend project af te ronden, is het van belang dat dit najaar het mobiliteitsvraagstuk voor de Boschstraat wordt uitgewerkt. Voor de tram- en bushalte liggen er eerste conceptplannen, die in een werkatelier in augustus gefinetuned worden. Andere zaken vragen nog een volledige uitwerking, zoals het opheffen van langsparkeren. Op basis van het resultaat, wat naar verwachting in oktober gereed is, kan de inrichting van de Boschstraat in samenspraak met Ruimte gefinetuned worden. Vervolgens kunnen de diverse projecten kostentechnisch worden doorgerekend (planning november). Op basis hiervan kan er een prioritering worden uitgewerkt voor de diverse projecten in de Boschstraat. De planning is er op gericht voorliggend rapport inclusief prioritering eind 2018 gereed te hebben. De toetsing bij de diverse belangenpartijen vindt naar verwachting begin 2019 plaats.

In figuur 6.1 is een voorlopige interne en externe planning van het project opgenomen. Hierbij dient de kanttekening te worden geplaatst dat de uitkomst van voorliggend project afhankelijk is van de ontwikkelingen rondom het Haalbaarheidsonderzoek Sappi en de invulling van de Omgevingsvisie:

- Vooralsnog worden er voor de invulling van voorliggende visie in relatie tot de Omgevingsvisie geen problemen voorzien. Beide visies worden dit najaar ook nog op elkaar afgestemd, waarbij voorliggende uitwerking richtinggevend is voor de Gebiedsvisie die onderdeel vormt van de Omgevingsvisie.
- Mocht de aankoop van een deel van het Sappi terrein realistisch worden, dan heeft dit effect op de verkeerskundige en ruimtelijke uitwerking voor de Boschstraat. Mocht dit aan de orde

komen, dan dient voorliggend project inhoudelijk en planningstechnisch te worden bijgesteld. Het haalbaarheidsonderzoek is eind 2019 gereed, maar een vroegtijdige tussentijdse afstemming is noodzakelijk om de voortgang in dit project te bewaken.

### 6.2 Externe planning

De planning van de realisatie van de tram- en bushalte is voor de periode 2020 - 1 januari 2024 voorzien. Hier is echter nog geen exacte planning aan verbonden. Voorgesteld wordt een groot deel van de (mogelijke) herinrichting van de Boschstraat te koppelen aan de realisatie van de tram- en bushalte, mits deze vroegtijdig gepland wordt. Mocht de realisatie van de tram- en bushalte op zich laat wachten (planning na 2020), dan heeft het de sterke voorkeur dat een aantal projecten naar voren worden getrokken. Denk o.a. aan het opheffen van langsparkeren in combinatie met verbreding van stoepen, de eventuele herinrichting van de St. Theunisstraat en Achter de Barakken en de helling bij het Bassin. Met de opening van Loods 5 in het voorjaar van 2019, is het namelijk van groot belang dat de route voor langzaam verkeer via de Boschstraat zo snel mogelijk verbeterd wordt.

In figuur 6.1 is er een voorzet gedaan voor de externe planning van de projecten, voor zover dit nu mogelijk is.

Figuur 6.1: Interne en externe planning

