



Samenvatting

Het college van burgemeester en wethouders stelt de gemeenteraad voor om in afwijking van het besluit van 2005 (raadsbesluit 42-2005) de ov-as te verleggen van de Markt Gubbelstraat naar de nog aan te leggen Verlengde Maasboulevard. De bus gaat dan in plaats van over de Bassinbrug over de nog aan te leggen Verlengde Maasboulevard rijden. Met de aanleg van de Verlengde Maasboulevard rijden er geen auto's meer over de Bassinbrug en door het besluit van de Vlaamse regering gaat de tram daar ook niet meer rijden. Als de bussen ook over de Verlengde Maasboulevard gaan rijden wordt de Bassinbrug volledig vrij van gemotoriseerd verkeer en dus veiliger voor fietsers en voetgangers. Dit draagt bij aan een prettige omgeving voor mensen die rondom het Bassin wonen, werken en leven. En maakt het Bassin tot een echte verblijfsplek voor ontmoeting. Tevens levert dit potentie op voor herinrichting tot fietsbrug of verwijdering van de Bassinbrug.

Over de keuze voor een variant met nieuwe Bassinbrug of zonder brug zal overleg worden gevoerd met onder andere de belangenorganisaties (lees Rover, fietsersbond) maar ook met de ondernemers rondom het Bassin.

De in 2005 beoogde veiligheid door omlegging van de ov-as voor fietsers en voetgangers rondom de Markt en omgeving blijft uiteraard gehandhaafd, want er rijden ook na aanleg van de Verlengde Maasboulevard geen bussen meer over de Markt-Gubbelstraat.

Beslispunten

Bijgevoegd raadsvoorstel voor te leggen aan de raad met de volgende beslispunten:

1. Akkoord gaan met het omleggen van de ov-as van de Markt-Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard
2. Akkoord gaan met het verder uitwerken van het ontwerp voor de Verlengde Maasboulevard
3. Akkoord gaan met de nadere uitwerking van de varianten voor de Bassinbrug ook in relatie tot de fietsroute

Besluit Burgemeester en Wethouders 19 november 2024:

Conform.



Aanleiding

De aanleiding om dit voorstel te schrijven is het niet doorgaan van de Tram Hasselt Maastricht. De tram zou over de Boschstraat Noord, Bassinbrug en Maasboulevard gaan rijden. Nu de tram niet doorgaat moet het ontwerp van de Verlengde Maasboulevard aangepast worden, want dit ontwerp gaat nog uit van komst van de tram. Daarnaast moeten er ingrijpende aanpassingen in de openbare ruimte, dus ook op de Bassinbrug uitgevoerd worden vanwege het omleggen van de ov-as conform het raadsbesluit van 2005 (ov-as wordt verlegd van Markt-Gubbelstraat naar Bassinbrug).

Deze projectrevisie wierp de aanvullende vraag op welke kansen zouden ontstaan als er niet alleen geen tram en auto's meer over de Bassinbrug zouden rijden, maar ook geen bussen meer.

Dat is reden geweest om te onderzoeken of het mogelijk is om ook de bus over de Verlengde Maasboulevard te laten rijden zodat de Bassinbrug vrij wordt van gemotoriseerd verkeer. En wat dit dan vervolgens betekent voor de functie van de Bassinbrug. In paragraaf 3 van dit voorstel wordt nader ingegaan op de uitgevoerde onderzoeken.

1. Context

Raadsbesluit 22 maart 2005 (42-2005) studie ov-as.

Met het raadsbesluit van 22 maart 2005 heeft de gemeenteraad het besluit genomen de ov-as om te leggen van de route Gubbelstraat-Markt-Boschstraat naar de route Van Hasselkade-Maasboulevard-Bassinbrug-Boschstraat. De eerste fase van dit besluit is uitgevoerd door de ov-route in westelijke richting aan te passen. De tweede fase was afhankelijk van de uitvoering van het project Tram Hasselt – Maastricht. Voor de tweede fase, het aanpassen van de ov-route in oostelijke richting, is het noodzakelijk dat businfrastructuur gerealiseerd wordt en deze was gekoppeld aan de komst van de Tram Hasselt – Maastricht.

Raadsbesluit 27 oktober 2020 (raadsnota 7-2020)

Op 27 oktober 2020 heeft de raad ingestemd met het 'Vaststellen resultaten haalbaarheidsstudie Sappi Zuidwest' en de aankoop van Sappi Zuidwest. De ontwikkeling richt zich op het doortrekken van de Maasboulevard over het Sappi-terrein naar de Fransensingel (de Verlengde Maasboulevard) en de bouw van nieuwe woningen eventueel aangevuld met andere functies in de plint aan de noordzijde van het Bassin.

Mei 2022 besluit Vlaamse regering niet doorgaan tram

In mei 2022 heeft de Vlaamse regering eenzijdig besloten om te stoppen met het project. Uw raad wordt over dit dossier volgens afspraak op regelmatige basis geïnformeerd.



Raadsbesluit 18 juni 2024 vaststelling bestemmingsplannen (raadsnota 41-2024)

Hierna zijn de 2 bestemmingplannen in procedure gebracht om deze ontwikkeling mogelijk te maken: het bestemmingsplan Verlengde Maasboulevard maakt de realisatie van een nieuwe weg mogelijk en het bestemmingsplan Milieuzonering Sappi Zuidwest legt de basis voor de beoogde planontwikkeling op de locaties Sappi Zuidwest en Landbouwbelang. In augustus 2024 zijn beide bestemmingplannen onherroepelijk geworden.

Domein fysiek (informeel) 21 september 2024

Op zaterdag 21 september 2024 is de raad in een domeinvergadering Fysiek bijgepraat over de achtergronden van dit voorstel op basis van een ov-studie en een onderzoek naar de functies van de Bassinbrug in de vorm van een quickscan. Dit gebeurde in de vorm van een informele sessie zonder voorzitter, stream of besluitenlijst.

2. Gewenste situatie

De gewenste situatie is het gebied rondom het Bassin en Boschstraat-noord nog beter te laten aansluiten bij de binnenstad. Het Sphinxkwartier wordt en is al deels ontwikkeld als aanvulling op en uitbreiding van de binnenstad en ademt de sfeer uit die past bij een internationale stad als Maastricht. De afgelopen 10 jaar is er een interessante mix van wonen, werken en uitgaan ontstaan met een geheel eigen signatuur. De verschillende publieksaantrekkelijke functies die hier gevestigd zijn, helpen de toeristische druk te verspreiden. Door het verlengen van de Maasboulevard om Lumière Cinema, Bureau Europa en Muziekgieterij heen wordt het Sphinxkwartier autoluwer, aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers en verbetert de leef- woon en verblijfskwaliteit. Daarnaast ontstaat er ruimte om de aan de noordkant van het Bassin de haven ruimtelijk af te bouwen waardoor ook aan die kant meer levendigheid ontstaat.

Nu doet zich de kans voor om de Bassinbrug volledig vrij te maken van gemotoriseerd verkeer door ook de ov-as te verleggen naar de Verlengde Maasboulevard. Dit biedt een unieke kans om extra kwaliteit rondom het Bassin te bewerkstelligen en dat kan de ontwikkeling van het gebied een flinke impuls geven. Er ontstaat nu namelijk een natuurlijk en logisch moment om de dominante verkeersstructuur rondom het Bassin aan te pakken. De Bassinbrug is in de jaren 80 aangelegd om het gemotoriseerd verkeer te faciliteren. Het realiseren van de Verlengde Maasboulevard biedt ons de kans een volgende stap te zetten en van 'autostad' naar fiets- en wandelstad te gaan en daarmee de verblijfskwaliteit van Bassin als hart van het Sphinxkwartier sterk te verbeteren.



Voor het realiseren van deze gewenste situatie zijn zoals aangegeven een tweetal onderzoeken uitgevoerd, een is de ov-studie en twee is het onderzoek naar de functie van de Bassinbrug in de vorm van een quickscan. Beide onderzoeken zijn als bijlagen bijgevoegd en worden onderstaand kort toegelicht.

3.1 Ov-studie/verkeerskundig onderzoek Goudappel Coffeng (bijlage 2)

In 2005 is het raadsbesluit genomen om de ov-as te verleggen van de Markt en Gubbelstraat naar de Bassinbrug en Maasboulevard. Destijds is de uitvoering aangehouden omdat er onzekerheid was over de komst van de tram en de daarmee gepaard gaande infrastructurele aanpassingen in de openbare ruimte. Inmiddels is het officieel dat de tram naar Hasselt niet door gaat. Sinds 2005 hebben verschillende ontwikkelingen in het noordwestelijk deel van het centrum plaats gevonden als onderdeel van de gebiedsontwikkeling Belvédère. Het doortrekken van de Maasboulevard (verlengde Maasboulevard) biedt nieuwe alternatieven voor het verleggen van de ov-as, wat betreft de route.

Er ligt een ontwerp voor het doortrekken van de Maasboulevard. Dit ontwerp gaat nog uit van de tram en er is geen rekening gehouden met een busbaan. Daarom is in eerste instantie gekeken of het technisch mogelijk is een busbaan in te passen. Hierbij hebben wij tevens nog een keer de referentievariant conform het raadsbesluit van 2005 tegen het licht gehouden.

De volgende mogelijkheden zijn onderzocht:

- Referentievariant: verleggen ov-as naar Bassinbrug (volgens raadsbesluit uit 2005)
- Alternatief 1: verleggen ov-as naar Verlengde Maasboulevard en Boschstraat
- Alternatief 2: verleggen ov-as naar Verlengde Maasboulevard en Frontensingel

Referentievariant: Bus via Bassinbrug conform raadsbesluit 2005 en huidige ov-concessie

In de referentievariant wordt de ov-as in de oostelijke rijrichting (van Maastricht west naar station) verlegd van de Markt naar de Bassinbrug. De route wordt hierbij hetzelfde als de bestaande route vanaf het station in tegengestelde richting. Door het verleggen van de routes, vervallen de haltes Boschstraat/Markt en Markt voor het overgrote deel van de buslijnen. Op deze haltes halteren enkel nog de stadslijnen 4 en 7; deze rijden via de Grote Gracht en het Vrijthof naar Maastricht west. Bij de haltes Boschstraat/Maagdendries en Mosae Forum/Centrum worden de tegenhaltes (halte in tegengestelde richting) gerealiseerd ter bediening van het centrum. Op onderstaand plaatje is dit nader aangeduid.



Alternatief 1: Bus via Verlengde Maasboulevard en Boschstraat

Hierin worden beide rijrichtingen van de ov-as verlegd naar de Verlengde Maasboulevard in plaats van de Bassinbrug. Bussen rijden dan via de Maagdendries en Boschstraat (ten noorden van de Bassinbrug) over de Verlengde Maasboulevard, Maasboulevard. De haltes zijn gelijk aan de referentievariant. Op onderstaand plaatje is dit nader aangeduid.



Alternatief 2: Bus over via Verlengde Maasboulevard en Frontensingel

In dit alternatief worden beide rijrichtingen van de ov-as verlegd naar de Verlengde Maasboulevard en wordt daarover naar de Frontensingel gereden. De halte Boschstraat/Maagdendries komt in deze variant te vervallen. Op de Frontensingel wordt een vervangende halte gerealiseerd. De locatie van een vervangende halte is nog niet bekend door de lastige fysieke inpassing. Voor de effectbepaling



voor reiziger en exploitatie is in deze studie wordt echter wel uitgegaan van een nieuwe halte langs de Frontensingel/Fransensingel. Op onderstaand plaatje is dit nader aangeduid.



Samenvatting/conclusie ov-studie op basis van huidige concessie

Het verleggen van de ov-as van de Markt naar de Bassinbrug (referentievariant), volgens het raadsbesluit van 2005, scoort op gebied van ov beter dan verleggen naar de Verlengde Maasboulevard (alternatief 1), omdat:

- De rijtijden en af te leggen kilometers zijn lager in de referentievariant. Bij alternatief 1 dient Arriva 300 meter om te rijden, waardoor extra bussen en personeel nodig zijn.
- De langere rijtijd in alternatief 1 verslechtert mogelijk de concurrentiepositie van het OV t.o.v. de auto en leidt –naar verwachting- mogelijk tot een beperkte afname van het aantal reizigers. Daarnaast zorgt de langere rijtijd voor een kortere overstaptijd op andere bussen en/of het treinstation.
- De referentievariant is opgenomen in de lopende OV-concessie (t/m dec 2031), alternatief 1 niet. In de OV-concessie staat het aantal dienstregelkilometers en het aantal bussen vast. Een toename van het aantal kilometers en/of bussen betekent dat bijkomende kosten ten gevolge van omrijden voor de gemeente zijn, of dat de extra inzet elders in het OV-netwerk van Maastricht wordt gecompenseerd. Voorbeelden van compenseren zijn: inkorten van buslijnen, afschalen van frequentie of afschalen van bedieningsperiode.
- Ook wanneer gewacht wordt met het verleggen van de OV-as tot aan de nieuwe OV-concessie (start 2032), scoort alternatief 1 slechter dan de referentievariant. We gaan er nu van uit dat tot de nieuwe concessie volgens de huidige concessie gereden blijft worden,



dus met de bussen over de Markt. In de nieuwe OV-concessie wordt het aantal dienstregelkilometers en aantal bussen wederom vastgelegd. Dit betekent overigens niet dat deze kilometers automatisch gelijk blijven. In alternatief 1 dient de vervoerder nog altijd om te rijden (t.o.v. de referentievariant) en dit gaat van het totaal aantal beschikbare dienstregelkilometers af. Deze kilometers kunnen in de referentievariant elders in de stad worden ingezet.

Voor de achtergronden en argumentatie wordt verwezen naar de volledige ov-as studie die als bijlage 2 is bijgevoegd bij dit collegevoorstel.

Gezien bovenstaande negatieve effecten op de huidige concessie wordt de daadwerkelijke omlegging van de ov as van de Markt naar de Verlengde Maasboulevard pas uitgevoerd na afloop van de huidige concessie (december 2031). Op deze manier kan deze nieuwe situatie meegenomen worden in de nieuwe ov-concessie.

Alternatief 2 scoort over het algemeen het minst op alle toetsingscriteria. Alleen op rijtijd, afstand en kosten scoort deze niet het slechts. De grootste negatieve kenmerken van dit alternatief zijn de bereikbaarheid van het centrum, het grootste potentiële reizigersverlies en een potentieel probleem in de betrouwbaarheid

3.2 Quickscan Bassinbrug Ziegler Branderhorst (bijlage 3)

In deze studie is vooral gekeken naar de ruimtelijke effecten van de inpassing van de ov-as maar zijn ook de mogelijke consequenties voor de fietser, voetganger en auto in beeld gebracht. Er zijn 4 varianten onderzocht die de kansen schetsen voor de gebiedsontwikkeling rondom het Bassin. De ov-route via de verlengde Maasboulevard en Frontensingel (alternatief 2 van de ov-studie) is niet meegenomen in de Quickscan Bassinbrug omdat deze afhankelijk is van verdere de gebiedsontwikkeling van Belvédère.

Variante 1 (referentievariant) gaat uit van het ov over de Bassinbrug en de varianten 2, 3 en 4 gaan uit van de verlegging van de ov-as van de Markt Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard en Boschstraat Noord. Onderstaand wordt kort ingegaan op deze varianten. Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen we naar bijlage 3. Indien de raad conform bijgaand raadsvoorstel beslist, zullen de varianten 2, 3 en 4 nader worden uitgewerkt (inclusief fietsroute) waarbij dan ook de financiële consequenties in beeld worden gebracht.



Variant 1

De bus blijft rijden over de Bassinbrug. De brug wordt toegankelijk voor het ov in twee rijrichtingen, maar wordt autovrij en biedt meer ruimte voor fietsers en voetgangers door herinrichting. De verkeersfunctie blijft dominant aanwezig in het gebied en draagt daardoor niet bij aan de gewenste verbetering van de ruimtelijke kwaliteit rondom het Bassin en geeft ook niet de gewenste kwalitatieve impuls aan de gebiedsontwikkeling Belvédère. Het woonblok dat gerealiseerd kan worden op Sappi-zuidwest is beperkt qua omvang en ligt ingesloten tussen 2 wegen namelijk de verlengde Maasboulevard en de Bassinbrug.

Impressie variant 1



Collegevoorstel



Variant 2 Bassinbrug vergroenen

De brug wordt alleen toegankelijk voor fietsers en voetgangers en krijgt een groeninrichting. Het herinrichten van de bestaande Bassinbrug zonder ov-rijbanen, verzacht de infrastructurele uitstraling en verbetert de fiets- en wandelroutes. Dit leidt echter niet tot de gewenste impuls voor het gebied omdat de brug een visuele en fysieke barrière blijft. En het woonblok net zoals bij variant 1 achter de niet aan het water, maar achter de brug komt te liggen.

Impressie variant 2



Collegevoorstel



Variant 3

De Bassinbrug wordt gesloopt en er komt een nieuwe, smallere fietsers-voetgangersbrug op de plek van de huidige brug. Deze variant lost een groot aantal van de nadelen op die behoud van de huidige brug nog niet oplost. Er is ruimtelijk gezien veel minder visuele barrière omdat deze brug nagenoeg de helft smaller wordt en het woonblok vanwege het verdwijnen van het verkeer op de brug dichtter aan het water gesitueerd kan worden. Het woonblok wordt maar aan een zijde begrensd door een verkeersweg namelijk de Verlengde Maasboulevard.

Impressie variant 3



Collegevoorstel



Variant 4

De brug wordt gesloopt waardoor de ruimtelijkheid van het Bassin wordt hersteld. Alle doorgaand verkeer krijgt andere routes. Voor de vervallen loop- en fietsverbindingen dient gezocht te worden naar alternatieven. Bij het compleet wegnemen van de brug over het Bassin wordt de ruimtelijke eenheid van de haven hersteld en ontstaan er maximale mogelijkheden voor verblijf in de haven zelf en open aan de kades. Deze variant geeft de gewenste kwalitatieve impuls aan de omgeving van het Bassin, zodat de haven het aantrekkelijke middelpunt van het Sphinxkwartier kan worden. Hiermee wordt de binnenstad echt opgerekt.

Impressie variant 4



Collegevoorstel

Conclusies gewenste situatie c.q. voorstel

Gezien de grote ruimtelijke voordelen voor de omgeving rondom het Bassin en dus ook het Sphinxkwartier van een verkeersvrij Bassin, wordt voorgesteld te kiezen voor verlegging van de ov-as over de Verlengde Maasboulevard. Dit maakt de weg vrij om het proces van herontwerp, aanbesteding en realisatie aan de Verlengde Maasboulevard op te pakken zodat deze in 2031 gereed is. In 2031 loopt ook de huidige concessie af en kan deze nieuwe situatie meegenomen



worden in de onderhandelingen die in 2026 starten met de provincie Limburg over de nieuwe ov-concessie.

Over de keuze voor een variant met nieuwe Bassinbrug of zonder brug willen we onder andere overleg voeren met belangenorganisaties (lees Rover, fietsersbond) maar ook met de ondernemers rondom het Bassin waarbij kansen voor de gebiedsontwikkeling en het gewenste stedelijke fietsnetwerk zorgvuldig worden gewogen. De gewenste nieuwe oeververbinding/Maasbrug speelt daarbij een cruciale rol. Om de gewenste diepgang, draagvlak en zorgvuldigheid te bereiken stellen we voor om voldoende tijd te nemen, maar uiterlijk eind 2025 tot een raadsbesluit te komen met betrekking tot de functie van de Bassinbrug. Er is dan nog voldoende tijd om het resultaat in het ontwerpproces voor de Verlengde Maasboulevard mee te nemen. De planning ziet er op hoofdlijnen vooralsnog als volgt uit

- 2025 scenario's Bassinbrug onderzoeken inclusief financiële consequenties
- 2026 ontwerp Verlengde Maasboulevard afronden
- 2026 2027 Aanbestedingsprocedure en gunning Verlengde Maasboulevard
- 2028 2029 Aanleg Verlengde Maasboulevard
- 2030 2031 Oplevering Verlengde Maasboulevard

Voor wat betreft de financiële consequenties is op basis van indicatieve kengetallen een eerste berekening uitgevoerd voor de varianten 2, 3 en 4.

Uit deze berekening volgt dat de varianten 2 en 4 vooralsnog per saldo een voordeel opleveren van respectievelijk circa € 0,8 miljoen à € 0,6 miljoen ten opzichte van de grex die door uw raad in juni 2024 voor Belvédère is vastgesteld. Variant 3 waarbij er sprake is van een nieuw brug met nieuwe pijlers, levert per saldo een nadeel op ten opzichte van de grex van circa € 2,3 miljoen. Als er gebruik gemaakt wordt van de bestaande pijlers is er een nadeel voor de grex van circa € 0,1 miljoen. Bij deze eerste indicaties is zowel naar de extra kosten gekeken, als de extra opbrengst (groter bouwblok op Sappi zuidwest) bij een andere inrichting. Pas bij de nadere uitwerking kan hier preciezer over worden gerapporteerd.

Ter verduidelijking onderstaand de varianten plus financiële aspecten schematisch weergegeven.

- | | |
|-------------------------------------|--------------------|
| • Variant 2 – Bassinbrug vergroenen | voordeel € 0,8 mio |
| • Variant 3 – Nieuwe fietsbrug | |
| – 3.1 zelfdragend | nadeel € 2,3 mio |
| – 3.2 bestaande pijlers | nadeel € 0,1 mio |
| • Variant 4 – Bassinbrug vervalt | voordeel € 0,6 mio |



3. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Niet van toepassing

4. Effect op de openbare ruimte

Op dit moment is dit nog niet aan de orde, pas bij de daadwerkelijke omlegging van de ov-as zijn er effecten op de openbare ruimte.

5. Personeel en organisatie

Niet van toepassing

6. Informatiemanagement en automatisering (incl. Smart City)

Niet van toepassing

7. Financiën

Zoals reeds in de door de raad (40-2024) vastgestelde grex Belvédère 2024 is hierin geen rekening gehouden met de aanleg van fietspaden in 2 richtingen langs de Verlengde Maasboulevard. Deze fietspaden zijn een vereiste in relatie tot de aanleg van een nieuwe fietsverbinding over de Maas in de toekomst. Ook de aanleg van een busbaan op de Verlengde Maasboulevard is niet voorzien in de grex Belvédère 2024, terwijl deze wel noodzakelijk is als de bus hierover gaat rijden.

Genoemde kosten zijn niet voorzien in de grex Belvédère 2024 maar kunnen worden gedekt door de extra opbrengsten door wijziging en vergroting van het programma. In de voorgestelde variant wordt de Bassinbrug vrij van gemotoriseerd verkeer. Als gevolg hiervan kan het te realiseren woonblok in de richting van de Bassinkade worden vergroot. En de west en zuidzijde worden aantrekkelijker voor woon- en publieksgerichte programma's.

Bij alle varianten, dus ook bij de referentievariant, die in de quickscan zijn onderzocht, moeten de navolgende infrastructurele maatregelen uitgevoerd worden:

- Herinrichting Maasboulevard richting tunnelmond;
- Herinrichting Boschstraat Noord;
- Inpassing tegenhaltes bus Boschstraat en Mosae Forum;
- Reconstructie Van Hasselkade.



Deze maatregelen zouden worden uitgevoerd binnen de scope van de Tram Maastricht Hasselt (TMH), waarvoor bij raadsbesluit van 18 december 2012 (volgno. 129-2012) € 3,25 miljoen vanuit het mobiliteitsfonds is bijgedragen aan het project TMH. Raming van de kosten voor deze maatregelen prijspeil 2024 bedragen circa € 6 miljoen.

Deze middelen zijn momenteel niet beschikbaar. Binnen het tramdossier zijn alle gemeentelijke middelen reeds besteed inclusief deze middelen. Of en hoeveel middelen er uit de tramgelden per saldo beschikbaar komen is afhankelijk van de afspraken die gemaakt kunnen worden met enerzijds het Rijk en de Provincie en anderzijds de uitkomst van de juridische procedure met de Vlaamse Overheid.

Of er derhalve dekking gaat komen voor de maatregelen die voorzien waren in het tramdossier, blijft derhalve onzeker. Uiterlijk bij de programmabegroting 2026 dient duidelijkheid te zijn over de dekking van deze kosten omdat de gunning van het werk is voorzien in 2027. Verkeerstechnisch gezien kunnen vorengenoemde maatregelen namelijk niet los worden gezien van de aanleg van Verlengde Maasboulevard en moeten dus gelijktijdig worden uitgevoerd.

Uiteraard zijn er ook risico's bij dergelijke omvangrijke projecten. Vooralsnog zijn de navolgende risico's te benoemen:

- Onzekerheden in verband met aanpassingen van voorlopig naar definitief ontwerp Verlengde Maasboulevard inclusief groen.
- Eventuele aanpassingen aan het ontwerp van de Verlengde Maasboulevard als gevolg van de toekomstige fietsverbinding over de Maas.
- Risico's ten aanzien van de bodem.

8. Aanbestedingen

Dit is op dit moment nog niet van toepassing. Uiteraard wordt de aanleg van de weg te zijner tijd op basis van het dan geldende aanbestedingsbeleid op de markt gezet.

9. Participatie tot heden

De provincie Limburg en Arriva hebben beiden deelgenomen aan de werksessie ten behoeve van de ov-studie en zijn daarmee op de hoogte van de resultaten van de studie. Beide partijen onderstrepen de conclusies uit de ov-studie, dat het verleggen van de ov-as naar de Verlengde Maasboulevard negatieve gevolgen heeft voor de kwaliteit van het ov.



Het spreekt voor zich dat op basis van het besluit van uw raad de provincie wordt betrokken bij de verdere uitwerking ook in relatie de onderhandelingen over de nieuwe concessie.

Over de keuze voor een variant met nieuwe Bassinbrug of zonder brug zal overleg worden gevoerd met onder andere de belangenorganisaties (lees Rover, fietsersbond) maar ook met de ondernemers rondom het Bassin.

10. Voorstel

Bijgevoegd raadsvoorstel voor te leggen aan de raad met de volgende beslispunten:

1. Akkoord gaan met het omleggen van de ov-as van de Mark-Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard
2. Akkoord gaan met het verder uitwerken van het ontwerp voor de Verlengde Maasboulevard
3. Akkoord gaan met de nadere uitwerking van de varianten voor de Bassinbrug ook in relatie tot de fietsroute.

11. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Nadat de raad het besluit heeft genomen tot omleggen van de ov-as van de Markt-Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard worden ter voorbereiding, op een raadsvoorstel voor eind 2025 over de functie van de Bassinbrug, de navolgende zaken opgepakt:

1. Het ontwerp voor de Verlengde Maasboulevard wordt verder uitgewerkt;
2. De toekomstscenario's voor de Bassinbrug worden verder onderzocht en uitgewerkt in relatie tot de fiets- en voetgangersroutes;
3. De financiële consequenties worden nader in beeld gebracht.