



Raadsvergadering	17 december 2024
Volgnummer	88-2024
Onderwerp	Omleggen ov-as van de Markt-Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard
Domeinvergadering	Fysiek
Programmanummer	8 Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing
Registratienummer	2024.03878
Collegevergadering	19 november 2024
Portefeuillehouder	Wethouder Bastiaens
Afdeling	Stedelijke Ontwikkeling
Behandelend ambtenaar	A.P.J. Savelberg Ortmans Telefoonnummer: 06 -27850568 Astrid.Savelberg@maastricht.nl
Bijlagen	Bijlage 1 Raadsbesluit Bijlage 2 Ov-studie Goudappel Coffeng (oktober 2024) Bijlage 3 Quickscan Bassinbrug – Ziegler   Branderhorst (12 november 2024)

Raadsvoorstel

## AAN DE GEMEENTERAAD

### 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 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**

Het college stelt de raad voor om in te stemmen met dit raadsvoorstel 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

### **1. Aanleiding, bevoegdheden en context**

#### *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.

#### *Bevoegdheden*

De raad heeft in 2005 het besluit genomen de ov-route vanuit veiligheidsoverwegingen om te leggen van de Markt-Gubbelstraat naar de Bassinbrug. Dit voorstel houdt in om hiervan af te wijken en dient daarom ter besluitvorming aan uw raad te worden voorgelegd.

#### De gemeente als wegbeheerder

De gemeente beslist als wegbeheerder over de aanleg, inrichting en het gebruik van het gemeentelijk wegennet. De gemeente kan zelfstandig beslissen welke modaliteiten zijn toegestaan op een wegdeel. Dergelijke keuzes kunnen gevolgen hebben voor het ov (rijtijd, bereikbaarheid, kwaliteit, kosten, et cetera.). Bij ingrijpende wijzigingen kan het voorkomen dat de vervoerder (huidige vervoerder is Arriva) niet aan de eisen en randvoorwaarden uit de ov-concessie kan voldoen, zonder extra inzet. Het is dan aan de provincie Limburg en de vervoerder om gezamenlijk de balans in de ov-concessie te herstellen. De provincie Limburg is namelijk verantwoordelijk voor het regionale vervoer en de vervoerder, stelt de dienstregeling op voor bus en trein op basis van de eisen en voorwaarden uit de ov-concessie.

#### *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 een basis voor de beoogde planontwikkeling op de locaties Sappi Zuidwest en Landbouwbelaag. 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.

Deze onderzoeken worden onderstaand nader toegelicht.

#### 2.1.1 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 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 300meter 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



- gevolgen 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 raadsvoorstel.

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

### 2.2.2 Quickscan Bassinbrug (bijlage 3)

In deze studie is vooral gekeken naar de ruimtelijke effecten van de inpassing van de ov-as, maar is ook gekeken naar de mogelijke consequenties voor de fietser, voetganger en auto. Hierbij 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 Quick Scan Bassinbrug, omdat deze afhankelijk is van verdere gebiedsontwikkeling van Belvédère, zoals ook hier voren aangegeven.





Variante 1 (referentievariant) gaat uit van het ov over de Bassinbrug en de varianten 2, 3 en 4 gaan uit van de verlegging van het ov-as van de Bassinbrug naar de Verlengde Maasboulevard.

Onderstaand wordt kort ingegaan op deze varianten. Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen we naar bijlage 3.

Indien er conform dit raadsvoorstel wordt besloten, 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; de Verlengde Maasboulevard en de Bassinbrug.

### *Impressie variant 1*



Raadsvoorstel



### *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 niet aan het water, maar achter de brug, komt te liggen.

### *Impressie variant 2*



Raadsvoorstel





### *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 dichterbij het water gesitueerd kan worden. Het woonblok wordt maar aan een zijde begrensd door een verkeersweg namelijk de Verlengde Maasboulevard.

### *Impressie variant 3*



Raadsvoorstel



#### *Variant 4*

De brug wordt gesloopt waardoor de ruimtelijkheid van het Bassin wordt hersteld. Alle doorgaande 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 op en 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*



Raadsvoorstel



*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, stelt het college voor 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 nieuwe ov-concessie.

Over de keuze voor een variant met nieuwe Bassinbrug of zonder brug wil het college 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 stelt het college 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 er 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 |

### Argumenten

Met het omleggen van de ov-route van de Bassinbrug naar de Verlengde Maasboulevard doet zich de kans voor om de Bassinbrug volledig vrij te maken van gemotoriseerd verkeer. Dit biedt een unieke kans om extra kwaliteit rondom het Bassin te bewerkstelligen en kan de ontwikkeling van het gebied een flinke impuls worden gegeven. De omgeving van het Bassin en Boschstraat noord sluit dan echt aan op de binnenstad.

### 3. Alternatieven

Als alternatief kan worden besloten om vast te houden aan het oorspronkelijk raadsbesluit uit 2005 (referentievariant). Conform dat besluit blijft de Bassinbrug gehandhaafd en zullen de bussen over de Bassinbrug gaan rijden (in twee richtingen). Dit betekent dat de gewenste kwalitatieve impuls die wij aan het gebied rondom het Bassin willen geven niet gerealiseerd kan worden, ondanks de noodzakelijke investeringen in de openbare ruimte.

### 4. Financiën

In de door uw raad vastgestelde grex Belvédère 2024 is 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.

## 5. Vervolg





Na uw besluit 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 fiets- en voetgangersroutes;
3. De financiële consequenties worden nader in beeld gebracht.

## 6. Participatie

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.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

G.J.C. Kusters

De Burgemeester,

W.A.G. Hillenaar



Bijlage 1.

**DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,**

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 19 november 2024; Afdeling Stedelijke Ontwikkeling, no. 2024.03878;

**BESLUIT:**

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

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van

de griffier,

de voorzitter,

Raadsbesluit



Besluit:

*Amendement GroenLinks – Nieuwe vormen van OV te onderzoeken t.b.v. binnenstad.*

Aangaan de amendement “nieuwe vormen van OV te onderzoeken t.b.v. binnenstad” worden 31 stemmen uitgebracht.

Voor het amendement stemmen 13 leden:

dhr. Steijns (SPM), dhr. Willems (SPM), dhr. Meertens (SPM)  
dhr. Van der Gugten (GroenLinks), mw. Lucas (GroenLinks), dhr. Vos (GroenLinks), dhr. Schouten (GroenLinks)  
dhr. Van Gelooven (SP), mw. Blom (SP)  
dhr. Ortjens (Volt), dhr. Den Heijer (Volt)  
mw. Strik (PvdD)  
mw. Nuyts (Liberale Partij Maastricht)

Tegen het amendement stemmen 18 leden:

dhr. Gardien (D66), dhr. Jongen (D66), dhr. Mertens (D66)  
mw. Heine (CDA), dhr. Beckers (CDA), dhr. Brüll (CDA), dhr. Janssen (CDA)  
dhr. Redmeijer (PvdA), mw. Slangen (PvdA), dhr. Borgignons (PvdA), mw. Van Ham (PvdA)  
dhr. Betsch (Partij Veilig Maastricht), dhr. Voorst (Partij Veilig Maastricht)  
dhr. Verkoijen (VVD), dhr. Noteborn (VVD)  
dhr. Garnier (Maastricht van Nu), dhr. Smeets (Maastricht van Nu)  
dhr. Van Est (50PLUS)

Het amendement is met 13 stemmen voor en 18 stemmen tegen **verworpen**.

Aangaande het raadsvoorstel 88-2024 **Omleggen ov-as van de Markt-Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard** worden 31 stemmen uitgebracht.

Voor het raadsvoorstel 88-2024 stemmen 30 leden:

dhr. Steijns (SPM), dhr. Willems (SPM), dhr. Meertens (SPM)  
dhr. Van der Gugten (GroenLinks), mw. Lucas (GroenLinks), dhr. Vos (GroenLinks), dhr. Schouten (GroenLinks)  
dhr. Gardien (D66), dhr. Jongen (D66), dhr. Mertens (D66)  
mw. Heine (CDA), dhr. Beckers (CDA), dhr. Brüll (CDA), dhr. Janssen (CDA)  
dhr. Redmeijer (PvdA), mw. Slangen (PvdA), dhr. Borgignons (PvdA), mw. Van Ham (PvdA)  
dhr. Betsch (Partij Veilig Maastricht), dhr. Voorst (Partij Veilig Maastricht)  
dhr. Verkoijen (VVD), dhr. Noteborn (VVD)  
dhr. Garnier (Maastricht van Nu), dhr. Smeets (Maastricht van Nu)  
dhr. Van Gelooven (SP), mw. Blom (SP)  
dhr. Ortjens (Volt), dhr. Den Heijer (Volt)  
dhr. Van Est (50PLUS)  
mw. Nuyts (Liberale Partij Maastricht)

Tegen het raadsvoorstel 88-2024 stemmen 1 lid:

mw. Strik (PvdD)

Het raadsvoorstel is met 30 stemmen voor en 1 stem tegen **aangenomen**. Aldus besloten.