



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

Aan de leden van de gemeenteraad,

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Scenario's Bassinbrug

DATUM
16 december 2025
Verz. 18 december 2025

BIJLAGEN
-onderzoek Goudappel-
-onderzoek functie
Bassinbrug-
ONZE REFERENTIE
2025.04487

BEHANDELD DOOR
APJ (Astrid) Savelberg

TELEFOONNUMMER
043 350 4515

E-MAILADRES
Astrid.Savelberg@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE
--

Geachte leden van de gemeenteraad,

Met deze raadinformatiebrief informeren wij u over de stand van zaken rondom de Bassinbrug en de vervolgstappen in de besluitvorming.

Context en eerdere besluitvorming

Op [17 december 2024](#) heeft uw gemeenteraad besloten om de ov-as om te leggen van de Markt-Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard. Hierdoor vervalt de functie van de Bassinbrug als ov-route na afloop van de huidige concessie in 2031. In datzelfde besluit is afgesproken om de toekomst van de Bassinbrug nader te onderzoeken, met specifieke aandacht voor de fiets- en voetgangersverbinding.

In het raadsvoorstel van december 2024 zijn vier varianten voor de Bassinbrug onderzocht

- Variant 1 Bassinbrug behouden met ov
- Variant 2 Bassinbrug vergroenen zonder ov
- Variant 3 Bassinbrug vervangen door een fietsbrug
- Variant 4 Bassinbrug slopen.

Variant 1 is door het raadsbesluit van december 2024 komen te vervallen. De varianten 2, 3 en 4 zijn onderzocht vanuit de disciplines mobiliteit, stedenbouw en economie (bijlage 1). De gezamenlijke conclusie luidt dat de huidige Bassinbrug een visuele en fysieke belemmering vormt voor de gewenste ontwikkeling van het Bassin tot een levendig, creatief hart van het Sphinxkwartier en een volwaardig onderdeel van het stadscentrum.



DATUM
16 december 2025

Verbinding over het Bassin

Het mobiliteitsonderzoek van Goudappel (bijlage 2) onderstreept de noodzaak van goede fiets- en voetgangersverbindingen voor de bereikbaarheid van het Sphinxkwartier en daar maakt een verbinding over het Bassin onderdeel van uit. Ook vanuit economisch oogpunt wordt een verbinding voor fietsers en voetgangers als nodig gezien. Vanuit ruimtelijk standpunt wordt de maximaal gewenste kwaliteit bereikt zonder verbinding over het Bassin.

De aard en kwaliteit van toekomstige verbindingen hangen samen met gebiedsontwikkelingen zoals Sphinx Noord, Landbouwbelang, Sappi Zuidwest, Timmerfabriek, de woningen bij Loods 5 en de functie van de haven. Randvoorwaarde blijft dat het gebied goed bereikbaar is voor fietsers en voetgangers.

Strategische overweging

Omdat de Bassinbrug pas na afloop van de concessie (eind 2031) niet meer gebruikt wordt als ov-route, zou een besluit tot sloop in 2025 een onomkeerbare keuze betekenen. Gezien de lopende gebiedsontwikkelingen en het belang van een integrale afweging is het daarom niet wenselijk om nu al een sloopbesluit te nemen.

Gebiedsvisie als kader

Wij stellen voor eerst een gebiedsvisie op te stellen voor het Bassin en omgeving, inclusief de kades, haven en Maasboulevard richting de Wilhelminabrug. Deze visie biedt:

- een integrale beoordeling van de ruimtelijke en functionele impact van een verbinding over het Bassin;
- inzicht in de rol van het Bassin binnen het stedelijk netwerk en toekomstige gebiedsontwikkelingen;
- richting voor het functioneren van de haven;
- ruimte voor participatie met ondernemers, bewoners en andere belanghebbenden.
- De gebiedsvisie vormt daarmee het noodzakelijke kader voor een zorgvuldig besluit over de toekomst van de Bassinbrug, passend bij het tijdsbeeld en de ontwikkelingen richting 2032.

Vervolgproces

- In mei/juni 2026 wordt u tijdens de jaarlijkse bijeenkomst over de gebiedsontwikkeling Belvédère nader geïnformeerd en meegenomen in de afwegingen en de gebiedsvisie.
- De aanleg van de Verlengde Maasboulevard verloopt onafhankelijk van de besluitvorming over de Bassinbrug; de voorbereidingen zijn gestart.



DATUM
16 december 2025

Samenvattend: de Bassinbrug vervalt als ov-route na 2031. Een besluit over sloop en vervanging van de huidige brug wordt pas genomen op basis van de integrale gebiedsvisie, zodat zorgvuldige besluitvorming mogelijk is richting 2032.

Hoogachtend,

Frans Bastiaens
Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Cultuur, Veerkrachtige Wijken en Ouderenbeleid

en

John Aarts,
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality

en

Manon Fokke
Wethouder Financiën, Personeel & Organisatie, Burgerparticipatie en Lobby

Raadsinformatiebrieven

Bassinbrug Maastricht



Verdiepingslag variantenstudie
Bassinbrug, Maastricht

Opdrachtgever

Titel rapport

Gemeente Maastricht

Bassinbrug Maastricht

Kenmerk

020075.20250404.R1.05

Datum publicatie

28 augustus 2025

Projectteam Goudappel

Projectteam opdrachtgever

5.1.2e

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 28-8-25

Inhoudsopgave

Hoofdpunten van de verdiepingsslag I

1. Inleiding 1

2. Wat ging vooraf 5

2.1 Ruimtelijke scenario's Bassinbrug 5

2.2 Fietsrelaties Bassinbrug 6

2.3 Tracéverkenning fietsbrug over de Maas 6

2.4 Opgave OR omgeving Landbouwbelang (LBB) 8

2.5 Straat van de Toekomst 8

2.6 Omgevingsvisie gemeente Maastricht 9

2.7 Wat nemen we mee uit deze studies 10

3. Ruimtelijke analyse 12

3.1 Cultuurhistorie 12

3.2 Water en groen 14

3.3 Voetganger 16

3.4 Fietser 19

4. Uitgangspunten en beoordelingskader 22

4.1 Uitgangspunten 22

4.2 Beoordelingskaders 23

5. Varianten 29

5.1 Varianten voetganger 29

5.2 Varianten fiets en inpassing 30

6. Beoordeling varianten 43

6.1 Beoordeling voetganger 43

6.2 Beoordeling Fiets 49

6.3 Combinatie van fiets- en voetgangersnetwerk 61

7. Conclusie 63



Hoofdpunten van de verdiepingsslag

Inleiding

Nu door de gemeenteraad van Maastricht besloten is om naast het autoverkeer ook het openbaar vervoer niet meer over de Bassinbrug te leiden maar via de Verlengde Maasboulevard is de vraag actueel hoe belangrijk deze verbinding is voor fietsers en voetgangers.



Figuur 0.1:

Omgeving van het bassin transformeert

In het verleden werd de omgeving van het Bassin gedomineerd door grote bedrijven zoals Sphinx, Landbouwbelang en Sappi. En de Bassinbrug vormde een belangrijke schakel in het autonetwerk van Maastricht.

Al enige jaren geleden is een transformatie van het gebied in gang gezet. Het Sphinx-terrein is getransformeerd naar een woongebied waarbij het hoofdgebouw gehandhaafd is met meerdere functies (winkels, hotel, bioscoop, horeca). Ook de voormalige elektriciteitscentrale en ketelhuizen van de Sphinx-fabriek zijn getransformeerd tot een cultuurcluster. Daarmee is het gebied een aantrekkelijker bestemming voor inwoners en bezoekers van de stad geworden.

Het gebied is nog volop in ontwikkeling. Zo worden op de Sphinx-locatie nog 225 woningen gerealiseerd en op de locatie Landbouwbelang 284 woningen. Op het zuidwestelijke deel van het Sappi-terrein, direct grenzend aan het Bassin, is ook ontwikkeling voorzien. Als onderdeel van deze ontwikkeling wordt de Maasboulevard doorgetrokken naar de Fransensingel en wordt er een voetgangersbrug aangelegd tussen de verlengde Maasboulevard en het Richie Backfire plein. Van een bedrijventerrein verandert de omgeving van het Bassin naar levendig, multifunctioneel gebied.

Een nieuwe brug over de Maas biedt kansen

Door de verandering van het gebied ontstaan ook andere verplaatsingspatronen en is er meer noodzaak voor goede verbindingen voor voetgangers en fietsers. Een nieuwe brug over de Maas biedt daarbij kansen. De Maas is voor fietsers, naast het sporencomplex, een van de belangrijkste barrières in Maastricht. Het aantal locaties om de

Maas te kruisen is beperkt tot Noorderbrug, de Wilhelminabrug, de Sint Servaasbrug, de Hoge Brug en de John F. Kennedybrug. De bruggen bepalen nu de maaswijdte in het fietsnetwerk. Zo is de afstand tussen Wilhelminabrug en Noorderbrug bijna 950m. Een nieuwe brug tussen Sappi en de Franciscus Romanusweg heft een missing link tussen west en oost op. Het station is dan bijvoorbeeld een belangrijke bestemming die beter bereikbaar wordt vanuit het Sphinxkwartier en de gebieden ten noord/westen daarvan.

Verblijven en lopen in het gebied is belangrijk

De verandering van functies van bedrijvigheid naar wonen en (recreatieve) voorzieningen leiden er toe dat er meer verplaatsingen te voet door het gebied zullen zijn. Enerzijds zijn dit de verplaatsingen vanuit de woningen, maar het gebied gaat nu nadrukkelijker onderdeel uitmaken van de binnenstad als trekker. Naast de Markt en Vrijthof wordt ook het Bassin, als hart van het Sphinxkwartier, een omgeving met (toeristische) aantrekkingskracht.

Een goede inrichting van de openbare ruimte met veel aandacht voor de verblijfskwaliteit is dan een voorwaarde. Dat kan in de vorm van flaneerrondjes, een aantrekkelijke woonomgeving en uitzichtplekken. De toevoeging van een voetgangersbrug over de Zuid-Willemsvaart draagt hier ook aan bij. Vergroening van het gebied versterkt de verblijfskwaliteit voor mensen op straat. Dit sluit aan bij de uitgangspunten van de gemeente Maastricht met 'De straat van de toekomst' als inrichtingsprincipe.

Rol van de Bassinbrug verandert; maar kan de brug ook weg?

Door het verplaatsen van alle gemotoriseerde verkeer van de Bassinbrug verandert de functie van deze brug. Dit is in december 2024 aanleiding geweest voor de gemeenteraad om te vragen of de



Bassinbrug in zijn geheel kan verdwijnen. In voorliggend onderzoek wordt de rol en betekenis van de brug binnen het fietsnetwerk onderzocht. Daarbij worden zowel de doorgaande fietsroutes als het fijnmaziger netwerk voor bestemmingsverkeer en voetgangers beschouwd.

Ligging van de Maasbrug van invloed op de routes

In de studie is uitgegaan een brugaanlanding ten hoogte van het gasstation (westzijde). Wanneer dit verandert kan dit consequenties hebben voor de logica van routes en de conclusies die in deze studie getrokken zijn. Des te noordelijker de ligging hoe minder logisch routes via de Bassinbrug naar de Frontensingel en de Maagdendries zijn. Een voortzetting langs de Verlengde Maasboulevard ligt dan meer voor de hand.

De voorlopige ligging geeft goede aansluiting op het voetgangersnetwerk, daar zou een meer noordelijke ligging juist tot langere loopafstand en een lagere aantrekkelijkheid leiden

De rol van tijdelijkheid

Gebiedsontwikkeling is een traject van lange adem. Zeker bij zo'n groot gebied als het Sphinxkwartier en zo'n grootschalige transformatie. Of, en wanneer aanvullende delen van het Sappiterrein worden ontwikkeld is vooralsnog onbekend. Bij aanleg van de nieuwe Maasbrug landt de brug aan op de Biesenweg. Het is niet mogelijk om via Biesenweg/sluiskade voor fietsverkeer aangename hellingbanen te realiseren. Dit betekent dat de fiets via trappen met fietsgoten (al dan niet met transport-ondersteuning) het hoogteverschil moet overbruggen. Voor de voetganger blijven deze trappen de hoofdverbinding binnen het fijnmazige netwerk van het gebied. Deze

trappen zorgen wel voor een beperkte toegankelijkheid omdat traplopen niet voor iedereen een mogelijkheid is.

De onzekerheden rondom de gebiedsontwikkeling van het Sappi-terrein liggen aan de basis om in deze studie zowel de eind- als de tussenfase in ogenschouw te nemen. Wachten met de realisatie van de Maasbrug tot er zekerheid is rondom Sappi is niet reëel. De noodzaak voor een schakel over de Maas voor fiets en voetganger staat buiten kijf. Een brug heeft positieve impact op de ontwikkeling van een gebied.

Op marktdagen fietsroute via Markt problematisch

Op de oost-west hoofdfietsverbindingen wordt op marktdagen een doorstromings- en veiligheidsprobleem ervaren. De markt met kramen, maar vooral de grote aantallen bezoekers en het kruisende voetgangersverkeer tussen horeca aan de oostzijde en de markt aan de westzijde, levert conflicten op met fietsers op deze hoofdroute van Wilhelminabrug naar Grote Gracht en Boschstraat. Voor deze dagen is de wens een alternatieve route te creëren.

Routes zoals via Lakenweversstraat of Sint Teunisstraat zijn in beeld om tijdens marktdagen deze functie over te nemen. Bij het onderzoek is deze vraag voor een alternatieve route integraal meegenomen.

Uitkomsten van het onderzoek

Bassinkade-zuid kan de functie van de Bassinbrug niet overnemen

Een van de onderzochte alternatieven, voor zowel de route vanuit de Nieuwe Maasbrug als het alternatief tijdens marktdagen (vanuit de Wilhelminabrug) is de zuidelijke bassinkade. Hier is voor het hooggelegen niveau (langs de woningen) als op het laaggelegen niveau (de kade) onderzocht in hoeverre een hoofdfietsroute inpasbaar is.

De probleempunten op deze locatie zijn groot. De hoogteverschillen, de situering van een trappenhuis (bij doortrekking onder Bassin 100-106), het rijksmonumentale gebouw, de beschikbare ruimte voor de woningen en de terrassen leiden tot de conclusie dat dit geen geschikt alternatief is.

Beide wegvakken (hooggelegen en laaggelegen) zijn en blijven wel een essentieel onderdeel van het voetgangersnetwerk.

Sint Teunisstraat en Lakenweversstraat geen alternatief

Beide straten zijn oost-west georiënteerd tussen Van Hasseltkade en Boschstraat. De straten maken onderdeel uit van het Boschstraatkwartier. Deze wijk is in de jaren zeventig gerealiseerd in het kader van stadsvernieuwing en uitgevoerd als een experimenteel woningbouwproject. Kenmerkend in de buitenruimte zijn de autovrije straten en de relatief smalle profielen. Nog steeds hebben deze straten een woonerfinrichting en zijn er maar weinig auto's in het straatbeeld. Het parkeren vindt overwegend onder maaiveld plaats. Ook voor deze straten is onderzocht in hoeverre een hoofdfietsroute inpasbaar is als alternatief voor de bassinbrug en tijdens marktdagen. Met het inpassen van een hoofdfietsroute krijgt de fiets prioriteit boven de voetganger. Hierdoor voldoet de straat niet meer aan de eisen van een (woon)erf/voetgangerszone.

Op de Sint Teunisstraat zijn de aandachtspunten de breedte de straat, de ontluchtingskokers van de parkeergarage en de aantakking op de Van Hasseltkade.

Voor de Lakenweversstraat zijn de aandachtspunten met name de beschikbare ruimte, de aansluiting nabij de parkeergarage, de aantakking op de Van Hasseltkade en het Lakenweversplein (dat recentelijk een groene herinrichting heeft ondergaan).

In deze verdiepingsslag wordt geconcludeerd dat deze twee wegen niet geschikt zijn als hoofdroute zonder de huidige kwaliteiten van het gebied en het belang voor de voetgangers teniet te doen. Deze wegen zijn daarmee geen alternatief voor de (huidige) Bassinbrug.

Als alternatief voor de marktdagen (route vanaf Wilhelminabrug) resteren dan voor deze wegen twee opties:

1. De route wordt niet vormgegeven als hoofdroute, maar er wordt wel een rijloper in het profiel gerealiseerd waardoor de fietser een eigen plaats in het wegprofiel krijgt.
2. De routes blijven in de huidige vorm behouden, een woonerfachtige inrichting. Dit betekent dat er gefietst mag worden maar dit niet expliciet gefaciliteerd wordt. Voor de marktdagen leidt dit mogelijk tot meer fietsers.

Vanwege de kwaliteit van de woonomgeving wordt geadviseerd om de huidige erfachtige inrichting te behouden (optie 2).

Handhaving brug over het Bassin belangrijk voor een fijnmazig voetgangersnetwerk

Het handhaven van de huidige brug over het bassin heeft voor het voetgangersnetwerk een positief effect. De brug verkleint de maaswijdte in de oost-westverbindingen in het Sphinxkwartier. Zeker

wanneer er geen openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer meer gebruik maakt van de Bassinbrug kan de brug zelf als verblijfsgebied worden ingericht. De combinatie van het behouden van de Bassinbrug en de nieuwe voetgangersbrug bij het Richie Backfireplein zorgt voor een verdere verfijning van maaswijdte van het netwerk en de mogelijkheden voor de 'ommetjes' in het gebied. Vergroening van de brug en zit- of uitkijkmogelijkheden (richting Bassinkade-zuid of richting Lumière) leveren een bijdrage aan de verblijfskwaliteit van de omgeving.

Bij afwezigheid van de Bassinbrug zijn hoogwaardige alternatieven noodzakelijk om de kwaliteit van het netwerk te behouden. Versterking van de routes over de noordelijke en zuidelijke kade zijn dan noodzakelijk. De voetgangersbrug bij het Richie Backfireplein ligt hiervoor te noordelijk om deze rol over te kunnen nemen. Alleen een brug ter hoogte van Lumière biedt een redelijk alternatief.

Bassinbrug belangrijk voor een fijnmazig fietsnetwerk

Binnen het fietsnetwerk vormt de Bassinbrug een belangrijke schakel. Via de brug is een snelle verbinding mogelijk naar Sphinx, maar ook naar de Maagdendries en Frontensingel. Voor de fietsroute vanuit de Wilhelminabrug heeft de Bassinbrug met name een functie voor de bereikbaarheid van Sphinx en omgeving. De Bassinbrug fungeert op de route Wilhelminabrug-Maagdendries niet als alternatief tijdens marktdagen.

De huidige breedte van de brug maakt het mogelijk om zowel voor de doorgaande fietsers als voor de verblijvende voetganger ruimte te maken. Bij het vervangen van de bestaande brug door een nieuwe zijn dit punten van aandacht (cq uitgangspunten).

Mocht in de toekomst een route door het Sappi-terrein gerealiseerd worden, dan zou dit de toegankelijkheid voor zowel fietsers als voetgangers verbeteren, vooral voor fietsers vanuit de Wilhelminabrug naar Sphinx en omgeving. Echter, gezien de hoge mate van onzekerheid over de haalbaarheid van deze route, kan hier momenteel niet vanuit worden gegaan. Dit benadrukt het nog grotere belang van de Bassinbrug als essentiële verbinding voor zowel fietsers als voetgangers.

Eindadvies

Uit de beoordeling van de verschillende varianten in deze studie kwam variant 4 met het behouden van een Bassinbrug en dus een verbinding over het Bassin voor fietsers en voetgangers als beste naar voren. Het wordt afgeraden om een hoofdfietsroute te realiseren in straten als de Sint Teunisstraat of Lakenweversstraat. Een volwaardig fietspad is niet inpasbaar en er zullen knelpunten met de voetganger ontstaan. Dit doet inbreuk op de leefomgeving in deze straten. Op marktdagen moet geaccepteerd worden dat deze straten wat drukker zijn met fietsverkeer. Aanpassingen kunnen gemaakt worden op de kruisingen met de Boschstraat en van Hasselkade om deze veiliger te maken.

Daarnaast wordt geadviseerd om de Nieuwe Maasbrug zo snel mogelijk te realiseren met fietsvriendelijke trappen als aanlanding op de Biesenweg. De Nieuwe Maasbrug vormt een belangrijke schakel in het fiets- en voetgangersnetwerk van Maastricht en de bereikbaarheid van de huidige en toekomstige ontwikkelingen in het Sphinxgebied.

Indien de Bassinbrug vervalt, vervalt er ook een belangrijke schakel in het voetgangersnetwerk. De nieuwe voetgangersbrug ten noorden van de Bassinbrug draagt op zichzelf te weinig bij aan het voetgangersnetwerk. Een alternatief of behoud van de Bassinbrug zorgt voor een fijnmaziger netwerk waar ook meer ruimte is voor ommetjes en het aantrekkelijker maken van het voetgangersgebied.

Samengevat: het ontwikkelen van de Nieuwe Maasbrug in combinatie met het behouden van de Bassinbrug is een grote kans voor het fiets- en voetgangersnetwerk van Maastricht. De Bassinbrug is daar een belangrijke schakel in op routeniveau en op de bereikbaarheid van de bestemmingen in de directe omgeving.



1. Inleiding

In 2024 is door Goudappel in het kader van de 'QuickScan Fietsrelaties Bassinbrug' een onderzoek uitgevoerd naar de effecten van verschillende scenario's op OV en fietsverkeer in de omgeving. Sindsdien hebben verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden. Zo is door de gemeenteraad in december 2024 besloten om bussen niet meer over de Bassinbrug te laten rijden, maar de route te verleggen via de verlengde Maasboulevard en Boschstraat. Bij dat besluit heeft de raad opdracht gegeven het verlengde Maasboulevardtracé nader uit te werken inclusief drie varianten voor de Bassinbrug in relatie tot de fiets-voetgangersroute, te weten

1. De bestaande brug handhaven en herinrichten
2. Een nieuwe fiets- voetgangersbrug
3. Zonder brug

Dit is de reden voor een verdiepende studie naar de Bassinbrug waarbij ook rekening wordt gehouden met toekomstige ontwikkelingen in het gebied zoals:

- De nieuwe Maasoeverbinding
- Ontwikkeling Landbouwbelang
- Sappi Zuid west
- Sphinx Noord

In deze verdiepende studie staat de volgende vraag centraal:

Is de Bassinbrug (in huidige of nieuwe vorm) noodzakelijk voor fietsers en voetgangers? Of kan de brug opgeheven worden en zijn er dan alternatieve routes geschikt of geschikt te maken?

Deze vraag is des te meer van belang omdat de Bassinbrug in Maastricht in de huidige situatie wel gebruikt wordt door doorgaande fietsers en door fietsers met een bestemming in het Sphinxkwartier. Het gebruik is nu nog relatief laag, omdat de route via de Markt momenteel aantrekkelijker is voor fietsers. De route via de Markt komt, vooral op marktdagen, onder druk te staan. Verwacht wordt dat het belang van de route via het Bassin door aanleg van de Maasoeverbinding, de gebiedsontwikkeling Sphinxkwartier, waaronder Landbouwbelang, Sphinx noord, Sappi zuidwest en de behoefte aan een goede fietsverbinding tussen de Kesselskade/Wilhelminabrug en Sphinx toeneemt.

Dit rapport is een weergave van het ontwerpend onderzoek naar het gewenste voetgangers- en fietsnetwerk en geeft inzicht in de (ontwerp)dilemma's. Het onderzoekt alternatieven en sluit af met een advies over de noodzakelijkheid van de Bassinbrug.

In deze verdiepende studie gaat het om de volgende routes:

- Van de Nieuwe Maasbrug naar
 - het Sphinxkwartier als bestemming
 - Maagdendries en Frontensingel voor doorgaand verkeer West
- Wilhelminabrug/Kesselskade naar
 - het Sphinxkwartier als bestemming
 - Boschstraat/ Maagdendries voor bestemmings- en doorgaand verkeer binnenstad en west

Voor deze routes worden vier verschillende tracés in beeld gebracht: een route via Lakenweversstraat/Maastrichter Grachtstraat, een route via de Sint-Teunisstraat, een route over de zuidelijke kade van het Bassin, een route via de Fransensingel en handhaving van een fiets- en voetgangersroute over de Bassinbrug. In de beoordeling van de routes wordt de route over de Biesenweg aangehouden met trappen als aanlanding.



Figuur 1.1: Overzicht varianten fiets

Leeswijzer

Zoals al aangegeven bouwt deze studie voort op eerdere analyses. Hoofdstuk 2 gaat in op de voorgaande studies en wat daaruit wordt meegenomen in deze verdiepingsslag. Het derde hoofdstuk kadert het plangebied af; waar wordt nu gefietst en gewandeld. Verschillende aspecten als de cultuurhistorie en fietsnetwerken worden besproken. In hoofdstuk 4 worden de uitgangspunten en beoordelingskader voor zowel fiets als voetganger toegelicht. Hoofdstuk 5 beslaat de toelichting van de 3 varianten voetgangersnetwerken en 5 varianten fiets. In hoofdstuk 6 worden deze varianten beoordeeld aan de hand van de in hoofdstuk 4 beschreven beoordelingskaders. Hoofdstuk 7 sluit het rapport af met de conclusie/het advies.





2. Wat ging vooraf

Afgelopen jaar zijn een aantal studies uitgevoerd naar de functie (en gebruik) van de Bassinbrug en het omliggende gebied. Deze worden in dit hoofdstuk kort besproken en meegenomen als input voor deze verdiepende studie.

De volgende studies spelen een relevante rol:

- Ruimtelijke scenario's Bassinbrug; een quick scan van vier ruimtelijke scenario's (november 2024)
- Fietsrelaties Bassinbrug; een quick scan (September 2024)
- Tracéverkenning fietsbrug over de Maas (IPV-Delft, oktober 2024)
- Opgave openbare ruimte omgeving LBB (Landbouwbelang)

Ook zijn er gemeentelijk beleidsstudies die meewegen in de discussie of de Bassinbrug opgeheven kan worden:

- Gezonde Straat
- Omgevingsvisie Maastricht 2040 (2021)

2.1 Ruimtelijke scenario's Bassinbrug

Door de aankoop van het zuidwestelijke deel van het Sappi-terrein is de mogelijkheid gekomen om de Maasboulevard te verleggen. De functie van de Bassinbrug in het verkeersnetwerk verandert daardoor. De vier ruimtelijke scenario's voor de herinrichting/gebiedsontwikkeling zijn op onderstaande figuur in beeld gebracht. Inmiddels is besloten dat

openbaar vervoer geen gebruik meer maakt van de Bassinbrug (variant 1). Over de 3 andere varianten (Bassinbrug vergroenen (variant 2), Bassinbrug vervangen door een fiets- en voetgangersbrug (variant 3) en het laten vervallen van de Bassinbrug (variant 4) heeft de raad een nadere onderbouwing gevraagd.



Variant 1 Bassinbrug behouden



Variant 2 Bassinbrug vergroenen



Variant 3 Bassinbrug vervangen door nieuwe fiets- en voetgangersbrug



Variant 4 Bassinbrug vervalt

Figuur 2.1: Varianten Studie OR omgeving Landbouwbelang

2.2 Fietsrelaties Bassinbrug

Om een onderbouwde keuze te kunnen maken is in september 2024 in een quick scan studie het belang van de Bassinbrug voor de (hoofd)fietsstructuur onderzocht. Hierbij is expliciet ingegaan op de consequenties wanneer er tussen Noorderbrug en de Wilhelminabrug een Nieuwe Maasbrug wordt aangelegd. De volgende routevarianten zijn onderzocht:

- een Nieuwe Maasbrug in combinatie met een Bassinbrug die toegankelijk is voor (1) langzaam verkeer, (2) langzaam verkeer + OV en (3) zonder Bassinbrug
- Geen Nieuwe Maasbrug in combinatie met (1) langzaam verkeer, (2) langzaam verkeer + OV en (3) zonder Bassinbrug. (via Lakenweverstraat/Sint Teunissenstraat).



Figuur 2.2: Quick scan fietsrelatie Bassinbrug

De Bassinbrug wordt in de studie uit 2024 gezien als een belangrijke schakel in het Maastrichtse fietsnetwerk. Vanwege de ontwikkelingen rondom het Sphinxkwartier en Landbouwbelang is de bereikbaarheid met de fiets vanuit alle richtingen gewenst. Een Nieuwe Maasbrug met aanlanding via de Biesenweg/Sluiskade zorgt ervoor dat een doorlopende route wordt gecreëerd vanaf de brug met een oversteekmogelijkheid over de Maasboulevard richting het Bassin. Een nieuwe verbinding heeft direct meerwaarde voor een groot aantal fietsers. Maar zo'n schakel staat niet op zichzelf, maar moet goed aansluiten op de rest van het netwerk.

Samenvattend is de conclusie uit deze quick scan dat op netwerkniveau een **Bassinbrug noodzakelijk is voor een goed verbonden netwerk indien de Nieuwe Maasbrug wordt gerealiseerd**. Alternatieven lagen niet direct voor de hand. Het besluit van de gemeenteraad om geen bussen meer over de Bassinbrug te laten rijden maakt evenwel een diepgaander onderzoek noodzakelijk.

2.3 Tracéverkenning fietsbrug over de Maas

In 2024 heeft IPVDelft voor de gemeente Maastricht een inpassingsstudie uitgevoerd naar een Nieuwe Maasbrug en de fietsroutes tussen Sphinxkwartier en Station. In deze studie wordt gerefereerd aan het succes van de Hoge Brug aan de zuidzijde van de binnenstad. In de studie wordt uitgegaan van aanlanding van de Maasbrug op de Biesenwal met een vervolg route over de noordelijke kade van de sluis richting Bassin. **Belangrijkste conclusie van de studie is dat de Maasbrug inpasbaar en maakbaar is, maar dat een volwaardige fietsaansluiting middels een hellingbaan over de**

Biesenwal niet inpasbaar is. Bij een eventuele 2^e fase, wanneer ruimte beschikbaar komt, wordt de hellingbaan over het huidige Sappiterrein gerealiseerd. Tot die tijd is de westelijke aanlandig dus vergelijkbaar met de huidige situatie van de Hoge Brug, een trappenpartij met fietsgoten al dan niet met transportvoorziening. Vanwege de slechte ervaringen bij de Hoge Brug wordt een lift op dit moment niet overwogen. De inpassingsstudie is vooral gericht op de aanlanding en mogelijke oplossingen voor de fietshelling.

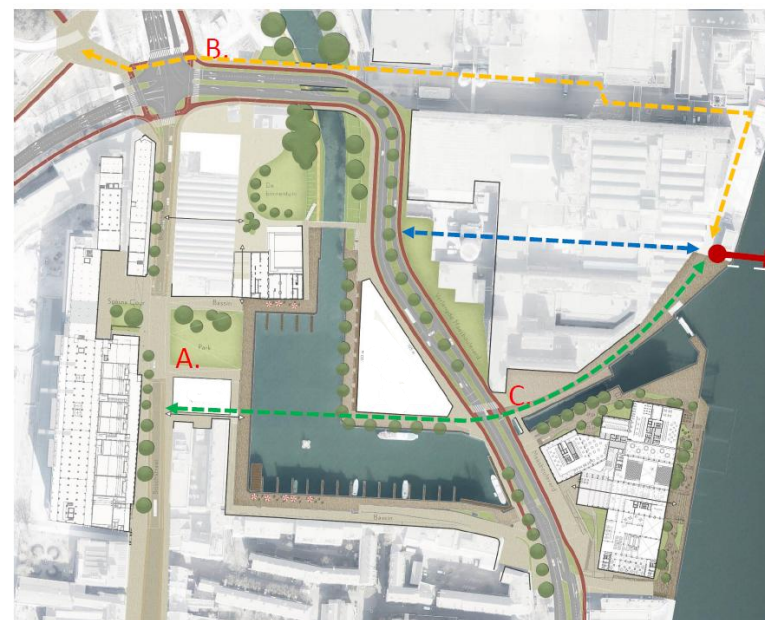
Bij de tracéverkenning wordt ingegaan op de transformatie van de directe omgeving en de impuls die de nieuwe fiets- en voetgangersbrug aan de ontwikkeling van het gebied kan geven. Het belang ligt zowel in een optimale ontsluiting voor de fiets richting station (stedelijke schaal/stad en spoorgebied), Maastricht Noord en Brightland Maastricht Health Campus en in de uitbreiding en verfijning van het wandelnetwerk rondom de rivier. Dat laatste heeft grote betekenis voor de koppeling van het Sphinxkwartier aan Wyck en St. Maartenspoort.

In de inpassingsstudies (IPV2024) zijn onderstaande tracé-opties geschetst naar aanleiding van de ontwikkeling (aanlanding) van de Nieuwe Maasbrug (lijn met rode stip):

- **Groen:** Voetgangers en fietsers via de Biesenweg, trap/stijgpunt
- **Blauw:** Fiets en voetgangers over het Sappi-Zuid terrein in 2^e fase; een hellingbaan is net mogelijk. Deze moet worden meegenomen als route binnen de bouwblokken. Deze hellingbaan over Sappi is ook noodzakelijk voor mindervalide voetgangers. De aansluiting vindt plaats op de verlengde Maasboulevard ter hoogte van Timmerfabriek.

- **Geel:** Directe aansluiting op de Franssensingel.
- **Rode stip:** Het aansluiten van voetgangers en fietsers direct op kadeniveau.

In deze studie wordt de **ligging van de Maasbrug uit bijgaande figuur als uitgangspunt** genomen **voor de varianten**. Aansluiting van de fiets in het verlengde van de Nieuwe Maasbrug op het stedelijke fietssysteem in de tweede fase is een belangrijke wijziging ten opzichte van de eerdere Quick scan Fietsrelaties (paragraaf 2.2).



Figuur 2.3: Ontwikkelingen Sphinxkwartier – Maasbrug (IPV, 2024)

2.4 Opgave OR omgeving Landbouwbelang (LBB)

Met de transformatie van Landbouwbelang van fabriekslocatie naar woonlocatie met stedelijke functies (onderwijs, cultuur, horeca, diensten) in de plint en de doortrekking van de Maasboulevard verandert de opgave voor de openbare ruimte in de directe omgeving.

Het wonen en het stedelijk programma stellen nieuwe eisen aan de kwaliteit van de openbare ruimte en de relatie van het project met het Bassin. De mobiliteitstransitie wordt op deze binnenstedelijke locatie ingezet door nog maar beperkt stallingsparkeren voor autoverkeer op te nemen. Deze moeten wel vanaf de Maasboulevard ontsloten worden. Het parkeren voor bezoekers komt op afstand in de daarvoor beschikbare bezoekersgarages. Veel nadruk komt te liggen op de kwaliteit van de fiets- en voetgangersroutes langs Maasboulevard en de rivieroever en de aanhaking op het Sphinxkwartier in het algemeen.

Belangrijkste opgave in dit verband is het realiseren van voldoende en veilige oversteeklocaties. De mogelijke opties daarvoor zijn:

Maastrichtergrachtstraat, Bassin-zuidkade/passage Landbouwbelang, Sluisje/Bassin-noordkade en Verlengde Maasboulevard.

2.5 Straat van de Toekomst

Omdat de opgaven bij de inrichting van de openbare ruimte groot en divers zijn heeft de gemeente Maastricht de leidraad 'Straat van de toekomst' opgesteld. Vanuit deze leidraad wordt vanuit verschillende invalshoeken (klimaat, mobiliteit, waterberging, enzovoort) ingegaan op



Figuur 2.4: Ontwerpprincipes Straat van de Toekomst

de opgaven en het belang. De straat moet gezien worden als gedeelde ruimte, niet alleen als een functionele verbinding. Daarnaast ligt bij de herinrichting van de straat de focus op het realiseren van straten waarbij water, groen en verblijf een aanvullende ruimteclaim leggen op het straatprofiel en de werking beïnvloeden. De verschuiving in perspectief maakt dat (auto)mobiliteit niet meer alleen maatgevend is maar onderdeel van het geheel van toegankelijkheid, veiligheid, beleving, gezondheid, sociale interactie, ecologie, klimaatadaptatie, economie, cultuurhistorie en energietransitie.

In de Quick scanstudie van november 2024 lag de nadruk nog sterk op het (hoofd)netwerk fiets met aandacht voor logische (door)fiets routes; in de voorliggende studie wordt vanuit een **breder perspectief naar de routes gekeken** met in achtneming van deze principes. Daarbij krijgen **ontmoeting/verblijf en ook de voetganger een prominentere rol**.

2.6 Omgevingsvisie gemeente Maastricht

In het 'Voorontwerp Omgevingsvisie Maastricht 2040 (maart 2025) van de gemeente Maastricht wordt op strategisch niveau de lange-termijnplannen en de ambities voor de fysieke leefomgeving van de stad geschetst. Dit heeft invloed op de invulling van het plangebied van deze studie. In de omgevingsvisie wordt het Sphinxkwartier betrokken bij het "Stadshart" waar ontmoeting centraal staat en het onderdeel is van de binnenstad. Voor dit gebied ligt de focus op het creëren van een plek om te winkelen, vertoeven, beleven, ontmoeten en ontplooiën. Als de toekomstige centrale ontmoetingsplek speelt het Bassin hier een belangrijke rol in. Het Sphinxkwartier wordt gezien als een van de

sfeergebieden van het stadshart van Maastricht Het is een plek met eigen identiteit, DNA en aantrekkingskracht.

"Zo is het ruwe, experimentele karakter van het Sphinxkwartier iets wat in andere delen van het stadhart, of zelfs de stad, ontbreekt en dus behouden moet blijven"
– Omgevingsvisie Maastricht (2025)

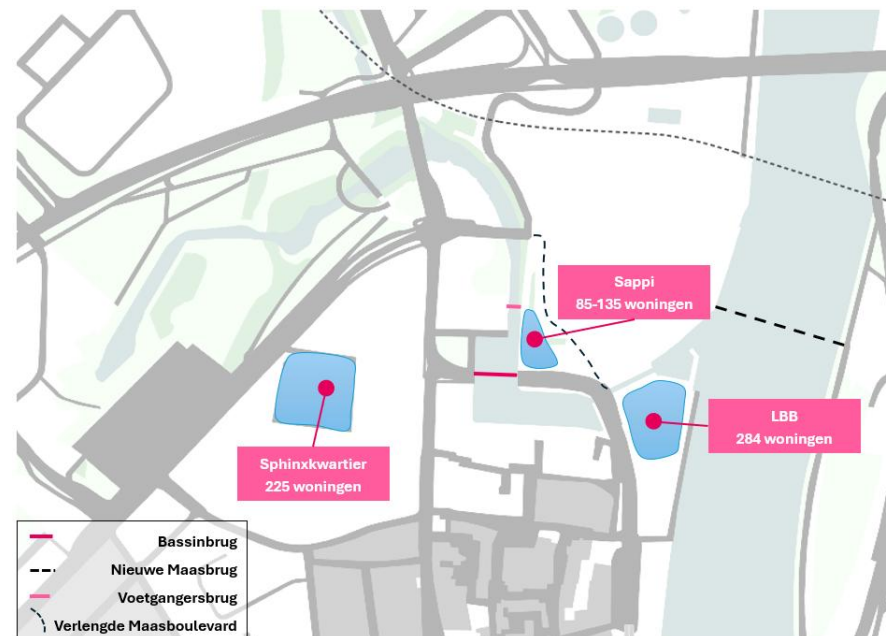
Belangrijke richtingen uit Omgevingsvisie zijn:

- Meer focus op de voetganger en fietser. De omgevingsvisie legt veel nadruk op het veilig en comfortabel lopen en fietsen door ruimere trottoirs en fietsroutes. Goede verbindingen van en naar het onderzoeksgebied zijn dan ook van groot belang. Daarbij wordt gevraagd om ruimhartige, en kwalitatieve oplossingen voor aankomst en verblijf; Waar stal je je fiets? Hoe loop je naar je bestemming? Waar is ruimte voor activiteiten, groen, water?
- Verminderen van de barrières zoals de Maas en spoorzone. Het aanleggen van de Nieuwe Maasbrug zorgt voor een betere verbinding tussen het stationsgebied en het Sphinxkwartier.
- Daarnaast focust de omgevingsvisie op het aantrekkelijk maken van dagelijkse ommetjes. Dagelijkse ommetjes worden aantrekkelijker gemaakt door onder andere de groen-blauw verbinding te versterken. Ontmoeten en bewegen wordt meer gestimuleerd met een aantrekkelijke en groene openbare ruimte met bijvoorbeeld plaats voor zitbankjes, en via goede wandel- en fietsroutes bereikbare voorzieningen met plaats voor een spontane ontmoeting op een zitbankje.

2.7 Wat nemen we mee uit deze studies

In het Bassingebied gaan in de komende jaren verschillende (woningbouw)ontwikkelingen plaats vinden waarbij kansen ontstaan voor de verdere doorontwikkeling van het gebied. Figuur 2.5 brengt de verschillende woningbouwontwikkelingen in beeld.

Wat er met de Bassinbrug gaat gebeuren ligt nog open, wel is besloten dat openbaar vervoer niet meer over de Bassinbrug gaat maar via de verlengde Maasboulevard. Verder wordt voor de ligging van de Nieuwe Maasbrug het uitgangspunt van de 'Tracéverkenning fietsbrug over de Maas' (IPVDelft) aangehouden. Ook worden twee fases voor de aanlanding beschouwd. De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen rondom worden als gegeven meegenomen in de beoordeling van de varianten. Dit geldt ook voor de ruimtelijke ontwerpprincipes.



Figuur 2.5: Indicatieve weergave ontwikkellocaties omgeving Bassinbrug





3. Ruimtelijke analyse

De studies die in hoofdstuk 2 beschreven zijn vormen de input voor deze verdiepende studie en zijn geactualiseerd en verdiept waar nodig. Het doel van dit hoofdstuk is om inzicht te krijgen in het plangebied. Hierbij wordt mede ingegeven door de 'Gezonde straat' ingegaan op het belang van het gebied vanuit cultuurhistorie, groenblauw, fiets en voetganger. Dit vormt uiteindelijk een aanzet voor beoordelingssystematiek (hoofdstuk 4).

3.1 Cultuurhistorie

Maastricht is een stad met veel historie en cultuur. Het Bassin en de omgeving vormen daarvan onderdeel uit. Het Bassin, aangelegd tussen 1826-1829, werd aangelegd als onderdeel van het Zuid-Willemsvaartproject, dat Maastricht beter moest verbinden met Noord-Brabant en de Maas via een kanaal. Het Bassin fungeerde als binnenhaven voor vrachtschepen waarbij goederen werden geladen en gelost in de pakhuizen en fabrieken die direct aan het water lagen. Het gebied lag aanvankelijk nog buiten het centrum en had een industrieel karakter. Inmiddels zijn de pakhuizen verbouwd tot woningen en rond de opgeknapte werfkelders zijn restaurants, een filmhuis en terrassen. De plek wordt zo een steeds belangrijkere hotspot.

Het gebied kan een nog **belangrijkere cultuurcluster** worden

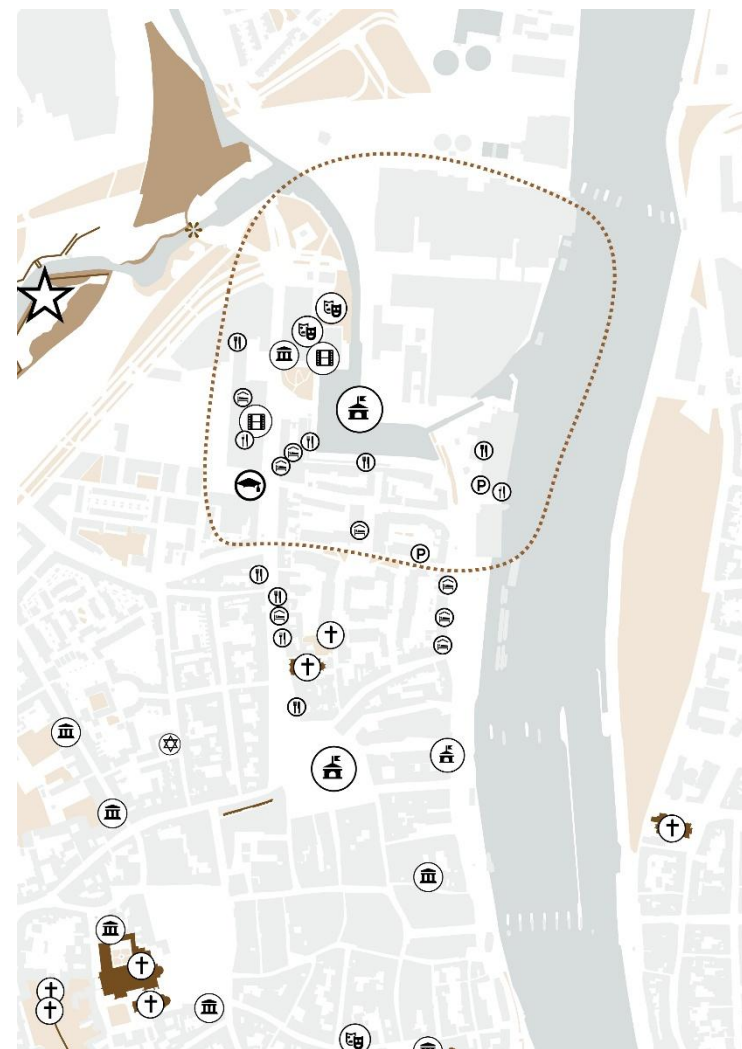


Figuur 3.1: Cultuurhistorie Maastricht

Points of interest

Het Bassingebied heeft verschillende publiekstrekkingen die bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en aantrekkingskracht van de omgeving. Binnen het Bassin en de directe omgeving bevinden zich diverse attracties, horeca en monumentale gebouwen die het karakter van het gebied bepalen. Ook bevinden zich parkeergelegenheden in het gebied op loopafstand van het centrum van Maastricht. Deze punten zijn belangrijk voor het bepalen waar bezoekers/bewoners van het gebied wandelen en fietsen.

Figuur 3.2: Goed voorbeeld van de aantrekkingskracht van het gebied zijn de vele actieve plinten en aantrekkelijke dwaalmilieu's



Figuur 3.3: Points of interest Bassingebied



3.2 Water en groen

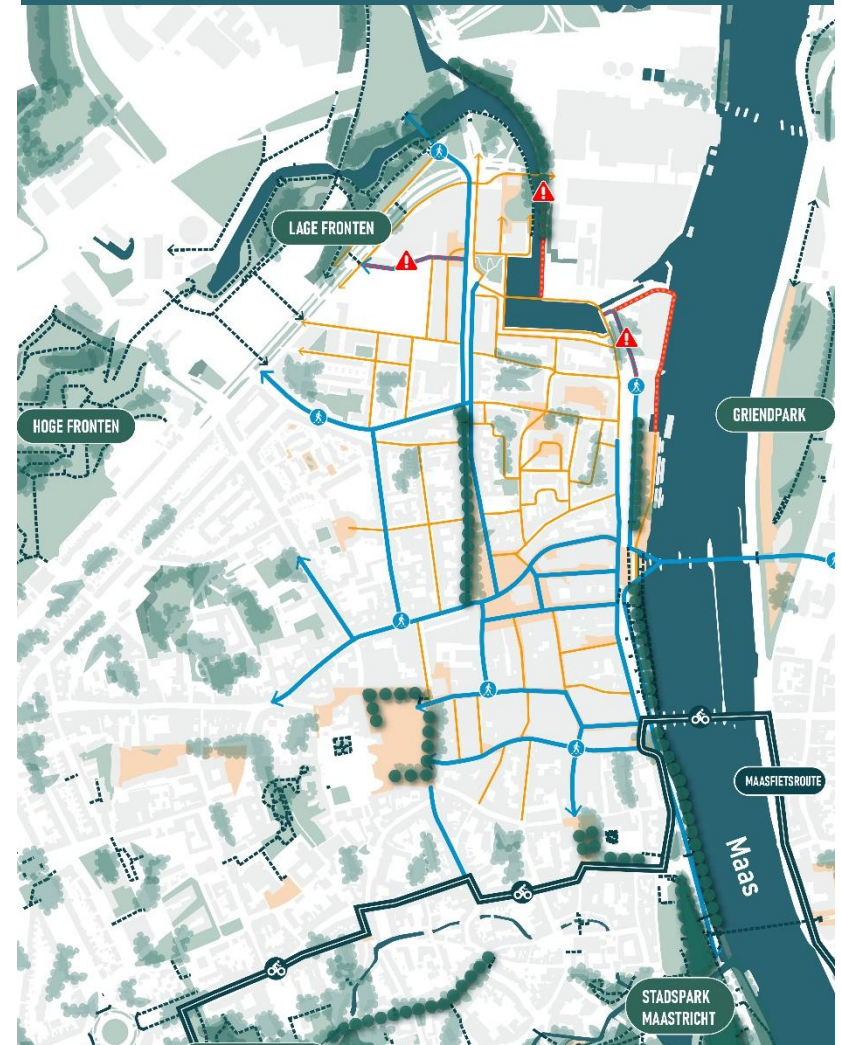
Een hoogwaardig 'groenblauw' raamwerk is om meerdere redenen van belang. Aan de ene kant vanuit de opgave voor klimaat en milieu (waterberging, verblijf- en verbindingroutes voor dieren). En aan de andere kant draagt dit groenblauwe raamwerk bij aan de ruimtelijke kwaliteit van een route of van een plek.

Naast een netwerk op regioniveau met belangrijke dragers zoals de Maas is het ook in de binnenstad van belang een goede balans tussen 'rood' (verhard en bebouwd) en 'groen/blauw' te hebben. De benutting van de Maasoeveren maar ook het Frontenpark zijn daar voorbeelden van. Dit sluit aan op de Straat van de Toekomst waar veel belang wordt gehecht aan klimaatadaptie, ecologie en waterberging.

Het Bassin is in zijn huidige, historische, vorm redelijk stenig, maar biedt door de veranderingen in de omgeving kansen voor vergroening. De bassinkade heeft daarbij ook de potentie om als belangrijke schakel te functioneren tussen het recreatieve groennetwerk ten westen en noorden van de binnenstad Maastricht (o.a. het Frontenpark maar ook het Bosscherveld) in combinatie met de historische binnenstad (o.a. de Markt en het Vrijthof).



Belangrijke koppeling tussen het groenblauwe netwerk en de aanwezige fiets- en wandelstructuur op stadsniveau



Figuur 3.4: Groenblauw netwerk Maastricht

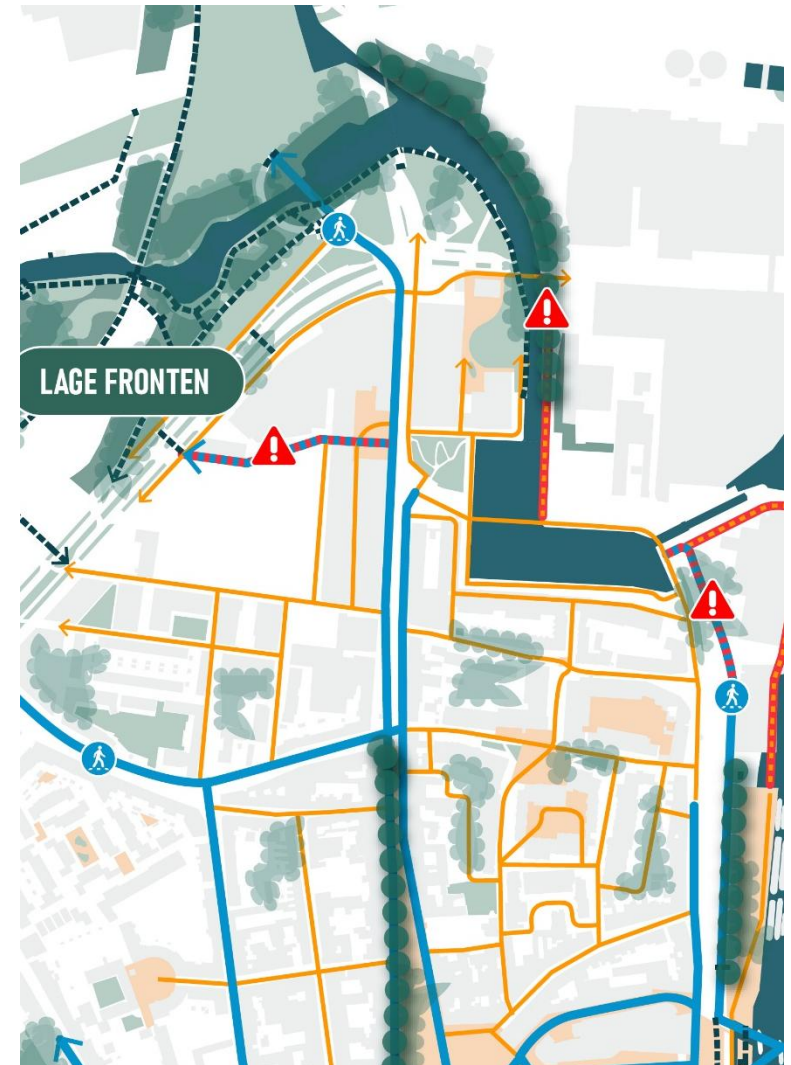
Figuur 3.5: Het Frontenpark (bestaande uit Lage Fronten en Hoge Fronten) is een aantrekkelijk wandelgebied vlakbij het plangebied waar dit mogelijk kansen bied om het nog beter te verbinden met de stad



Een voorbeeld van vergroening binnen het onderzoeksgebied is het heringerichte plein op de Lakenweversstraat. De kwaliteit van verblijven is hier sterk verbeterd.



Figuur 3.6: Ontwerp vergroening Lakenweversplein



Figuur 3.7: Inzoom Groenblauwe netwerk

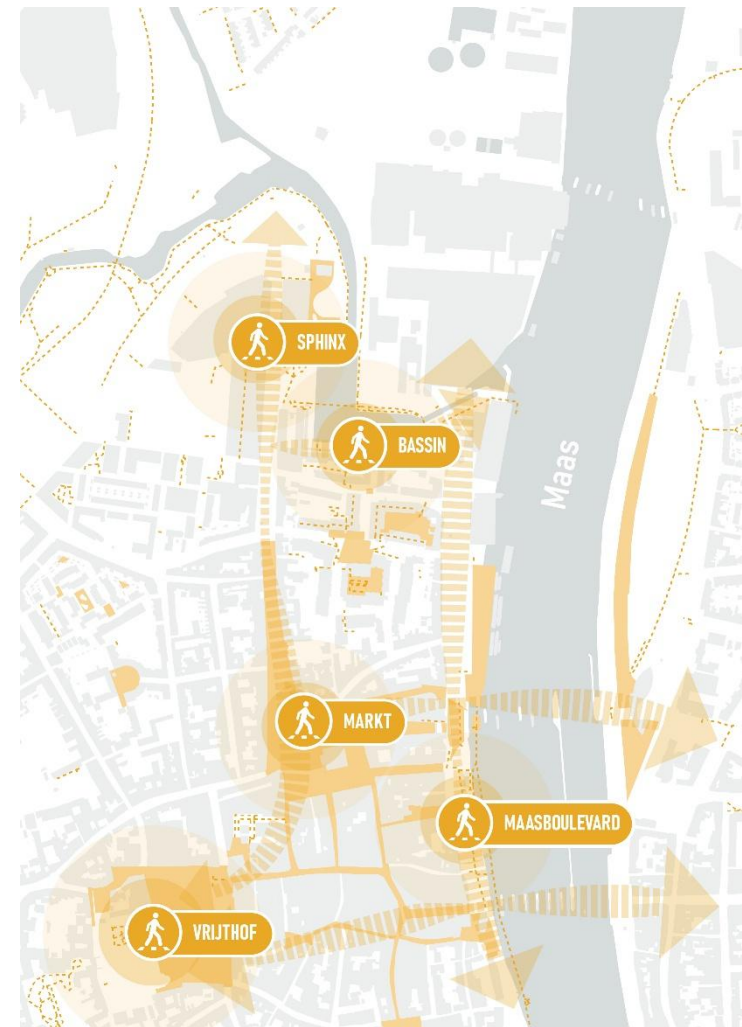


3.3 Voetganger

Het stadscentrum van Maastricht is compact met veel straten en pleinen die gemakkelijk te voet te bereiken zijn. De stad heeft een rijke geschiedenis, wat zich uit in smalle straatjes, gezellige pleinen en charmante steegjes. Deze plekken hebben een aantrekkelijke werking om te verkennen en hierbij verschillende 'ommetjes' te wandelen. Tezamen met de compactheid van de binnenstad bevordert dit het gebruik van de stad te voet. Omdat veel routes autoluw of -vrij zijn is lopen ook aangenaam. Belangrijke knopen in de stad zijn de Markt en het Vrijthof.

Het Bassingebied/Sphinxkwartier ontwikkelt zich steeds meer tot een dynamisch stedelijk gebied waar verblijfskwaliteit en ontmoeten leidend zijn. Autoluw, OV-bereikbaar en een goed netwerk met voorzieningen voor voetgangers en fietsers zijn uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling. De verscheidenheid aan stedelijke cultuurfuncties (Muziekgieterij, Lumiere, Pathe, dansstudio Landbouwbelang, horeca en faculteit Hogeschool zuid) maakt het gebied tot een echte trekker.

Vanuit de binnenstad van Maastricht lopen verschillende routes naar het Bassingebied/Sphinxkwartier. De Boschstraat is een belangrijke route, maar ook in het Boschstraatkwartier is een fijnmazig net van looproutes richting Bassinbrug. De hoeveelheid voetgangers neemt vanuit de binnenstad gezien wel steeds verder af. Over de Boschstraat gaat nu een voetgangersstroom van gemiddeld 1.000-2.500 per etmaal.



Figuur 3.8: Voetgangersstromen Maastricht

Door de ligging centraal tussen de OV-haltes (MosaeForum en Boschstraat) en belangrijke parkeervoorzieningen (parkeren Frontenpark, parkeren Sphinx en parkeren Bassin) beginnen veel bezoekers hun wandeling naar de binnenstad in de directe omgeving van het Bassin. Enerzijds hebben deze voetgangers belang bij een goed basis- en hoofdnetwerk maar anderzijds is het vanuit economisch belang ze tijdens het lopen vanaf bijvoorbeeld de parkeerlocatie ook een wandelbeleving te bezorgen. Dit wordt ook wel het 'groene voetgangersnetwerk' genoemd; zie kader). Bij dit netwerk staat beleving centraal (door een aantrekkelijk ingerichte omgeving).

Het lopen langs de Maas en over de Maasboulevard wordt steeds belangrijker voor het functioneren van het gebied en het centrum als geheel. Zo wordt ook geïnvesteerd in de Kesselskade en Maaspromenade. Een goede koppeling met het Bassin is een volgende stap in deze ontwikkeling.

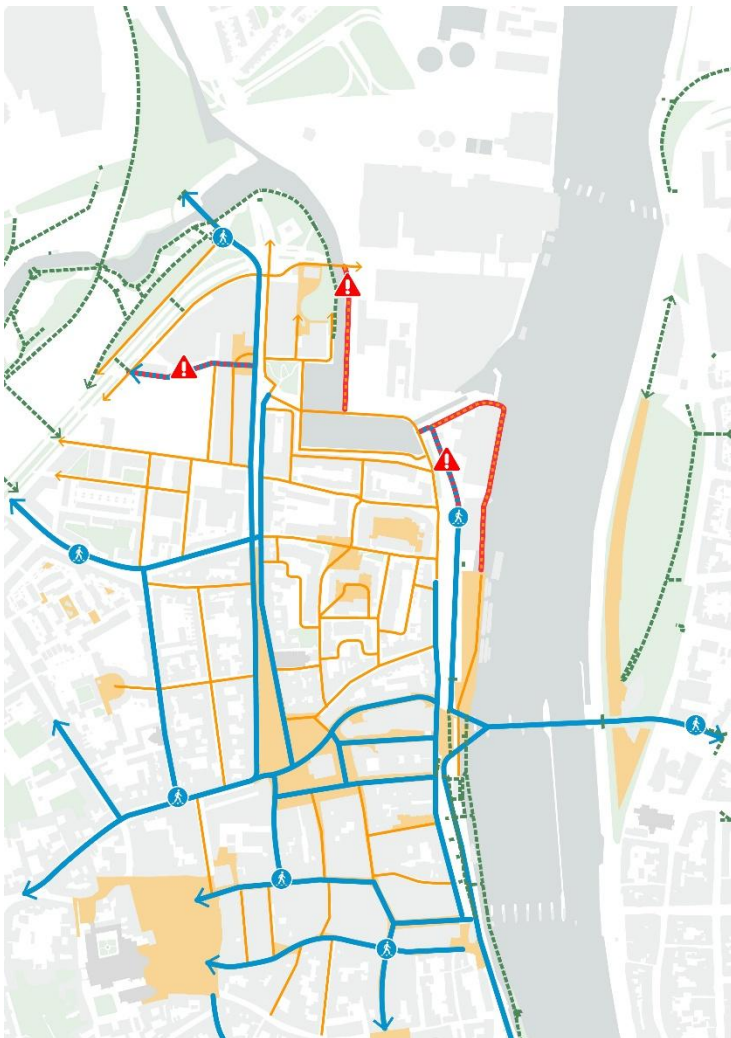
Figuur 3.11 laat het huidige voetgangersnetwerk zien van het studiegebied (het basis- en hoofdnetwerk). De huidige situatie vormt in deze studie de referentiesituatie om de varianten mee te vergelijken. Deze varianten worden in hoofdstuk vijf toegelicht.

Figuur 3.9: Het gebied in en rondom het Sphinx kwartier is een aantrekkelijke belevingsroute



Figuur 3.10: Lopen over de Kesselkade is een belangrijke schakel binnen het voetgangersnetwerk





Figuur 3.11: Huidig voetgangersnetwerk Maastricht

Voetgangersnetwerk

Voor de voetganger kan onderscheid gemaakt worden tussen drie type netwerken:

- **Basisnetwerk:** Gemakkelijk, snel en toegankelijk. Het moet voor iedereen beschikbaar zijn en iemand moet vanaf elke locatie kunnen beginnen met lopen. Het hoogste kwaliteitsniveau wordt niet verwacht. Het basisnetwerk is meestal te vinden in buurten.
- **Hoofdnetwerk:** Het doel is een hoger niveau van openbare ruimte, en sociale veiligheid speelt een grotere rol. Voetgangers kunnen zich verder verwijderd voelen van andere vormen van vervoer, maar hebben er toch gemakkelijk toegang toe. De voetpaden zijn duidelijker en breder. De vuistregel is dat wanneer voetgangers met speciale behoeften een hoger kwaliteitsniveau ervaren, dit beter is voor iedereen.
- **Groen netwerk:** Dit levert een bijdrage aan een aangename wandelervaring. De verbinding tussen verschillende wandelpaden moet herkenbaar zijn en er moet een hoge kwaliteit van groen, natuur en verblijven in het gebied zijn. Groen en water moeten de omgeving domineren.

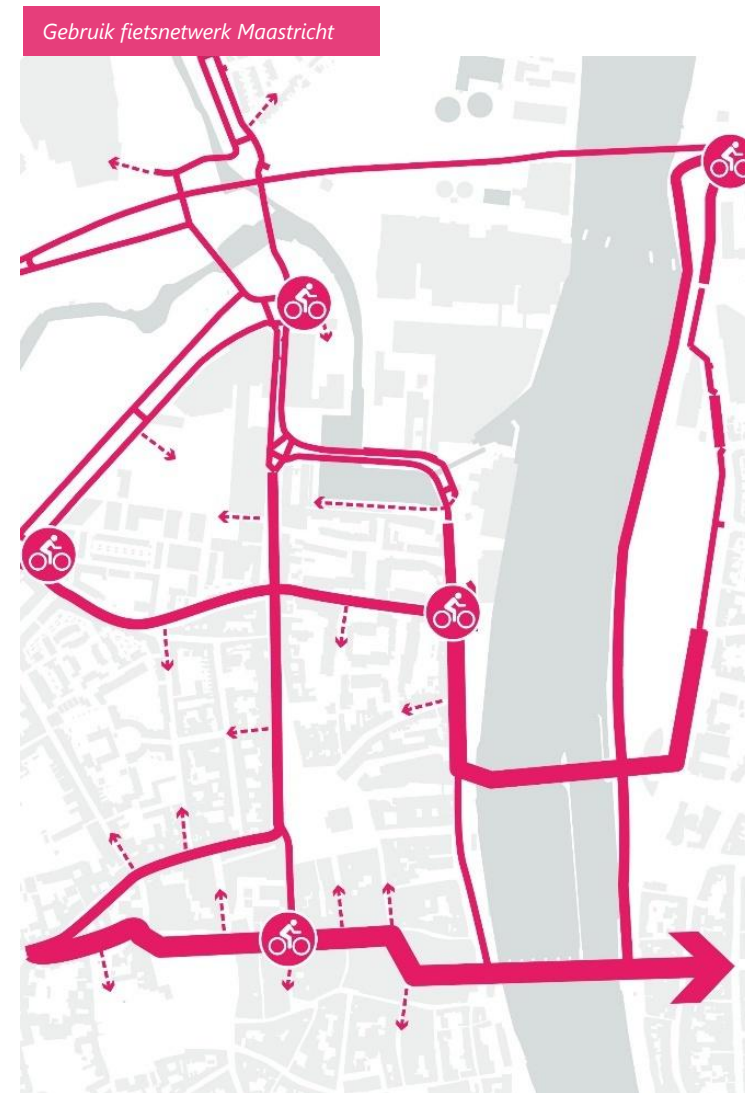




3.4 Fietser

De Wilhelminabrug vormt samen met de Servaasbrug een belangrijke schakel over de Maas. De drukste routes gaan door het centrum en richting de Brusselsestraat, gevolgd door de routes richting de Cabergerweg, Boschstraat en de Maasboulevard. De route via de Markt is veelgebruikt, maar is op marktdagen (vrijdag) een steeds slechter alternatief vanwege de drukte. Daarnaast is ook de Frontensingel een drukke fietsroute, deze vormt een verbinding tussen noord en zuid(west), maar om de Maas te kruisen moet doorgefietst worden naar de Noorderbrug. De afstand tussen de Wilhelminabrug en Noorderbrug is circa 1km. Het nevenstaande kaartbeeld laat duidelijk de impact van de Maas (en het ontbreken van bruggen) zien op het fietsnetwerk.

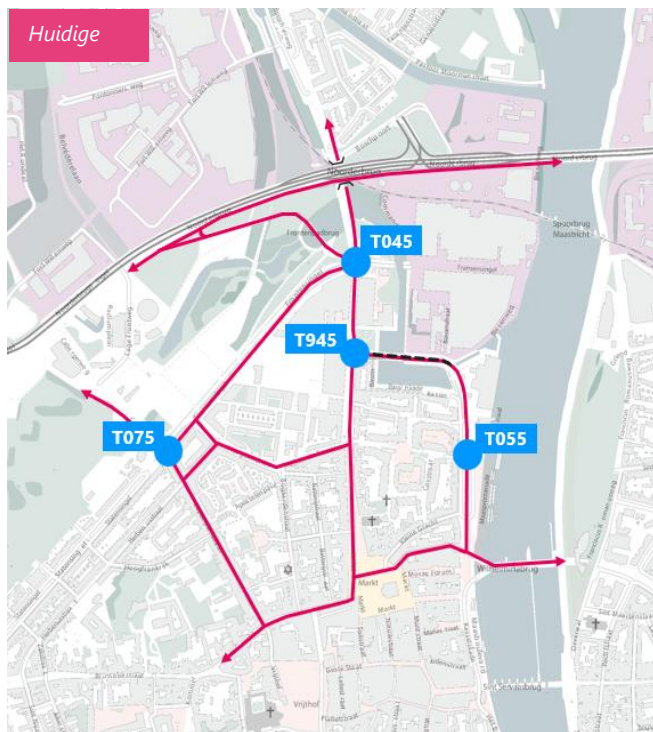
De nieuwe verlengde Maasboulevard (met fietsen aan weerszijden) en de Nieuwe Maasbrug vormen belangrijke toevoegingen aan dit netwerk waardoor veel routes korter en directer worden. Met deze ontwikkelingen is een autoluwe Boschstraat mogelijk waardoor daar een aantrekkelijke fiets- en wandelverbinding ontstaat.



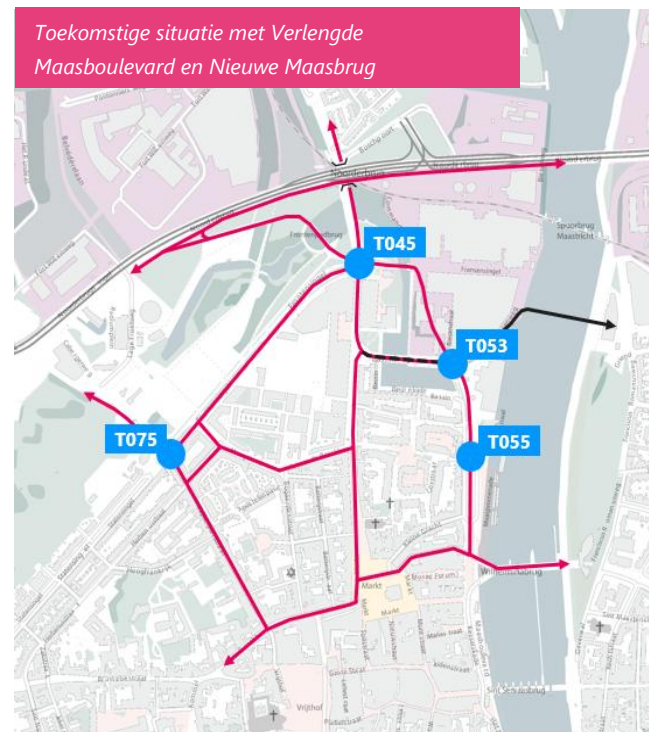
Figuur 3.12: Gebruik fietsnetwerk Maastricht

VRI

Naast de Maas kruisen de fietsroutes ook een aantal belangrijke autoroutes. Deze zijn veelal geregeld met verkeerslichten. Door de doortrekking van de Maasboulevard vervalt het verkeerslicht bij de Boschstraat (VRI 945), maar wordt aan de andere zijde van de Bassinbrug een nieuw geregelde kruising gerealiseerd (T053). Voor alle reeds bestaande VRI's geldt dat de fietsers binnen gemiddeld 30 seconden (vaker sneller) het kruispunt kunnen passeren. (zie ook studie Quick scan fietsrelatie Bassinbrug, 2024).



Figuur 3.13: Huidige VRI's in het fietsnetwerk



Figuur 3.14: Toekomstige VRI's in het fietsnetwerk



4. Uitgangspunten en beoordelingskader

Dit hoofdstuk licht allereerst de verschillende uitgangspunten van deze verdiepende studie toe. Een deel komt overeen met de Quick Scan Fietsrelaties (Goudappel, 2024) maar er zijn ook nieuwe uitgangspunten.

4.1 Uitgangspunten

In het beoordelen van de verschillende varianten worden de onderstaande uitgangspunten meegenomen:

- **Meer focus op de voetganger:** naast een beoordelingskader voor de fietser, wordt ook een beoordelingskader opgesteld voor de voetganger.
- De gemeente Maastricht heeft het voorstel aangenomen dat **geen OV meer over de Bassinbrug** gaat rijden.
- Er wordt een **voetgangersbrug** aangelegd vanaf de Verlengde Maasboulevard over de Zuid Willemsvaart richting naar het Richie Backfireplein.
- Ook de **‘fietstechnische’ uitgangspunten van de Quick Scan** Fietsrelaties worden meegenomen in deze verdiepingsslag.

Fietsvoorziening	Eis uit Handboek Openbare Ruimte (2021)
Vrijliggend éénrichtingsfietspad/bromfietspad	Standaard: 2,50m breed Minimaal: 2,00m breed
Vrijliggend tweerichtingsfietspad/bromfietspad	Standaard: 4,00m breed Minimaal 3,50m breed
Fietsstroken	Standaard: 2,00m breed (excl. Markering) Minimaal: 1,75m breed

Figuur 4.1: Handboek Openbare Ruimte (2021)

			Fietsnetwerkcategorie		
Weg-categorie	Maximumsnelheid gemotoriseerd verkeer (km/h)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etm)	Basisstructuur (Ifiets <750/etm)	Hoofdfietsnetwerk (Ifiets 500-2.500/etm)	Snelle fietsroute (Ifiets > 2.000/etm)
Erf-toegangsweg	stapvoets of 30	< 2.500	gemengd verkeer	gemengd verkeer of fietsstraat	fietsstraat (met voorrang)
		2.000-5.000		gemengd verkeer of fietsstrook	fietspad of fietsstrook (met voorrang)
		> 4.000		fietsstrook of fietspad	
Gebieds-ontsluitingsweg	50	2x1 rijstrook	niet relevant	fietspad	
		2x2 rijstroken			
	70			fiets-/bromfietspad	

Figuur 4.2: Handboek Ontwerpwijzer Fietsverkeer (CROW)

Om de varianten onderling te kunnen vergelijken en beoordelen zijn een aantal zaken als vast verondersteld. Ten eerste gaan alle varianten uit van de aanleg van de Verlengde Maasboulevard met vrij liggende fietspaden aan weerszijden; het huidige uitgangspunt voor het ontwerp. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen Maasboulevard en Frontensingel.

Ten tweede gaan alle varianten gaan uit van hetzelfde aanlandingspunt Maasbrug (uit de ‘Inpassingsstudie Maasbrug’). In de IPV-studie kent dit eerste fase en een tweede fase. In de eerste fase is er geen ruimte voor een hellingbaan; via een stijgpunt/trappenpartij gaan zowel fietsers en voetgangers vanaf de brug over de Biesenkade naar de Verlengde Maasboulevard. In de tweede fase wordt een hellingbaan aangelegd voor een volwaardige ‘doorfiets’ verbinding. In de inpassingsstudie (IPV) wordt een befietsbare helling voorgesteld in het verlengde van de brug richting de Timmerfabriek. Deze sluit net boven het driehoekige



bouwblok (Sappi Zuidwest) aan op de verlengde Maasboulevard. Deze is hier ook als basis in het netwerk opgenomen. De route via de Biesenweg wordt voor de voetganger separaat beoordeeld in hoofdstuk 6 omdat deze route relevant is voor alle vijf de varianten.

4.2 Beoordelingskaders

Voor het beoordelen van de verschillende varianten worden twee beoordelingskaders opgesteld; voor zowel fiets als voetganger. Hierin zijn de relevante aspecten van de principes van de Straat van de Toekomst meegenomen. De twee kaders worden separaat toegelicht.

4.2.1 Beoordelingskader voetgangersnetwerk

Loopvriendelijke infrastructuur moet aan vijf kwaliteitseisen voldoen. De kwaliteitseisen zijn opgesteld met als basis de informatie uit de Ontwerpwijzer Voetgangers (CROW, 2023), aangevuld met expertkennis en het rapport 'Loopnetwerk Paddepoel, Selwerd en Tuinwijk' (Goudappel, 2025). De beschreven kwaliteitseisen beslaan de inrichtingskenmerken die wenselijk zijn bij loopnetwerkniveau 'Basis' en 'Hoofd'. Het netwerkniveau 'Groen en ontspannen' speelt een beperkte rol in het plangebied; aan de noordzijde van het Bassin, naast Lumière start het groen en de vestingwerkenroute naar het Frontenpark.

Voetgangers vormen een zeer heterogene groep; daarom wordt bij het ontwerp uitgegaan van het principe 'design for all'. Voldoet een kwaliteitseis op een route niet goed, dan kan de ene gebruiker er niet lopen (te ver, onbegaanbaar of onvindbaar), durft de ander er niet te lopen (te onveilig) en vindt weer een ander het onplezierig om er te

lopen (onaantrekkelijk). De verschillende eisen worden eerst toegelicht en vervolgens samengevat in het toetsingskader.

Het laten liggen/aanpassen of weghalen van de Bassinbrug is een ingreep die impact heeft op de route van de voetganger. Om dit goed in beeld te brengen is gekeken naar het gehele netwerk rondom de Bassinbrug. Met deze methode kan goed het verschil tussen de varianten inzichtelijk worden gemaakt. Als enkel naar de kwaliteit van de betreffende verbinding wordt gekeken, wordt de impact op de omliggende voetgangersverbindingen niet meegenomen.

Kwaliteitseis directheid



Routes moeten direct zijn in afstand, tijd en moeite. Met andere woorden: de route voldoet indien de afstand kort genoeg is, geen sprake is van (te veel) oponthoud en de route met een redelijke inspanning te lopen is. In theorie is er natuurlijk altijd een route, maar als een voetganger hiervoor heel ver moet omlopen, is er feitelijk geen uitvoerbare route. Het gaat erom dat de bestemming, via de beschikbare route, binnen de actieradius (binnen het bereik) ligt.

Toetsbare criteria zijn een beperkte omloopfactor (bij het basisnetwerk is dit 1,2 en voor het hoofdnetwerk 1,4) en maaswijdte (afstand tussen parallel lopende verbinding in het netwerk). Voor het basisnetwerk wordt een maaswijdte van 50-100m aangehouden. Voor het hoofdnetwerk gaat het om 200-500m en het groennetwerk moet binnen 300m van de woonomgeving bereikt worden. Hoe kleiner de maaswijdte, hoe minder sprake is van omlopen. Tijdverlies moet voorkomen worden en de voetganger moet vrije doorgang hebben.



Directheid



Begaanbaarheid



Leesbaarheid



Veiligheid



Aantrekkelijkheid



Kwaliteitseis begaanbaarheid

Alle looproutes in het basisnetwerk en het hoofdnetwerk moeten goed begaanbaar zijn voor iedereen. Mensen lopen immers van deur tot deur. Kan iemand een bepaald punt niet passeren of is een hoogteverschil niet te overbruggen, dan is daarmee de hele route onmogelijk. Het gaat daarbij niet alleen om de feitelijke begaanbaarheid, maar ook om de beleefde begaanbaarheid. Wellicht kan iemand met zijn rolstoel net wel de stoeprand afkomen, maar weerhoudt angst om te vallen hem ervan om dat ook te doen.

Volledige verharde wegen voor het hoofd- en plusnetwerk zijn van belang. Ook een voldoende ruime vrije doorloopbreedte. Herkenbaarheid en verlichting op bijzondere plekken en objecten. Een herkenbare en continue vormgeving helpt.



Kwaliteitseis leesbaarheid

Een voetganger moet gemakkelijk de weg kunnen vinden, zowel voordat zij gaat lopen, als tijdens het lopen. Door de omgeving logisch, herkenbaar en overzichtelijk in te richten kan de voetganger een beter beeld vormen van hoe de omgeving in elkaar steekt. Herkenbaarheid is belangrijk voor de leesbaarheid. Op netwerkniveau 'Hoofd' is leesbaarheid van groot belang, de route moet eenduidig zijn vormgegeven en overal van dezelfde kleuren en materialen zijn voorzien. Dit zijn routes die iemand 'zonder erbij na te denken' kan volgen.

In het groen netwerk moet de route vanzelfsprekend te volgen zijn. Bij het basisnetwerk is geen bewegwijzering aanwezig. Voor hoofdroutes moeten de belangrijkste herkomsten en bestemmingen bewegwijzerd zijn.



Kwaliteitseis veiligheid

Op een goed voetgangersnetwerk is de veiligheid van de gebruikers gewaarborgd. Een route moet zowel sociaal veilig als verkeersveilig afgelegd kunnen worden. Ook hier geldt dat de zwakste schakel de kwaliteit van de route bepaalt. Mensen kunnen onveilige plekken ontwijken, maar dat leidt tot omlopen en bij te grote afstanden tot afzien van lopen.

Verkeersveiligheid kan gewaarborgd worden door conflicten met kruisend verkeer zoveel mogelijk te vermijden en de verkeerssoorten daarmee ook scheiden. Sociale veiligheid komt terug in het veilig voelen (zien en gezien worden), sociale controle (ogen op straat), menging van functies (levendigheid over de gehele dag), zicht op de omgeving en medeweggebruikers, verlichting (zichtbaarheid) en vergeving en onderhoud.



Kwaliteitseis aantrekkelijkheid

Een goed voetgangersnetwerk nodigt uit om gebruikt te worden. Een route die niet aantrekkelijk is, wordt veel minder snel gebruikt dan een route die dat wel is. Wat aantrekkelijk is, is persoonsgebonden en afhankelijk van de situatie. Dat neemt niet weg dat aantrekkelijkheid wel degelijk van groot belang is en dat er wel vuistregels zijn voor wat mensen (en voetgangers in het bijzonder) aantrekkelijk of onaantrekkelijk vinden. Aantrekkelijke routes verkorten de beleefde looptijd en maken de acceptabele loopafstand dus langer; onaantrekkelijke routes verlengen de beleefde looptijd en maken de acceptabele loopafstand dus korter.

Voor voetgangers is het belangrijk dat er weinig/geen hinder van geluid en uitlaatgassen is. Iemand moet zich voldoende beschermt voelen tegen hitte, wind en regen door beschutting van bebouwing en beplanting. Ook is een route meer aantrekkelijk als er veel afwisseling is de omgeving en alternatieve routes beschikbaar zijn.

Het beoordelingskader vat de vijf kwaliteitseisen samen en toont in een overzicht de verschillende inrichtingskenmerken waarop getoetst kan worden. Deze kenmerken vormen een leidraad, maar zijn geen harde eisen. Het toetsingskader moet het effect laten zien van het behouden of weghalen van de Bassinbrug.

Tabel 4.1 laat het beoordelingskader voor de voetganger zien.

Tabel 4.1: Beoordelingskader Voetganger

Kwaliteitseis	Beschrijving	Inrichtingskenmerken
Directheid	Routes moeten direct zijn in afstand, tijd en moeite. Als een voetganger heel ver moet omlopen is er feitelijk geen uitvoerbare route.	• Omloopfactor: Basis <1,2 & hoofd <1,4. • Hoe kleiner de maaswijdte, hoe minder er sprake is van omlopen; basisnetwerk binnen 50-100m, hoofd- 200-500m en groen- binnen 300m. • Ongehinderd doorlopen • Wachtijd beperken
Begaanbaarheid	Kan iemand een bepaald punt niet passeren, bijvoorbeeld omdat er onvoldoende ruimte is voor zijn rolstoel of als een stoeprand of ander hoogteverschil niet te overbruggen is, dan is daarmee de hele route onmogelijk. Het gaat daarbij niet alleen om de feitelijke begaanbaarheid, maar ook om de beleefde begaanbaarheid.	• Volledige verharding op hoofd- en basisnetwerk. • Vrijedoorloopbreedte basis 2-2,3m en hoofd 2,3-2,9m • Verlichting en herkenbaarheid op bijzondere plekken en objecten
Leesbaarheid	Een voetganger moet gemakkelijk de weg kunnen vinden, zowel voordat zij gaat lopen, als tijdens het lopen. Door de omgeving logisch, herkenbaar en overzichtelijk in te richten kan de voetganger een beter beeld vormen van hoe de omgeving in elkaar steekt.	• Hoofdnetwerk eenduidig vormgegeven zodat de route 'zonder na te denken' te volgen is. • Belangrijkste herkomsten en bestemmingen in het hoofdnetwerk zijn bewegwijzerd. • Bij het groen netwerk een groene en rustige omgeving waarbij de route vanzelfsprekend te volgen is.
Veiligheid	Op een goed voetgangersnetwerk is de veiligheid van de gebruikers gewaarborgd. Een route moet zowel sociaal veilig als verkeersveilig afgelegd kunnen worden.	• Conflicten met kruisend verkeer waar mogelijk vermijden • Verkeerssoorten scheiden waar dat mogelijk is • Veilig oversteken met zebrapad of verkeerslichten • Sociale veiligheid waarborgen (ogen op straat/gezien worden)
Aantrekkelijkheid	Aantrekkelijke routes verkorten de beleefde looptijd en maken de acceptabele loopafstand dus langer; onaantrekkelijke routes verlengen de beleefde looptijd en maken de acceptabele loopafstand dus korter.	• Voorkom hinder van geluid en uitlaatgassen • Beschutting tegen hitte, wind en regen door bebouwing en beplanting • Afwisseling in natuurlijke elementen en bebouwing • Keuze uit alternatieve routes

Relatie Toekomstige Straat en beoordelingskader voetganger

Het beoordelingskader voor het voetgangersnetwerk bestaat uit een vijftal thema's. De Toekomstige Straat biedt inrichtingsprincipes voor het inrichten van straten voor iedereen aan de hand van elf thema's (zie paragraaf 2.5). De belangrijkste relaties worden onderstaand toegelicht:

- **Directheid:** Het principe "*De straat heeft mobiliteit op maat*" biedt mogelijkheden om het voetgangersnetwerk in te richten dat de voetganger de meest directe route kan nemen. Een duidelijke scheiding van modaliteiten met voldoende doorsteken bevordert een directe en efficiënte loopervaring.
- **Begaanbaarheid:** Het thema begaanbaarheid staat centraal bij "*De straat is voor iedereen*", waarbij de inrichting van straten uitnodigend is voor alle leeftijden en mobiliteitsbeperkingen. Zo ontstaat een toegankelijke omgeving met voldoende breedte, vlakke ondergrond en obstakelvrije zones.
- **Leesbaarheid:** Het principe "*De straat biedt ruimte aan nutsvoorzieningen*" biedt kansen voor een overzichtelijk ontwerp. Door nutsvoorzieningen, verlichting en meubilair slim te positioneren ontstaat een duidelijke en leesbare openbare ruimte waarin voetgangers intuïtief hun weg vinden.
- **Veiligheid:** Het thema veiligheid wordt direct ondersteund door "*De straat is veilig*". De inrichting biedt hier zichtbaarheid, conflictvrije oversteekplaatsen, duidelijke markeringen en veilige looproutes waardoor kwetsbare weggebruikers worden beschermd.
- **Aantrekkelijkheid:** Het principe "*De straat stimuleert de beleving*" staat centraal bij de aantrekkelijkheid van het voetgangersnetwerk. Het creëert een uitnodigende omgeving met groene elementen, kunstwerken en plekken om te verblijven, waardoor wandelen niet alleen functioneel, maar ook prettig en uitnodigend wordt.

In deze studie vindt de beoordeling van het voetgangersnetwerk plaats vanuit de vijf thema's. Bij uitwerking naar inrichtingsniveau kan een vertaling gemaakt worden naar de daadwerkelijke vormgeving van de openbare ruimte om zo het voetgangersnetwerk te optimaliseren. De specifieke inrichting valt buiten de scope van deze verdiepende studie.

4.2.2 Beoordelingskader fiets

In deze verdiepende studie is een aanpassing gemaakt aan het beoordelingskader voor de fiets die in de Quick scanstudie is gehanteerd. Zes van de zeven thema's zijn overgenomen: directheid, veiligheid, comfort, aantrekkelijkheid, haalbaarheid en samenhang en maaswijdte. Het thema beschikbaarheid van de route is weggelaten. Dit wordt gezien het een uitgangspunt is in deze studie. Voor elke variant wordt bekeken of dit tracé geschikt is als alternatief voor marktdagen.

Beoordelingsaspecten fietsroutes	Toelichting
Samenhang en maaswijdte	Het gaat hierbij om de afstand tussen fietsroutes in het netwerk. Uitgangspunt is een maaswijdte tussen de 300 en 500 meter. Hoe hoger de stedelijkheidsgraad, hoe lager de maximale maaswijdte. Aangezien het Sphinkwartier in stedelijk gebied ligt, wordt gestreefd naar een maximale maaswijdte van 300 meter. Tevens wordt er bij dit aspect gekeken of de routes goed aansluiten bij de bestemmingen.
Directheid	Enerzijds is er directheid in afstand: is het een logische fietsroute in het netwerk of moet worden omgereden? Anderzijds is er directheid in tijd: welke vertraging (van bijvoorbeeld verkeerslichten) ondervinden fietsers op de route.
Veiligheid	Voor veiligheid wordt beoordeeld of de inrichting van de fietsvoorziening passend is bij het gebruik en functie van de weg. Hierbij kijken we naar de fietsintensiteiten en naar het ontwerp van de fietsvoorzieningen: voldoet dat aan de eisen uit het gemeentelijk beleid?
Comfort	Comfort bevat twee aspecten. Er wordt gekeken of het netwerk begrijpelijk is. Met andere woorden: kan je een route op intuïtie fietsen? Daarnaast wordt gekeken of de route een vlak en prettig te berijden netwerk heeft?
Aantrekkelijkheid	Hoe ligt de fietsroute in de omgeving: is het een aantrekkelijke omgeving om doorheen te fietsen en is de route sociaal veilig?
Haalbaarheid	Hierbij gaat het om de inpasbaarheid van de route. Is de route makkelijk aan te leggen, of zijn er obstakels te voorzien.

Tabel 4.2: Beoordelingskader fiets



5. Varianten

In dit hoofdstuk worden de verschillende varianten van zowel de voetganger als fietsers uitgelicht. Voor de voetganger gaat het om 3 varianten en voor de fiets 5 varianten.

5.1 Varianten voetganger

Vanuit de voetganger worden drie varianten beoordeeld. Variant 1 betreft de referentie situatie. Hierbij gaat het om de huidige staat van het voetgangersnetwerk om te bepalen of de ontwikkelingen bij de andere varianten zorgen voor een vooruitgang. Variant 2 betreft het voetgangersnetwerk met toepassing van de aanleg van de Verlengde Maasboulevard, komst van de Nieuwe Maasbrug en het opheffen van de Bassinbrug. Variant 3 betreft het voetgangersnetwerk met een Nieuwe Maasbrug, de Verlengde Maasboulevard én behoud van de Bassinbrug voor fietsers en voetgangers. In variant 2 en 3 wordt uitgegaan van een aanlanding in de vorm van een trap aan de Biesenweg.



Figuur 5.1: Variant 2 voetgangersnetwerk



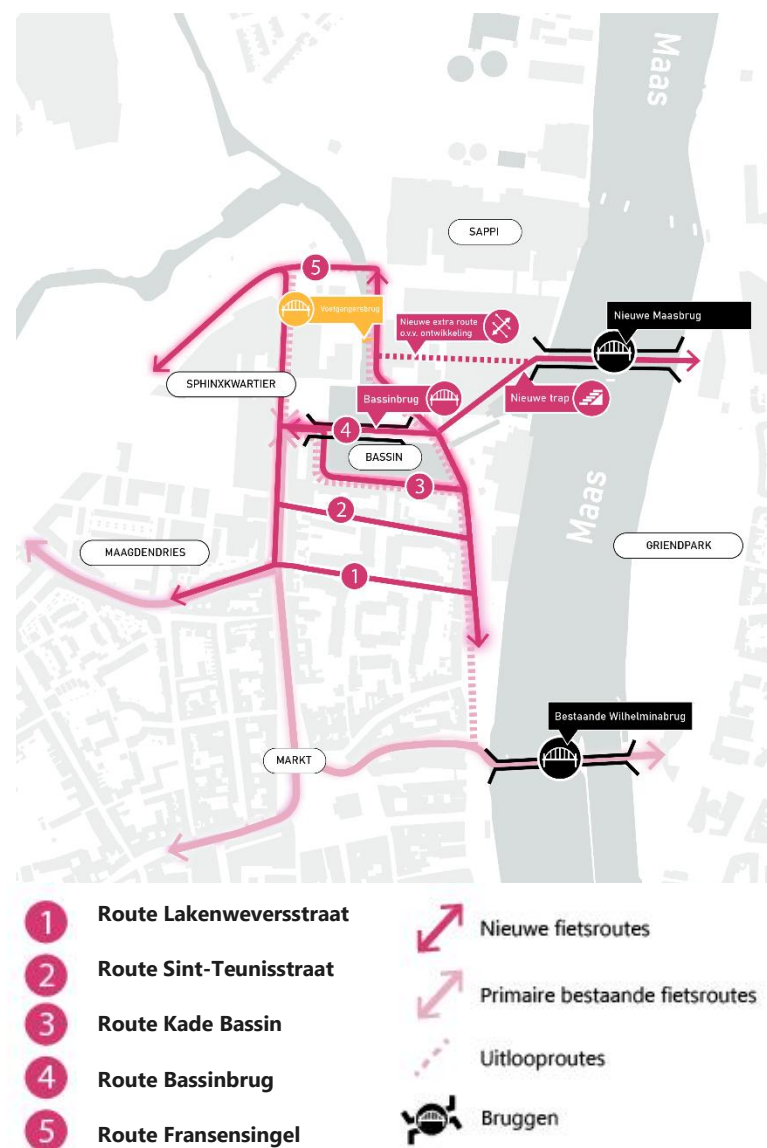
Figuur 5.2: Variant 3 voetgangersnetwerk

5.2 Varianten fiets en inpassing

In opvolging van de analyse in de Quick scanstudie zijn de verschillende tracés verder uitgewerkt. Het gaat om de volgende vijf routes:

- Variant 1: Route Lakenweversstraat
- Variant 2: Route Sint-Teunisstraat
- Variant 3: Route kade Bassin
- Variant 4: Route Bassinbrug
- Variant 5: Route Fransensingel

De ontwerpen bij de verschillende varianten van de fiets zijn ontworpen met de insteek om een volwaardige hoofdfietsroute in te passen en wat hiervan de effecten zijn. De ontwerpen zijn ter illustratie van het effect van een volwaardig fietspad conform de ontwerpeisen van de gemeente Maastricht voor een hoofdfietsroute (met een gewenste breedte van 4m voor tweerichtingenfietsverkeer).



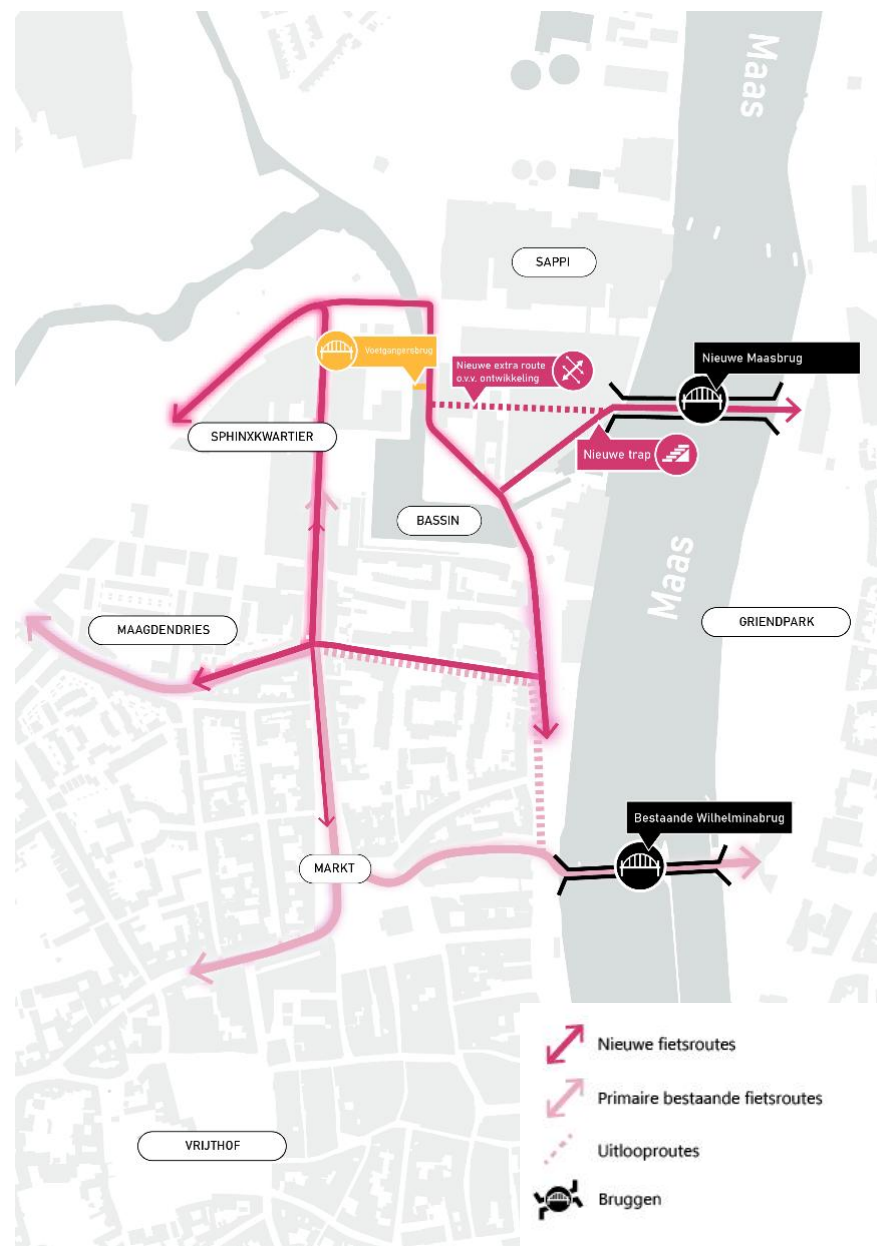
Figuur 5.3: Varianten fietsroutes verdiegingsstudie

5.2.1 Variant 1: Lakenweversstraat/Maastrichter Grachtstraat

De Lakenweversstraat maakt onderdeel uit van het Boschstraatkwartier. Vanuit het westen is de straat toegankelijk voor voetgangers en fietsers. Centraal in de straat ligt het Lakenweversplein dat recent heringericht is. Er is meer groen toegevoegd met ruimte voor ontmoeten en ontspannen. Vanuit de zijde Maastrichter Grachtstraat hebben auto's toegang tot een Q-Parkgarage. Ook voor fietsers en voetgangers is de straat via deze zijde toegankelijk via een korte helling. Aan de oostzijde sluit de straat aan op de Van Hasseltkade/Maasboulevard. Ook via deze route kunnen fietsers en voetgangers naar het Sphinxkwartier en Maagdendries.



Figuur 5.5: Lakenweversstraat



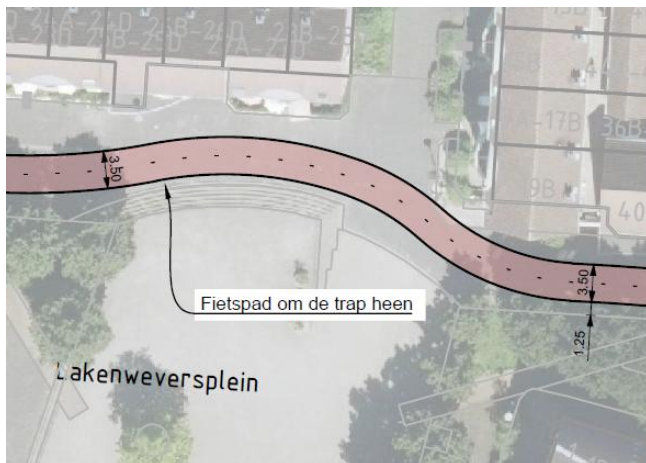
Figuur 5.4: Routes variant Lakenweversstraat

Ontwerpaandachtspunten schetsontwerp

Figuur 5.8 laat het ontwerp zien van kruising Lakenweversstraat en de van Hasseltkade/Maasboulevard. De aansluiting van de parkeergarage wordt gewijzigd ten gunste van de fietser. Auto's uit de garage moeten nu voorrang verlenen aan fietsverkeer op de Lakenweversstraat. Ook hebben de fietsers de mogelijkheid om aan de westzijde de weg te vervolgen over de Maasboulevard. Hier loopt een fietspad in twee richtingen. Aan de oostzijde is het fietspad één richting. Aan de zijde van de Boschstraat wordt een voorrangskruising aangelegd. Fietsers en gemotoriseerd verkeer op de Boschstraat hebben voorrang (figuur 5.6)

Figuur 5.7 laat ook het ruimtebeslag zien in de Lakenweversstraat. Hier is schetsmatig een fietspad van 3,5m ingetekend. Bij een fietspad van 3,5m blijft slechts 1,25m over tot aan de erfgrans. Worden volwaardige trottoirs met een breedte van 2,0 meter gerealiseerd dan is slechts ruimte voor een fietspad van 2,0 m. Dit is onvoldoende voor fietsverkeer in twee richtingen.

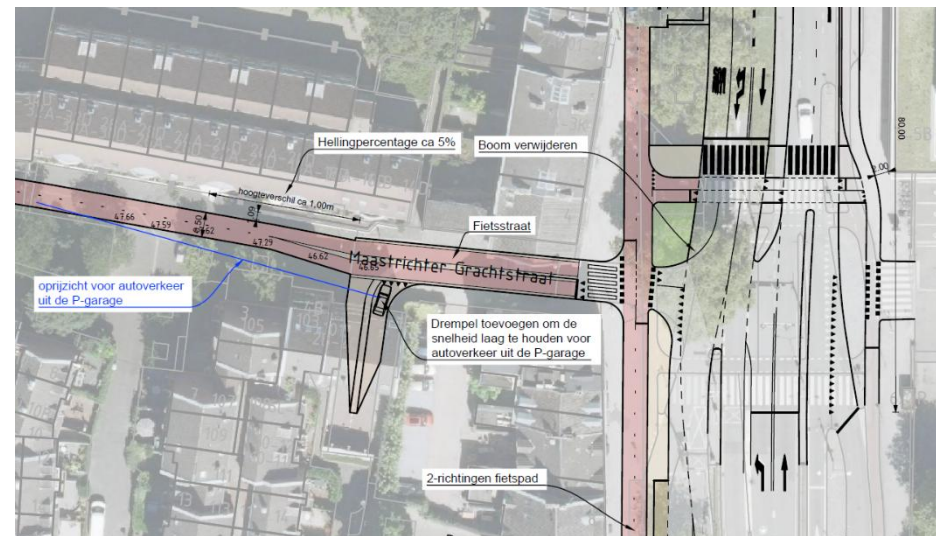
Resteert de huidige oplossing waarin sprake is van shared space. Dit voldoet bij een lage fietsintensiteiten maar conflicteert met ontwerpeisen voor een hoofdfietsroute.



Figuur 5.7: Ontwerp fietspad Lakenweversstraat



Figuur 5.6: Ontwerp aansluiting Lakenweversstraat - Boschstraat



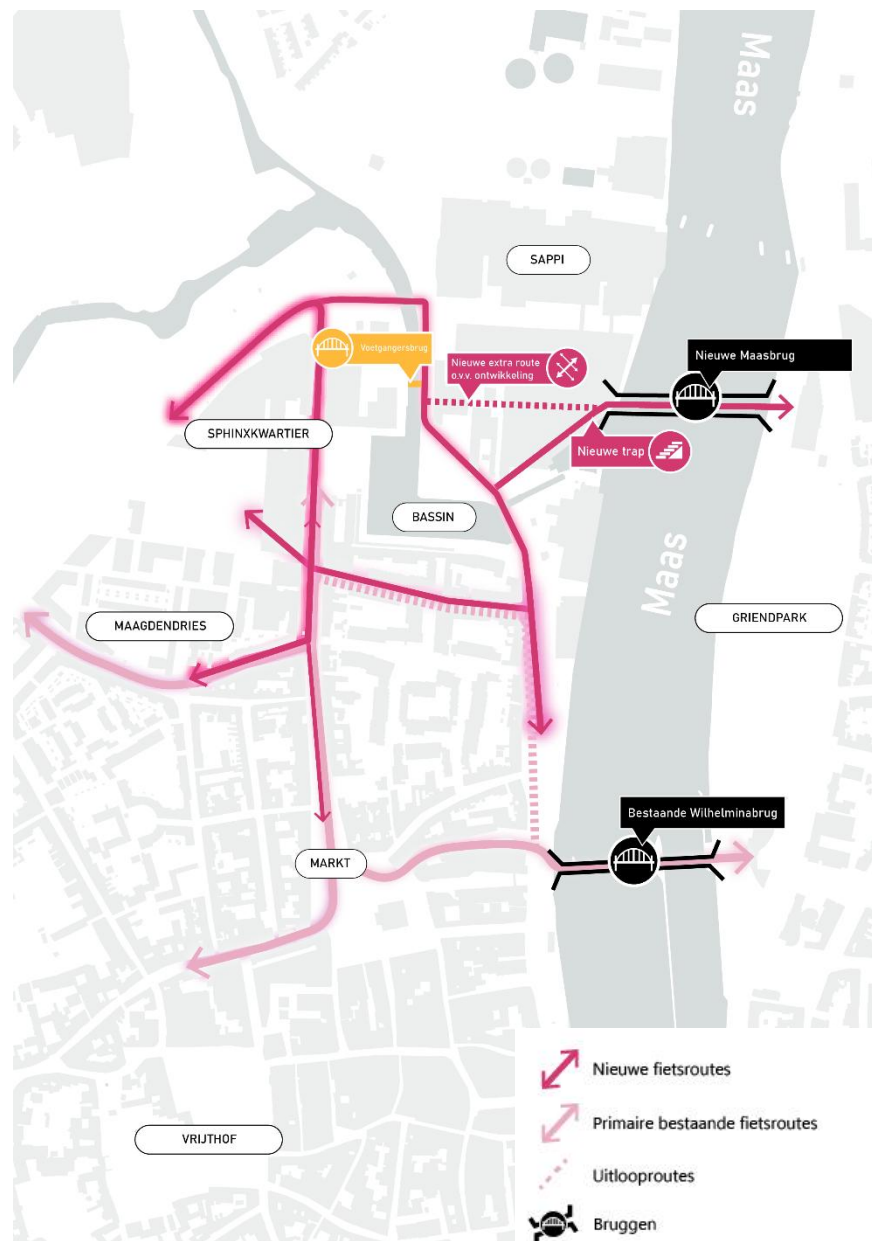
Figuur 5.8: Ontwerp aansluiting Lakenweversstraat – Van Hasseltkade

5.2.2 Variant 2: Sint Teunisstraat

In deze variant moet de Sint Teunisstraat de rol van de Bassinbrug en/ de route via de Markt (op marktdagen) overnemen. De Sint Teunisstraat verbindt de Maasboulevard/van Hasselkade met de Boschstraat. Kenmerkend is het autoarme karakter en het relatief smalle profiel. De straat heeft een woonerfinrichting, is momenteel grotendeels aangemerkt als voetgangersgebied en er zijn maar weinig auto's in het straatbeeld. Het parkeren vindt vrijwel volledig onder maaiveld plaats. De voordeuren zijn direct aan de straat. Op diverse plaatsen zijn obstakels als paaltjes en trappen. Via de Sint Teunisstraat kan doorgewandeld worden via een doorsteek naar de Bassinkade en Lakenweversstraat. De oostzijde is enkel te betreden door voetgangers en fietsers. In het westen kan de auto ook de straat inrijden, maar deze eindigt in een doodlopende straat.



Figuur 5.9: Sint Teunisstraat

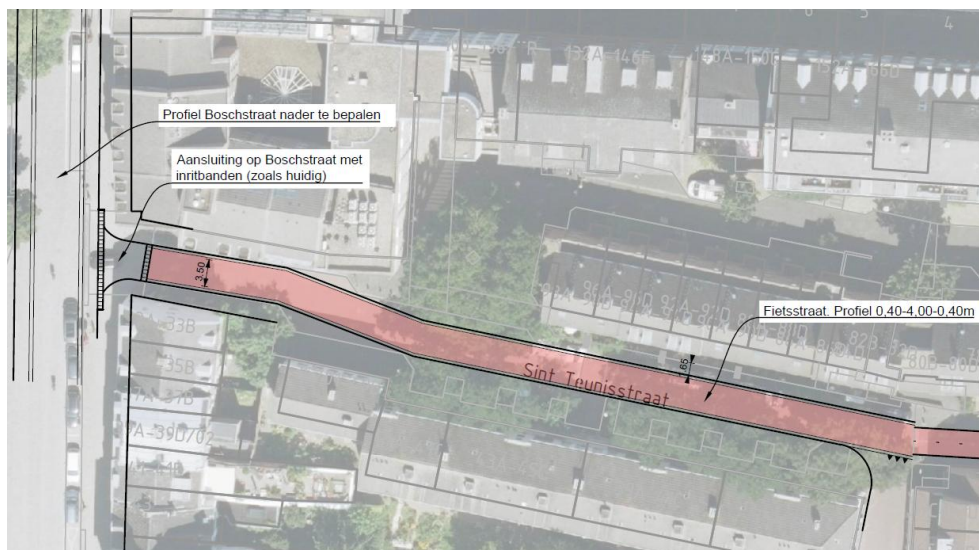


Figuur 5.10: Routes variant Sint Teunisstraat

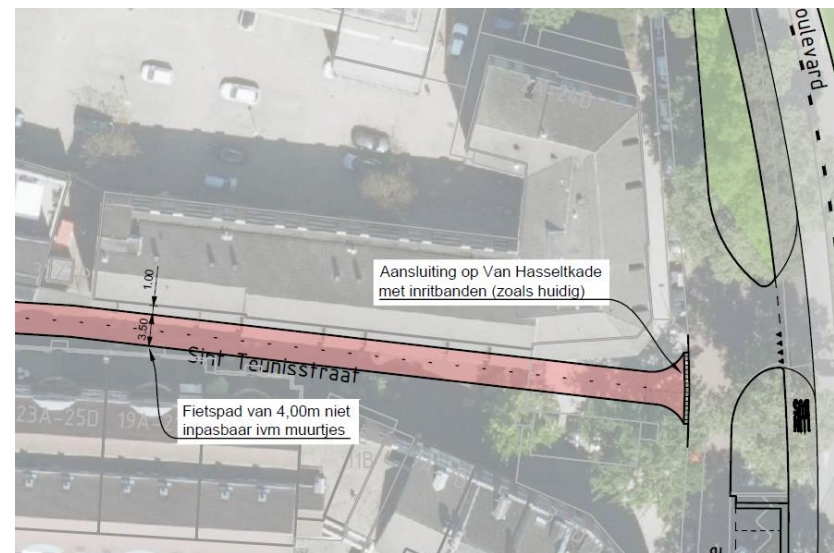
Ontwerpaandachtspunten schetsontwerp

Figuren 5.11 en 5.12 geven het ruimtebeslag weer van een fietspad in de Sint Teunisstraat. Figuur 5.12 laat de aansluiting van de Sint Teunisstraat zien op de Boschstraat. In het ontwerp is een fietsstraat ingetekend met een breedte van 3,5m. De aansluiting op de Boschstraat is met inritbanden zoals ook is in de huidige situatie. Figuur 5.11 laat de westelijke aansluiting zien tot de Van Hasseltkade. Dit is vormgegeven met inritbanden zoals in de huidige situatie ook is. De fietsstraat ter hoogte van de Boschstraat gaat over in een fietspad. Dit fietspad is ook 3,5m breed en heeft twee richtingen. Vanwege de muurtjes bij verschillende gevels is een fietspad van 4,0m niet inpasbaar. Bij een fietspad van 3,5m blijft onvoldoende ruimte over voor trottoirs.

Resteert de huidige oplossing waarin sprake is van shared space. Dit voldoet bij een lage fietsintensiteiten maar conflicteert met ontwerpeisen voor een hoofdfietsroute.



Figuur 5.12: Ontwerp aansluiting Sint Teunisstraat - Boschstraat



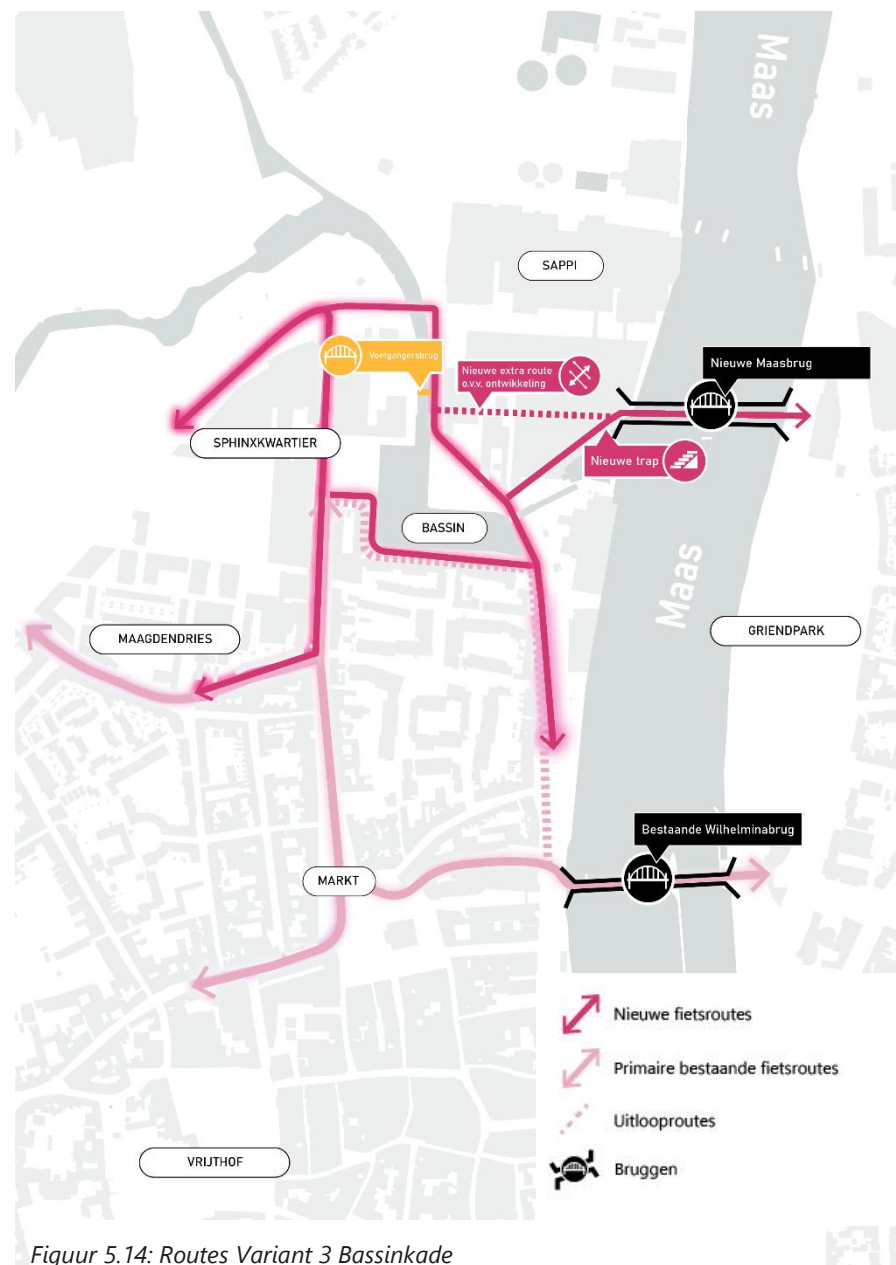
Figuur 5.11: Ontwerp aansluiting Sint Teunisstraat – Van Hasseltkade

5.2.3 Variant 3: Bassinkade

Wanneer de Bassinbrug volledig opgeheven wordt, is de Bassinkade het meest nabijgelegen alternatief. Deze zuidkade heeft zowel een hoge als een lage kade. Op de lage kade bevinden zich verschillende terrassen en op de hoge kade zitten de voordeuren direct aan de weg. Daarbij zijn de paden ook onderdeel van een voetgangersgebied. Vanuit de lage kade is een trap naar het hoge deel.



Figuur 5.13: Bassinkade vanaf Bassinbrug



Figuur 5.14: Routes Variant 3 Bassinkade

Ontwerpaandachtspunt schetsontwerp

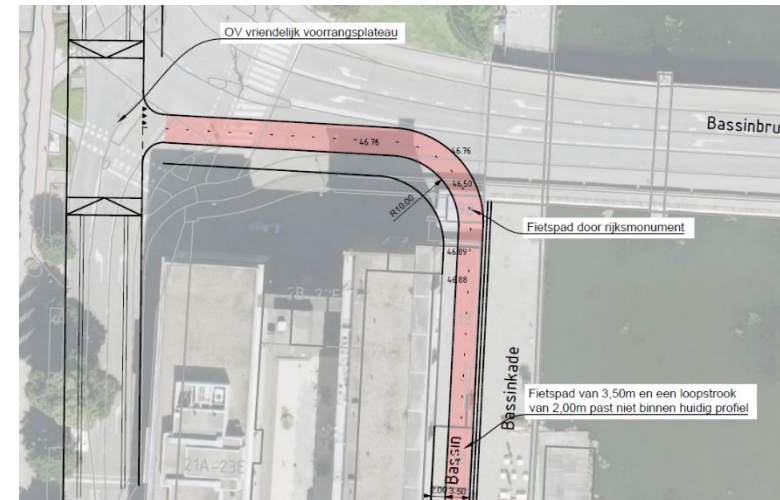
Hoge Kade

Zoals in schematische tracé overzicht al toont wordt de route gekenmerkt door enkele haakse bochten. Doortrekking van de route door het gebouw Bassin 100-106 is niet realistisch in verband met de aanwezigheid van het trappenhuis van dit complex. Hier buigt de route haaks naar het noorden, zoals is afgebeeld in figuur 5.17. Een fietspad van 3,5m breed past net binnen het profiel. Het laat weinig ruimte over voor de voetganger en komt dicht op de voordeuren van de woningen te liggen. Ter hoogte van de huidige Bassinbrug doorkruist de route het poortwachtershuisje op de kade. Dit is echter een rijks monumentaal pand dat gehandhaafd moet worden. Een fietspad langs het poortwachtershuisje is niet mogelijk.

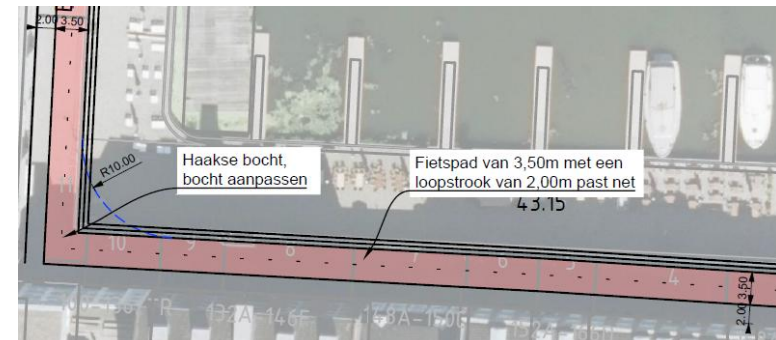
Samenvattend is de conclusie dat het verkeerskundig niet mogelijk is, als gevolg van verschillende onvermijdbare schakels om een fietsroute goed in te passen.



Figuur 5.16: Hoge kade Bassinkade



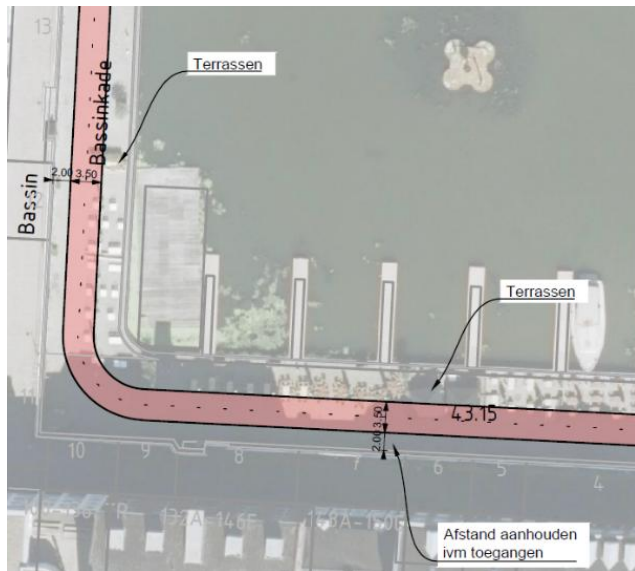
Figuur 5.15: Ontwerp aansluiting Bassinkade Boschstraat



Figuur 5.17: Ontwerp fietspad over hoge Bassinkade

Lage kade

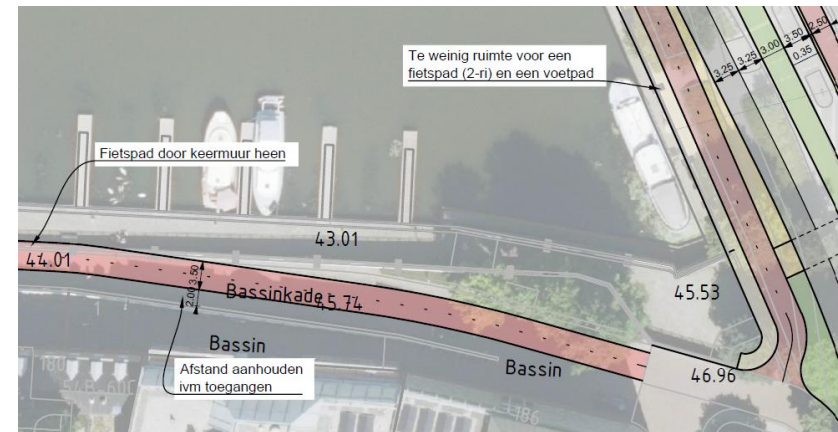
Een andere optie bij het bassin is een route langs de lage kade. Figuur 5.19 laat zien dat bij een fietspad van 3,5m en gevelafstand van 2m het fietspad door de keermuur heen loopt. Ook zijn er verschillende terrassen aanwezig op de lage kade, zoals te zien in figuur 5.18, waar het fietspad doorheen of dicht langs loopt. De lage kade is, in combinatie met de terrassen en de hoogteverschillen aan beide zijden van de route, niet geschikt als fietsroute.



Figuur 5.19: Ontwerp fietspad lage kade Bassinkade



Figuur 5.18: Lage kade Bassinkade



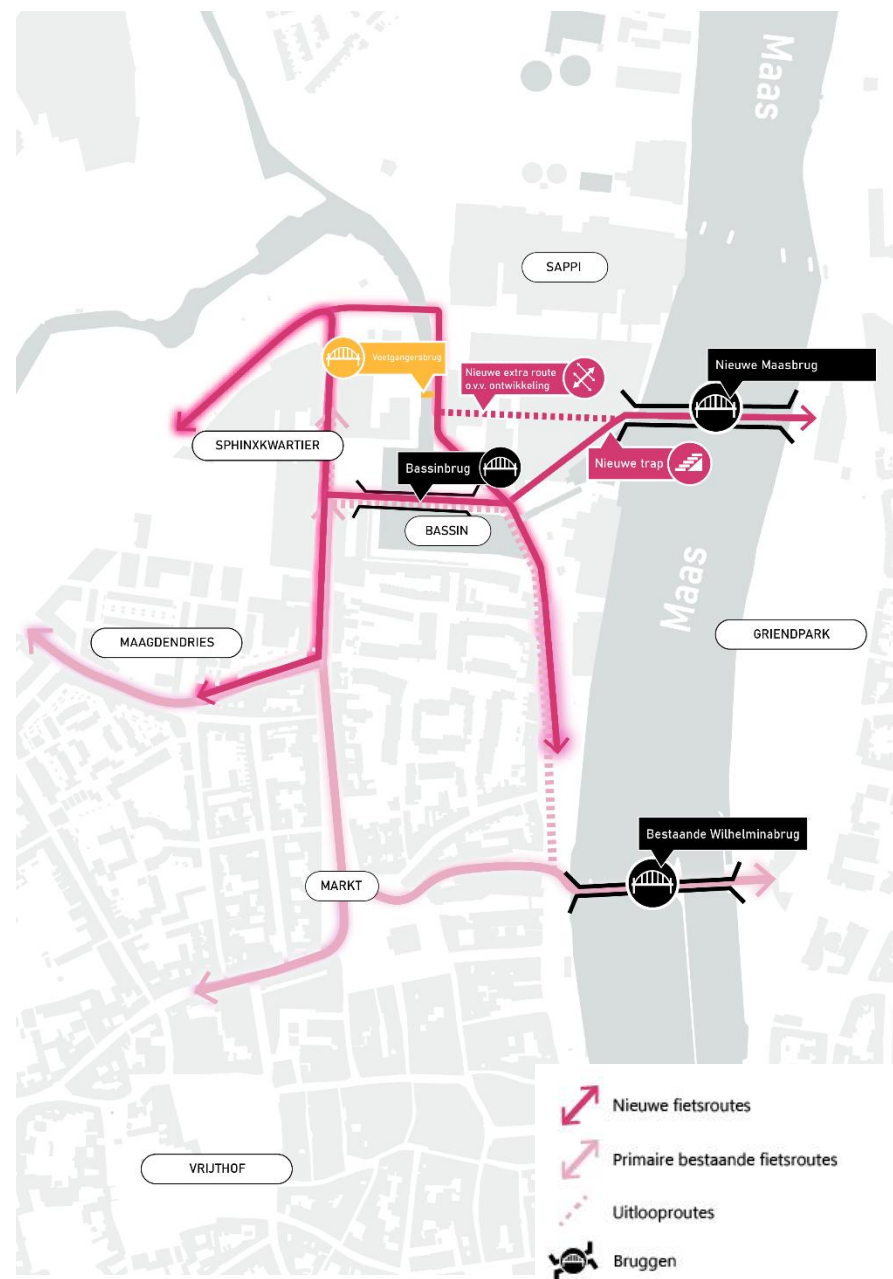
Figuur 5.20: Ontwerp aansluiting Bassinkade – Maasboulevard/ Van Hasseltkade

5.2.4 Variant 4: Route Bassinbrug

Variant 4 is de route over de Bassinbrug. Gemotoriseerd verkeer wordt omgeleid via de Verlengde Maasboulevard, maar er blijft een brug (oud of nieuw) over het Bassin bestaan voor fietsers en voetgangers. De route vanaf de Maasbrug sluit daarmee rechtstreeks aan op het Sphinxkwartier. Aangezien gemotoriseerd verkeer geen gebruik meer maakt van de brug kan een herprofilering plaatsvinden ten gunste van fietsers en voetgangers.



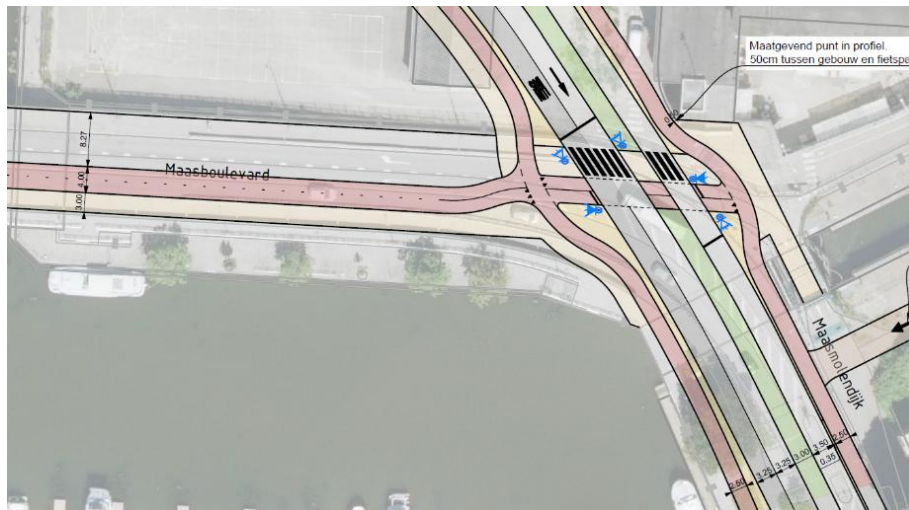
Figuur 5.21: Bassinbrug, Maastricht



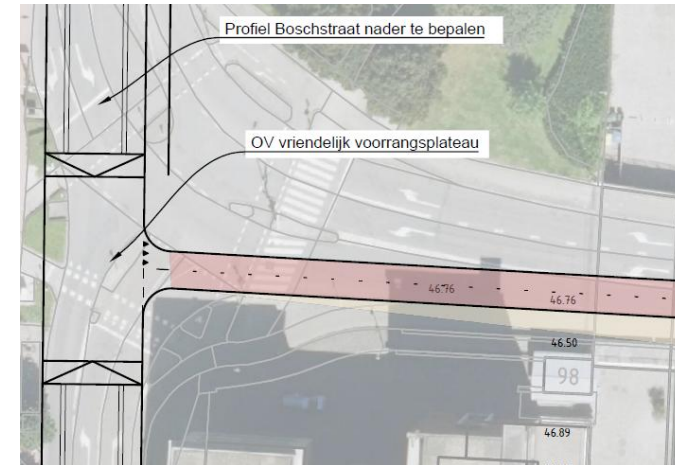
Figuur 5.22: Routes variant Bassinbrug

Figuur 5.23 laat een functioneel ontwerp van een fiets- en voetgangersbrug zien als invulling voor de Bassinbrug. Het fietspad kan aangesloten worden op het fietspad op de Verlengde Maasboulevard. De volledige breedte van de Bassinbrug in huidige vorm is ingetekend. Bij het handhaven van de bestaande brug kan, in combinatie met een hoofdfietsroute ruim 10m ingericht worden voor lopen, verblijven en groen. Bij een nieuwe brug op deze locatie kan gekozen worden voor een rankere en smalle brug voor voetgangers en fietsers.

Door het verdwijnen van de VRI op de Boschstraat kan hier een eenvoudiger kruispunt gerealiseerd worden. Aan de oostzijde wordt de aansluiting op de Verlengde Maasboulevard met verkeerslichten geregeld. Dit is in het ontwerp opgenomen.



Figuur 5.23: Ontwerp aansluiting Bassinbrug – Maasboulevard



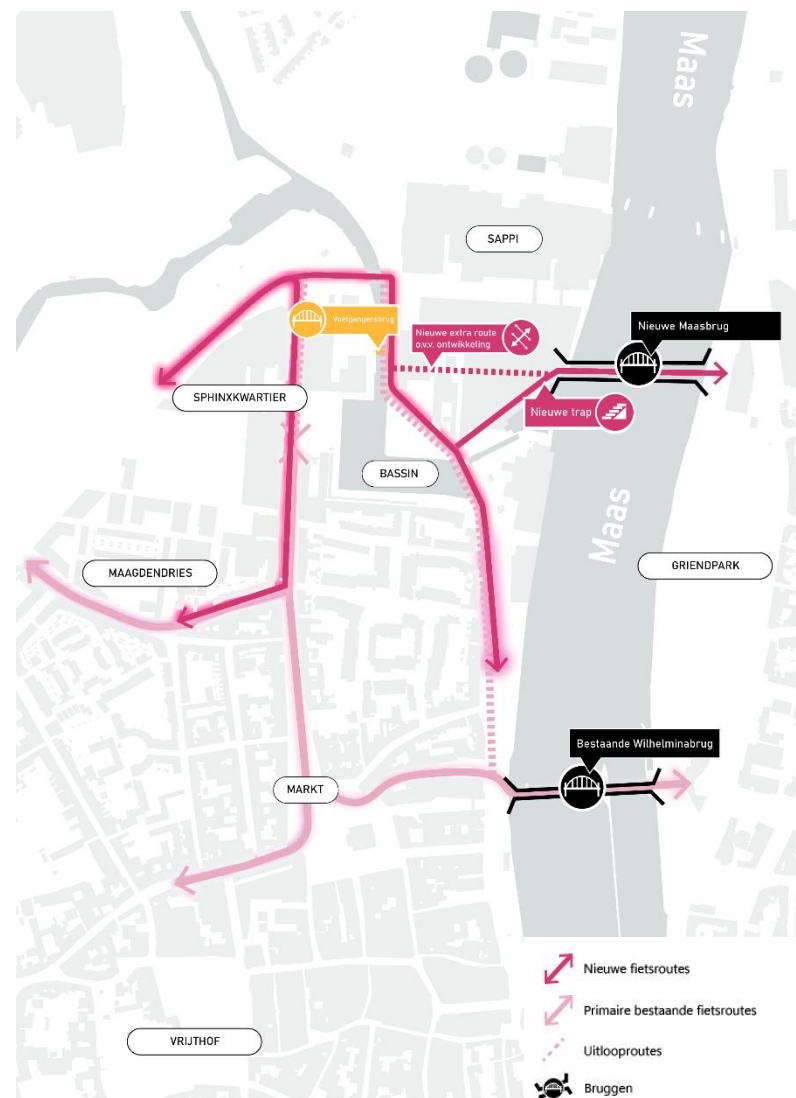
Figuur 5.24: Ontwerp aansluiting Bassinbrug - Boschstraat

5.2.5 Variant 5: Route Fransensingel

Variant 5 betreft een route waar fietsers vanuit het oosten via de Verlengde Maasboulevard richting de Frontensingel fietsen. Vanaf hier kunnen zij linksaf naar het Sphinxkwartier. De route maakt gebruik van de brug van de huidige Fransensingel.



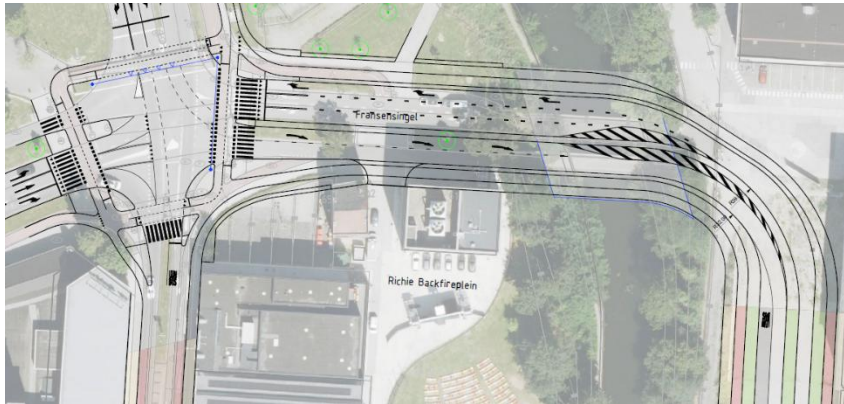
Figuur 5.25: Huidige vormgeving Fransensingel



Figuur 5.26: Routes variant Fransensingel

Ontwerpaandachtspunten schetsontwerp

Figuur 5.27 laat een functioneel schetsontwerp van een fietsroute vanaf de Verlengde Maasboulevard naar de Fransen-/Frontensingel. Hierbij is aan beide zijdes het fietspad doorgetrokken en sluiten aan op de kruising met de Boschstraat.



Figuur 5.26: Ontwerp Verlengde Maasboulevard - Fransensingel



6. Beoordeling varianten

Voor zowel de fiets als voetganger wordt de kwaliteit van het netwerk en de varianten in dit hoofdstuk beoordeeld. Voor beide vervoerwijzen is een beoordelingskader opgesteld in hoofdstuk 4. Voor de fiets worden vijf varianten beoordeeld en voor de voetganger drie verschillende netwerkvarianten. De kansen en knelpunten worden opgesomd vanuit een brede en integrale blik. Concreet is daarin gekeken naar aspecten als verkeersveiligheid, bereikbaarheid, sociale interactie binnen het gebied, oversteekbaarheid, barrièrevorming en conflicten en/of kansen met andere (grootschalige) voorzieningen.

6.1 Beoordeling voetganger

Voor de voetganger worden drie netwerkvarianten bekeken:

- Variant 1 betreft de referentie situatie
- Variant 2 betreft de plansituatie met een Nieuwe Maasbrug, Verlengde Maasboulevard maar zonder Bassinbrug.
- Variant 3 betreft de plansituatie met een Nieuwe Maasbrug, de aanleg van de Verlengde Maasboulevard en instandhouding van de Bassinbrug.

Zoals eerder is toegelicht wordt gekeken naar het voetgangersnetwerk en niet enkel een specifieke verbinding. Een beoordeling van het hele netwerk zorgt ervoor dat ook de impact op omliggende voetgangersverbindingen wordt meegenomen. De beoordeling van de referentie situatie vormt dan ook de baseline om de twee andere varianten mee te vergelijken. De ontwikkelingen in het gebied moeten

leiden tot een vooruitgang en daarom wordt ook de referentiesituatie getoetst. Voor variant 1 en 2 geldt dat is gekeken naar de route via de Biesenweg. De route via Sappi is buiten beschouwing gelaten voor de voetganger aangezien de route via de Biesenweg logischer in het netwerk valt voor voetgangers met bestemming Sphinxkwartier. Ook zal de uitkomst niet genoeg verschillen om los voor te toetsen.

Variant 1: Referentie situatie (geen nieuwe Maasbrug)

In de referentiesituatie heeft de voetganger verschillende opties om van oost naar west te lopen, de Bassinbrug is hier onderdeel van. De structuur is fijnmazig tussen de Bassinbrug en het Boschstraatkwartier. Dit ondersteunt korte en *directe* routes. Wie de Maas wil oversteken moet naar de Wilhelminabrug of Noorderbrug lopen. Op dit deel van het netwerk is het voor de voetganger minder gunstig. De omloopfactor ten zuiden van het Bassin is relatief laag door de vele straatjes, maar de omloopfactor is een stuk hoger om de Maas over te steken. De hoofdassen zijn doorlopend, maar onderbrekingen en omwegen bij grote wegen beperken de directheid. De *begaanbaarheid* van het gebied is over het algemeen redelijk. De meeste straten zijn volledig verhard en toegankelijk voor voetgangers. Het wisselt in het gebied of de trottoirbreedte voldoende is en of er obstakels aanwezig zijn. Zo is er een heuvel aan een zijde van de Lakenweversstraat of smalle punten waar rolstoelgebruikers bijvoorbeeld niet langs kunnen. De structuur van het netwerk is logisch opgebouwd met duidelijke hoofdroutes voor voetgangers. Tussen verschillende herkenningpunten

in het hart van Maastricht zijn de verbindingen duidelijk. Noordelijk, rond het Bassingebied, oogt het netwerk minder intuïtief door de vele oost-west mogelijkheden. Langs de verschillende assen zijn voldoende herkenningspunten om de *leesbaarheid* van het netwerk te vergroten. Op het gebied van *veiligheid* heeft de voetganger verschillende opties om gescheiden van gemotoriseerd verkeer te lopen. Wel kruist de voetganger op verschillende plekken de fietser. Zo op de Lakenweversstraat bijvoorbeeld. Deze kan op marktdagen drukker zijn. Ook op de Bassinbrug zijn voetgangers gescheiden van de auto. Sociale veiligheid is goed gewaarborgd met routes langs woningen en verschillende functies.

Het plangebied kent een afwisseling in bebouwing. Ook kan langs de Maas gewandeld worden. Er is dus voldoende afwisseling aanwezig. Wel zijn routes als langs de Maas lange stukken rechtdoor waardoor het eentonig kan voelen. In het fijnmazige centrum van Maastricht zijn voldoende alternatieve wandelroutes naast het hoofdnetwerk. De score is neutraal gezien er *aantrekkelijke* en minder aantrekkelijke delen zijn in het gebied. Zo is bijvoorbeeld de Bassinbrug in huidige vorm niet aantrekkelijk om te lopen door de nabijheid van het gemotoriseerd verkeer (50 km/h). Het al aanwezige dwaalmilieu is een pluspunt.

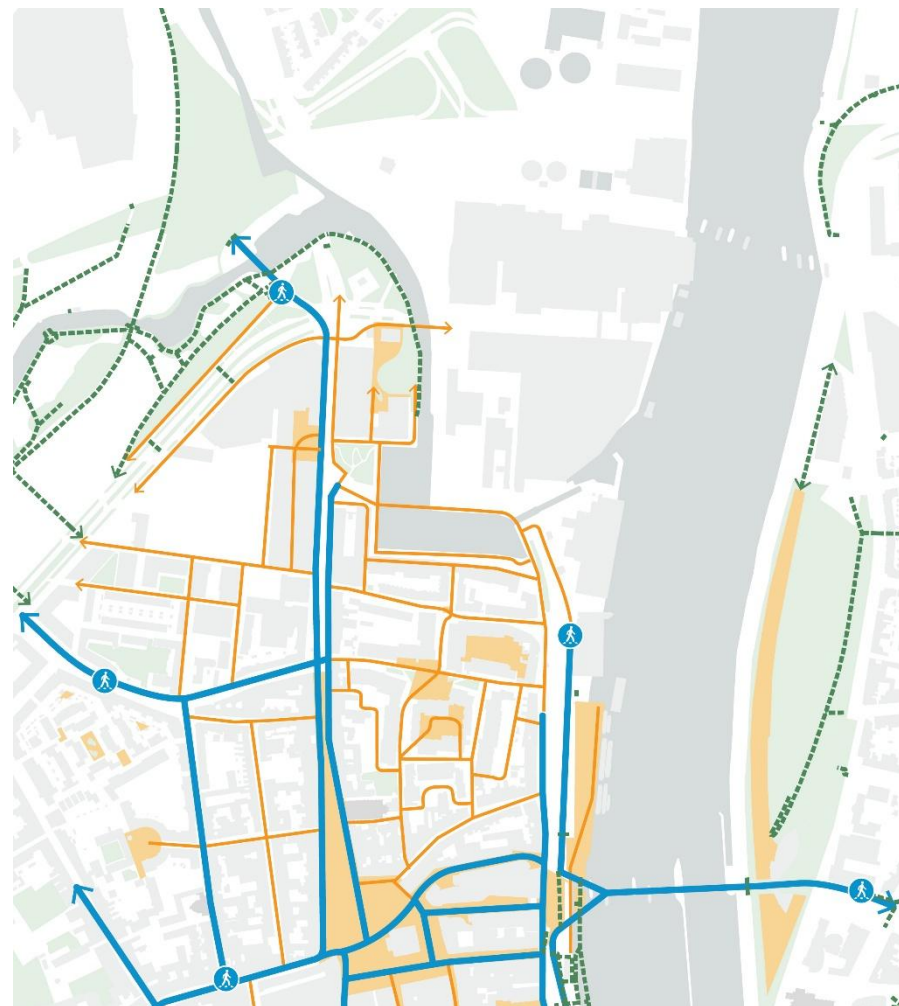
5.1.2e **Directheid**

5.1.2e **Veiligheid**

5.1.2e **Begaanbaarheid**

 **Aantrekkelijkheid**

 **Leesbaarheid**



Figuur 6.1: Referentiesituatie voetgangersnetwerk omgeving Bassin (Variant 1)

Variant 2: Zonder Bassinbrug

De komst van de Nieuwe Maasbrug zorgt voor een extra mogelijkheid om de Maas te kruisen. Dit betekent dat er nieuwe routes ontstaan zowel in het dagelijkse netwerk als in het recreatieve lopen. Door de afwezigheid van de Bassinbrug moet vanaf de Nieuwe Maasbrug wel omgelopen worden naar de Boschstraat. De komst van de Nieuwe Maasbrug is voor de *directheid* een voordeel, maar de afwezigheid van de Bassinbrug doet dit teniet. De voetgangersbrug ten noorden van het Bassin lost dit ten dele op, maar een zuidelijkere verbinding mist. Een voetgangersverbinding over de Bassinkade is te zuidelijk en resulteert in een grotere omloopfactor (vanuit de nieuwe brug naar bijvoorbeeld het Sfhinxgebouw).



Directheid



Veiligheid



Begaanbaarheid



Aantrekkelijkheid



Leesbaarheid

De *begaanbaarheid* gaat in variant 2 achteruit ten opzichte van de referentiesituatie. Door het ontbreken van een rechtstreekse fietsverbinding (via de Bassinbrug) zal het fietsverkeer in de straten rondom de Bassinkade toenemen. De nieuwe voetgangersbrug naar het Richie Backfireplein vormt ook een aantrekkelijk alternatief voor fietsverkeer, ongeacht dat deze er niet voor is bedoeld. Het kan op deze plekken gaan knellen tussen de fiets en voetganger wat resulteert in een negatief effect op het voetgangersnetwerk. De toenemende hoeveelheid fietsers vormen een obstakel voor de voetganger. Dit geldt bijvoorbeeld in de Lakenweversstraat en Sint Teunisstraat. Wel blijft de



Figuur 6.2: Variant 2 voetgangersnetwerk Maastricht

sociale veiligheid goed gewaarborgd doordat voetgangers langs voldoende publieke plekken en woningen kunnen lopen.

De *leesbaarheid* van het netwerk neemt af met het wegvallen van de Bassinbrug. Dit is geen logische stap gezien de ontwikkelingen in het gebied. Op verschillende manieren kan naar het Sphinxkwartier gelopen worden, maar niet elke route is even duidelijk. De Bassinbrug is een goed herkenbare route. De Nieuwe Maasbrug vergroot wel weer de *leesbaarheid* van het netwerk rondom de Maas en de oost-west verbinding. Die meerwaarde is beperkt doordat niet direct doorgelopen kan worden over de Bassinbrug.

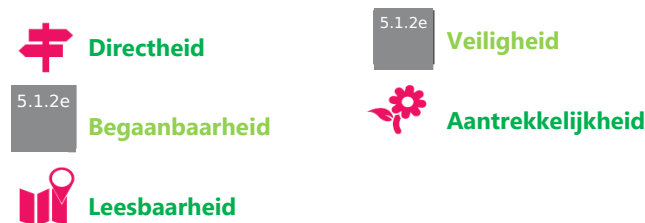
De Nieuwe Maasbrug vormt een *aantrekkelijke* route over de Maas. De afwezigheid van de Bassinbrug in deze variant speelt positief in op de aantrekkelijkheid van het Bassingebied. De Bassinbrug is massief en functioneel verkeerskundig ingericht en ook daardoor niet aantrekkelijk. Met de afwezigheid van de brug kan het dwaalmilieu ten zuiden van het Bassin wel drukker worden en de aantrekkelijkheid van een route benadelen.

In vergelijking met de referentiesituatie scoort deze variant slechter op *begaanbaarheid, leesbaarheid en veiligheid*.

Variant 3: met Bassinbrug

Met de komst van de Nieuwe Maasbrug, de verlengde Maasboulevard en de transformatie van het gebied verandert de rol van de Bassinbrug aanmerkelijk. De ligging van de Bassinbrug in het verlengde van de route over de Biesenwal zorgt voor een sterke verbinding. De maaswijdtes tussen de verschillende oost-west kruisingen worden kleiner en daarbij neemt de *directheid* toe. Wie van oost naar west wil heeft een duidelijke verbinding. De nog in te vullen vormgeving van

wegen als de Biesenweg kunnen een positieve invloed hebben op de toekomstige *begaanbaarheid*. Dit kan aan de hand van een voetgangersvriendelijke inrichting die de *begaanbaarheid* bevordert.



Voor de rest van het netwerk geldt dat het wisselend is in *begaanbaarheid*, maar de toevoeging van de twee bruggen vergroot de *begaanbaarheid* van het gehele netwerk. Het is een duidelijke verbetering ten opzichte van de huidige en autonome situatie. Wel zijn er blijven er nog voldoende aandachtspunten waar ruimte is voor verbetering.

De *leesbaarheid* van het voetgangersnetwerk wordt ook positief beïnvloed door de toevoeging van de Nieuwe Maasbrug in combinatie met de Bassinbrug. Er ontstaan logische lange voetgangerslijnen die de belangrijke bestemmingen verbinden, aangevuld met een fijn netwerk van kleinschaliger routes. Op het gebied van *veiligheid* is het een verbetering ten opzichte van de huidige situatie omdat het autoverkeer meer geweerd wordt uit de directe omgeving van het Bassin. De verlengde Maasboulevard draagt daar in belangrijke mate aan bij. De

Bassinbrug is autovrij en er zijn kansen voor het verder verluwen van de Boschstraat. De Bassinbrug kan gebruikt worden door De sociale veiligheid is nog steeds goed gewaarborgd.

De *aantrekkelijkheid* als voetgangersnetwerk neemt ook toe. De Bassinbrug heeft de kans om een belangrijke schakel te worden en zo ontworpen te worden dat het aantrekkelijk is voor voetgangers om er te wandelen. Het kan een centrale rol spelen in de ommetjescultuur van het gebied. De invulling van de Lakenweversstraat en Sint Teunisstraat worden vergelijkbaar met de huidige situatie waarbij de voetganger daar ook ommetjes kan wandelen zonder grote hoeveelheden fietsers.

Naast het thema *veiligheid* scoort deze situatie op de overige thema's beter dan in de referentiesituatie. Dit is een significante vooruitgang. In vergelijking tot de autonome situatie scoren alle thema's in deze situatie beter. De combinatie van de Bassinbrug en Nieuwe Maasbrug heeft een positieve invloed op het voetgangersnetwerk.



Figuur 6.3: Variant 3 voetgangersnetwerk Maastricht

Uitkomst beoordelingskader voetganger

Uit de beoordeling komt variant 3 als beste optie naar voren. De combinatie van de Bassinbrug en Nieuwe Maasbrug zorgt voor een sterke verbinding in het voetgangersnetwerk. Naast het thema *veiligheid* gaat variant 3 op alle andere thema's erop vooruit in vergelijking tot de referentiesituatie. In beide varianten is de zowel de verkeersveiligheid als sociale veiligheid van de voetganger goed gewaarborgd. Wanneer de Bassinbrug komt de vervallen komt de voetgangersbrug met aanlanding bij het Richie Backfireplein ook minder tot zijn recht. De maaswijdtes tussen de oost-west verbindingen nemen toe. Een alternatief voor de Bassinbrug ten zuiden van de voetgangersbrug is nodig om de fijnmazigheid in het voetgangersnetwerk te waarborgen.

	Directheid	Begaanbaarheid	Leesbaarheid	Veiligheid	aantrekkelijkheid
Variant 1 Referentiesituatie					
Variant 2 Afwezigheid Bassinbrug					
Variant 3 Behoud Bassinbrug					

Tabel 6.1: Uitkomst beoordelingskader voetganger

6.2 Beoordeling Fiets

Vanuit fiets worden vijf varianten beoordeeld op samenhang, directheid, veiligheid, comfort & toegankelijkheid, aantrekkelijkheid en haalbaarheid. Voorafgaand daaraan is de route via de Biesenkade beoordeeld omdat dit de route is waarlangs het verkeer wordt geleid wanneer de Nieuwe Maasbrug is aangelegd.

Route Maasbrug via Biesenweg

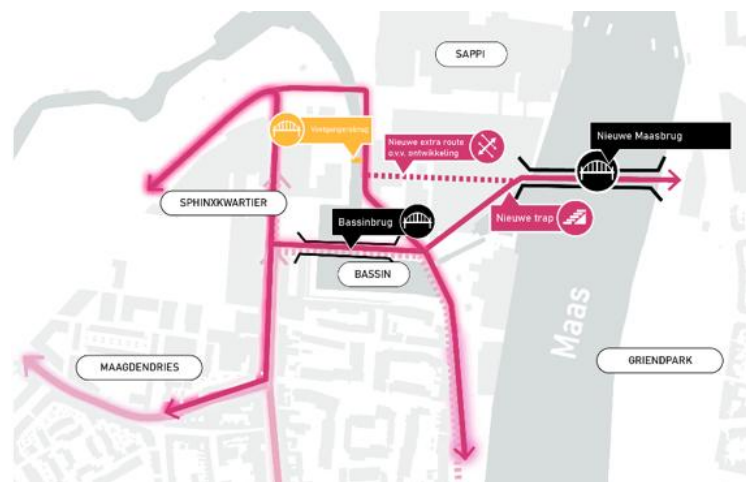
De route via de Biesenweg biedt (in combinatie met de Nieuwe Maasbrug) een belangrijke verbetering voor de oost-west verbinding in het fietsnetwerk. Wat betreft *samenhang en maaswijdte* draagt deze verbinding bij aan een fijnmaziger netwerk in het stedelijke gebied van het Sphinxkwartier. De route sluit goed aan op belangrijke bestemmingen, waaronder het Sphinxkwartier zelf.

Op het gebied van *directheid* is de route via de Biesenweg aantrekkelijk voor fietsers die in zuidelijke richting willen fietsen. Wel is er sprake van een vertragende factor in tijd, namelijk de trap bij de aanlanding van de Nieuwe Maasbrug. Hoewel deze trap ook door fietsers te gebruiken is, zorgt dit onderdeel voor vertraging en vermindert het de doorstroming.

De route en brug bieden kansen voor gewaarborgde *fietsveiligheid*. Hier is ruimte voor herinrichting ten gunste van fietsers en voetgangers, zodat het ontwerp beter aansluit bij het gebruik en het gemeentelijk beleid. De trap bij de aanlanding van de brug heeft een negatief effect hebben op het comfort van de fietser. Zij kunnen minder vlot de route vervolgen. De *aantrekkelijkheid* van de route is over het algemeen positief: fietsen over het water is een prettige ervaring en de omgeving heeft potentie. De Biesenkade zelf kan met enkele aanpassingen aantrekkelijker en sociaal veiliger worden ingericht. De Biesenkade biedt

ruimte voor toenemend fiets- en voetgangersverkeer. Een route is via deze weg goed inpasbaar en haalbaar.

Voor de doorgaande oost-westfietser (bijvoorbeeld richting Frontensingel) heeft de route door de trappen en de tegennatuurlijke omrijbeweging nadelen. De route via Bassinbrug, Boschstraat en Maagdendries is dan de meeste voor de hand liggen. Voor bestemmingsverkeer naar de locatie Landbouwbelang en Sphinx-zuid is dit de route via de Biesenkade (en Bassinbrug) de meest directe.



Figuur 6.4: Tijdelijke route via Biesenweg

- | | |
|--|--|
|  Samenhang |  Comfort & toegankelijkheid |
|  Directheid |  Aantrekkelijkheid |
|  Veiligheid |  Haalbaarheid |

Variant 1: Lakenweversstraat

Vanuit de Nieuwe Maasbrug gezien is een fietsroute via de Lakenweversstraat 'om' ten opzichte van de Bassinbrug. Fietsers vanuit het zuiden hebben via de Lakenweversstraat een snellere verbinding tot het Sphinxkwartier versus via de Bassinbrug. In het fietsnetwerk is het vanuit het (noord)oosten een *minder logische schakel*. De afstand en tijd neemt toe. Als alternatief voor de route vanaf de Wilhelminabrug naar de Maagdendries op marktdagen is route mogelijk maar minder fietsbaar dan de huidige route door onder meer het kruispunt met de Maasboulevard (VRI) en de inrichting van de Lakenweversstraat.

Het profiel van de Lakenweversstraat is niet passend om een volwaardig fietspad aan te leggen. Het beperkt de *veiligheid* van zowel de fietsers als voetgangers. Een hoofdfietsroute met bijbehorende uitstraling past niet bij de functie en het gebruik van de weg. Ook is halverwege de straat het Lakenweversplein heringericht naar een groene ontmoetingsplek. Voor de voetganger is dit een interessante plek, maar dit combineert niet goed met een hoofdfietsroute. Aan de oostzijde van de straat is de toegang tot een (openbare) parkeergarage. Hier moet de inrichting aangepast worden ten gunste van de fiets. Wanneer vanaf deze zijde de straat ingefietst wordt, komt men eerst bij een korte helling. Het stijgingspercentage valt mee, maar het *comfort* van de route neemt ermee af en het risico op conflicten met autoverkeer uit de parkeergarage. De verschillende obstakels in de openbare ruimte maken dat een inrichting als fietsroute complex is (*haalbaarheid*). De omgeving van de Lakenweversstraat is wel *aantrekkelijk* en divers. Het fietsen in een woonomgeving geeft een sociaal veilig gevoel.



Samenhang

5.1.2e

Comfort & toegankelijkheid



Directheid

5.1.2e

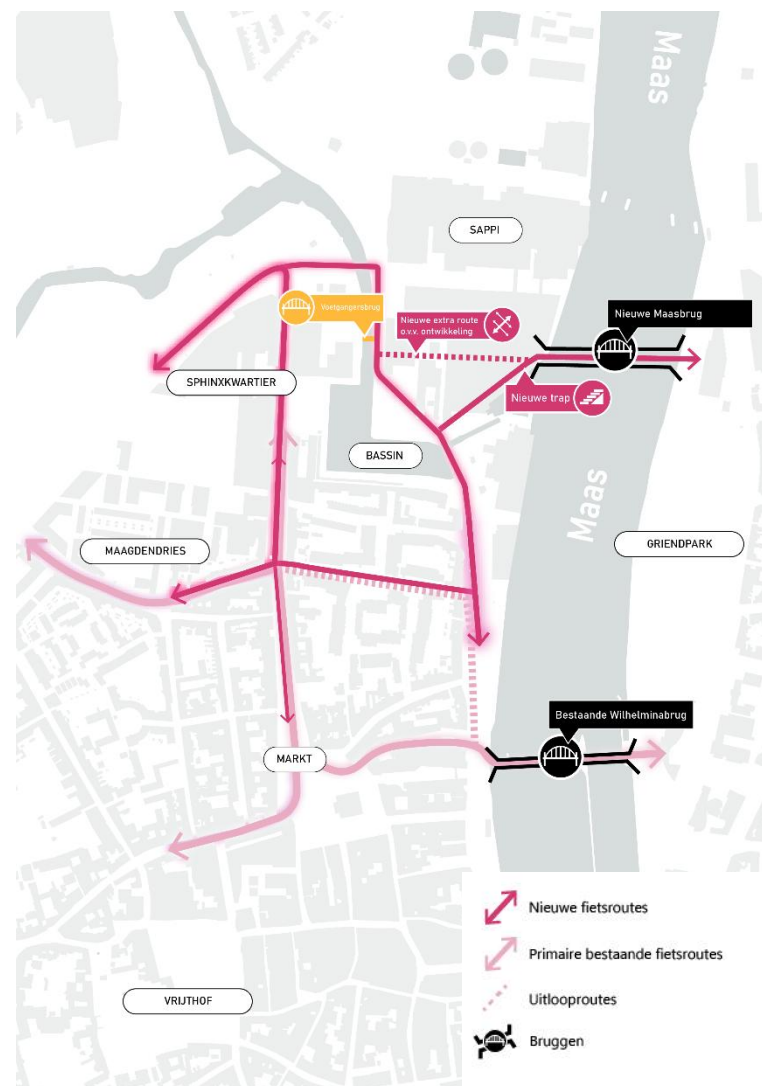
Aantrekkelijkheid



Veiligheid



Haalbaarheid



Figuur 6.5: Variant Lakenweversstraat



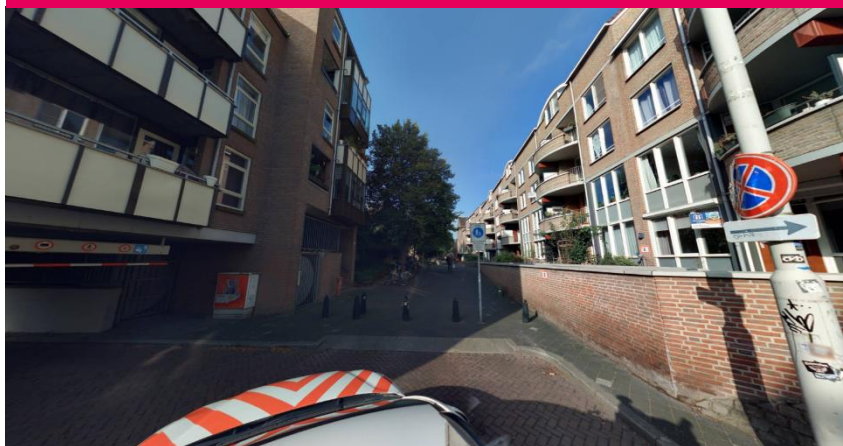
Figuur 6.6: Kwalitatief fijn woonmilieu evenals omgeving om door heen te fietsen



Figuur 6.7: Aansluiting op hoofdinfra is relatief ongunstig voor de verkeersveiligheid



Figuur 6.8: Fysieke barrières en te smal profiel o.a. door de stenen muurtjes evenals hoogteverschillen



Figuur 6.9: Fysieke barrières hoogteverschillen maar ook doorkruising van de ontmoetingsplekken

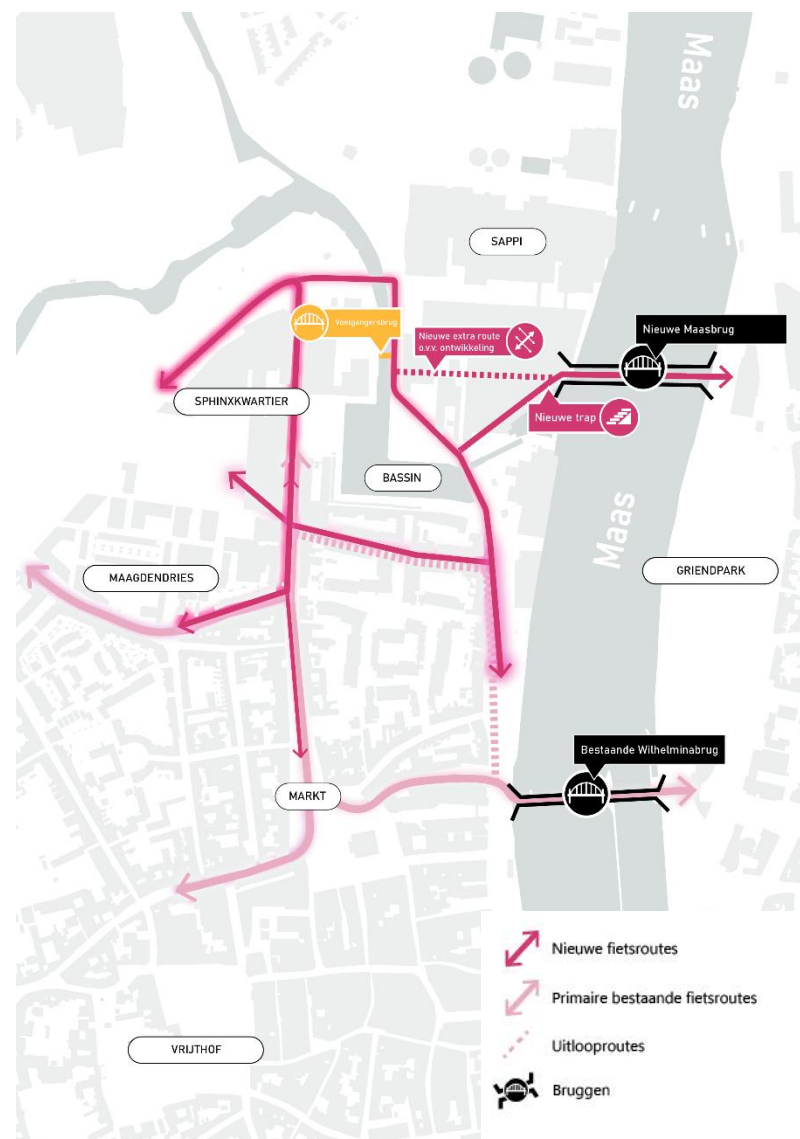


Variant 2: Sint Teunisstraat

Een route door de Sint Teunisstraat is op netwerkniveau een logisch alternatief voor de Bassinbrug. Vanaf de Nieuwe Maasbrug is dit de eerste mogelijkheid van oost naar west. De *directheid* die de huidige route kent neemt wel wat af maar is beperkt. In beide situaties kruist fietsverkeer vanaf de Nieuwe Maasbrug het gemotoriseerd verkeer op de verlengde Maasboulevard. Voor fietsers vanaf de Wilhelminabrug is de route via de Sint Teunisstraat richting Sphinxkwartier een stukje korter dan een route over de Bassinbrug. Voor doorgaand verkeer vanaf de Wilhelminabrug richting Maagdendries ligt deze route minder voor de hand.

Een toenemend gebruik van de Sint Teunisstraat door fietsers brengt de *veiligheid* van zowel fietsers als voetgangers in de knel. In huidige vorm is het een shared space waarbij de voetganger de maatgevende factor is. Een fietsvoorziening zoals een fietspad is niet passend bij het gebruik en functie van de weg. Er is geen ruimte voor een volwaardig fietspad zonder dat de voetgangersvoorzieningen compleet verdwijnen. Daarnaast is de ruimte te beperkt voor een fietspad conform gemeentelijk beleid. In de huidige vorm kent de straat verschillende obstakels als een ontluchtingsrooster en voordeuren van woningen. Voor fietsers speelt dit negatief in op het *comfort* van de route. De straten zijn aangename woonstraten wat het *aantrekkelijk en sociaal veilig* maakt. Dit is aantrekkelijk voor zowel voetgangers als voor fietsers.

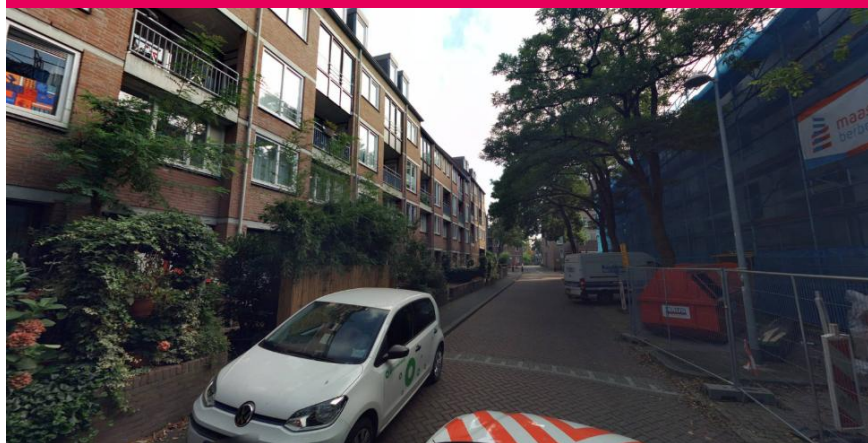
	Samenhang	5.1.2e	Comfort & toegankelijkheid
	Directheid	5.1.2e	Aantrekkelijkheid
	Veiligheid		Haalbaarheid



Figuur 6.10: Variant Sint Teunisstraat



Figuur 6.11: Kwalitatief fijn woonmilieu evenals omgeving om door heen te fietsen



Figuur 6.12: Voetganger maatgevend waarbij fietser 'te gast' is



Figuur 6.13: Fysieke barrières en te smal profiel o.a. door de stenen muurtjes



Figuur 6.14: Fysieke barrières en verkeersveiligheid d.m.v. ontluichtingsrooster

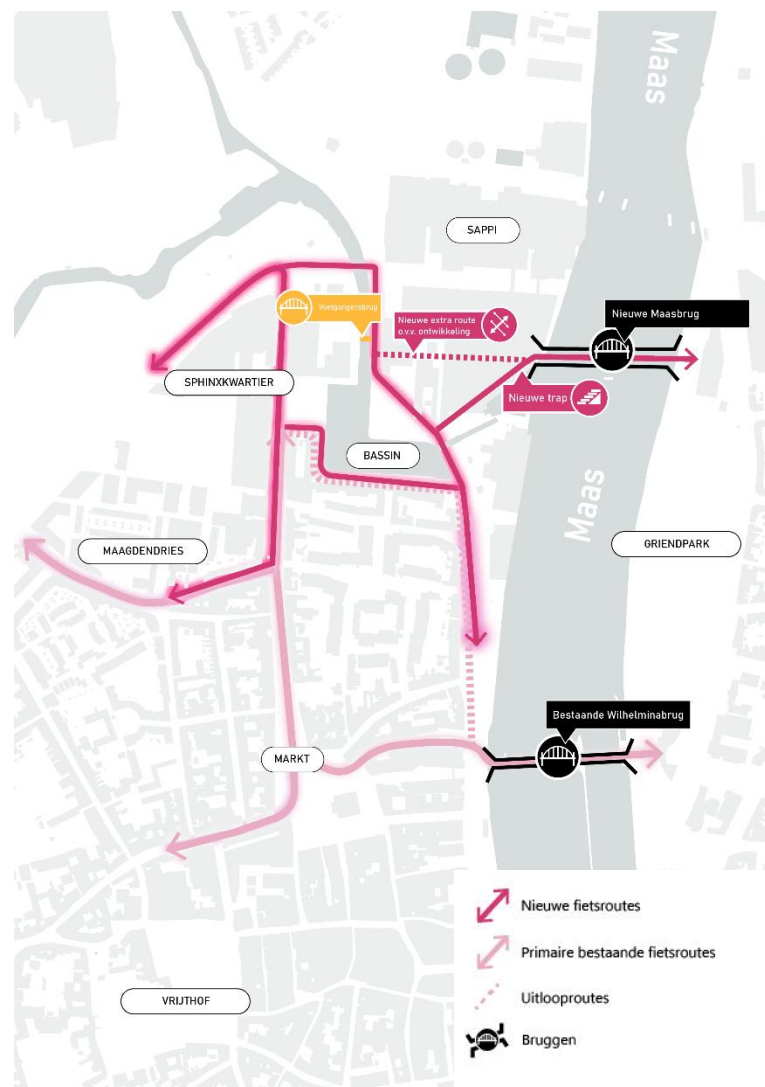


Variant 3: Bassinkade-zuid

Een fietsroute over de kade van het Bassingebied heeft een negatieve invloed op de *samenhang*. De omrijfactor neemt beperkt toe, maar de route kent door de ruimtelijke beperkingen enkele haakse bochten wat van negatieve invloed is op de *directheid*. In deze variant zullen fietsers ook gebruik maken van de voetgangersbrug naar het Richie Backfireplein, ongeacht dat deze uitsluitend bedoeld is voor voetgangers. Via de noordelijke route fietsen is namelijk aanzienlijk 'om'.

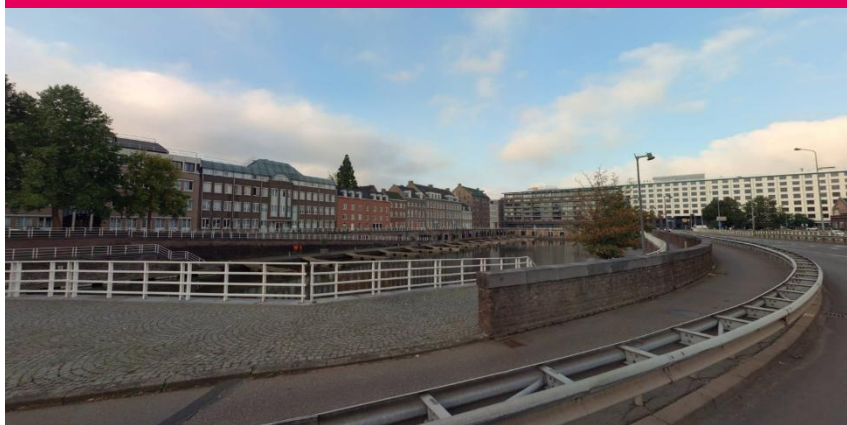
Veiligheid en haalbaarheid zijn de grootste knelpunten van deze route. Het is niet mogelijk een volwaardige hoofdfietsroute in te passen. Dit geldt zowel voor de hoge kade als de lage kade. In het tracé zijn er enkele haakse bochten die invloed hebben op het *comfort* en op de *veiligheid*. De fietsroute loopt (in zekere zin) dood tegen de aangrenzende bebouwing wat het aanleggen van een volwaardig fietspad beperkt. Ook de aanwezigheid van horecagelegenheden en de situering van een rijksmonumentaal gebouw maken dat de route niet geschikt is om de functie van de huidige Bassinbrug voor fietsers over te nemen.

De route kan wel gezien worden als *aantrekkelijk*. Sociale veiligheid wordt goed gewaarborgd door de voordeuren en horecagelegenheden. Ook loopt de route door te ontwikkelen gebieden die kansen bieden voor een aantrekkelijke fietsomgeving.

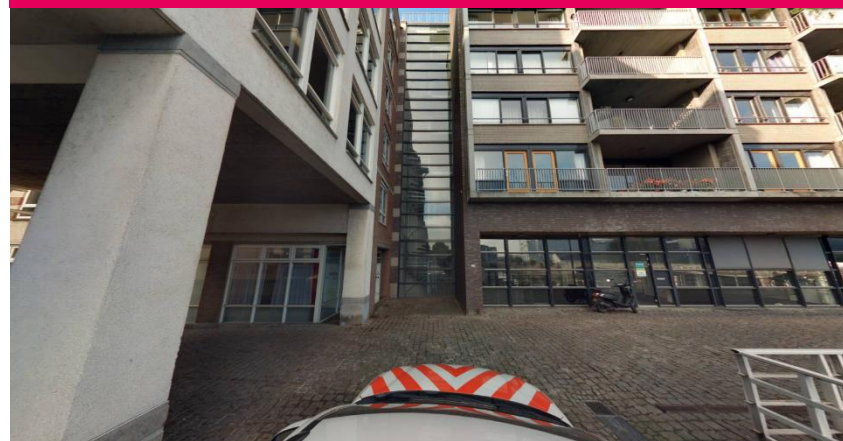


Figuur 6.15: Variant Bassinkade

Figuur 6.16: Ontplooiing van het gebied zorgt voor een nieuwe dynamiek en versterking van de identiteit



Figuur 6.17: Bouwkundige doorbraak is nodig voor een vloeiende fietsroute



Figuur 6.18: Enige doorsteek bij de kade is gelegd aan de lage kade.



Figuur 6.19: Bestaande terrassen komen in de knel met de fietsroute. Kans is groot dat een soortgelijke situatie zoals bij de Stenenwal ontstaat(zie inzet)



Variant 4: Bassinbrug

De combinatie van de Nieuwe Maasbrug en de huidige Bassinbrug zorgt voor fietsers en voetgangers voor een goede *samenhang* in het netwerk en een goede maaswijdte. Fietsers uit het (noord)oosten hebben zo een goede aansluiting tot het Sphinxkwartier. Deze route scheelt tenminste 1km ten opzichte van een route via de Noorderbrug. Zo hebben fietsers de mogelijkheid om zowel af te buigen naar het Sphinxkwartier als richting de Markt/Maagdendries. Vanaf de Biesenweg lopen fietsers wel een vertraging op met de oversteek naar de Bassinbrug en ook weer bij de Boschstraat kruisen zij gemotoriseerd verkeer. Op dit laatste kruispunt is het veel minder druk met autoverkeer waardoor de verkeerslichten die er nu staan niet meer nodig zijn. Omdat de Bassinbrug autovrij wordt ontstaat er op de brug ruimte voor een andere indeling. De inrichting is nog vrij in te vullen en kan daarmee conform gemeentelijk beleid aangepakt worden. Ook kan een goed samenspel tussen de fietser en voetganger op deze plek ontstaan. De route loopt over de Bassinkade heen en is geeft daarmee een *sociaal veilig* gevoel.

Beide bruggen bieden ruimte voor een *fietsveilig* ontwerp. De route is *logisch* te fietsen. De Bassinbrug in huidige vorm is ongeveer 15 meter breed waarbij de inrichting kan aangepast worden of vervangen door een compleet nieuwe brug. De aanlanding van de Nieuwe Maasbrug blijft door trappen ongunstig voor een optimale route.

Pas wanneer de route vanaf de Nieuwe Maasbrug doorgetrokken kan worden naar de Verlengde Maasboulevard ontstaat er voor de doorgaande fietsers een aantrekkelijk alternatief. De Bassinbrug krijgt dan vooral een rol in de bereikbaarheid van de bestemmingen in de directe omgeving.

 **Samenhang**

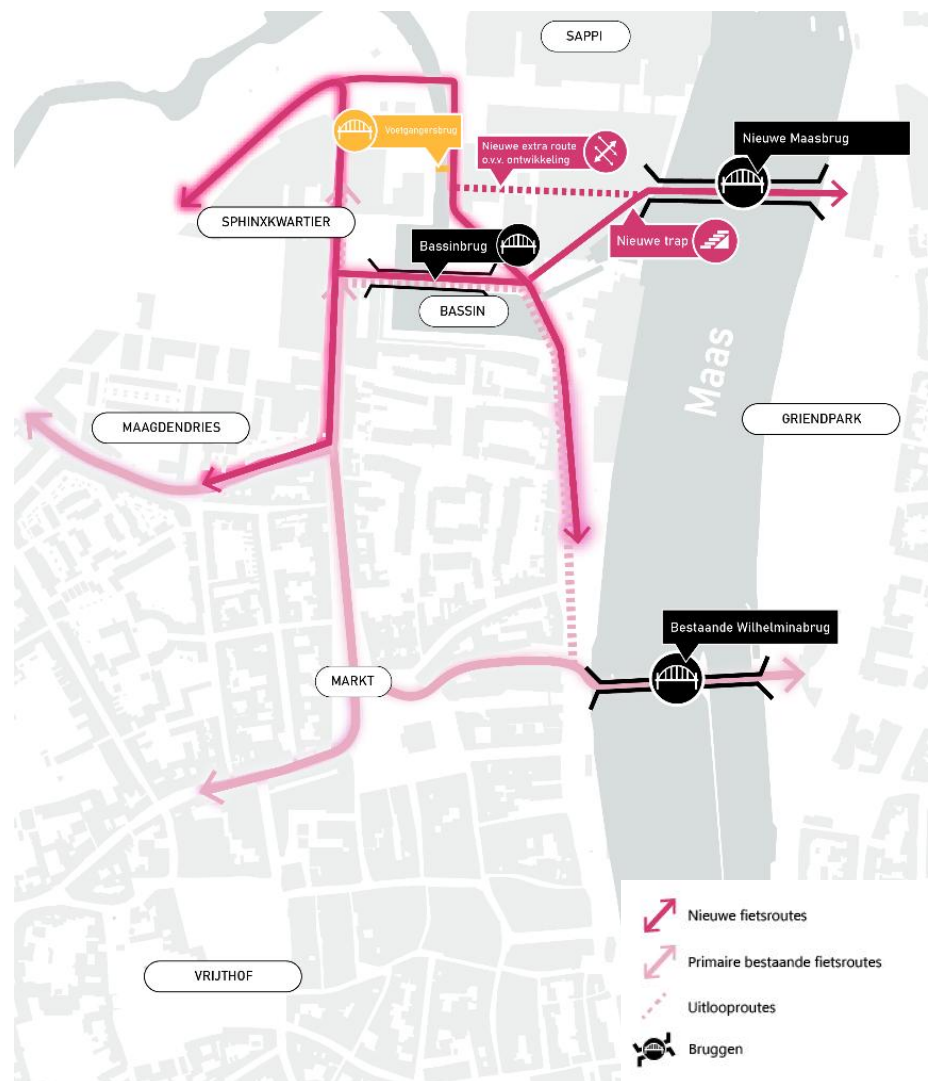
5.1.2e **Comfort & toegankelijkheid**

 **Directheid**

5.1.2e **Aantrekkelijkheid**

 **Veiligheid**

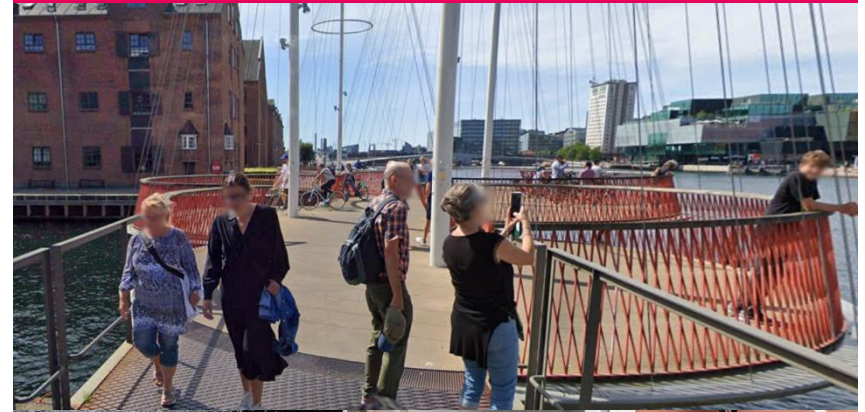
 **Haalbaarheid**



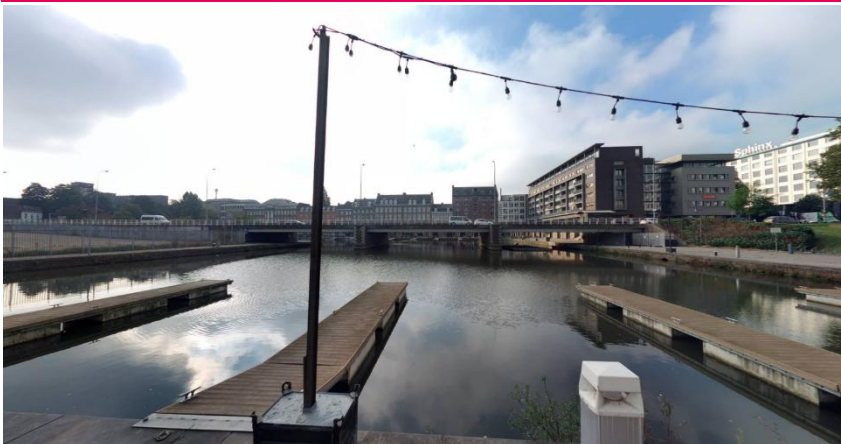
Figuur 6.20: Variant 4 Bassinbrug



Figuur 6.22: Volop kansen om een nieuwe Bassinbrug 'slank en beweeglijk' vorm te geven (voorbeeld fietsbrug Kopenhagen, Circle Bridge, bron Google Maps)



Figuur 6.23: De (bestaande) brug doorsnijdt het bassin maar vanaf de brug zicht op beide kades (beeld: zicht vanuit Lumière)



Figuur 6.24: Door het vrijkomen van ruimte op de brug ontstaan er kansen voor groen of



Variant 5: Fransensingel

Het wegvallen van de Bassinbrug vergroot de maaswijdte en heeft een negatief effect op de *samenhang* van het fietsnetwerk. Fietsers vanuit het zuiden worden in deze variant eerst naar het noorden geleid, via de Fransensingel, om daarna weer naar het zuiden af te buigen. Voor deze fietsers blijft de route via de Markt de meest aangewezen route. De Nieuwe Maasbrug zonder de Bassinbrug zorgt voor een onsamenvattend fietsnetwerk. Fietsers die van de nieuwe Maasbrug komen, rijden via de Biesenweg naar het zuidelijke deel van de Verlengde Maasboulevard en moeten daarna naar het noorden fietsen om bij de Sphinx of Maagdendries te komen. De *directheid* van de route neemt af, zowel in tijd als afstand, doordat fietsers omfietsen via het noorden vanuit het oosten en zuiden. Fietsers zullen waarschijnlijk gebruik maken van de Sint Teunisstraat of Lakenweversstraat, maar beide straten bieden niet voldoende ruimte voor het toenemende aantal fietsers en voor specifieke fietsvoorzieningen. Ook bestaat het risico dat fietsers de voetgangersbrug bij het Richie Backfireplein nemen, omdat deze een snellere route biedt dan via het noorden. Deze route is echter moeilijk te begrijpen en heeft een negatieve invloed op het *comfort* van de route voor voetgangers.

De route via de Fransensingel biedt ruimte voor een *fietsveilige* inrichting en past bij de functie van de weg. Het fietspad moet nog worden aangesloten op de Verlengde Maasboulevard, waarvan de vormgeving nog open is. Qua *aantrekkelijkheid* scoort deze variant minder door de minder bebouwde omgeving, wat het *sociaal veilige* gevoel vermindert. Omdat de Verlengde Maasboulevard gerealiseerd gaat worden, is de aansluiting op de Fransensingel een vanzelfsprekende keuze en technisch haalbaar. Toch is het niet logisch om deze route als hoofd fietsroute in het westen te kiezen.

❌ **Samenhang**

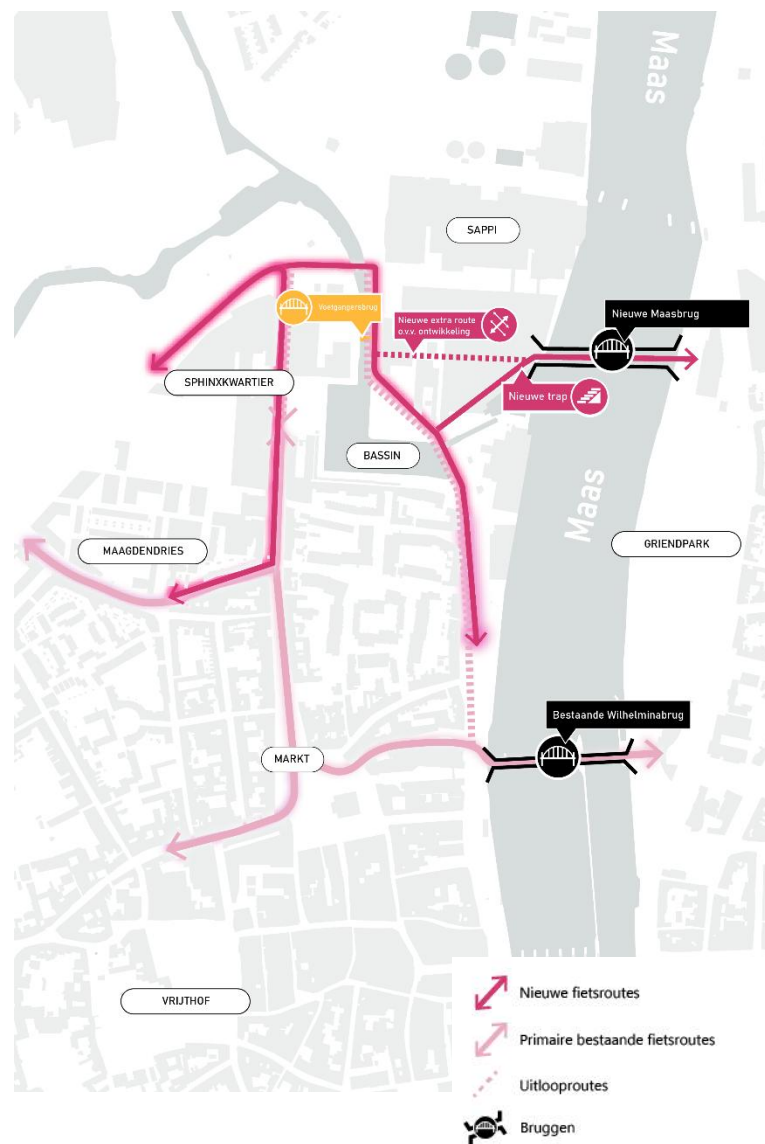
⚠️ **Comfort & toegankelijkheid**

⚡ **Directheid**

🌸 **Aantrekkelijkheid**

⚠️ **Veiligheid**

✅ **Haalbaarheid**



Figuur 6.25: Variant Fransensingel



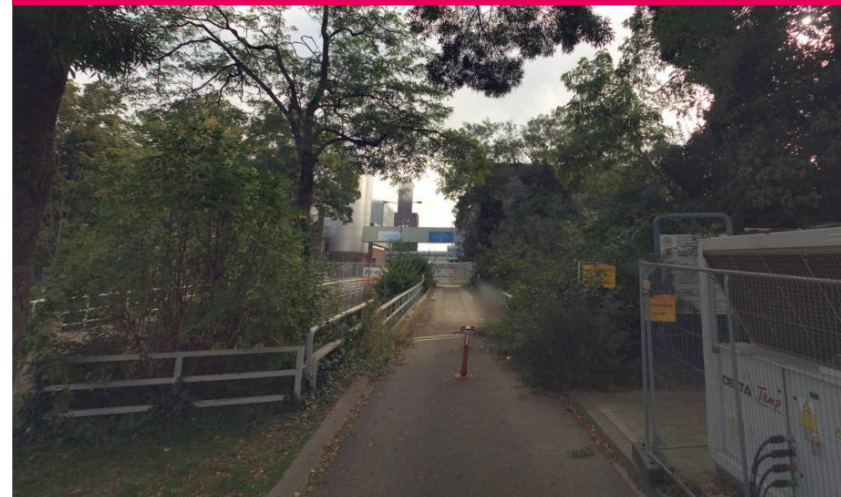
Figuur 6.26: Genoeg ruimte vanuit de kades en geen belemmering van de zichtlijnen



Figuur 6.28: De Nieuwe Maasbrug zal eventueel aangepast moeten worden als gevolg van de doortrekking van de route. Behoud van de trappen ter hoogte van de Biesenweg is uitgangspunt.



Figuur 6.27: Huidige vormgeving kruising 5.1.2e met toekomstige Verlengde Maasboulevard



Uitkomst beoordelingskader fiets

Van de vijf getoetste varianten komt variant 4 als beste optie naar voren. Deze variant heeft de meest logische samenhang in het fietsnetwerk. Ook sluit de route goed aan op de Nieuwe Maasbrug, en wordt zo ook een belangrijke extra oost-west schakel gemaakt. De varianten door Lakenweversstraat en St. Teunisstraat hebben weinig ruimte voor het inpassen van volwaardige en veilige fietspaden. Voor fietsers vanuit de Wilhelminabrug met bestemming Sphinx en omgeving is de brug een goed alternatief tijdens marktdagen, voor doorgaand verkeer richting Maagdendries ligt de brug te noordelijk. Tijdens marktdagen zal dan alsnog fietsverkeer via de Sint Teunisstraat en Lakenweversstraat gaan, maar dit zal gaan om kleine intensiteiten.

Deze kunnen veilig in huidige vorm met de voetganger de straat delen. Variant 5, via de Frontensingel, is onlogisch vanuit samenhang en directheid omdat voor bestemming Sphinx eerst in noordelijke richting gereden moet worden om vervolgens weer naar het zuiden te fietsen. Aanpassingen kunnen gemaakt worden op de oversteken met de Boschstraat en van Hasseltkade om dit veiliger te maken.

Variant 4 biedt veel ruimte voor aanpassingen naar een fietspad conform gemeentelijk beleid. De huidige Bassinbrug kan worden vervangen of opnieuw ingericht.

	Samenhang	Directheid	Veiligheid	Comfort & toegankelijkheid	Aantrekkelijkheid	Haalbaarheid
Route via Biesenweg						
Variant 1: Lakenweversstraat						
Variant 2: Sint Teunisstraat						
Variant 3: Bassinkade-zuid						
Variant 4: Bassinbrug						
Variant 5: Fransensingel						

Tabel 6.2: Beoordeling varianten fiets

6.3 Combinatie van fiets- en voetgangersnetwerk

In de beoordeling van zowel de fiets als voetganger wordt duidelijk dat de combinatie van de Nieuwe Maasbrug en Bassinbrug het meeste bijdraagt aan een *samenhangend, veilig en aantrekkelijk* mobiliteitsnetwerk. Voor voetgangers zorgt deze combinatie voor een fijnmazige, *directe* en goed *toegankelijke* structuur die de oversteekbaarheid en sociale veiligheid versterkt. Voor fietsers biedt variant 4, waarbij beide bruggen worden benut, de beste aansluiting binnen het netwerk, met *veilige en comfortabele* routes. Hiermee

ontstaat een integrale verbetering van *de bereikbaarheid* en kwaliteit van het gebied, waarin de belangen van voetgangers en fietsers elkaar versterken en een solide basis voor het ontwikkelen van een aantrekkelijk Basingebied.

Het is van belang dat de Bassinbrug voor zowel fietsers als voetgangers is. Voor de fiets is het een belangrijke schakel van oost naar west, maar het ontlast ook de nieuwe voetgangersbrug bij het Richie Backfireplein. Wanneer de Bassinbrug niet gerealiseerd wordt neemt het risico toe dat fietsers alsnog gebruik zullen maken van deze oversteek. Dit vormt een knelpunt voor voetgangers en het daar gelegen terras.



7. Conclusie

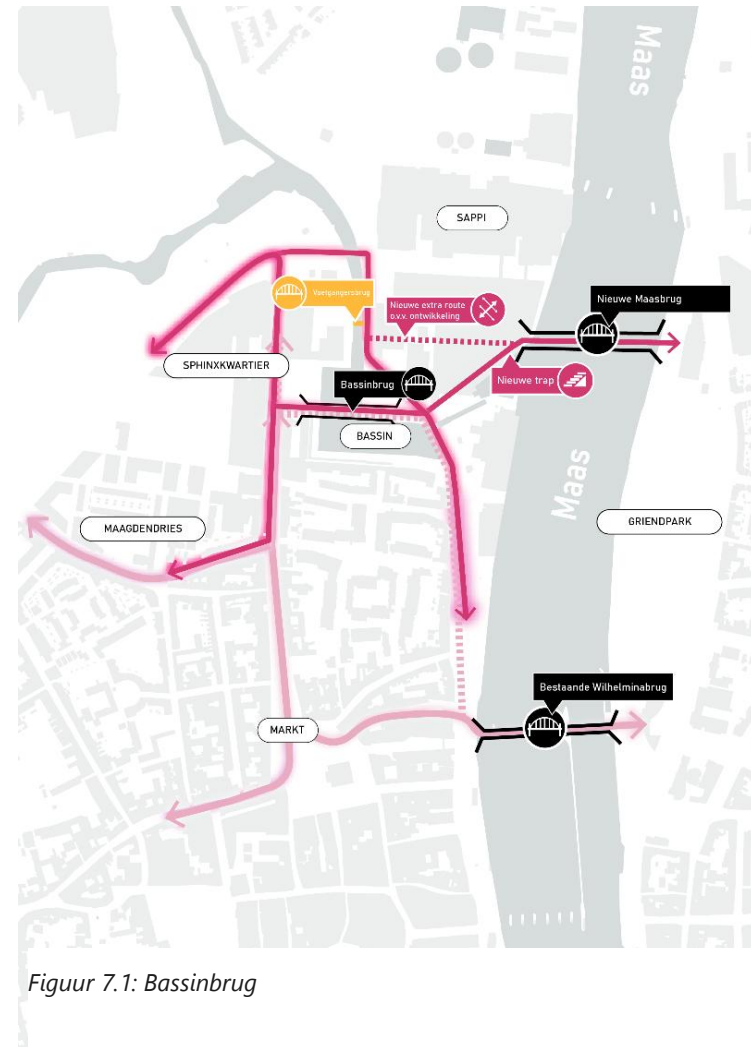
De Bassinbrug in Maastricht wordt momenteel beperkt gebruikt door fietsers en voetgangers omdat alternatieve routes zoals die via de Markt vaak aantrekkelijker zijn. Door gebiedsontwikkelingen in de directe omgeving, de doortrekking van de Maasboulevard, een Nieuwe Maasbrug én het recente besluit om bussen te weren van de brug verandert de rol van de Bassinbrug in het netwerk voor langzaam verkeer.

De centrale vraag van deze studie is daarom:

Is de Bassinbrug (in huidige of nieuwe vorm) noodzakelijk voor fietsers en voetgangers? Of zijn er alternatieve routes geschikt of geschikt te maken?

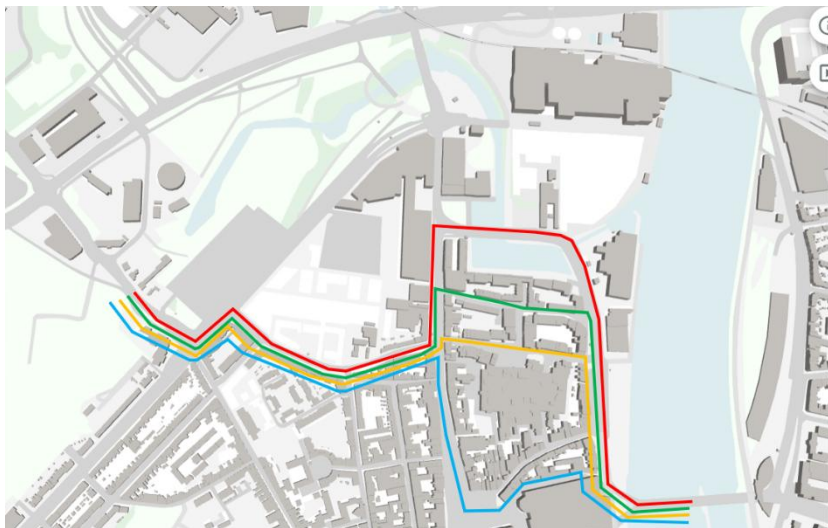
In de studie zijn verschillende routes onderzocht die een verbinding vormen tussen de Nieuwe Maasbrug, het Sphinxkwartier, de Maagdendries en de Kesselskade. Voor die routes is ook onderzocht of deze een rol kunnen vervullen op marktdagen voor fietsers van Wilhelminabrug naar de Boschstraat. Er is hierbij gekeken naar zowel de doorgaande fietser als de fietser met een bestemming in het gebied (Bassinbrug en omgeving).

Voor de beoordeling zijn verschillende varianten geanalyseerd, waarbij zowel het voetgangers- als het fietsnetwerk zijn meegenomen.



Figuur 7.1: Bassinbrug

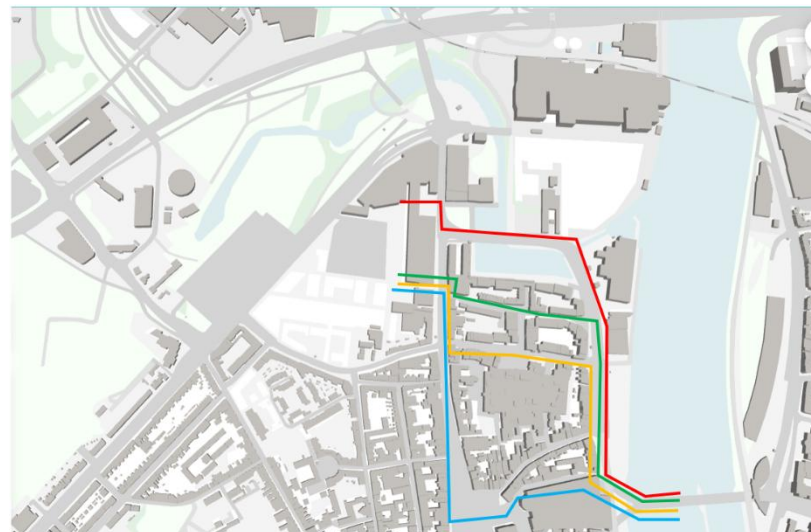
Doorgaand fietsverkeer vanaf de Wilhelminabrug



Figuur 7.2: Fietsrelaties tussen Wilhelminabrug en Frontensingel

In figuur 7.2 zijn de routes in beeld gebracht vanuit de Wilhelminabrug. De doorgaande fietser zal gebruik maken van de blauwe route via de Markt. Vooral tijdens marktdagen is deze route minder aangenaam om te fietsen als gevolg van de hectiek van de markt en de marktbezoekers. Voor doorgaand fietsverkeer van Wilhelminabrug naar Frontensingel is de Bassinbrug (rode lijn) geen alternatief voor de route via de Markt (blauwe lijn). In de studie is geconcludeerd dat de routes die daarvoor gunstiger liggen, zoals de Lakenweversstraat (gele lijn) en Sint Teunisstraat (groene lijn) niet geschikt zijn en ook niet geschikt te maken zijn voor een hoofdfietsverbinding.

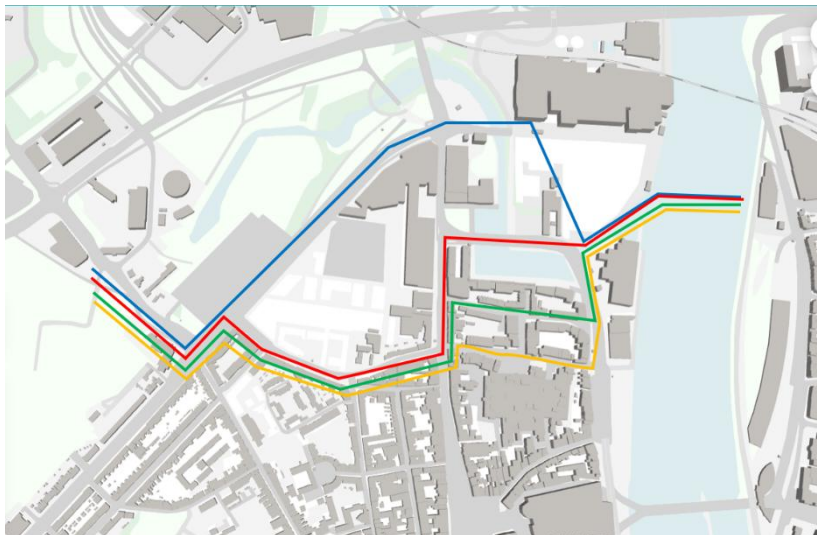
Bestemmingsverkeer vanaf de Wilhelminabrug



Figuur 7.3: Fietsrelaties tussen Wilhelminabrug en Frontensingel

Voor fietsers met bestemming Sphinx, Bassin, Lumière en omgeving kan de Bassinbrug tijdens marktdagen een goed alternatief zijn. De route is, afhankelijk van de precieze bestemming, bijna gelijk in afstand. Ter hoogte van de Bassinbrug moet via verkeerslichten overgestoken worden maar daar staat tegenover dat het verkeerslicht aan de andere zijde van de Bassinbrug bij de Boschstraat verdwijnt.

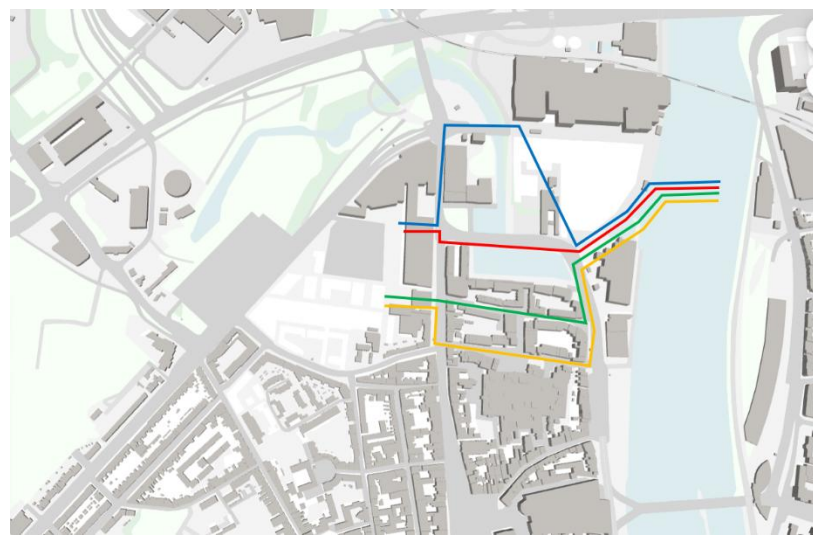
Doorgaand fietsverkeer vanaf de Nieuwe Maasbrug



Figuur 7.4: Fietsrelaties tussen Nieuwe Maasbrug en Frontensingel

Met een Nieuwe Maasbrug wordt een extra oost-westverbinding aan het fietsnetwerk toegevoegd. De maaswijdte in het fietsnetwerk wordt verkleind. De huidige afstand tussen de Noorderbrug en de Wilhelminabrug (circa 1 km) wordt daardoor bijna gehalveerd. De Bassinbrug (rode route) is een directe schakel in de nieuwe doorgaande route. De alternatieven, zoals de Lakenweversstraat en Sint Teunisstraat, zijn niet geschikt (te maken). De route via de verlegde Maasboulevard is niet direct en daarmee niet logisch in het netwerk. Bij eventuele, maar onzekere, doortrekking via het Sappiterrein wordt het omrijden wel kleiner maar vooralsnog is de Bassinbrug onmisbaar. De aanlanding van de brug op de Biesenweg met trappen is daarbij een minpunt in deze nieuwe oost-westfietsroute.

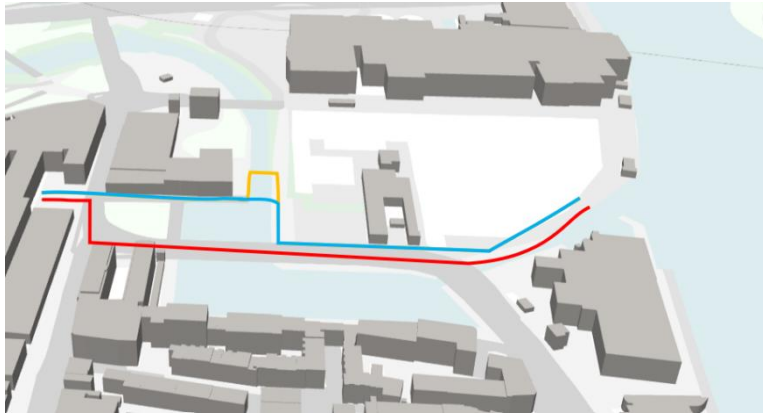
Bestemmingsverkeer vanaf de Nieuwe Maasbrug



Figuur 7.5: Fietsrelaties tussen Nieuwe Maasbrug en Frontensingel

Voor bestemmingsverkeer vanuit de Nieuwe Maasbrug naar de omgeving van het Bassin, Sphinx, Lumière, Landbouwbelang blijft de Bassinbrug de essentiële schakel. Geen van de onderzochte alternatieven kan dit overnemen.

Voetgangers



Figuur 7.6: Fietsrelaties tussen Nieuwe Maasbrug en Frontensingel

Voor voetgangers blijkt dat de combinatie van de Nieuwe Maasbrug en de Bassinbrug zorgt voor een toegankelijker, directer en veiliger netwerk met verbeterde sociale veiligheid. Voor voetgangers vormt de brug bovendien een extra schakel in het netwerk die uitnodigt tot het maken van ommetjes en bijdraagt aan de verblijfskwaliteit in de omgeving (mensen op straat). Wanneer de Bassinbrug verdwijnt, zullen ook fietsers met een bestemming in het gebied gebruik maken van de voetgangersbrug bij het Richie Backfireplein (oranje lijn in figuur 7.6).

Voor voetgangers zou een extra brug ter hoogte van Lumiere (blauwe lijn in figuur 7.6) het ontstane 'gat' door afwezigheid van de Bassinbrug in het netwerk kunnen verkleinen hoewel ook hier het risico, bestaat dat fietsers hier ook gebruik van gaan maken.

Eindadvies

Geconcludeerd wordt dat de Bassinbrug, in combinatie met de Nieuwe Maasbrug, bijdraagt aan een sterk, samenhangend en aantrekkelijk netwerk voor zowel fietsers als voetgangers. Hoewel er alternatieve routes zijn onderzocht, voldoen deze niet aan de eisen van directheid, veiligheid en comfort zoals de combinatie van beide bruggen dat wel doet. Hierdoor is de Bassinbrug, in zijn huidige of vernieuwde vorm, noodzakelijk om het netwerk voor langzaam verkeer optimaal te verbinden en te versterken.

Uit eerdere studies bleek al dat de Bassinbrug een belangrijke rol kan spelen in het verbeteren van de verbindingen voor langzaam verkeer, vooral nu de Nieuwe Maasbrug dit potentieel vergroot. De ligging in de buurt van culturele voorzieningen, onderwijslocaties en grote nieuwbouwlocaties biedt veel mogelijkheden om de bereikbaarheid en verblijfskwaliteit in de directe omgeving te versterken. Hierom wordt aanbevolen de Bassinbrug nu aan te pakken.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 4, 11, 55, 57, 61, 63, 67, 70

Onderzoek functie Bassinbrug

Maastricht, december 2025



Gemeente Maastricht



Bassinbrug huidige situatie

De gemeenteraad heeft op 17 september 2024 ingestemd met het omleggen van de ov-as van de Markt Gubbelstraat naar de Verlengde Maasboulevard.

Conform afspraak is er nader onderzoek gedaan naar de varianten voor de Bassinbrug ook in relatie tot de fiets- en voetgangersroute.

Ten tijde van het raadsbesluit van 17 december 2024 was er al een quickscan gedaan voor de disciplines mobiliteit en stedenbouw. Deze is nu verder onderzocht en aangevuld met de economische aspecten.

De onderzochte varianten:

- 1. Bassinbrug vergroenen**
- 2. Bassinbrug vervangen door een slanke fiets voetgangersbrug al dan niet geïntegreerd in gebouw Sappi Zuidwest**
- 3. Bassinbrug slopen**



Variant 1: Bassinbrug vergroenen



Variant 2: Bassinbrug vervangen door een slanke fiets voetgangersbrug, al dan niet geïntegreerd in gebouw Sappi Zuidwest



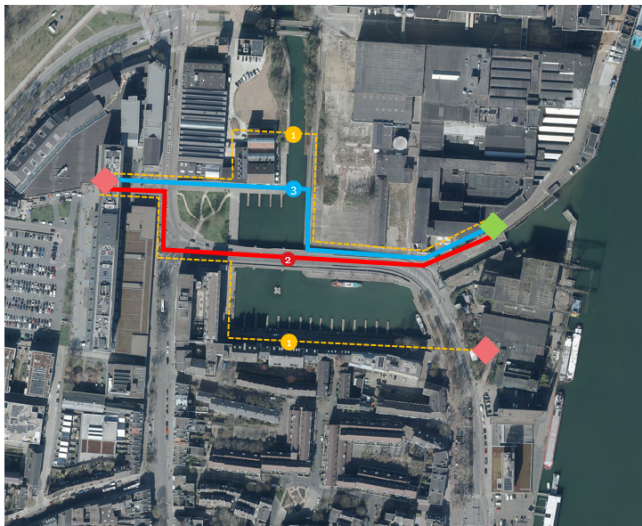
Variant 3: Bassinbrug slopen

Mobiliteit

Gewenste verbindingen voor lopen en fietsen

- De wens is om het gebied en stad goed bereikbaarheid en doorgankelijk te maken voor zowel voetgangers als fietsers.
- Er is een onderzoek gedaan naar zowel mogelijke als wenselijke voetgangers- en fietsverbindingen.

Voetgangersverbinding



Herkomst of bestemming in het gebied



Herkomst of bestemming buiten gebied (stedelijk)

Uitgangspunten voor de voetgangersverbinding

- Directheid
- Begaanbaarheid
- Leesbaarheid (zichtbaarheid)
- Veiligheid
- Aantrekkelijkheid

Drie varianten voor de voetgangersverbinding

1. Geen brug (bestaand of gepland)
2. Hoge brug (Bassinbrug)
3. Lage brug (Lumière)

Beoordeling van de voetgangersverbinding

- Bij geen nieuwe Maasbrug is een aanvullende voetgangersverbinding niet noodzakelijk.
- Bij een nieuwe Maasbrug is deze verbinding wel noodzakelijk. Kan zowel hoog gelegen zijn (Bassinbrug) als laag gelegen (Lumière).

Fietsverbinding

Om het gebied goed toegankelijk te maken voor fietsers zijn goede verbindingen noodzakelijk. Het gebied ligt midden in de stad en moet met doorgaande (fiets)verbindingen gefaciliteerd worden om de gewenste mobiliteitstransitie te verkrijgen.

Uitgangspunten voor de fietsverbinding

- Samenhang en afstand tussen fietsroutes
- Directheid (beschikbaarheid)
- Veiligheid
- Comfort
- Aantrekkelijkheid
- Haalbaarheid (maakbaarheid)

Varianten voor de fietsverbinding

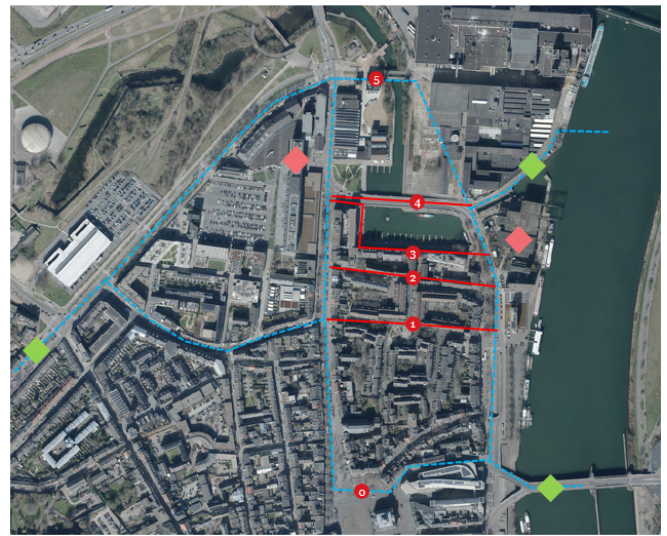
0. Markt
1. Lakenweversstraat
2. Sint Teunisstraat
3. Bassinkade (hoog)
4. Bassinbrug
5. Fransensingel

Beoordeling voor de fietsverbinding

- Zowel de route over de Markt als Fransensingel zijn hiervoor niet ideaal (geen directe verbinding) en de Markt is kwetsbaar (marktdagen).
- Een aanvullende verbinding tussen Markt en Fransensingel is noodzakelijk, met name om de bestemmingen in het gebied te bereiken, zowel zonder als met nieuwe Maasbrug.
- De Lakenweversstraat, Sint Teunisstraat en Bassinkade zijn niet geschikt als fietsverbinding vanwege het belang van lopen en verblijven, er

te weinig ruimte is om een (separate) fietsvoorziening te realiseren en shared space hier niet wenselijk is.

- Een verbinding ter hoogte van de huidige Bassinbrug is de meest logische locatie en het is mogelijk om hier een geschikte fietsvoorziening te realiseren.
- Bij geen fietsverbinding is het risico reëel dat fietsers gebruik gaan maken van de voetgangers-verbindingen. Dit is onwenselijk.



- ◆ Herkomst of bestemming in het gebied
- ◆ Herkomst of bestemming buiten gebied (stedelijk)
- Bestaande of geplande verbindingen
- Nieuwe verbindingsmogelijkheden

Ruimtelijk

Doelstelling Bassin

- Omvormen tot het creatieve bruisende hart van het Sphinxkwartier.
- Gebied volwaardig onderdeel maken van het centrum.
- Een bezoekersbestemming en een uniek vestigingsmilieu.

Onderzoeksvragen

- Wat er is nodig om het Bassin een aanjager te laten zijn van de toekomstige ontwikkelingen?
- Wat zijn de kansen en ambities voor het gebied?
- Hoe onderscheiden de drie varianten zich?
- Wat is er nodig om de ambities waar te maken?

Kansen

Ruimtelijk

- Maasoeververbinding als impuls, Bassin als verblijfsplek.
- Zichtbaarheid rondom; interactie, bebouwing en aantrekkelijk programma aan alle kades.
- Versterken haven als ruimtelijke eenheid.
- Vergroenen kades en sleephelling.
- Optimaliseren toegankelijkheid en bereikbaarheid haven en kades.

Haven

- Herstel eenheid, aantrekkelijkheid en feitelijk gebruik ligplaatsen.
- Optimaliseren gebruik van de kades.
- Continue routes mogelijk maken.

Programma

- Publieksprogramma's rondom de haven (Sappi Zuidwest en Landbouwbelang).
- Watergebonden stedelijk bouwblok.
- Aanvullen cultuurcluster met onderscheidend publieksgericht programma bij het creatieve hart Sphinxkwartier.

Passantenhaven met historisch profiel

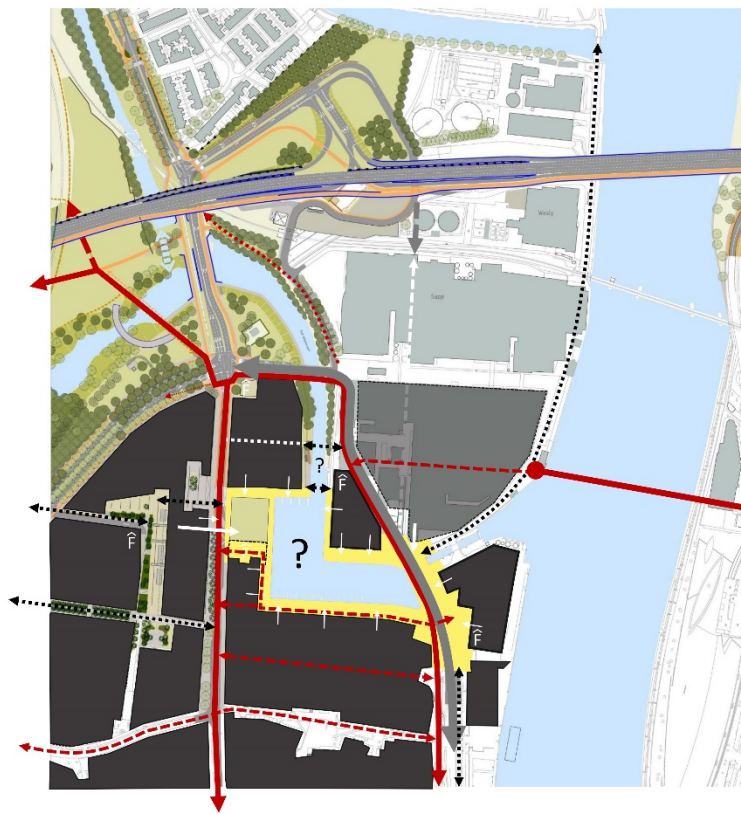


Levendige randen



Water voor verkoeling





Wenkend perspectief 2040

‘Bassin als huiskamer van het
Sphinxkwartier’

- verblijfsplek i.p.v. doorgangsrout
- verkeers- en industrielaai afgeschermd
- knooppunt fiets en voetpaden
- motor voor nieuwe ontwikkelingen
- OV en auto via verlengde Maasboulevard
- doorgaand (snel-)fietsverkeer via Frontensingel
- gebiedsontsluiting fiets via Bassin-zuid of Boschstraatkwartier

- oeververbinding
- helling
- alternatieve fietsroutes
- voetgangers route
- autoroute
- bouwblokken

Opgaven

Ruimtelijk

- Weren doorgaand verkeer, ontvangen aan de randen, alternatieve doorgaande routes.
- Versterken visuele relatie / opheffen fysieke scheiding door brug tussen Bassin noord en zuid.
- Havenwanden / bebouwing met aantrekkelijk programma rondom.
- Sterk verminderen oppervlak verhardingen.
- Verhogen onderdoorgangen en verbeteren hellingen.
- Optimaliseren oversteekbaarheid Zuid-Willemsvaart.

Haven

- Opheffen doorvaart belemmerende lage Bassinbrug.
- Kades noord-, west- en zuidzijde toegankelijk maken voor bevoorrading en voetgangers.

Programma

- Versterken zichtbaarheid en aantrekkelijke circuits.
- Meerwaarde wonen en recreatie verzilveren.
- Actief programmeren: evenementen, waterrecreatie, voorzieningen.

Economie

Economische uitgangspunten op basis van de quickscan.

Profiel

- Sphinxkwartier = cultureel creatief hart in dynamisch centrumgebied. Een gebied bedoeld voor beleving en ontmoeting in de netwerk-samenleving.

Economische aandachtspunten:

- Belangrijk om economische functies met elkaar te verbinden (circuits). Aandacht wordt gevraagd voor maximale afstand die men bereid is af te leggen. Bij meer passanten grotere levensvatbaarheid van creatief/culturele en economische functies in het gebied.
- Versterken zichtbaarheid ondernemingen Bassin is belangrijk voor bekendheid en impuls in aantal passanten/bezoek.
- Spreiding van drukte/passanten stimuleren via Boschstraat, Maasboulevard en Bassinbrug. Voorkomen van (ongewenste) verbindingen via rustige woonwijken zonder economische functies tussen Boschstraat en Maasboulevard.
- Transitie bij ondernemers naar innovatieve vormen van logistieke bevoorrading (b.v. via bakfietsen) waarvoor snelle en toegankelijke fietsverbindingen langs/rondom de binnenstad nodig zijn.

- Ontwikkeling Landbouwbelang met vestiging Hogeschool Zuyd, sport, horeca en woningen vereist vanuit alle zijden een goede bereikbaarheid voor fietsers, voetgangers (en ov).
- Ontwikkeling 'knopen-lopen', waarbij aan beide zijden van de Bassinbrug een knooppunt is geplaatst.
- Een verbinding kan dienen als een scheiding tussen vaarfunctie en een eventuele zwemfunctie. Aandachtspunt is de kwaliteit van het zwemwater.
- Aandacht voor gewenste zichtlijnen richting Lumière en Maas.

Financieel

Infrastructurele aanpassingen bij alle varianten

- Herinrichting Maasboulevard richting tunnelmond. Meerkosten indicatief € 2,7 - € 3,2 miljoen (afhankelijk van variant).
- Herinrichting Boschstraat Noord. Meerkosten indicatief € 1,8 miljoen.
- Inpassing bushaltes Boschstraat en Mosae Forum. Meerkosten P.M.
- Reconstructie Van Hasseltkade. Meerkosten P.M.

N.B. Deze aanpassingen waren voorzien in de scope van het tramproject, dekking momenteel onzeker.

Verskil t.o.v. grex Belvédère 2025 vastgesteld door raad (exclusief bovenstaande infrastructurele aanpassingen):

Variant 1: Bassinbrug vergroenen.
Voordeel € 0,7 miljoen.

Variant 2a: Nieuwe fietsbrug bestaande pijlers.
Voordeel € 0,83 miljoen.

Variant 2b: Fiets en voetpad door gebouw arcade.
Nadeel € 0,2 miljoen + PM*

Variant 3: Bassinbrug verval.
Voordeel € 2,5 miljoen.

N.B. Bedragen zijn indicatief en op basis van kengetallen.

* Ivm hogere bouwkosten gebouw voor arcade

Beoordeling van de varianten

Variant 1



Bassinbrug behouden en vergroenen.

Mobiliteit

Voetgangersverbinding

- Bij deze variant wordt deze opgenomen in het profiel.

Fietsverbinding

- Om het gebied goed toegankelijk te maken voor fietsers zijn goede verbindingen noodzakelijk, die kunnen bij deze variant goed ingepast worden.

Ruimtelijke aspecten

Ruimtelijk

- Bouwblok Sappi-ZW niet direct aan haven.
- Groen geeft een andere beleving, maar de brug blijft fysiek en visueel een barrière.
- Een vergroende brug kan een verblijfsplek worden, maar 'technisch' groen is onderhoudsintensief en kwetsbaar.

- Zuidelijke kade niet direct aangesloten op nieuwbouw en niet middels functies geactiveerd.

Haven

- Haven niet als eenheid ervaren.
- Doorvaart richting Zuid-Willemsvaart belemmerd door (te) lage brug
- Kades zuid- en noord-oostzijde moeilijk toegankelijk voor bevoorrading.

Programma

- Nieuwe oostkade in 'schaduw' van de brug, slecht zichtbaar, samenhang met zuidkade ontbreekt.
- Publieksprogramma op niveau hoge kade.

Economische aspecten

Nadeel is de visuele en fysieke barriere van de huidige brug. Voordeel is dat bij het behoud van de brug de verbinding blijft die nodig is om functies via een korte route te verbinden. Dit komt de ontwikkeling van economische functies in het Bassin en omgeving ten goede.

Financieel

Variant 1: Bassinbrug behouden en vergroenen. Voordeel € 0,7 miljoen ten opzichte van de grex Belvédère 2025.

Variant 2



Bassinbrug vervangen door een (geïntegreerde) nieuwe ranke en slanke fiets- en voetgangersbrug.

Mobiliteit

Voetgangersverbinding

- Bij een nieuwe brug rekening houden met een minimale breedte van 3,5 meter.

Fietsverbinding

- Bij een nieuwe brug rekening houden met een minimale breedte van 3,5 meter.

Ruimtelijke aspecten

Ruimtelijk

- Door een smallere brug minder barrière en meer omgevingskwaliteit voor kades en Bassin.
- Bouwvlak van woonblok nog verder vergroot.
- Extra ruimte vergroening en verblijf op kades en sleephelling.

- Kansen om functionaliteit Bassinhaven te verbeteren.

Haven

- Doorvaart verbeteren door 'optillen' brug.
- Kades zuid- en noordoostzijde toegankelijk te maken voor bevoorrading? Continue route nu mogelijk.
- Brug minimaal 7 meter breed. Haven wordt nog niet als eenheid ervaren, maar zicht op overzijde verbetert.

Programma

- Nieuwe oost kade in 'schaduw' van de brug, slecht zichtbaar, samenhang met zuid kade ontbreekt.
- Publieksprogramma op niveau hoge kade .

Economische aspecten

Bij een nieuwe slanke ranke brug is er in mindere mate sprake van een visuele en fysieke barrière. Een nieuwe verbinding komt de ontwikkeling van economische functies in het Bassin en omgeving ten goede door de kortere verbindingen.

Financieel

- Variant 2a: Nieuwe fietsbrug bestaande pijlers. Voordeel € 0,83 miljoen ten opzichte van de grex Belvédère 2025.
- Variant 2b: Fiets- en voetpad integreren in het nieuwe gebouw (nieuwe peilers). Nadeel € 0,2 miljoen + PM* (bouwkosten gebouw) ten opzichte van de grex Belvédère 2025.

Variant 3



Bassinbrug wordt gesloopt

Mobiliteit

Voetgangersverbinding

- Bij deze variant kan een volwaardige verbinding gerealiseerd worden via de noordelijke en zuidelijke kade.
- Bij de uitwerking van de route moeten herkenbaarheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid geoptimaliseerd worden.

Fietsverbinding

- Bij sloop ontbreekt de noodzakelijke fietsverbinding over het Bassin. Zonder fietsverbinding is er geen goede toegankelijkheid van het gebied.

Ruimtelijke aspecten

Ruimtelijk

- Bassin weer één geheel; optimale beleving en zichtbaarheid rondom.

- Bouwvlak nieuwbouw maximale omvang en commerciële plint / kadekelders rondom.
- Nieuwbouw haven gebonden aan lage kades met optimale zonoriëntatie en hierdoor aantrekkelijk voor commerciële functies.
- Maximale ruimte vergroening en verblijf op kades en sleepelling.

Haven

- Kansen om functionaliteit Bassinhaven optimaal te verbeteren.
- Kades zuid- en noordoostzijde toegankelijk te maken voor bevoorrading. Continue route mogelijk.

Programma

- Nieuwe haven gebonden functies mogelijk. Vergroten en verbreden aanbod waterrecreatie.
- Publieksprogramma op niveau hoge en lage kade

Economische aspecten

De verbinding die nodig is voor een optimale ontwikkeling en bereikbaarheid van economische functies is niet aanwezig en komt de ontwikkeling van economische functies in het Bassin en omgeving niet ten goede.

Financieel

Variant 3: Bassinbrug vervalt. Voordeel € 2,5 miljoen ten opzichte van de grex Belvédère 2025.

Conclusie

- De gezamenlijke conclusie is dat de huidige Bassinbrug een visuele en fysieke belemmering vormt voor de gewenste ontwikkeling van het Bassin
- Uit het oogpunt van mobiliteit/bereikbaarheid en economie is een verbinding noodzakelijk.
- De maximale gewenste ruimtelijke kwaliteit wordt met een verbinding over het Bassin niet bereikt.

