

X.110501.700007 T

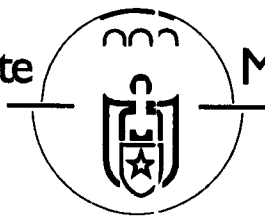
Gemeente Maastricht

Toelichting
deel uitmakende van het
bestemmingsplan
Markt-Maas

Bijlage 1

Raadsvoorstel d.d. 28 november 2000
Raadsbesluit d.d. 19 december 2000

Maastricht,
april 2001



Volgno. : 186 - 2000
Datum : 28 november 2000
Korr.no. : 2000-40567

Dienst/Afd. : SOG
Raadscie : Markt Maas/FenP
Steller : H. Winkens/4602

Planontwikkeling vastgoed, bereikbaarheid en openbare ruimte Markt-Maasproject.

AAN DE GEMEENTERAAD

Beslispunten

Met betrekking tot de planontwikkeling Markt-Maas stellen wij U voor te besluiten tot:

- a. accorderen van de evaluatie van de inspraak hoofdstuk 4
- b. accorderen van het ontwerp voor het vastgoedeel inclusief het programma (Bijlage IV.)
- c. accorderen van de uitgangspunten voor de herinrichting van de Maasboulevard en de Markt e.o. (Bijlage V)
- d. accorderen van het financiële kader, zoals opgenomen in hoofdstuk 3
- e. instemmen met de vervolgaanpak en het overgaan tot realisering van het Markt-Maasproject via de vaststelling van de realisatieovereenkomst (bijlage III)
- f. instemmen met de voorstellen voor de fasering, verkeerscirculatie, bereikbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering.
- g. een krediet van f 176,0 mln (€ 79,87 mln) te verstrekken voor de realisering van de nieuwbouw gemeentelijke huisvesting, de infrastructurele werken en de herinrichting openbare ruimte
- h. wijziging van de gemeentebegroting i.v.m. deze kredietvotering voor het dienstjaar 2001 zulks door de vaststelling van het als bijlage II bijgevoegde conceptbesluit
- i. het College van B en W opdracht te geven om direct na het Raadsbesluit een subsidieclaim in te dienen bij het Rijk in het kader van de raamovereenkomst Alliantie van het Zuiden te honoreren in 2001
- j. detaillering en uitvoering van de overeenkomsten voortvloeiende uit deze planontwikkeling delegeren aan het College van B en W.

1. Algemeen

Inleiding

Hierbij presenteren wij u het definitieve voorstel inzake de planontwikkeling en realisering van het Markt-Maasproject omvattende vastgoed, bereikbaarheid en openbare ruimte. In een separate nota wordt ingegaan op de gemeentelijke huisvestingsaspecten.

Met het accorderen van het plan voor het Markt-Maasproject en de realisatieovereenkomst wordt na de besluitvorming over de herinrichting kernwinkelgebied een volgende belangrijke stap gezet in de completering van het kernwinkelgebied en de aanpak van het sleutelproject "Herstructurering Westelijke Maasoever".

In de twee eerder door Uw Raad vastgestelde Raadsstukken te weten: Raadsstuk Planontwikkeling Markt-Maasproject d.d. 05-02-1998 en Raadsstuk d.d. 06-07-1999 is uitgebreid stilgestaan bij de voorgeschiedenis van deze locatie en is de relatie met de beleidsmatige aspecten gelegd, zoals deze waren opgenomen in o.a. het Collegeprogramma, Nota Maastricht internationaal Koopcentrum, Het structuurplan 2005 en de nota Economische Ontwikkelingen Regionaal Beleid, raamplan Mobiliteitsbeheersing en het voorbeeldplan Rivieroever, later aangevuld met het Parkeerbeleidsplan en de nota Openbaar Vervoer.



De hoofddoelstellingen overeenkomstig het strategisch beleid zijn:

- stedelijke herstructurering
- uitbreiding kernwinkelgebied
- uitvoering mobiliteitsbeleid en herinrichting openbare ruimte
- huisvesting gemeentelijk apparaat.

De planontwikkeling heeft een lange voorbereiding gekend met een intensieve betrokkenheid door uw Raad. De complexe, doch uitdagende opgave wordt gekenmerkt door een proces van steeds verder verdiepen van de mogelijkheden, heroverwegingen en zorgvuldige besluitvorming. De kwaliteit van dit historisch sterk bepaalde gebied, waarin in het verleden ingrijpende veranderingen hebben plaatsgevonden, vereisen een bovenmatige zorgvuldigheid. Eerder bedachte concepten zijn opnieuw getoetst en aangepast. Middels het regelmatig overleg met de Raadscommissie Markt-Maas en (deel) besluiten door uw Raad in het verleden hebt u de planaanpak onderschreven.

Zeker de ateliersessies met de architecten in de Raadscommissie Markt-Maas en de terugkoppeling naar de burgers en het overleg met de welstandsmonumentencommissie hebben daarbij inspirerend gewerkt en o.i. een duurzaam concept opgeleverd.

In het ontwikkelingsprogramma 2000-2004 wordt het project "Herstructurering Westelijke Maasoevers" omschreven als de spil en motor voor de verdere ontwikkeling van een groter stadsdeel dat in Europees verband als prioritair gebied is aangemerkt.

Het project Markt-Maas verwezenlijkt een groot aantal doelstellingen vanuit verschillende beleidsterreinen (economie, verkeer en vervoer, ruimtelijke ontwikkeling, cultuurhistorie) tegelijkertijd en in onderlinge samenhang.

De verschijningsvorm van Markt-Maas past goed bij het monumentale stadsbeeld. Markt-Maas wordt echt opgenomen in het functioneren van de stad en wordt een organisch deel van de stad. Het gaat niet alleen om de verschijningsvorm. Markt-Maas wordt in z'n functioneren ook een logisch onderdeel van het totale binnenstadsgebeuren en het Maastrichtse kernwinkelgebied. Het is niet de bedoeling dat Markt-Maas als een nieuw, apart winkelcentrum wordt ervaren. Er wordt gekoerst op de kracht van de stad. De huidige aanpak past beter bij het stedelijk weefsel dat er al ligt, hoewel het gebouw natuurlijk een onderscheidende kracht heeft. Het blijft een bijzonder bouwwerk op basis van eenheid in verscheidenheid.

Door aanpassing van de verkeersstructuur en de herinrichting in en rond het gebied wordt de relatie tussen binnenstad en rivier hersteld, met als uitgangspunt een hoge verblijfskwaliteit. Het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte, gekoppeld aan enerzijds het historische karakter van de stad en anderzijds de Maas en een architectonisch hoogstaand complex zal de aantrekkingskracht van de binnenstad vergroten. De bereikbaarheid voor de onderscheidende doelgroepen wordt geoptimaliseerd. De versterking van het kernwinkelgebied, zowel door de kwalitatieve impuls als door de toename van het winkelvloeroppervlak krijgt een substantiële impuls.

De versterking van de toeristische functie zal zijn weerslag krijgen in zowel de omzet door dag- en verblijfstoerisme als de toename van het aantal arbeidsplaatsen in deze sector.

Het ontwerp

Met de vaststelling van het Raadsstuk Volgno. 104-1999 in de Raadsvergadering van 6 juli 1999 heeft U ten aanzien van de planontwikkeling van het Markt-Maasproject het Masterplan, het programma inclusief een aantal nog in te zetten ontwerpgegevens vastgesteld alsmede de financiële kaders.

Het opnemen van een multifunctionele Raadzaal en de uitgangspunten voor de samenwerkingsovereenkomst zijn toen eveneens vastgesteld.

De ontwerpgegevens zijn uitgewerkt naar een voorlopig ontwerp voor het vastgoeddeel de bereikbaarheid en de openbare ruimte. Het voorlopig ontwerp is begin februari 2000 in de inspraak gebracht.

De geëvalueerde inspraak is op 19 april 2000 door de Raadscommissie Markt-Maas vastgesteld.

De inspraakreacties, de reacties van de Raadscommissie, de opmerkingen van ons College en de welstandsmonumentencommissie zijn voor de architecten en het beleidsteam Markt-Maas aanleiding geweest om het plan op een aantal punten aan te passen c.q. te verdiepen.



De reacties concentreerden zich op 5 thema's :

- de massa inclusief de hoogte
- de kwaliteit van de Gubbelstraat
- de Maaswand
- de Marktwand
- de schuine doorsteek vanaf de Muntstraat naar het binnenplein.

Daarnaast heeft een heroverweging plaatsgevonden over de uitstraling en kwaliteit van de gebouwen in deze monumentale omgeving, de verblijfskwaliteit van de Maasboulevard en de raakvlakken met aangrenzende ontwikkelingen van Sappi (voormalig Landbouwbelang). Dit alles in de context van een door eenieder gewenst eindbeeld in 2006 (datum oplevering). Deze heroverwegingen hebben geleid tot planaanpassingen en aangepaste financiële kaders en zijn eerder besproken in de Raadscommissie Markt-Maas.

Een werkgroep van medewerkers uit de eigen organisatie, diverse vervoersbedrijven, provincie, de politie en de brandweer heeft een draaiboek voor de uitvoering opgesteld. Hierin is de fasering van werkzaamheden uitgewerkt en is de bereikbaarheid voor de omwonenden, bezoekers en ondernemers in beeld gebracht.

Het aangepaste plan en het draaiboek zijn in september 2000 wederom voorgelegd aan de inspraak.

Regelmatig is afstemmingsoverleg gevoerd met de project- en werkgroepen gemeentelijke huisvesting. Op basis van het Programma van Eisen gemeentelijke huisvesting is exact omschreven welke onderdelen inhoudelijk en financieel behoren tot het vastgoeddeel en welk deel behoort tot de inrichting van de gemeentelijke huisvesting.

2 Ontwikkeling definitief plan.

Het vastgoeddeel

De hoofdstructuur van het vastgoeddeel is gehandhaafd. De twee hoofdgebouwen tussen Markt en Maas vormen het zogenaamde binnenplein. Aan dit plein is de hoofdmoot van de winkels gelegen. De entree van de gemeente ligt nog steeds aan de Maaszijde. Op de winkels zijn de nieuwe gemeentelijke kantoren gesitueerd op de tweede verdieping verbonden met een transparante oversteek. Onder de begane grond zijn verder nog winkels en de parkeergarage gelegen. Middels een schuine passage door de bestaande panden op de hoek Muntstraat, Hoenderstraat wordt het bestaande winkelcentrum verbonden met het nieuwe binnenplein.

Tot zover weinig nieuws.

De belangrijkste aanpassing is gelegen in de Gubbelstraat.

De aanvankelijk gebogen straat is enigszins recht getrokken en daardoor iets verplaatst.

Hierdoor ontstaat aan de Gubbelstraat noordzijde meer ruimte om een goede programmatische en architectonische invulling te realiseren. Door architect Coenen is hiervoor een eerste impressie afgegeven die verder uitgewerkt moet worden. Enkele bouwblokken aan een open ruimte zijn de ingrediënten die de aantrekkelijkheid hier verhogen. Winkels of kantoren op de begane grond en wonen op de hoger gelegen lagen vormen het programma. Een restaurant met een verbinding naar de oudere unieke winkelders onder dit blok behoort ook tot de mogelijke programma's. Er is een inschatting gemaakt naar de grondopbrengsten van dit deel. Dit is opgenomen in het financieel kader.

Een arcade aan de zuidkant uitkomend op een verdere verwijding in de Gubbelstraat verhoogt het verblijfsklimaat in de Gubbelstraat. De busroute blijft gehandhaafd conform eerder door uw Raad vastgesteld beleid. Als gevolg van het rechte trekken van de Gubbelstraat is het inpassen van light-rail niet meer mogelijk.

Een onderzoek heeft uitgewezen dat de light-rai optie door de Gubbelstraat en de optie via de spoorbrug vervoerskundig gelijkwaardig zijn. Inmiddels is door de Raadscommissie S en M besloten alleen de optie spoorbrug verder te onderzoeken.



De verwerving van een tweetal panden aan de Gubbelstraat is niet meer nodig. Wel is het gewenst om het hoekpandje Gubbelstraat, van Hasseltkade (kapper) te slopen en te vervangen door een forser gebouw. Dit om de overgang van bestaand naar nieuw beter te kunnen vormgeven en de overgang van de lagere van Hasseltkade naar het hogere Maasplein beter te kunnen oplossen.

De verschijningsvorm van het nieuwe project aan de Maaszijde is eveneens sterk veranderd. De eerder hier geprojecteerde Raadzaal is verplaatst naar de Marktzijde. De nieuwbouw presenteert zich als een lagere, aan de omgeving aangepaste, onderbouw met erbovenop een tweetal koppen van de dwars op de Maas gesitueerde kantoren, die zich met twee vensters naar de Maas openen. De verbinding tussen de twee kantoren bestaat uit een terugliggende transparante, bescheiden oversteek.

Als gevolg van de verruiming in de Gubbelstraat nabij de Markt is het kopgebouw aan de Markt losgemaakt van de vroegere onderbouw en vormt nu een zelfstandig onderdeel met een eigen gezicht naar de omgeving. De Raadzaal wordt opgespannen tussen dit kopgebouw en de kantoren.

Het kopgebouw van het zuidelijk blok is afgestemd met de overzijde en deze vormen samen de entree naar het binnenplein vanaf de Markt.

Het aangepaste hoofdprincipe van de massaopbouw bestaat uit een lagere, aan de omgeving aangepaste randbebouwing met naar het midden oplopende hogere kantoorlagen.

De vormgeving van de schuine passage vanaf de Muntstraat naar het binnenplein is nog onderwerp van overleg met de Rijksdienst voor de Monumentenzorg. De commerciële noodzaak van deze doorsteek is evident. Reeds vanaf de start is door ontwikkelaar en belegger aangegeven dat deze passage een bronpunt is voor het project dat aan de randligging van het kernwinkelgebied dient op te heffen. Het principe is ook eerder door Uw Raad bekrachtigd. Wij stellen voor dit principe te handhaven.

Zichtlijnen vanuit de Muntstraat en een logische directe vervolgroute naar het grote binnenplein zijn door architect Albert vertaald in voorliggend ontwerp, waarbij de architect heeft ingespeeld op authentiek aanwezige monumentale onderdelen in de achtergevels. De schuine insteek vanaf de Muntstraat komt erin in een tussenplein en gaat vervolgens over naar het grotere binnenplein.

Nu Bijenkorf te kennen heeft gegeven zich niet in Markt-Maas te willen vestigen, is met de ontwikkelaar en belegger gekeken naar de mogelijke gevolgen van dit besluit. Samen met de architect is onderzocht wat ruimtelijke mogelijkheden zijn om met enkele trekkers en meerdere kleinere winkels een goed winkelklimaat te realiseren met de voor het project benodigde trekkracht. Dit heeft geleid tot bijgevoegd aangepast plan waarin is ingespeeld op de eerdere door Uw Raad aangeboden variant; de zogenaamde multitrekkervariant. In de nota Maastricht internationaal Koopcentrum is bepaald dat het kernwinkelgebied met 15.000 m² zou moeten uitbreiden en dat een verdere ruimtelijke uitbreiding mogelijk en wenselijk was, indien er sprake zou zijn van een bijzondere formule en/of een hoogwaardig warenhuis. De omvang van de uitbreiding van het kernwinkelgebied is nog eens bevestigd door Kolpron in haar Regionale Detailhandelsstructuurvisie voor Maastricht e.o. (1998). Kolpron acht een uitbreiding van tenminste 10.500 m² v.v.o. (= ca. 12.600 m² b.v.v. Waarvan 8000 m² v.v.o. (9.600 m² b.v.o.) In de sfeer van niet dagelijkse goederen en ca. 2.000 m² v.v.o. (2.400 m² b.v.o.) aan dagelijkse goederen zeker verantwoord. In de eerder vastgestelde uitgangspunten voor de samenwerkingsovereenkomst is vastgelegd dat essentieel is dat voldoende trekkracht aanwezig is in de vorm van een groot warenhuis of indien is gebleken dat een dergelijk warenhuis niet tot de mogelijkheden behoort, enkele specifieke trekkers. Bij vestiging van enkele specifieke trekkers wordt ruim geboden aan formules die op een binnenstadlocatie behoefte hebben aan meer ruimte dan er tot dusverre het kernwinkelgebied beschikbaar was.

Het voorliggend concept is dus geen breuk met eerder ingezet beleid. In latere beleidsuitgangspunten over de detailhandelsontwikkelingen in de binnenstad is dit nog eens bevestigd.

Het afhaken van de Bijenkorf onderstreept nog eens het belang van de passage gekoppeld aan de Muntstraat, teneinde dit deel goed te betrekken bij het bestaande kernwinkelgebied.

Belegger en ontwikkelaar zijn van mening dat het project Markt-Maas ook zonder de Bijenkorf, een goed winkelconcept zal leveren. Ergo de indeling van de bouwblokken kan vrijer en de kleinere schaal is beter in te passen. De trekkers worden gegroepeerd aan een centrale semi openbare binnenplaats waarin de koppeling met niveau -1, de historische kelders en de parkeergarage wordt gelegd. Financieel is het nieuwe plan gelijkwaardig te houden. De opbrengst uit de winkels naar de kantoren en de infra is zelfs iets verhoogd; waardoor ca. f 3 mln. extra kan worden ingezet voor de verderop beschreven extra kwaliteit.

De parkeergarage is door herschikking van hoogtes verruimd met ca 200 plaatsen tot ca 1150 plaatsen. De, op basis van het Parkeerbeleidsplan, geplande dure oplossing parkeergarage aan de Wilhelminakade kan hierdoor vervallen.

Het programma voor de gemeentelijke huisvesting inclusief Raadzaal kan vrijwel geheel worden opgenomen.

Het commerciële programma is iets naar beneden aangepast. De kwaliteit van deze functies in de Gubbelstraat compenseert echter het minder aantal m²; er is zelfs sprake van een iets hogere opbrengst. Deze hogere opbrengst wordt ingezet om te voldoen aan de vraag om de gebouwen te voorzien van een hoogwaardige, duurzame, in de monumentale omgeving passende uitstraling.

Het materiaalgebruik en de geleding van massa's moeten zijn afgestemd op deze bijzondere omgeving. Het geraamde budget gebaseerd op modaal en eenvoudig materiaalgebruik en beperkte geledingen was ingegeven door o.a. financiële haalbaarheid van het plan. Dit uitgangspunt is nog eens heroverwogen in relatie tot de eenmalige opgave die hier aan de orde is. Deze heroverweging heeft plaatsgevonden met vrijwel alle betrokken partijen en heeft geleid tot een verzoek aan de architecten de gebouwen qua materiaalgebruik, geleding en dakovergang zodanig aan te passen dat er sprake is van een verantwoorde, duurzame oplossing die recht doet aan de omgeving en karakter van de plek.

Deze kwaliteitsimpuls in het materiaalgebruik geeft een extra investering van f 10 mln. bruto.

Het materiaalgebruik bestaat uit natuursteen, staal en glas en de dakovergangen worden gevormd door markante luifels.

Deze aanpassingen hebben geleid tot een kostenverhoging die voor een deel, zoals reeds eerder gesteld, gedekt kan worden uit meeropbrengsten van het commerciële deel.

Ten behoeve van een zorgvuldige afweging heeft een nadere studie plaatsgevonden om de kantoren aan de Gubbelstraat zuidzijde om te zetten naar wonen, om de verblijfskwaliteit in deze straat ook in de avonduren te verhogen.

Deze studie heeft uitgewezen dat de grondopbrengsten van deze woningen niet opwegen tegen het verlies aan commerciële opbrengsten als gevolg van verticale verbindingen en entree's in het commerciële deel.

Daarnaast moet voor het vervallen gemeentelijk deel (ca 3500 m²) elders nieuw gebouwd worden.

Een ander belangrijk nadeel is dat de tweede verdieping die nu voor de gemeente als verdeellaag en bijzondere voorzieningenlaag (restaurant, vergaderzalen) is gedacht niet meer aan deze functie kan voldoen.

Decentralisatie van een gemeentelijk onderdeel is eveneens een voor de hand liggend nadeel.

Gezien het feit dat de Gubbelstraat ook zonder deze woonfunctie al behoorlijk aan kwaliteit heeft gewonnen en dit ingezet tegen de nadelen stellen wij voor om af te zien van een woonfunctie in dit bouwdeel.

Het programma.

commerciële functie (incl horeca)	15000 m ² BVO
gemeentelijke huisvesting	15200 m ² BVO
Raadzaal	660 m ² BVO
parkeren	1150 plaatsen
Gubbelstraat Noord	5000 m ² kantoren/winkels/wonen

Bovengenoemd programma van 15200 m² gemeentelijke huisvesting ligt nog iets onder de behoefte van 15500 m². De verwachting is dat dit in de verdere planuitwerking grotendeels zal worden goedge maakt.

Duurzaam bouwen

Vanuit de voorbeeldfunctie worden in het Markt-Maas project een aantal doelen van duurzaam bouwen ingezet. Zo wordt voor de verwarming en koeling van de gebouwen gebruik gemaakt van de restwarmtelevering van Sappi.

In samenwerking met nutsbedrijven Maastricht en VOF Warmte/Kracht Maastricht Mill is een voorstel voorbereid hoe dit formeel te regelen en te bekrachtigen met een convenant. Vooruitlopend daarop is in de



plannen voor Markt-Maas technisch en financieel rekening gehouden met deze levering. Een en ander moet nog worden vastgelegd in een definitieve leveringsovereenkomst.

Daarnaast wordt gestreefd om op beperkte schaal en als voorbeeldfunctie zonneenergie middels fotovoltaïsche cellen (zonnepanelen) toe te passen. Exacte plaats en omvang wordt in het kader van het definitief ontwerp uitgewerkt.

Uiteraard worden in Markt-Maas conform de afspraken opgenomen in het onlangs door de Raad vastgestelde convenant duurzaam bouwen (duurzaamheids maatregelen) toegepast. Concreet betekent dat alle vaste maatregelen en 38% van de variabele maatregelen van het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Utiliteitsbouw nieuwbouw (onderhoud kantoren) in het plan worden opgenomen.

Het toepassen van een regenwatersysteem, waarbij hemelwater wordt gebruikt voor spoeling van de toiletten is onderdeel van het programma van eisen.

Voor wat betreft de afvalverzameling wordt uitgegaan van een centrale afvalinzameling/laad- en losruimte voor gemeente en winkels binnen het Markt-Maasproject.

In de omgeving van Markt-Maas dient een milieuperron zijnde een afvalstraatvoorziening voor de burger geplaatst te worden. De locatie zal binnen het definitief ontwerp van de herinrichting openbare ruimte worden aangegeven.

Het plan voldoet qua duurzaam bouwen aan het door u vastgestelde beleid met betrekking tot duurzaam bouwen.

Samengevat stellen wij voor om in te stemmen met het nu voorliggende ontwerp inclusief Gubbelstraat-noord, de verschijningsvorm aan de Markt- en Maaszijde, de situering van de Raadzaal aan de Marktzijde, de multitrekkervariant en het uitgangspunt van een hoogwaardige en duurzame in de monumentale omgeving passende uitstraling.

De bereikbaarheid en de openbare ruimte.

De infrastructurele werken bestaan uit de tunnel, het aanpassen en laten zakken van de brug en de herinrichting van de Maasboulevard, Markt en gedeelte Boschstraat.

Belangrijke elementen zijn:

- de vormgeving van het nieuwe brugdeel en de aantakking op het plein
- de lengte van de ondergrondse tunnel
- de vormgeving van de paviljoens op de Maasboulevard
- de eindsituatie van de Maasboulevard
- de inrichting van Markt, Boschstraat.

Het nieuwe brugdeel.

Er is nogmaals goed gestudeerd op de vormgeving van het nieuwe brugdeel, de wijze van aanhaking op het Maasplein en de sfeer onder dit brugdeel op de lage kade. Gezien het uitgangspunt dat het busverkeer vanaf de Wilhelminabrug via de Gubbelstraat naar de Markt gaat en dat voorlopig de Wilhelminabrug voor beperkt autoverkeer open moet blijven is de gekozen oplossing met de V-vorm het beste vertrekpunt. Middels een ruime trap tussen de twee brugdelen wordt een natuurlijke verbinding gemaakt tussen Maasplein en lage kade. Door de brugdelen zo smal mogelijk te maken en de opvangconstructie weg te laten wordt het verblijfsklimaat onder en nabij de brug geoptimaliseerd. In de nadere uitwerking zal extra aandacht besteed worden aan dit verblijfsklimaat waarbij de sociale veiligheid zal worden gewaarborgd.

De tunnel.

Nadere doorwerking van de tunnel naar definitief ontwerp, bodemtechnisch onderzoek, ventilatie- en brandweereisen en marktwerking hebben de financiële ruimte voor dit onderdeel onder spanning gezet. Het definitief ontwerp is nu afgerond en uitgebreid afgestemd met de brandweer ten aanzien van veiligheidseisen, vluchtwegen en ventilatie en hulpverlening bij calamiteiten.

In de laatste besluitvorming is de wens uitgesproken om de tunnel te verlengen vanaf de Gubbelstraat tot aan de Kleine Gracht omdat anders de oversteekbaarheid voor dit deel van de Maasboulevard te zeer



beperkt is. De noordzijde van de Maasboulevard dient een vergelijkbare verblijfskwaliteit te krijgen als het zuidelijk deel en dient een goede aansluiting te krijgen met de ontwikkelingen bij Sappi en het Bassin. Naast deze aanpassing is de fietsenstalling van de Maasboulevard nu opgenomen in de tunnel. Het beslag van de fietsenstalling op de nieuwe Maaspromenade is zodanig groot dat de verblijfskwaliteit hierdoor ernstig achteruitgaat.

Het verlengen en aanpassen van de tunnel vraagt een extra investering van f 10,5 mln en is nu opgenomen in de plankosten.

Nader onderzoek is gaande naar het opnemen naast de tunnel van een integrale leidingtunnel conform de methodiek zoals deze nu ook verkend wordt voor het kernwinkelgebied en kent een eigen financieel traject.

De vormgeving van de paviljoens op de Maasboulevard.

Voor dit deel van de nieuwe Maasboulevard is een nadere uitwerking ingezet. Dit is nodig om een antwoord te geven op de vragen voor nieuwe huisvesting voor rederij Stiphout en eventueel het restaurant voor Postma. Het gebied tussen het nieuwe plein aan de Maaszijde en de St Servaesbrug is opgedeeld in drie zones. Het eerste gebied gelegen tussen de panden aan de Kesselskade en de nieuwe tunnel is ingericht voor de terrassen en voetgangersgebied alsmede een gedeelte voor het autoverkeer tot 11 uur. De inrichting voor dit gebied blijft grotendeels ongewijzigd. De tweede zone wordt gevormd door het gebied op de tunnel. De overgang tussen de eerste zone en het hoger gelegen tunnelgedeelte wordt gerealiseerd met een trappenpartij in de langsrichting, vergelijkbaar met de trappen naar het Griendpark vanaf de Franciscus Romanusweg. Op de tunnel is een zone gereserveerd voor paviljoens met diverse functies in de recreatieve sfeer. Het paviljoengedeelte moet visueel en qua uitstraling ondergeschikt zijn aan het bestaande monumentale decor van de panden van de Kesselskade, derhalve losse, transparante gebouwen.

Vandaar dat ook gepleit wordt om de vormgeving van deze paviljoens in één architectuurhand te brengen en de realisering door de gemeente te laten geschieden en bij de gemeente in eigendom te houden. Twee gedeeltes worden gereserveerd voor twee horecafuncties te weten voor Stiphout (zuidelijk) en Postma (noordelijk) gezien het huidige gebruik en de duidelijkheid die nu aan beide exploitanten gegeven moet worden. Daarnaast wordt een kiosk gepland als ticket-office voor rederij Stiphout centraal gesitueerd ten opzichte van de steigers en boten. Het aantal paviljoens, de exacte positie en de vormgeving moet nog tot een definitief ontwerp gebracht worden. Financieel geldt dat deze paviljoens minimaal budgettair neutraal zijn.

De derde zone wordt gevormd door de lage kade en wordt vanaf de hoge kade bereikt via hellingbanen en trappen. Het karakter van deze zone is rustig en bedoeld om te flaneren langs het water, zonder teveel commerciële invulling. Deze zone zal via een onderdoorgang St. Servaesbrug aansluiting krijgen op de lage kade ten zuiden van de St Servaesbrug.

Overwogen wordt om de onderdoorgang nu reeds mee te nemen. Een technisch en financieel onderzoek moet nog plaatsvinden.

De eindsituatie van de Maasboulevard.

In het eerder vastgestelde Raadsstuk is uitgelegd dat de herinrichting van de Maasboulevard sober en met gebruikmaking van bestaand materiaal zal worden uitgevoerd. Dit gezien de beperkte financiële mogelijkheden. De eindsituatie met definitieve inrichting is wel altijd ontworpen om een afgestemde tussenfase te kunnen realiseren. Deze eindsituatie is nu iets verder uitgewerkt om Stiphout en Postma een volwaardige nieuw locatie te kunnen bieden.

Daarnaast vraagt het opheffen van het parkeren op de Wilhelminakade (de parkeerplaatsen worden in de ondergrondse parkeergarage opgenomen) en de aansluiting op ontwikkelingen Sappi, Bassin en NWE om een nadere uitwerking hetgeen in het ontwerp is opgenomen.

Aangezien de uitvoering van deze projecten op niet al te lange termijn gepland zijn en qua uitvoering aansluiten op het Markt-Maasproject lijkt het bijna uitgesloten om te blijven uitgaan van de uitvoering van een tussenfase. De definitieve herinrichting zoals deze nu op hoofdlijnen is uitgewerkt is begroot op ca f 16 mln inclusief onderdoorgang St. Servaesbrug. Gezien het integrale karakter van diverse plannen en het gewenste samenhangende kwaliteitsbeeld in 2006, waarbij Markt-Maas met de aanpak van het kernwinkelgebied en Bassin de eerste fase vormen stellen wij voor om deze eindfase nu als budgettair kader te hanteren.

***De herinrichting van de Markt en Boschstraat.***

De herinrichting van de Markt en gedeelte Boschstraat wordt bepaald door de programmapunten die in de een rol spelen zoals de nieuwe bushalte, taxistandplaatsen, fietsenstalling en de marktkramen voor de dag- en weekmarkt. Daarnaast moeten diverse verkeerssoorten hun routing vinden. Momenteel worden nog een aantal alternatieven verkend. In het kader van de nieuwe OV-route wordt de bushalte op de Markt tijdelijk verplaatst naar de Boschstraat.

In de plandoorwerking worden de drie mogelijkheden om de bushalte te verplaatsen nog verder verkend in relatie tot de andere programmapunten en zal nog worden teruggekoppeld in de Raadscommissie Markt-Maas.

Een mogelijk herinrichting van de Markt(kramen) wordt ook onderzocht in relatie tot de mogelijke positie van de bushalte. Het gebied tussen het Stadhuis en het nieuwe Markt-Maasproject kan als uitbreiding of vervanging voor de Markt bestemd worden. Overleg met de Marktcommissie is hierover gaande.

Als gevolg van de herinrichting van de Markt en Maasboulevard vervallen parkeerplaatsen c.q. parkeeropbrengsten. Hiermede is rekening gehouden bij het vaststellen van het parkeerbeleidsplan. Het financiële nadeel van ca. 1,5 mln. zal worden opgevangen in de totaliteit van de parkeerbalans in relatie tot de tariefsontwikkeling.

Samengevat wordt voorgesteld om in te stemmen met de plannen voor het nieuwe brugdeel en de aangepaste tunnel en op hoofdlijnen met de voorstellen voor de Maasboulevard en de Markt.

De nadere uitwerking van de herinrichting van de Maasboulevard en de Markt worden teruggekoppeld naar de Raadscommissie Markt-Maas.

3. Financiële aspecten.

Op basis van het voorliggende programma, het ontwerp van gebouwen en de infrastructurele werken heeft een financiële doorrekening plaatsgevonden. Hierbij is uitgegaan van het innovatieve model op maat voor de gemeentelijke huisvesting.

Bij de opstelling is rekening gehouden met:

- verruiming budget t.b.v. van geleding gebouwen, materialisering, dakoverstekken; f 10 mln
- extra investering als gevolg van verlenging en aanpassen tunnel; f 10,5 mln
- definitieve herinrichting Maasboulevard; f 16 mln.

Financiële recapitulatie Markt-Maasproject ; vastgoed, bereikbaarheid en openbare ruimte (einde werk).

<u>Kosten</u>	Raadstuk juli 1999	Voorliggend plan
verwervingen en sloop	3,5 + pm	18,5 (incl/excl btw)
parkeergarage	35,8	43,0 (excl btw)
winkels/kantoren/wonen	74,1 + pm	95,0 (excl btw)
kantoren (Gemeente)	63,0	71,0 (incl btw)
infrastructuur	61,0	71,5 (incl btw)
eindfase Maasboulevard Onderdoorgang St. Servaasbrug)	pm	16,0 (incl btw)
	-----	-----
Totaal	237,4 + pm	315,0 mln

Dekking

Privaat		
- parkeren/winkels/wonen/kantoren	109,9 + pm	133,8 (excl btw)
- bijdrage uit commerciële functie aan sloop, kantoren en infra	29,2 + pm	43,2 (incl/excl btw)
bodemsanering ISV	pm	5,0 (incl btw)
bijdrage gemeente	68,0	68,0 (incl btw)
nog te dekken	30,3 + pm	65,0 (incl btw)
	----	----
Totaal	237,4 + pm	315,0 mln.

De nog te dekken *f* 65 mln zullen gedekt moeten worden door het verwerven van subsidies. Hiervoor wordt gekoerst op subsidies van het Rijk, de Provincie en Europese subsidies.

Gezien recente ontwikkelingen wordt nu voorgesteld om ons College opdracht te geven om direct na het Raadsbesluit een subsidieclaim te leggen op basis van de raamovereenkomst "Alliantie van het Zuiden" te houden in 2001.

Tot voor kort zag het er naar uit dat het kabinet binnen de huidige regeerperiode geen besluit zou nemen. Een motie in de Tweede Kamer heeft de regering gevraagd om alsnog in 2001 voor de Provincie Limburg een deel van de in de Alliantie opgenomen subsidies toe te wijzen. Deze gelegenheid moet nu ten volle worden benut.

Voor de financiering van het project is een krediet benodigd van: 176 mln (€ 79,87 mln) te weten;

- verwerving en sloop 18,5 - 5 (reeds gevoteerd via jaarschijf bodem)	<i>f</i> 13,5 mln.
- kantoren (gemeente) (71 mln + 4 mln sloopkosten)	<i>f</i> 75,0 mln.
- infrastructuur	<i>f</i> 71,5 mln.
- Maasboulevard	<i>f</i> 16,0 mln.

Totaal *f* 176,0 mln

In bovengenoemd krediet van 176 mln is opgenomen de te verwachten bijdrage uit de commerciële functie van *f* 43,2 mln. Bijdrage wordt te zijner tijd verrekend.

4. Inspraak

Het aangepaste Markt-Maasplan is op 18 september 2000 middels een brochure aan het personeel en de pers gepresenteerd. Op dezelfde dag zijn de leden van de Raadscommissie Markt-Maas geïnformeerd over de plannen.

Op 18 september 2000 is tevens de inspraak gestart met een informatie/inspraakavond.

Op deze avond waren ca 90 personen aanwezig.

Er zijn 12 reacties binnengekomen, waaronder 6 van belangenorganisaties (bewoners/ondernemers Kesselskade/Mariastraat, fietsersbond, woonkeur advies Groep, winkeliersvereniging Grote Gracht, Vereniging Stadsvernieuwing Wyck, Markt ijskwartier).

Op 12 september 2000 is het aangepaste plan besproken met diverse ondernemers- en winkeliersverenigingen.

Van de informatie/inspraakavond d.d. 18 september is een verslag gemaakt.

Samen met de inspraakreacties en een verslag van het overleg met de ondernemers en winkeliers, is dit verslag "ongeëvalueerd" behandeld in de Raadscommissie Markt-Maas van 12 oktober 2000 en zijn primaire reacties gegeven.

Het overzicht van alle inspraakreacties alsmede de evaluatie hiervan zijn opgenomen in bijlage IV

In dit hoofdstuk is een samenvatting van de belangrijkste bezwaren opgenomen inclusief de aanbevelingen voor het plan Markt-Maas.

*Stedenbouwkundig en architectonisch concept.*

Ten aanzien van het stedenbouwkundig en architectonisch concept zijn opmerkingen gemaakt over de uiteindelijke verschijningsvorm. Het ontwerp voldoet niet meer aan de eerder gepresenteerde "Florence-sfeer", is te hard en te glazig, te grootschalig en platte daken moeten niet worden toegepast.

Reactie College.

Het nu voorliggende plan wordt gekenmerkt door een ensemble van diverse bouwblokken. Het grote programma is daarmee vertaald in kleinere eenheden en sluit aan de randen goed aan op de bestaande bebouwing. In het middengedeelte wordt het grootste deel van het programma weggezet in hogere bouwvolumes. Het programma, maar ook de huidige bouwtechniek, rechtvaardigen het ruime gebruik van glas en de inzet van moderne materialen en vormtaal.

Met de Welstandmonumentencommissie zijn wij van mening dat hier een kwalitatief hoogwaardig ontwerp gerealiseerd. Met de toepassing van natuursteenmaterialen wordt goed aangesloten op de verschijningsvorm en uitstraling van de bestaande monumenten in de directe omgeving.

Typologisch sluit het plan nog steeds aan op het "Florence"-uitgangspunt. Het is echter nooit de bedoeling geweest om historiserend te bouwen. In het verlengde van het gemeentelijk architectuurbeleid dient ook de huidige periode een herkenbare en hoogwaardige bijdrage te leveren aan het gezicht van het beschermd stadsgezicht.

Verkeersaspecten.

De Gubbelstraat met het grote aantal bussen en het afsluiten van de Wilhelminabrug voor normaal autoverkeer blijven discussiepunten. Voorstel om streekbussen via Kesselskade af te voeren.

Tijdelijk bussen door de Hoenderstraat wordt als probleem ervaren in relatie tot de overstekende voetgangers vanuit de Muntstraat.

Volgens insprekers komt Wyck in een geïsoleerde situatie terecht als gevolg van het feit dat normaal autoverkeer van west naar oost over de Wilhelminabrug niet meer mogelijk is.

Er wordt gepleit voor een tweede in- en uitgang voor voetgangers in de parkeergarage.

Gepleit wordt voor een fietsverbinding over de lage kade naast de fietsroute op de bovenkade.

Aandacht wordt gevraagd voor het probleem van bewoners die een abonnement hebben voor de garage Boschstraatkwartier, maar vaak in de file terecht komen als gevolg van het drukke gebruik door bezoekers van de garage.

Reactie College.

Omtrent de lijnvoering van het openbaar vervoer binnen dit plan is na veel discussie al eerder beslist. Dit is overigens ook al gebeurd bij de vaststelling van het Openbaar Vervoerplan. Het heeft geen zin om streekbussen vanaf de brug via de Kesselskade te laten rijden. Slechts een enkele lijn zou daar profijt van hebben; de anderen worden hierdoor in een totaal verkeerde richting gestuurd. Overigens zou het voordeel van enkele bussen minder in de Gubbelstraat niet opwegen tegen het nadeel van busverkeer op de Kesselskade, die in principe autovrij wordt.

Over het toelaten van autoverkeer op de Wilhelminabrug vanuit de richting Wyck in de richting Maasboulevard-Noord is reeds eerder beslist. Een heroverweging wordt gemaakt bij een nu nog lopende studie over het Maaskruisende verkeer. Het lijkt aannemelijk dat eventuele effectuering niet eerder plaats zal vinden dan op het moment dat elders de Maaskruisende capaciteit is uitgebreid.

Voor de tijdelijke omleiding van het busverkeer via de Hoenderstraat bestaat geen reëel alternatief. Alle andere opties leiden tot vastlopen van bussen in het (werk)verkeer of tot lange en drukke omleidingen. Het verwachte conflict (oponthoud) tussen het busverkeer en overstekende voetgangers ter hoogte van de Muntstraat zal met het nodige onderlinge samenspel wel meevallen. De situatie is qua intensiteit van bussen en voetgangers vergelijkbaar met de huidige oversteek bij het begin van de Grote Gracht - centrale bushalte. Ook daar verloopt het samenspel vrij probleemloos.

De autoverbinding via de Wilhelminabrug naar Wyck vervalt inderdaad waardoor Wyck vanaf de Maasboulevard minder direct bereikbaar wordt. De alternatieven via de Noorderbrug en Kennedybrug en vervolgens via de P-route-oost is echter een geschikt alternatief, waardoor o.i. geen sprake zal zijn van een



Wycks isolement met onaanvaardbare gevolgen voor bewoners en ondernemers. Hierbij de aantekening dat de bewuste ingreep al zeer lang deel uitmaken van de plannen en hierover nog nimmer een protest is vernomen.

De centrale voetgangersuitgang wordt meer oostelijk gesitueerd waardoor een gelijkwaardige oriëntatie ontstaat naar de Muntstraat en de Maasboulevard. Dit in relatie tot het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de Kesselskade geeft voldoende garanties voor loopstromen.

Een recreatieve fietsroute over de lage kade is nu niet aan de orde. De lage kade moet bij uitstek een gebied worden waar ongehinderd geflaneerd kan worden en waar zich veel voetgangers zullen ophouden. Dit zal bijv. zeker het geval zijn nabij de aanlegsteiger van Stiphout. Het is daarom niet aan te bevelen om de lage kade voor fietsers open te stellen, c.q. voorzieningen te treffen die de toegang tot de kade voor fietsers vergemakkelijken omdat dit veel hinder kan opleveren en de belevingswaarde zal aantasten. Mocht in de toekomst bij verdere herinrichting van de Maasoever in zuidelijke en noordelijke richting de wens nog aanwezig zijn dan kan deze optie worden onderzocht en worden nagegaan of hiervoor voldoende ruimte is. Voldoende ruimte om een veilige scheiding of menging van fiets en voetganger te bewerkstelligen. Dit speelt o.a. op het smalle gedeelte ten zuiden van de de St. Servaasbrug en bij de onderdoorgangen van beide bruggen. In het verlengde hiervan wordt ook de door de heer Bedaux bepleite fietsdoorgang via de lage kade tussen van Hasseltkade en Kesselskade, ter vervanging van de doorgang over het Maasplein, afgewezen. De fietsstroom tussen van Hasselt- en Kesselskade is weliswaar klein van omvang maar in het fietsnetwerk wel essentieel. De koppeling via de lage kade onder de brug door wordt een onlogische, gekunstelde verbinding die weinig begrijpelijk is. Wij menen dat met een dergelijke ingreep meer schade aan het totaal wordt gedaan dan met een verbinding bovenlangs. Met fietsers bovenlangs kan als vergelijking dienen de situatie op het OLV-plein alwaar ook geen sprake is dat fietsers de belevingswaarde aantasten.

Een overzicht van de diverse verkeersbewegingen en ruimtegebruik in het plangebied is opgenomen in bijlage VII.

Bij de uitwerking plan Maasboulevard zal onderzocht worden op welke wijze de overlast voor bewonersparkeren in de Boschstraatgarage, als gevolg van filevorming bezoekers, kan worden opgelost.

Commerciële functie.

Gevraagd wordt naar de gevolgen van het niet opnemen van de Bijenkorf in Markt-Maas.

Reactie College.

Reeds vanaf de start van het Markt-Maasproject is een van de voorwaarden dat voor het realiseren van het project het essentieel is dat voldoende trekkracht aanwezig is en dat deze voor de aanvang van de realisatie veilig is gesteld in de vorm van één formule (waarhuis) of een combinatie van formules, de zogenaamde multitrekkervariant.

Vanaf het begin is dus niet alleen gemikt op de Bijenkorf.

Door de omvang is voldoende trekkracht aanwezig, ook voor een aan de rand gelegen project.

Belegger en ontwikkelaar zijn van mening dat het project Markt-Maas ook zonder de Bijenkorf, een goed winkelconcept kan leveren. De indeling van de bouwblokken kan vrijer en de kleinere schaal is beter in te passen.

De trekkers worden gegroepeerd aan een centrale semi openbare binnenplaats waarin de koppeling met niveau -1, de historische kelders en de parkeergarage wordt gelegd. Financieel is het nieuwe plan gelijkwaardig te houden. De opbrengst uit de winkels naar de kantoren en de infra is zelfs iets verhoogd, waardoor een deel van de extra kwaliteit hieruit betaald kan worden.

Het is in detailhandelskringen niet gebruikelijk zich jaren tevoren definitief vast te leggen. De afspraken worden gemaakt in de sfeer van intenties met verbindende voorwaarden.

Uitvoering.

Veel aandacht wordt gevraagd voor de uitvoering. Een goede communicatie en een draaiboek met maatregelen om de bereikbaarheid te waarborgen wordt uitdrukkelijk gewenst.



Daarnaast worden voorstellen gedaan de uitvoering van de tunnel anders te faseren en het totale project sneller uit te voeren.

Reactie College.

Draaiboek met fasering werkzaamheden en maatregelen om de bereikbaarheid en daarmee ook het functioneren te waarborgen is voorgelegd aan de inspraak en de ondernemers. De reacties zijn verwerkt het aangepaste draaiboek.

Op basis van de verderop in deze nota aangegeven uitgangspunten voor de communicatie wordt het draaiboek gecompleteerd met een communicatieplan.

Extra aandacht zal nog worden besteed aan toegankelijkheid, doorgankelijkheid voor mensen met een handicap in dit draaiboek.

De voorgenomen fasering van de tunnelbouw is gericht op een zo vlot mogelijke realisatie, waardoor de Maasboulevard als autoroute weer snel in gebruik kan worden genomen. Vandaar dat begonnen wordt aan het middendeel, door de twee verdiepingen het meest bewerkelijke, waarna allengs de bouw wordt uitgebreid met de aansluitende tunneldelen. In de tussentijd vinden langs het hele tracé allerhand bijkomende werken plaats, zoals bijv. slooppwerk. Het gehele tracé is daarbij ook nodig voor aan- afvoer. Met het voorgestelde alternatief zou de bouwtijd langer duren en daarmee de overlast en tenslotte ook de kosten hoger uitvallen.

De bouw van de tunnel en vernieuwen brugdeel moeten voorafgaande aan het vastgoed worden uitgevoerd. Voor beide trajecten zijn reële termijnen verkend en een verkorting van de totale uitvoeringsduur is niet reëel.

Wij stellen u voor de evaluatie van de inspraak te accorderen.

5. Saneringsplan/archeologie.

Milieuhygiënisch bodemonderzoek.

Door Witteveen+Bos zijn diverse bodemonderzoeken uitgevoerd. De onderzoeken zijn gestart met een historisch onderzoek wat als basis van de bodemonderzoeken heeft gediend.

Uit het historisch onderzoek blijkt dat de locatie als zogenaamd verdachte locatie kan worden bestempeld. Dit houdt in dat de verwachting wordt uitgesproken dat er sprake is van bodemverontreiniging. Voor een binnenstad is dit geen onverwachte conclusie. Dit omdat naast de normale verontreinigingen ook sprake van een aantal specifieke verontreinigingsbronnen, zoals: voormalige industrie, olietanks en de rivierkanaal.

Uit de uitgevoerde bodemonderzoeken komt naar voren dat de bodem voornamelijk licht verontreinigd is met zware metalen, PAK en/of minerale olie. Plaatselijk zijn sterk verhoogde concentraties aan verontreinigende stoffen aangetroffen. Tevens is het gehalte aan puin redelijk aanzienlijk. Voor de ter hoogte van de kades van het voormalige kanaal zijn grote funderingsdelen in de bodem aanwezig.

Saneringsplan.

Het saneringsplan dat in het kader van de Wet Bodembescherming wordt opgesteld, beschrijft het grondwerk dat noodzakelijk is om op de locatie de nieuwbouw (tunnel en vastgoed) te realiseren, hierbij wordt uitgegaan van maximale afstemming tussen de verschillende activiteiten. Alle sterke verontreinigingen vallen binnen de bouwput, zodat aanvullende ontgravingen ten behoeve van de sanering niet noodzakelijk zijn (er wordt alleen ontgraven wat voor de bouw noodzakelijk is).

Het ontgraven materiaal wordt direct afgevoerd van de locatie, dit in verband met de zeer beperkte beschikbare ruimte ter plaatse. Een deel van het materiaal wordt direct afgevoerd naar een erkend verwerker de rest wordt in een nog nader te bepalen tijdelijk depot gebracht. In het depot wordt het puin uitgezeefd en worden de partijen bemonsterd en geanalyseerd conform de geldende richtlijnen. Een groot



deel van het vrijkomende materiaal is naar verwachting geschikt als hergebruikmateriaal conform het Bouwstoffenbesluit.

Bodemsaneringskosten/dekking.

Omdat sprake is van samenloop tussen het civiele- en het milieuhygiënische werk, zijn de kosten die toch gemaakt moeten worden voor de bouw niet toe te schrijven aan de sanering. Wat op basis van de huidige gegevens aan kosten overblijft zijn: verwerking van de verontreinigde gronden, milieuhygiënische veiligheidsmaatregelen, begeleiding en analyses. Momenteel wordt een uitgewerkt saneringsplan opgesteld. Op grond van de onderzoeken en verrichte analyses worden de saneringskosten op circa f 10.000.000,-- (exclusief omzetbelasting) geschat. Dit is onder meer te verdelen in f 6.000.000,-- voor het vastgoeddeel en f 4.000.000,-- voor het tunneldeel.

In een eerdere raming is een bedrag aangegeven van f 7.200.000,--. De verhoging met f 2.800.000,-- is onder andere te verklaren door:

- het aanbrengen van een extra parkeerlaag onder het vastgoeddeel;
- naar aanleiding van onderzoek (foto's oude RV/S-bestekken ed.) naar de herkomst van het aanvulmateriaal van het kanaal (voornamelijk baggerspecie uit de Maas);
- verdere detaillering van de plannen;
- naar aanleiding van het trekken van sleuven in de Maasboulevard waaruit bleek dat er een aanzienlijke hoeveelheid bouwpuin en funderingsresten aanwezig waren.

De bodemsaneringskosten voor het vastgoeddeel worden gedekt uit het vastgoedproject. De kosten voor het infradeel komen ten laste van het gemeentelijk bodemsaneringsbudget (ISV).

De procedure in het kader van de Wet Bodembescherming is op schema, zodat op 1 april 2001 met de sanering kan worden aangevangen. Dit loopt parallel met de planning van de rest van het werk.

Archeologie

In het voorjaar van 1999 is door Witteveen + Bos een oriënterend booronderzoek uitgevoerd in eerste instantie om milieuhygiënische redenen, maar waar ook naar de archeologische component in de boorstalen is gekeken.

De resultaten van het booronderzoek en historisch onderzoek laten zien dat de archeologische verwachtingen het hoogst zijn onder de aanlanding van de Wilhelminabrug (Stadhuisstraat). Daarnaast hebben de ondergrond van de binnenplaats van Stadskantoor I, de parkeerplaats tussen Stadskantoor II en de Markt, en de Gubbelstraat archeologisch voldoende potentie voor een voortgezet archeologisch onderzoek.

De ondergrond van beide Stadskantoren en de Maasboulevard zijn dermate geroerd, dat ze archeologisch niet meer relevant zijn.

Het archeologisch onderzoek zal gefaseerd worden uitgevoerd.

Op korte termijn kan gestart worden met het onderzoek ter plaatse van het parkeerterrein tussen Stadskantoor II en de Markt.

Nadat Stadskantoor I is ontruimd zal onderzoek plaatsvinden op de binnenplaats van Stadskantoor I.

Het onderzoek ter plaatse van de Gubbelstraatgalerie en tussen de twee Stadskantoren zal plaatsvinden na de sloop en tijdens de ontgravingswerkzaamheden voor de nieuwbouw.

De kosten voor archeologisch bodemonderzoek zijn opgenomen in de plankosten voor het vastgoeddeel.

6. Realisatieovereenkomst.

In het Raadsstuk van 6 juli 1999 zijn de uitgangspunten voor een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd. Het was de bedoeling om deze overeenkomst na het vaststellen van het Raadsstuk uit te werken en vast te stellen. Als gevolg van het wijzigen van de plannozet is de uitwerking uitgesteld en is later besloten om direct over te gaan tot de realisatieovereenkomst.

De realisatieovereenkomst (bijlage III.) is opgesteld in samenwerking tussen belegger, ontwikkelaar en de gemeente Maastricht.

In de realisatieovereenkomst worden afspraken vastgelegd voor de realisering van het Markt-Maasproject.



De partijen zijn de gemeente Maastricht, ING vastgoed asset management b.v en 3W Vastgoed (voorheen MBO-Ruyters).

In de overeenkomst is het plan omschreven en vastgelegd. Naast de infrastructuur bestaat het plan uit een vastgoeddeel dat weer bestaat uit kantoren, winkels, parkeergarage, woningen en het binnenplein.

De kosten van en de wijze waarop de gemeentelijke gronden en de overige gronden van de ontwikkelaar worden ingebracht is hierin vastgelegd alsmede de afspraken over het archeologisch onderzoek en de bodemsanering.

De kantoren worden op basis van het programma van eisen, een materiaalomschrijving en het ontwerp door de ontwikkelaar voor eigen rekening en risico gerealiseerd en de Gemeente is verplicht om de kantoren te key af te nemen tegen een vooraf vastgesteld bedrag.

De winkels worden eveneens door de ontwikkelaar voor eigen rekening en risico gerealiseerd en ING vastgoed is verplicht deze af te nemen.

3W vastgoed realiseert ook voor eigen rekening en risico de parkeergarage en Q-Park Exploitatie B.V. is verplicht deze af te nemen.

De woningen worden gerealiseerd door de ontwikkelaar die vrij is om deze te verkopen aan een derde.

Het Binnenplein wordt na realisatie door 3W vastgoed overgedragen aan de Gemeente.

De Gemeente realiseert voor eigen rekening en risico de infrastructuur.

Binnen het vastgelegde kosten- en dekkingplan is in de overeenkomst de financiële bijdrage uit het commerciële deel aan de kantoren en het inbraakdeel opgenomen.

Na realisering wordt een vereniging van eigenaren opgericht met de appartementsrechten kantoren, winkels, parkeergarage en woningen.

Verder zijn afspraken vastgelegd over de aanbesteding (zie verderop), de projectorganisatie, de brancheselectiecommissie, de trekker(s) en communicatie en PR.

De planning en de bereikbaarheid tijdens de realisatie maken uiteraard ook onderdeel uit van de overeenkomst.

Vervolgens zijn zaken vastgelegd over tussentijdse beëindiging, onvoorziene omstandigheden en geschillen.

Aan U wordt voorgesteld deze overeenkomst te accorderen en de detaillering in de uitvoering te delegeren aan ons College.

7. Aanbesteding

Met het vaststellen van de intentieovereenkomst in 1992 heeft de Raad ingestemd met de marktpartijen waarmee het traject van ontwikkelen en realiseren binnen randvoorwaarden zal worden doorlopen.

Het vastgoeddeel zal worden aanbesteed door de ontwikkelaar 3W Vastgoed. De kantoren worden door de ontwikkelaar gerealiseerd waarna deze turn key worden geleverd aan de Gemeente.

De ontwikkelaar is gerechtigd aannemers voor het vastgoeddeel aan te wijzen. Voor zover het het Vastgoed en het Binnenplein betreft zal de ontwikkelaar alvorens opdracht te verstrekken de Gemeente op de hoogte brengen van de aannemerskeuze. De Gemeente toetst op basis van solvabiliteit en uitvoeringskwaliteit en kan mits objectief gemotiveerd goedkeuring onthouden.

De infrastructuur wordt voor rekening en risico door de Gemeente gerealiseerd. De aanbesteding zal plaatsvinden binnen de gemeentelijke aanbestedingsregels. Gezien de hoogte van de plankosten zal dit Europees geschieden. De infrastructuur bestaat uit verschillende planonderdelen als gevolg waarvan de aanbesteding in diverse percelen zal plaatsvinden.

8. Onthuringen, overeenkomsten Postma en Stiphout

Door de ontwikkelaar 3W worden gesprekken gevoerd met de firma Grummer. Als gevolg van de sloop van de garage moet deze zaak verplaatst worden. In overleg worden diverse opties bekeken zoals definitieve verplaatsing of tijdelijke verplaatsing en weer terugkomen in de Gubbelstraat.

De gemeente Maastricht voert overleg met reisbureau SIAM en de huurders van het hoekpand Gubbelstraat, Kesselskade (kapper). Als gevolg van het project Markt-Maas worden beide panden gesloopt.



In overleg wordt een vervangende huisvesting onderzocht. Aan de kapper is reeds een voorstel voor vervangende huisvesting gedaan.

Als gevolg van de infrastructurele werkzaamheden moeten de Bistro van Postma en de rederij van van Stiphout gesloopt worden. Met de familie Postma zijn diverse gesprekken gevoerd voor een nieuw restaurant op de nieuwe overkluisde Maasboulevard. Voorgesteld wordt een restaurant met terras en bijruimte voor het terras nabij de aanlanding van de Wilhelminabrug.

Ook met van Stiphout is een voorstel voor tijdelijke en nieuwe huisvesting voorbereid. Tijdelijk komt een voorziening nabij de Graanmarkt voor een periode van ca 3 jaar. Daarna komt de rederij terug op de overkluisde Maasboulevard. Daarnaast is voor van Stiphout voorzien in een horecagelegenheid die van Stiphout op de Maasboulevard wenst te exploiteren. Deze is gesitueerd nabij de St Servaasbrug. De situering van zowel Postma en van Stiphout moet nader worden uitgewerkt. De financiële gevolgen van de onthuringen en verplaatsingen zijn opgenomen in het eerder genoemde financieel plan.

Wij stellen u voor de detaillering en de uitvoering van deze onthuringen te delegeren aan ons College.

9. Bestemmingsplan

Voor het Markt-Maasproject is een nieuw bestemmingsplantraject ingezet. Het voorontwerp bestemmingsplan Markt-Maas heeft ter inzage gelegen voor de inspraak en is voor overleg naar de provincie gestuurd. De inspraakreacties zijn geëvalueerd. De geëvalueerde inspraak en het ontwerp voor Markt-Maas worden in het ontwerp- bestemmingsplan verwerkt. Dit ontwerpbestemmingsplan wordt in januari 2001 ter inzage gelegd. Hiermee start de officiële procedure van de inspraak.

10. De planning en de vervolgstappen

De vervolgstappen op hoofdlijnen voor het totale project kunnen grofweg gehandhaafd blijven en zijn onderstaand weergegeven:

- Raadstuk	December 2000
- bestek/aanbesteding tunnel	eind 2000/jan 2001
- 0 fase	jan/febr/mrt 2001
- uitvoering tunnel	apr/mei 2001-juli 2002
- uitvoering brug	Juli 2002
- sloop kantoren	Medio 2002-oktober 2002
- bouwen Vastgoed Markt-Maas	eind 2002/m 2005
- Maasboulevard	2003/2004
- Markt-Boschstraat	2004/2005

Met het ondertekenen van de realisatieovereenkomst wordt een definitieve stap tot planrealisering genomen.

De 0-fase is zo ver voorbereid dat begin 2001 gestart kan worden met het omleggen van kabels en leidingen, tijdelijke huisvesting van Stiphout, verplaatsen van Stiphout, slopen bestaande paviljoens Postma en van Stiphout, verplaatsing fietsenstalling en de 1e fase archeologie. In april 2001 wordt gestart met de sanering en in mei 2001 met de tunnel.

Het vastgoedplan is momenteel in de Definitief-Ontwerp (DO)-fase. In 2001 wordt gestart met de bestekfase.

De ontwerpen voor de Maasboulevard (herinrichting) worden in 2001 doorvertaald naar de DO-fase.

Wij stellen U voor in te stemmen met de vervolgstappen en de planning.



11. Draaiboek fasering, bereikbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering.

Bijgevoegd (bijlage VIII) is het draaiboek met de fasering van de werkzaamheden en te treffen maatregel per fase om de bereikbaarheid van het centrum en daarmee ook het functioneren te waarborgen tijdens de uitvoering. Het voorstel is voorbereid met diverse openbaar vervoersbedrijven, de Provincie, de Politie, de Brandweer en diverse medewerkers uit de eigen organisatie. Het draaiboek heeft onderdeel uitgemaakt van de inspraakprocedure en is apart besproken met diverse belanghebbende ondernemersverenigingen. De reacties zijn verwerkt in bijgaand definitief draaiboek.

Naast dit draaiboek zal een communicatie en PR-plan worden voorbereid om de diverse fasen goed te begeleiden.

Per fase zal een communicatietraject worden doorlopen. Hierbij worden naar de diverse doelgroepen geëigende middelen ingezet.

Doelstelling van de communicatie is naast informeren over de te verwachten werkzaamheden, het kweken van draagvlak, het creëren van begrip voor de ongemakken en medewerking verkrijgen om de plannen uitgevoerd te krijgen.

Te denken valt aan de volgende doelgroepen:

- direct belanghebbenden (eigenaren, gebruikers, huurders, bewoners)
- overkoepelende organisaties (CMM, ondernemersverenigingen)
- gebruikers in brede zin (winkelend publiek, leveranciers, vervoerders, hulpverlenende instanties)
- interne doelgroepen van de gemeente, belegger en ontwikkelaar.

Een werkgroep communicatie zal verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de communicatie. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, de ontwikkelaar, ondernemers en het CMM. Naast een beeldmerk (logo) zal een vast informatiepunt, informatiebrochures en nieuwsbrieven worden ingezet.

Middels bijeenkomsten per fase worden de ondernemers en bewoners op de hoogte gebracht van de te nemen maatregelen.

Bij de aanvang van de werkzaamheden zal een startmanifestatie georganiseerd worden.

In het informatiepunt is een aanspreekpunt voor direct belanghebbenden.

In aansluiting op de informatiesite van de herinrichting KWG zal ook voor Markt-Maas een informatiesite worden geopend en zal in samenwerking met het CMM, de ondernemers en de organisatie van het KWG een promotiecampagne worden opgezet met als doel de bezoekers te blijven interesseren voor de binnenstad.

Na accordering door Uw Raad zal op korte termijn een eerste nieuwsbrief worden uitgegeven, de startmanifestatie worden georganiseerd en een eerste informatiebijeenkomst voor bewoners en belanghebbenden van de 0-fase en de eerste fase worden belegd.

Wij stellen U voor in te stemmen met de voorstellen voor de fasering, verkeerscirculatie, bereikbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,

De Secretaris,

De Burgemeester,

Drs. W. Rutten.

Mr. Ph. Houben.



DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 19 december 2000, Dienst SOG, no 2000-40567;

gehoord de commissies "Markt-Maasproject" en "Financiën en Personeel";

BESLUIT:

met betrekking tot de planontwikkeling van het Markt-Maasproject tot:

- accorderen van de evaluatie van de inspraak hoofdstuk 4;
- accorderen van het ontwerp voor het vastgoerdeel inclusief het programma (Bijlage IV.);
- accorderen van de uitgangspunten voor de herinrichting van de Maasboulevard en de Markt e.o. (Bijlage V);
- accorderen van het financiële kader, zoals opgenomen in hoofdstuk 3;
- instemmen met de vervolgaanpak en het overgaan tot realisering van het Markt-Maasproject via de vaststelling van de realisatieovereenkomst (bijlage III);
- instemmen met de voorstellen voor de fasering, verkeerscirculatie, bereikbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering.
- een krediet van f 176,0 mln (€ 79,87 mln) te verstrekken voor de realisering van de nieuwbouw gemeentelijke huisvesting, de infrastructurele werken en de herinrichting openbare ruimte
- wijziging van de gemeentebegroting i.v.m. deze kredietvotering voor het dienstjaar 2001 zulks door de vaststelling van het als bijlage II bijgevoegde conceptbesluit
- het College van B en W opdracht te geven om direct na het Raadsbesluit een subsidieclaim in te dienen bij het Rijk in het kader van de raamovereenkomst Alliantie van het Zuiden te houden in 2001
- detaillering en uitvoering van de overeenkomsten voortvloeiende uit deze planontwikkeling delegeren aan het College van B en W.

Aldus besloten door de Raad der gemeente Maastricht in zijn op 19 december 2000 gehouden openbare vergadering.

De Secretaris,

De Voorzitter,



DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

Gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 28 november 2000, Dienst SOG, no.2000-2000-40567;

gehoord de commissies "Markt-Maasproject" en "Financiën en Personeel",

BESLUIT:

het navolgende krediet beschikbaar te stellen:

functie en omschrijving	aktief nummer	econ. cat.	verhoging	verlaging
Dienst: SOG, afdeling Grondzaken:				
Uitgaven Markt-Maasproject:				
02.00.224. Verwervingen en sloop	8	3.3.	f 13.500.000,-- (€ 6.130.000,--)	
08.00.224 Aanleg infrastructuur	8	3.3.	f 87.500.000,-- (€ 39.710.000,--)	
10.00.222 Vastgoed-kantoren	8	3.3.	f 75.000.000,-- (€ 34.030.000,--)	

Aldus besloten door de Raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van 19 december 2000.

De Secretaris,

De Voorzitter,



Concept: 29-11-2000

REALISATIE-OVEREENKOMST MARKT MAAS

Ondergetekenden:

1. **DE GEMEENTE MAASTRICHT**, zetelend te Maastricht, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door haar burgemeester mr Ph.J.I.M. Houben, handelende ter uitvoering van het raadsbesluit d.d. 19 december 2000, hierna te noemen "de Gemeente"
2. **3W VASTGOED B.V.**, gevestigd te Maastricht, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de heer N.H.K.J. Burlings en [de heer P.F. Trip], hierna te noemen "3W Vastgoed";
3. **ING VASTGOED ASSET MANAGEMENT B.V.**, gevestigd te 's Gravenhage, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door [de heren H.G. van den Berg en J.G. Blokhuis], hierna te noemen "ING Vastgoed";

OVERWEGENDE:

- a) dat partijen op 30 september 1992 een intentieovereenkomst hebben gesloten met als doel gezamenlijk een studie te (doen) verrichten naar de vraag of binnen het gebied tussen Markt, Maas, Gubbelstraat en Hoenderstraat te Maastricht een haalbaar project gerealiseerd kan worden als nader in de Intentie-overeenkomst aangegeven;
- b) dat op basis van de Intentie-overeenkomst een globaal plan voor het onderzoekgebied tot stand is gekomen, dat partijen in beginsel haalbaar achten en dat de raad van Gemeente (bij raadsbesluit d.d. 5 februari 1998) en de raden van bestuur van 3W Vastgoed (des tijds MBO-Ruijters B.V.) en ING Vastgoed zich met de uitwerking van het globale plan en een aantal uitgangspunten hebben verenigd;



- c) dat nadere oriëntatie en nader overleg tussen partijen heeft geleid tot een masterplan, waarmee partijen zich eveneens hebben verenigd (bij raadsbesluit d.d. 6 juli 1999);
- d) dat wederom nadere oriëntatie en nader overleg tussen partijen heeft geleid tot de totstandkoming van een eindplan ("Plan"), in hoofdlijnen bestaande uit de realisatie binnen voornoemd gebied van winkels, woningen, kantoren, een raadzaal, een parkeergarage en nieuwe infrastructuur (waaronder de aanpassing van de Wilhelminabrug, de bouw van een tunnel en de herinrichting van de openbare ruimte);
- e) dat partijen zich met het Plan kunnen verenigen (bij raadsbesluit d.d. 19 december 2000) en eveneens overeenstemming hebben bereikt over de financiële randvoorwaarden;
- f) dat partijen met betrekking tot de ontwikkeling van voornoemd gebied op basis van het nu voordigend Plan (en waarvan partijen niet wensen in te boeten op het kwaliteitsniveau) thans afspraken wensen vast te leggen in deze Realisatieovereenkomst, waarvan een concept op 19 december 2000 aan de Gemeenteraad van Maastricht is voorgelegd, waarbij 3W Vastgoed het Vastgoeddeel realiseert, de Gemeente de Infrastructuur realiseert, ING Vastgoed de Winkels afneemt, de Gemeente de Kantoren afneemt en Q-Park Exploitatie B.V. de Parkeergarage afneemt.

ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:

Artikel 1 - Definities

In deze overeenkomst hebben de volgende begrippen de aangegeven betekenis:

Binnenplein: de openbare ruimte tussen het noordelijke en het zuidelijke gebouw in het Plangebied, zoals aangegeven in bijlage [];



- Gubbelstraat Noord:** het gebied aan de noordzijde van de Gubbelstraat, zoals aangeduid in bijlage [], dat op nog nader vast te stellen randvoorwaarden zal worden herontwikkeld door 3W Vastgoed, tegelijk met de realisatie van het Plan en waarbij de bestemming 'Centrumgebied' uitgangspunt is;
- Hoekpand Gubbelstraat:** pand en perceel gelegen buiten het Plangebied, zoals aangeduid in bijlage [], dat door de Gemeente zal worden herontwikkeld en waarvan de onthuringskosten ten laste van de Plankosten komen;
- Infrastructuur:** de tot het openbaar gebied behorende infrastructurale voorzieningen, zoals aangeduid op bijlage [] (inclusief de laad- en losruimte op niveau -2 in de tunnel);
- Kantoren:** 15.840 m² b.v.o. kantoren (inclusief 660 m² raadzaal met bijbehorende ruimten) ten behoeve van de gemeentelijke herhuisvesting, zoals aangegeven in bijlage [];
- Parkeergarage:** de op [] bijlage aangegeven parkeergarage, welke plaats zal bieden aan circa 1150 parkeerplaatsen (inclusief de 200 parkeerplaatsen, die oorspronkelijk zouden worden gerealiseerd in de garage aan de Wilhelminakade);
- Plan:** het plan zoals omschreven in artikel 2;
- Plangebied:** het gebied tussen Markt, Maas, Gubbelstraat (inclusief de noordzijde – Gubbelstraat Noord – en het Hoekpand Gubbelstraat) en Hoenderstraat, zoals aangegeven op bijlage [];
- Plankosten:** de kostenbegroting van het Plan, zoals aangegeven in bijlage [];



Vastgoeddeel:	d: Winkels, Woningen, Kantoren, Parkeergarage en het Binnenplein tezamen;
Winkels	15.044 verhuurbare m ² v.v.o. commerciële ruimte (inclusief het Binnenhof), zoals aangegeven in bijlage [];
Woningen:	[] woningen, zoals aangegeven in bijlage [].

Artikel 2 - Het Plan

Het Plan voor de herontwikkeling van een groot deel van het Plangebied bestaat uit het Vastgoeddeel en de Infrastructuur. Het Vastgoeddeel bestaat – voor de goede orde – uit:

- a. de Kantoren (inclusief Raadzaal);
- b. de Winkels;
- c. de Parkeergarage;
- d. de Woningen;
- e. het Binnenplein,

alle zoals gedefinieerd in artikel 1.

Artikel 3 - Grondverwerving

Inbreng

- 3.1 De Gemeente zal de bij haar in eigendom zijnde gronden binnen het Plangebied, nodig voor het Vastgoeddeel, zoals aangegeven in bijlage [] voor een bedrag van f [] (excl. BTW) in bouwrijpe staat (dat wil zeggen na sloop van de opstallen, bodemsanering en uitvoering archeologisch onderzoek), zoals nader omschreven in bijlage [], verkopen en leveren aan 3W Vastgoed.
- 3.2 De overige gronden binnen het Plangebied die nodig zijn voor het Vastgoeddeel, zoals aangegeven in bijlage [], zullen worden verworven door 3W Vastgoed voor haar eigen rekening en risico. 3W Vastgoed zal zorgdragen



voor de sloop van de gebouwen (eventueel door derden, zoals Q-Park Exploitatie B.V.) op die gronden

- 3.3 Indien de kosten van sloop zoals bedoeld in de vorige twee leden van de door de Gemeente en 3W Vastgoed liet daarvoor begrote bedrag in de Plankosten overschrijden, zullen de meerkosten voor rekening van 3W Vastgoed komen.

Archeologisch onderzoek

- 3.4 Partijen stellen vast dat thans geen archeologisch onderzoek meer zal plaatsvinden, anders dan onder de huidige aanlanding van de Wilhelminabrug (Stadhuisstraat) alsmede op de plaatsen aangegeven in de brief van 12 juli 1999 van de gemeente Maastricht (bijlage []). Voornoemd onderzoek zal plaatsvinden tijdens de bouwputontgraving, doch zal uiterlijk op [] worden afgerond. De gemeente en 3W Vastgoed zullen zich, voor zover dat binnen hun mogelijkheden ligt, tot het uiterste inspannen om de archeologische werkzaamheden (i) in goede afstemming met de overige werkzaamheden te laten plaatsvinden en (ii) zo spoedig mogelijk af te ronden. Indien de kosten van het archeologisch onderzoek het begrote bedrag in de Plankosten overschrijden, zullen de meerkosten voor rekening van de Gemeente komen.

Bodemsanering

- 3.5 De grond in het Plangebied zal – voor zover relevant – worden gesaneerd conform het als bijlage [] aangehechte saneringsplan opgesteld door Witteveen en Bos d.d. [], welk plan is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg op []. De daarmee gemoeide saneringskosten, zoals aangegeven in de Plankosten, zullen voor zover die betrekking hebben op de Infrastructuur worden gedragen door de Gemeente en voor zover die betrekking hebben op het Vastgoeddeel worden gedragen door 3W Vastgoed. Bij overschrijding van de saneringskosten, zoals aangegeven in de Plankosten, zullen de meerkosten voor zover die betrekking hebben op de Infra-



structuur worden gedragen door de Gemeente en voor zover die betrekking hebben op het Vastgoeddeel worden gedragen door 3W Vastgoed, waarbij geldt dat de Gemeente zich in alle opzichten zal inspannen om de saneringskosten voor het Vastgoeddeel zo laag mogelijk te houden.

Artikel 4 - Realisatie Kantoren (inclusief Raadsaal)

- 4.1 3W Vastgoed zal de Kantoren met in achtname het door de gemeente opgestelde programma van eisen, omschrijving materialen en het ontwerp, alle aangehecht als bijlage [], voor eigen rekening en risico doen realiseren en ten key opleveren (conform UAV) ten behoeve van e.q. aan de Gemeente. 3W Vastgoed zal het bestek en tekeningen voor de Kantoren ter goedkeuring aan de Gemeente voorleggen. De Gemeente zal de Kantoren bij oplevering kopen en in eigendom overgedragen krijgen (in de vorm van een appartementsrecht) voor een bedrag van f () (excl. BTW), zoals nader gespecificeerd in bijlage [].
- 4.2 Op de in het vorige lid genoemde koopprijs voor de Kantoren zullen de volgende bedragen in mindering worden gebracht:
- f 2.300.000,- incl. HTW als bijdrage vanuit herontwikkeling Gubbelsstraat;
 - f 5.300.000,- incl. BTW als bijdrage vanuit de Winkels (aan de Kantoren);
 - f 24.840.000,- incl. BTW als bijdrage vanuit de [Winkels] aan de Infrastructuur.

Artikel 5 - Realisatie Winkels

- 5.1 3W Vastgoed zal de Winkels conform het [programma van eisen] definitief ontwerp, aangehecht als bijlage [], voor eigen rekening en risico doen realiseren en opleveren (conform UAV) ten behoeve van e.q. aan ING Vastgoed. ING Vastgoed zal de Winkels bij oplevering kopen en in eigendom overgedra-



gen krijgen (in de vorm van een appartementsrecht) voor een bedrag van f [] gebaseerd op de uitgangspunten zoals geformuleerd in bijlage [].

- 5.2 3W Vastgoed zal ervoor zorgdragen dat de Winkels bij de eindoplevering zijn verhuurd op basis van een vastgesteld bruto aanvangrendement. Eventueel bij eindoplevering van het project onverhuurde units dienen te worden afgerkend op overeengekomen referentiehuurprijzen. 3W Vastgoed vergoedt de gemiste huuropbrengsten (ohv referentiehuurprijzen) van bij oplevering onverhuurde units tot maximaal 1 jaar na oplevering. Bij latere verhuur van bij oplevering leegstaande units vindt verrekening plaats tegen het overeenkomen bruto aanvangrendement en de werkelijke huuropbrengst. Na 1 jaar na oplevering vindt geen verrekening meer plaats; het risico van leegstand is dan volledig voor ING Vastgoed.
- 5.3 ING Vastgoed heeft de intentie langjarig belegger te blijven van de Winkels, hetgeen betekent dat zij deze geruime tijd in eigendom zal houden. ING Vastgoed zal ervoor zorgdragen dat bij eventuele eigendomsoverdracht van de Winkels de eigendom en het beheer worden overgedragen aan een belegger van gelijke kwaliteit en standing als ING Vastgoed, met dien verstande dat ING Vastgoed vrij zal zijn [het warenhuis] over te dragen aan de exploitant van [het warenhuis].

Artikel 6 - Realisatie Parkeergarage

- 6.1 3W Vastgoed zal de Parkeergarage voor eigen rekening en risico doen realiseren conform [programma van eisen] definitieve ontwerp, aangehecht als bijlage [] en vervolgens verkopen en overdragen aan Q-Park Exploitatie B.V. Van de circa 1150 parkeerplaatsen zal de Gemeente als gebruiker van de Kantoren een nader overeen te komen aantal parkeerplaatsen tegen marktconforme condities huren, waarbij tevens een regeling omtrent het dubbelgebruik zal worden getroffen. De overige parkeerplaatsen in de Parkeergarage zullen



worden gebruikt voor kort parkeren. 3W Vastgoed zal ervoor zorgdragen dat
... De Park, Binnenveld B.V. voor de komende jaren voldoende parkeerplaatsen
den, nadat in de nieuw te realiseren garage 425 parkeerplaatsen gereserveerd zijn
voor gebruik door het publiek (kort parkeren).

Artikel 7 - Realisatie Woningen

3W Vastgoed zal de Woningen voor eigen rekening en risico doen realiseren conform
[programma van eisen], aangevoerd als bijlage [] en 3W Vastgoed is vervolgens vrij
de Woningen aan derden te verkopen.

Artikel 8 - Realisatie Binnenplein

3W Vastgoed zal het Binnenplein voor eigen rekening en risico doen realiseren ten
behoefte van de Gemeente en tevens (conform UAV) opleveren aan de Gemeente voor
een bedrag van f 1,- (v.o.n.).

Artikel 9 - Realisatie Infrastructuur

De Gemeente zal de Infrastructuur voor eigen rekening en risico doen realiseren. Tot
de Infrastructuur behoort ook het aanleggen o.q. omleggen van hoofdleidingen van
nutsbedrijven, kabelbedrijven en telecommunicatiebedrijven [behalve voor zover het
omleggen dient te geschieden in het kader van de werkzaamheden aan het Vastgoed-
deel].

Artikel 10 - Splitsing in appartementsrechten/Opstalrecht

Na realisatie zal het Plangebied worden opgesplitst in appartementsrechten Kantoren,
Winkels, Parkeergarage en Woningen en zal een opstalrecht worden gevestigd met
betrekking tot het Binnenplein. In de splitsingsakte zullen de verplichtingen van de
respectievelijke eigenaren ten aanzien van het Binnenplein en het binnenhof worden
geregeld.



Artikel 11 - Notaris

Notariakantoor Van Gent Wolfs en Knops zal zich bezighouden met de noodzakelijke notariële werkzaamheden, zoals het opmaken en doen verlijden van splitsingsakten en leveringsakten.

Artikel 12 - Adviseurs en aannemers voor het Vastgoeddeel

3W Vastgoed is gerechtigd de adviseurs en aannemers voor het Vastgoeddeel aan te wijzen, voorzover die niet reeds zijn aangewezen (zie bijlage []). Voor zover het de Kantoren en het Binnenplein betreft zal 3W Vastgoed, voordat zij terzake een opdracht verstrekt aan een derde de Gemeente hiervan op de hoogte stellen. De Gemeente mag deze derden dan op kwaliteit en solvabiliteit toetsen en, mits voldoende gemotiveerd en met gegronde redenen aan de hand van deze twee criteria afwijzen.

Artikel 13 - Projectorganisatie

Partijen zullen bij de uitvoering van het bepaalde in deze overeenkomst nauw samenwerken in een projectorganisatie, zoals deze is weergegeven in bijlage [].

Artikel 14 - Planning van de Realisatie

Partijen zullen zich tot het uiterste inspannen om de uitvoering van de realisatie van de Kantoren, Winkels, Parkeergarage, Binnenplein en Infrastructuur zoveel mogelijk te laten plaatsvinden conform de planning en fasering zoals neergelegd in bijlage [].
[Nadere concretisering en sancties]

Artikel 15 - Bereikbaarheid tijdens de realisatie

De Gemeente en 3W Vastgoed zullen zich, voor zover dat binnen hun mogelijkheden ligt, inspannen om de bereikbaarheid van het Plangebied tijdens de realisatie te optimaliseren. Daarbij zal het bepaalde in bijlage [] als leidraad dienen.



Artikel 16 - Brancheselectiecommissie en trekker

- 16.1 Partijen hebben een brancheselectiecommissie samengesteld zoals uiteengezet in bijlage []. De brancheselectiecommissie heeft terzake van de verhuur van de Winkels de taken en bevoegdheden zoals aangegeven in voornoemde bijlage. Partijen verenigen zich met die taken en bevoegdheden en dienen zich tevens in te spannen om een trekker te vinden voor de Winkels.
- 16.2 3W Vastgoed zal zich inspannen een exploitant aan te trekken die grote commerciële trekkracht heeft, bijvoorbeeld in de vorm van een algemeen warenhuis of een andere hoogwaardige specifieke trekker met in totaal een h.v.o. van minimaal 6.000 m².

Artikel 17 - Publiekrechtelijke bevoegdheden Gemeente

- 17.1 De Gemeente zal zich ervoor inspannen dat de nodige planologische procedures om tot realisering van het Plangebied te komen, tijdig worden afgerond.
- 17.2 Afgaaf van het bepaalde in het vorige lid, doet de inhoud van deze overeenkomst niet af aan enige ingevolge het publiekrecht aan de Gemeente of een van haar organen gegeven publiekrechtelijke bevoegdheid of taak of de wijze van uitoefening daarvan.

Artikel 18 - Kosten

Voor zover de kosten die genoemd zijn met de voorbereiding, ontwikkeling en realisatie van het Plangebied niet zijn opgenomen in de Plankosten, draagt ieder der partijen zijn eigen interne en externe kosten. Een deel van de historische kosten is opgenomen in de Plankosten en zal worden verrekend.

Artikel 19 - Informatievoorziening

Partijen zijn gehouden elkaar tijdig te informeren over alle feiten en omstandigheden, die verband houden met deze overeenkomst of de uitvoering daarvan en die voor een andere partij van belang geacht moeten worden.



Artikel 20 - Communicatieplan

3W Vastgoed en de Gemeente zullen in overleg een communicatieplan opstellen. Een werkgroep communicatie waarin afgevaardigde van partijen zullen plaatsnemen zal zorgdragen voor de uitvoering. In aansluiting op de uitvoering van de herinrichting zal een promotiecampagne worden opgezet.

Artikel 21 - Tussentijdse beëindiging

Iedere partij is gerechtigd ontbinding van deze overeenkomst te vorderen, indien een andere partij (voorlopige) surséance van betaling aanvraagt of haar (voorlopig) surséance wordt verleend, haar faillissement aanvraagt of in staat van faillissement wordt verklaard, haar ondernemingen liquideert of haar activiteiten staakt.

Artikel 22 - Driepartijen overeenkomst

- 22.1 Deze overeenkomst is eerst van kracht indien zij rechtsgeldig is ondertekend door alle partijen.
- 22.2 Een eventueel verzuim of geschillen tussen twee van de partijen, laat de rechten en verplichtingen van de derde partij ingevolge deze overeenkomst onverlet.

Artikel 23 - Onvoorziene omstandigheden

Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen, die tot gevolg hebben dat de gehele of gedeeltelijke uitvoering van deze overeenkomst niet mogelijk blijkt, zullen partijen overleg plegen teneinde te komen tot aanpassing van deze overeenkomst op zodanige wijze dat een resultaat wordt bereikt dat zo dicht mogelijk aan ligt tegen het met deze overeenkomst beoogde resultaat. Onder onvoorziene omstandigheden wordt onder meer begrepen, wijziging van wet en regelgeving, die thans nog niet is voorzien, het vastlopen van publiekrechtelijke procedures en het overmatig voorkomen van scheurvorming in de mergel o.q. substantiële extra kosten ten behoeve van het watervrij houden van de bouwput.



Artikel 24 - Vervanging eerdere afspraken

Deze overeenkomst treedt in de plaats van alle eerder tussen partijen gemaakte afspraken met betrekking tot de in deze overeenkomst geregelde onderwerpen.

Artikel 25 - Overdracht rechten en verplichtingen

Partijen zijn niet gerechtigd de rechten en verplichtingen uit deze overeenkomst zonder de schriftelijke toestemming van de andere partijen aan derden over te dragen. De toestemming verleende partij is gerechtigd aan het verlenen van deze toestemming voorwaarden te verbinden, doch zal de toestemming niet zonder redelijke grond weigeren. Ingeval van de overdracht van de rechten en verplichtingen door 3W Vastgoed en/of ING Vastgoed aan één van hun respectievelijke groepsmaatschappijen, zullen de andere partijen daaraan hun medewerking verlenen, tenzij zich zeer zwaarwichtige omstandigheden voordoen, die het de partij redelijkerwijs noodzakeren zich daartegen te verzetten.

Artikel 26 - Geschillenreëling

Alle geschillen die mochten ontstaan naar aanleiding van de onderhavige overeenkomst dan wel van nadere overeenkomsten, die daarvan het gevolg zijn, zullen worden beslecht overeenkomstig het Reglement van het Nederlands Arbitrage Instituut.

Aldus overeengekomen in drievoud te Maastricht () december 2000

DE GEMEENTE MAASTRICHT



3W VASTGOED B.V.

ING VASTGOED ASSET MANAGEMENT B.V.



From: "mn" <sooproj@pop3-5.worldonline.nl>
To: <irena.brouwer@slbbe.nl>
Date: 11/29/00 10:31am
Subject: realisatieovereenkomst

s.v.p. 3 kleine wijzigingen aanbrengen in de realisatieovereenkomst
Markt-Maas

concept 24-11-2000

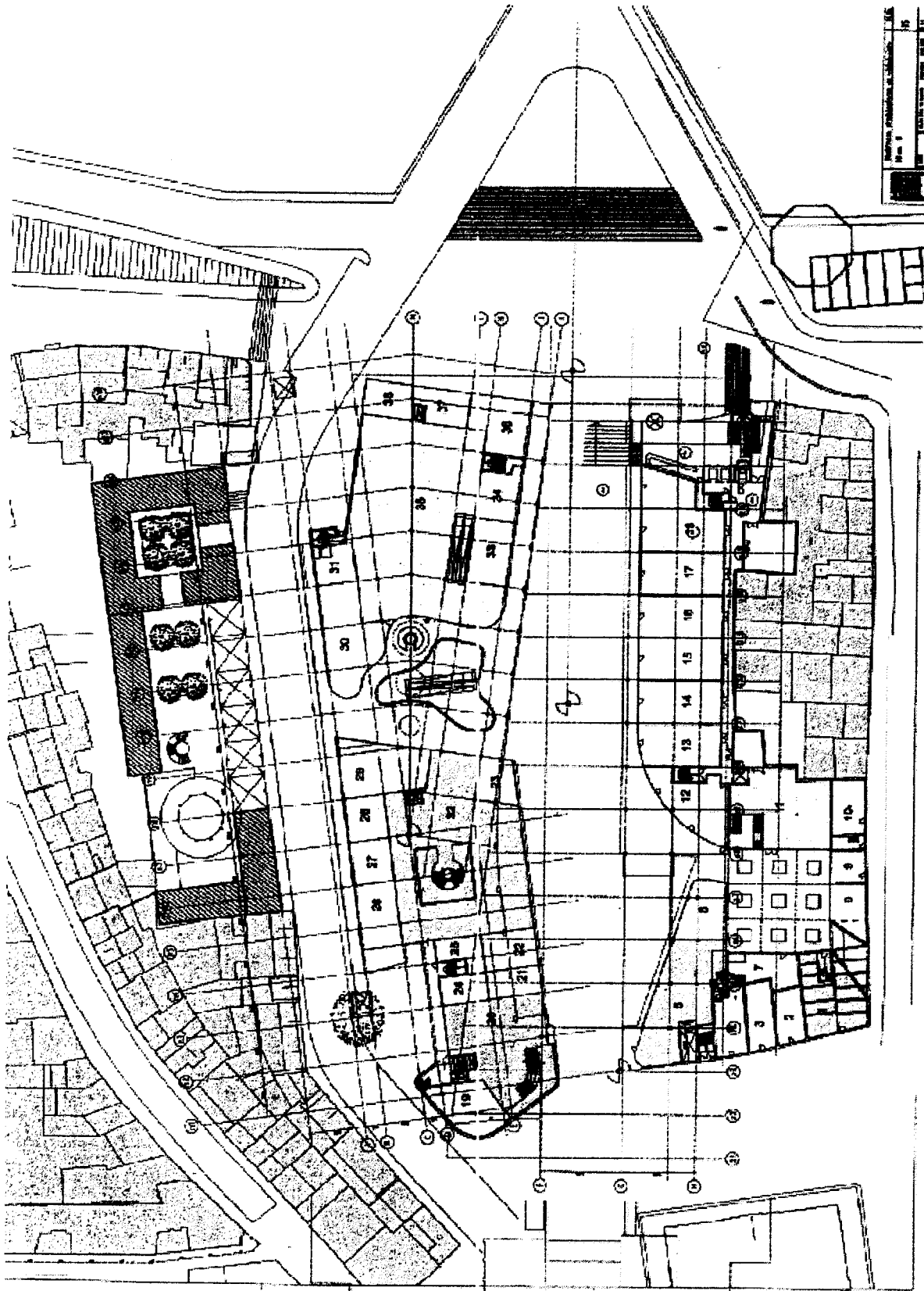
blz 2 (1e en 2e regel) punt c)
masterplan moet zijn masterplan

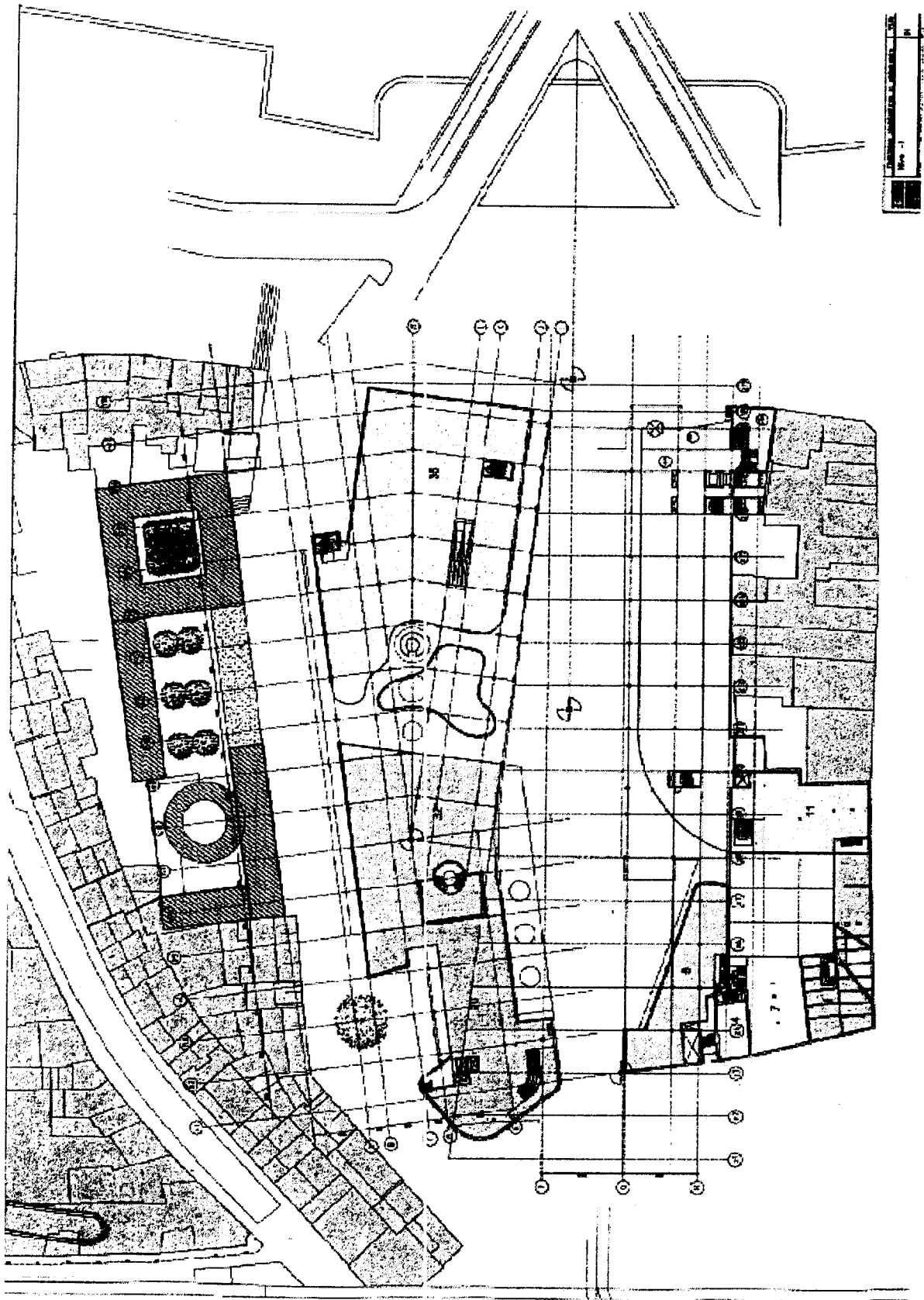
blz 4 artikel 2 - Het plan
n. achter de Kantoren nog toevoegen: (inclusief Raadzaal)

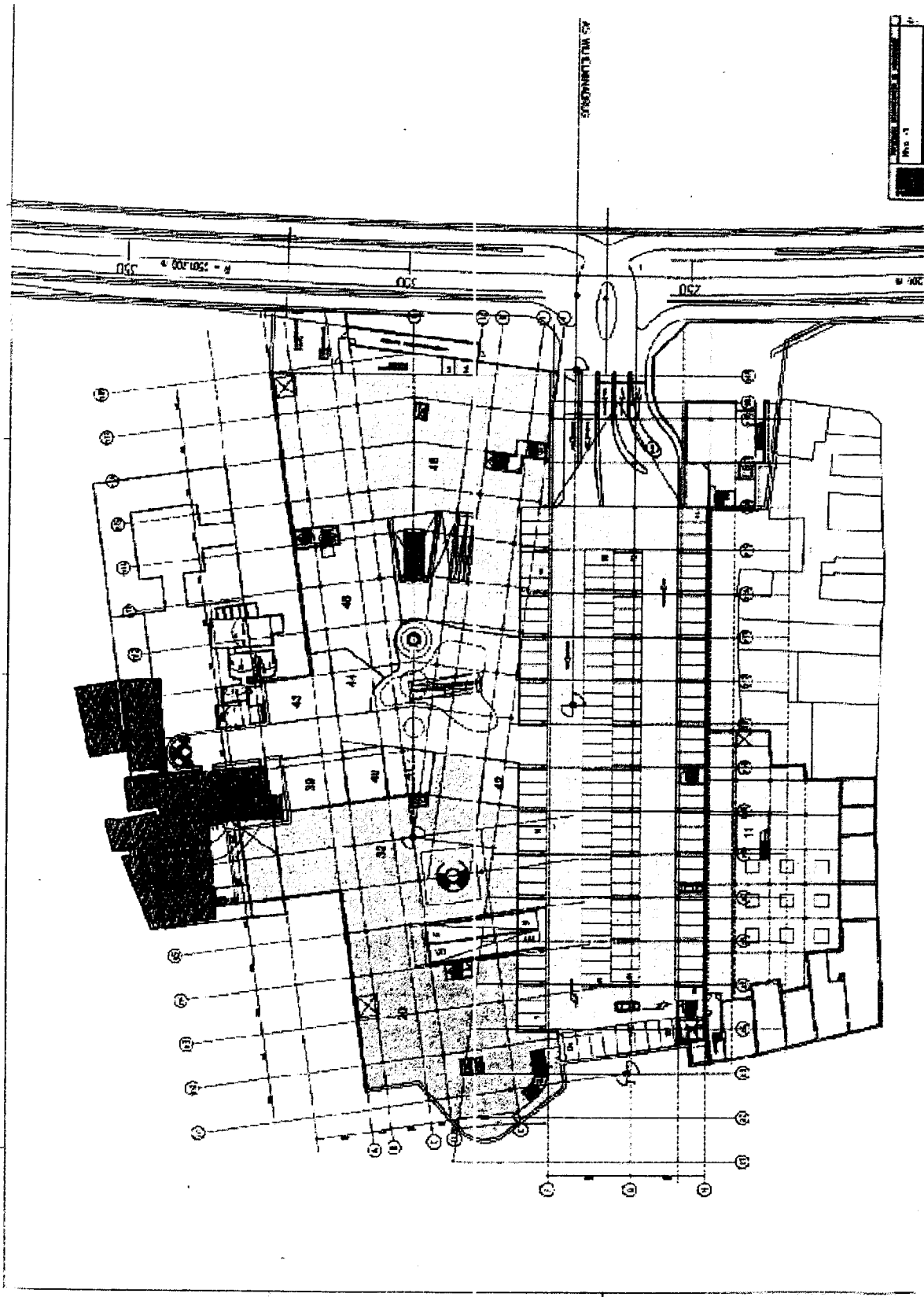
blz 6 artikel 4 - achter Realisatie Kantoren eveneens toevoegen
(inclusief Raadzaal)

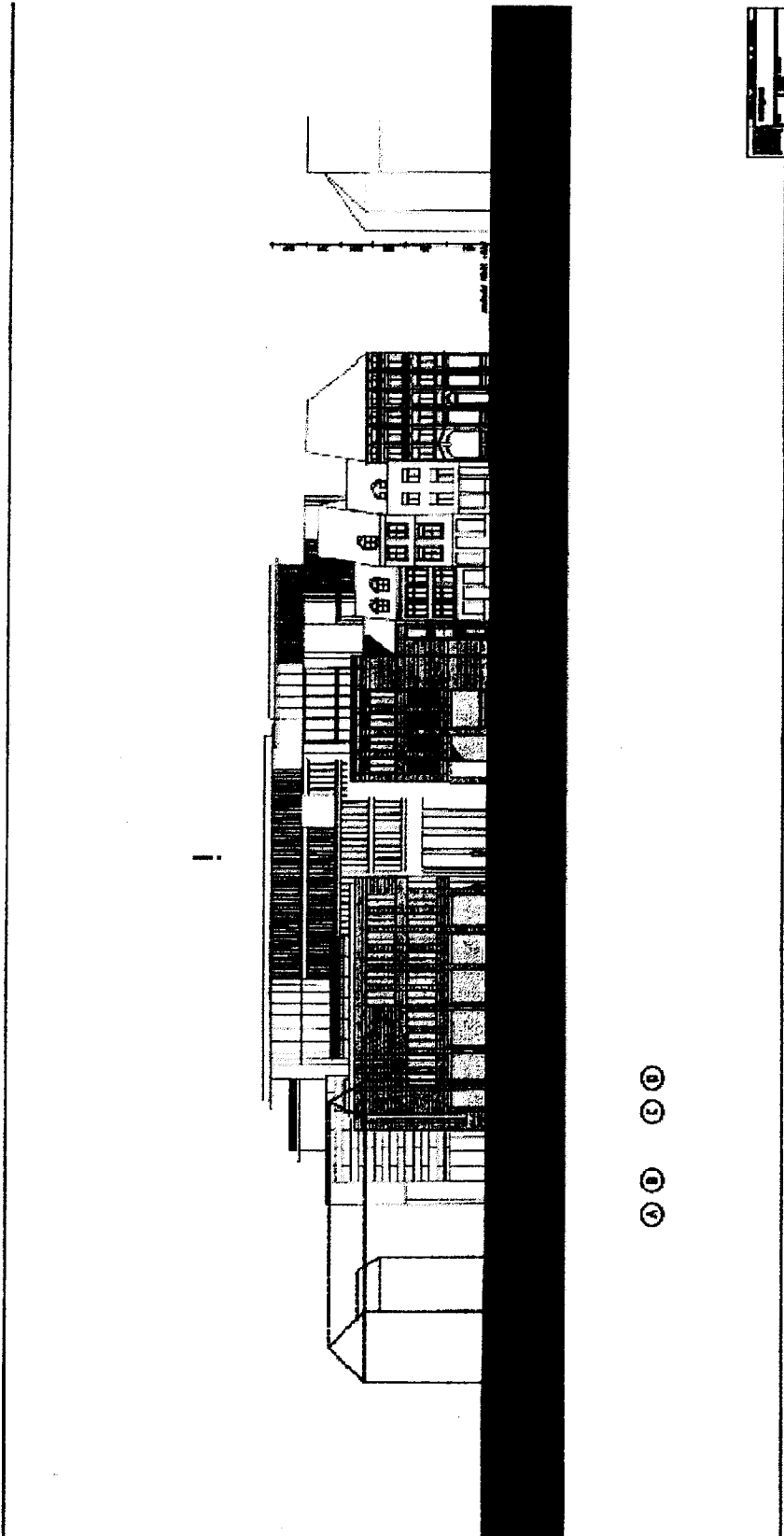
Graag per e-mail de overeenkomst vandaag nog retour omdat deze
nog vandaag bijgevoegd en ingeleverd moet worden.

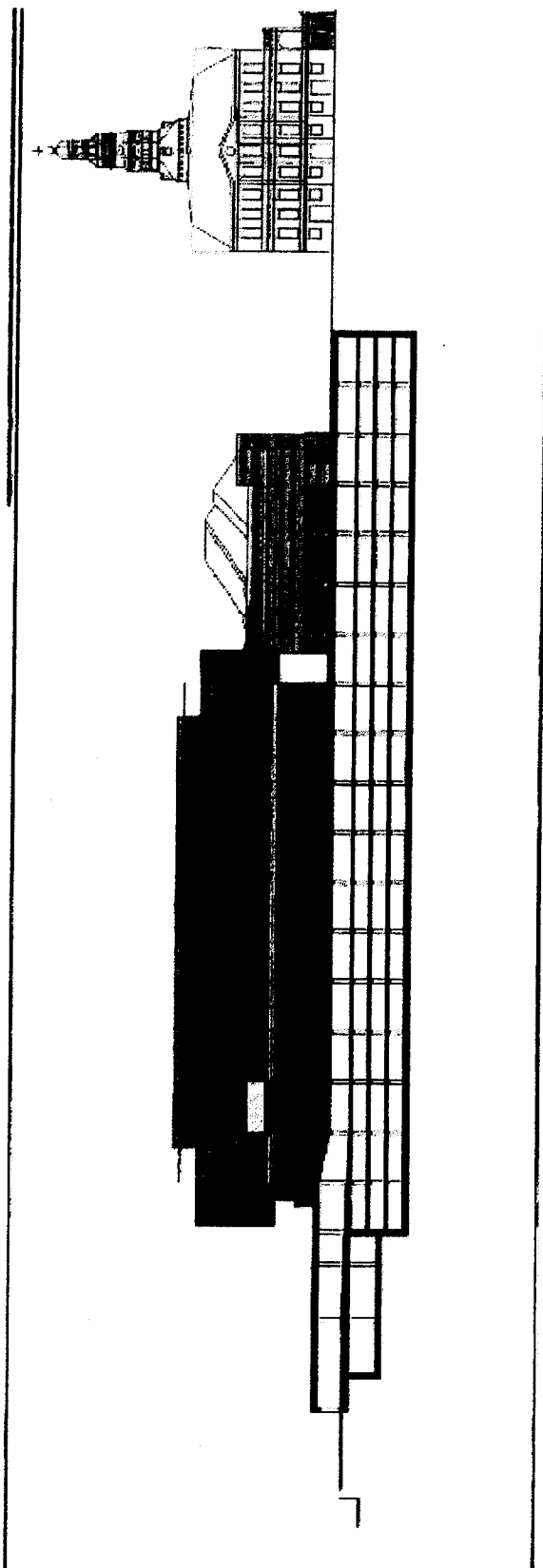
Bij voorbaat bedankt
Irma Heijnen
Projectbureau Gemeente Maastricht 04:-3504599

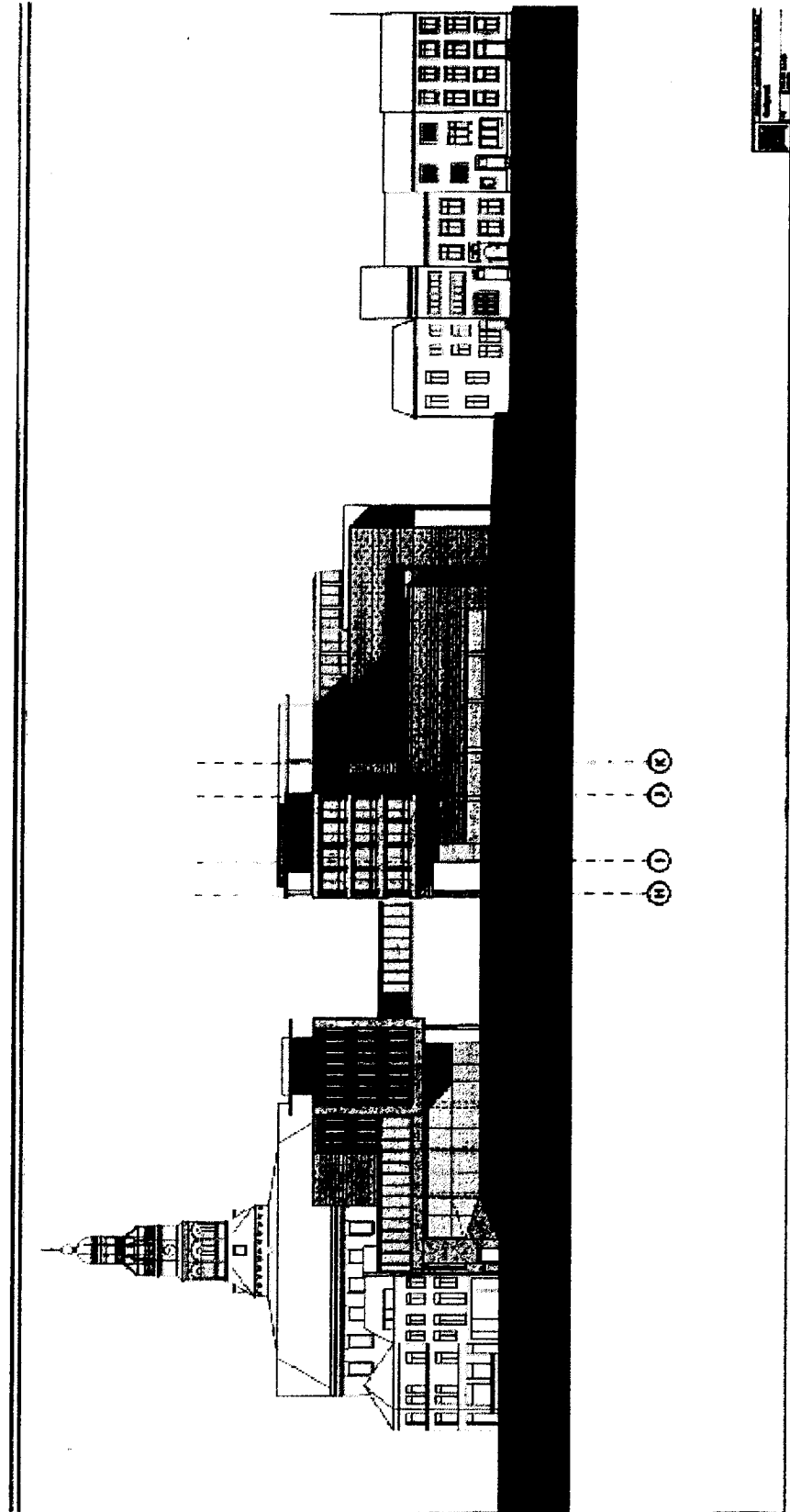








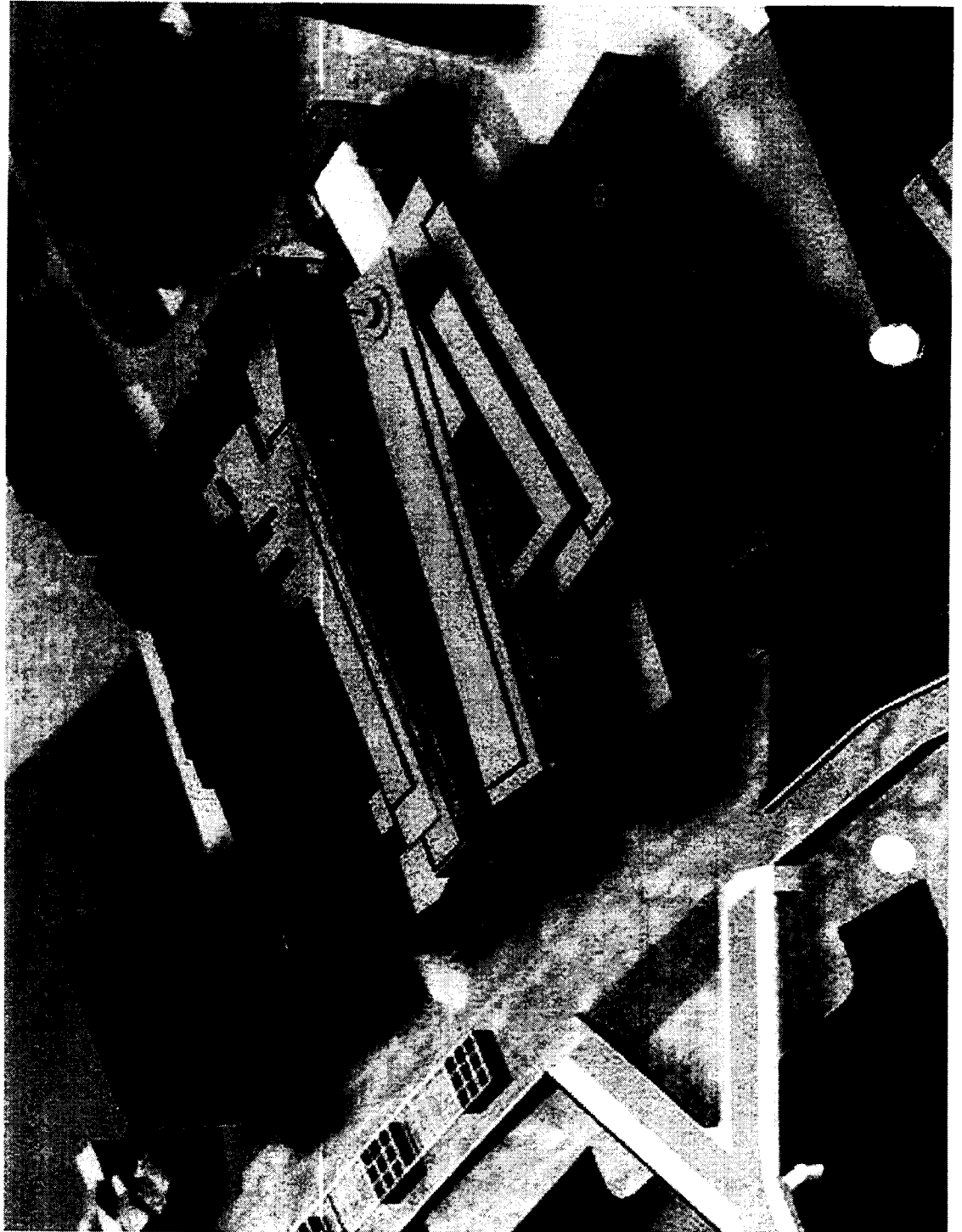






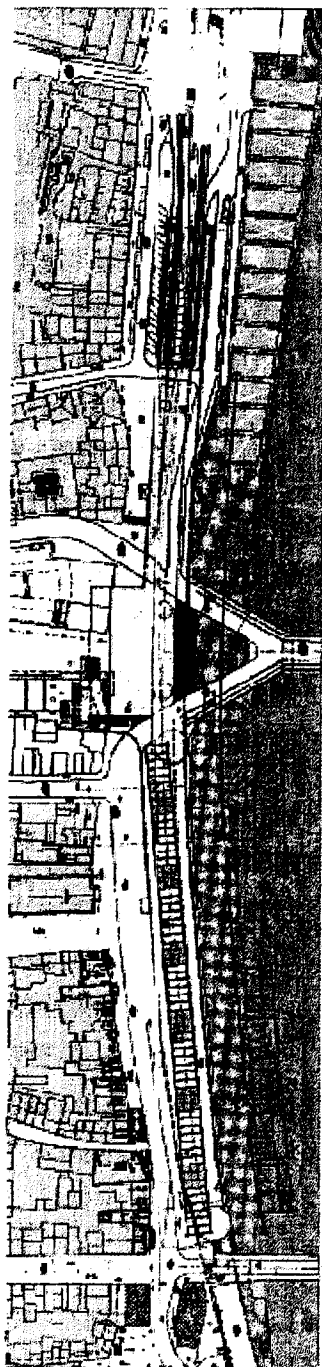
The image shows a vertical technical drawing or table. It is oriented vertically on the page. The drawing consists of a grid of data, possibly representing a schedule or a list of items. A large, solid black rectangular area covers the right side of the drawing, obscuring some of the data. To the right of the blacked-out area, there is a vertical column of circular symbols, each containing a small, illegible mark. The drawing is enclosed in a rectangular frame with a horizontal line across the middle. The overall appearance is that of a scanned document with high contrast and some noise.

Markt maas





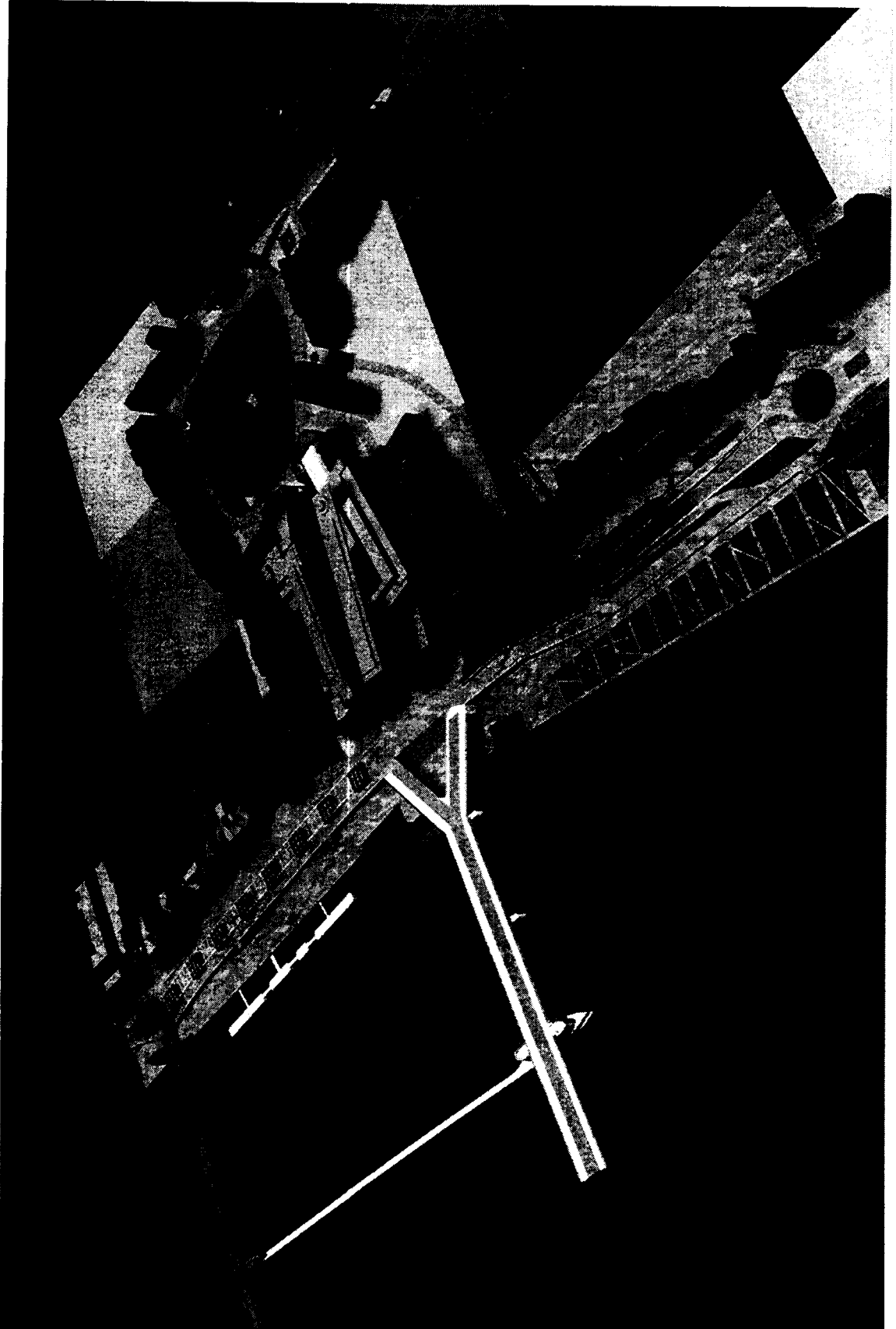
Markt maas



Markt maas



Markt maas





Geëvalueerde inspraak Markt-Maas.

Het aangepaste Markt-Maasplan is op 18 september 2000 middels een brochure aan het personeel en de pers gepresenteerd. Op dezelfde dag zijn de leden van de Raadscommissie Markt-Maas geïnformeerd over de plannen.

Op 18 september 2000 is tevens de inspraak gestart met een informatie/inspraakavond.

Op deze avond waren ca 90 personen aanwezig.

Er zijn 12 reacties binnengekomen, waaronder 6 van belangenorganisaties (bewoners/ondernemers Kesselskade/Mariastraat, fietsersbond, woonkeur advies Groep, winkeliersvereniging grote Gracht, Vereniging stadsvernieuwing Wyck, Mathijskwartier).

Op 12 september 2000 is het aangepaste plan besproken met diverse ondernemers- en winkeliersverenigingen.

Van de informatie/inspraakavond d.d. 18 september is een verslag gemaakt.

Samen met de inspraakreacties en een verslag van het overleg met de ondernemers en winkeliers, is dit verslag " ongeëvalueerd" behandeld in de Raadscommissie Markt-Maas van 12 oktober 2000 en zijn primaire reacties gegeven.

De inspraakreacties en de reacties van de Raadscommissie zijn onderstaand gethematiseerd opgenomen en voorzien van een reactie van het College.

1 Algemene opmerkingen

Reacties

Gubbelstraat 4 wordt gesloopt. Bewoners maken bezwaar tegen het plan.

Zijn van mening dat de gemeente een passend alternatief aanbiedt. Stellen de gemeente integraal aansprakelijk voor alle schade die geleden wordt.

Eigenaren pand Kleine Gracht 19 en 19A maken bezwaar tegen sloop cq doorgang door hun pand. Zijn niet genegen het pand te verkopen.

Men verwacht dat Rijkswaterstaat geen medewerking zal geven aan het laten zakken van de Wilhelminabrug.

Reactie College

Met de huurders van Gubbelstraat 4 worden gesprekken gevoerd voor een nieuwe huisvesting. Er is reeds een concreet aanbod gedaan.

De getekende doorgang door pand Kleine Gracht 19/19A is indicatief en een wens voor de toekomst. Exacte plaats kan worden aangepast en is afhankelijk van ontwikkelingen waarop kan worden ingespeeld. Uitgangspunt is minnelijke verwerking.

Er is een principeovereenkomst met Rijkswaterstaat over het laten zakken van de brug. Met medewerkers wordt over de plannen regelmatig overlegd.

2 Stedenbouwkundig, architectonisch concept.

Reacties

Wanneer komt de nadere uitwerking van de totale herinrichting openbare ruimte aan de orde?

Waar is de Florence-sfeer gebleven? Op eerder getoonde beelden zijn warme gemetselde pleingevels te zien. Nu tonen de tekeningen koude glazen gevelbeelden en grote kantoorgebouwen die niet in een kleinschalig centrum thuishoren. Architecten moeten zuidelijker denken.

Grote platte daken zijn niet typisch Maastrichts en moeten vermeden worden.

Uitwerking heeft onvoldoende geleid tot een aantrekkelijk silhouet aan Maaszijde; forse inkrimping is onontkoombaar.



Vooraf overleg over de plannen met WAG-Maastricht.

Aandacht voor de in-uitgang van fietsersparkeergarage op de Markt; geen lelijk gat.

Aandacht voor wind en tocht op het binnenplein.

Eigenaren Gubbelstraat 32-34 zijn van mening dat de Raadzaal het uitzicht op de Markt wegneemt. Verder wordt het uitzicht negatief beïnvloed door de enorme hoge massa die direct aan de overzijde wordt gebouwd. De inrij neemt sterk toe; privacy neemt af; grote gevolgen voor de belevingswaarde van het pand.

Komen er naast winkels ook café's en restaurants?

Het aantal paviljoens op de Maasboulevard beperken tot twee of drie.

Reactie College

De totale herinrichting van de Maasboulevard en de Markt e.o. wordt in 2001 opnieuw aan de inspraak voorgelegd. Vooraf zal met belanghebbenden overleg worden gevoerd.

Het nu voorliggende plan wordt gekenmerkt door een ensemble van diverse bouwblokken. Het grote programma is daarmee vertaald in kleinere eenheden en sluit aan de randen goed aan op de bestaande bebouwing. In het middengedeelte wordt het grootste deel van het programma weggezet in hogere bouwvolumes. Het programma, maar ook de huidige bouwtechniek, rechtvaardigen het ruime gebruik van glas en de inzet van moderne materialen en vormtaal.

Met de welstandmonumentencommissie zijn wij van mening dat hier een kwalitatief hoogwaardig ontwerp is gerealiseerd. Met de toepassing van natuursteenmaterialen wordt goed aangesloten op de verschijningsvorm en uitstraling van de bestaande monumenten in de directe omgeving.

Typologisch sluit het plan nog steeds aan op het "Florence"-uitgangspunt. Het is echter nooit de bedoeling geweest om historiserend te bouwen. In het verlengde van het gemeentelijk architectuurbeleid dient ook de huidige periode een herkenbare en hoogwaardige bijdrage te leveren aan het gezicht van het beschermd stadsgezicht.

Mede als gevolg van het dichtbouwen van het gat in de Markt wordt voor sommige panden het uitzicht op de Markt weggenomen. De voorgestelde afstanden tot bestaande panden is vergelijkbaar met grote delen van de binnenstad en leidt niet tot een verslechtering van de woon- en leefkwaliteit. Het bouwbesluit is het toetsingskader.

Voordat het totale plan in de bouwvergunningsprocedure wordt gebracht wordt het plan uitgebreid getoetst op toegankelijkheid en bereikbaarheid. Met WAG-Maastricht zal hierover nog contact zijn.

Onderzoek naar windstromen op het binnenplein zal plaatsvinden.

In de programmering is ruimte voor horeca. Dit zal in verband met de nodige levendigheid gestimuleerd worden.

Het aantal paviljoens op de Maasboulevard is nog onderwerp van studie. Komt in latere fase nog terug in de inspraak. In verband met de onderhandelingen met van Stiphout en het vereiste vertrek tijdens de uitvoering van de tunnel moet voor van Stiphout nu wel een beslissing genomen worden in de vorm van een brasserie en een tweetal paviljoens op de kop van de Maasboulevard nabij de St Servaasbrug. Dit geldt ook voor Postma bij de aanlanding van de Wilhelminabrug.



3 Verkeersaspecten

Reacties

Gubbelstraat met de grote aantallen bussen blijft discussiepunt. Laat de streekbussen vanaf Wyck op de brug bij de splitsing linksaf slaan richting Kesselskade in plaats van rechtsaf door de Gubbelstraat.

Men wenst vóór de komende Raadsvergadering een kopie van een deskundig rapport inzake de te verwachten verkeersbewegingen in de Gubbelstraat met de daaruit voortkomende luchtverontreiniging en lawaaioverlast.

Aandacht voor laden en lossen door Gubbelstraat, wanneer deze tijdelijk eenrichting wordt. Bocht van Hasseltkade-Gubbelstraat lijkt te krap.

Wilhelminabrug voor normale autoverkeer afsluiten. Afrit rechtsaf kan, indien later nodig voor openbaar vervoer, alsnog aangelegd worden.

Tijdens de uitvoering vanaf fase 3 en na gereedkomen van het Markt-Maasproject kan het normale autoverkeer niet meer via de Wilhelminabrug naar Wyck. Alleen nog mogelijk via Noorderbrug en Kennedybrug. Het stadsdeel Wyck komt daardoor in een geïsoleerde situatie terecht met onaanvaardbare gevolgen voor bewoners en ondernemers.

Het binnenplein nodigt planners uit om in de toekomst verkeer over de Wilhelminabrug rechtdoor te trekken naar de Markt.

Pleidooi om het OV tijdens de werkzaamheden aan de brug (3 weken) dicht bij het centrum te laten halteren (Achter de Barakken is te ver weg).

Bezwaren tegen de tijdelijke bussen door de Hoenderstraat. Andere route zoeken. Omdat bussen herhaaldelijk in Hoenderstraat voor overstekende voetgangers uit Muntstraat moeten stoppen ontstaan opstoppingen.

Wie stelt de parkeertarieven vast?

Compensatie voor vervallen parkeerplaatsen Wilhelminakade aan de oostzijde van de Maas, waardoor een veelvoud van ritten over de Maas voorkomen kunnen worden.

Ca 100 parkeerplaatsen worden niet meer teruggebracht; suggestie om van Gend en Loosterrein permanent als P&R in te richten.

Eén ingang/uitgang voor auto's en voetgangers is te weinig en onverantwoord. Bewoners/belanghebbenden Kesselskade pleiten voor tweede uitgang aan de zijde van de Maasboulevard en voor een goede bewegwijzering naar Maasboulevard, Kesselskade en Mariastraat. Er moet een tweede in en uitgang van de parkeergarage komen.

Tijdelijke voetgangersuitgang van de ondergrondse parkeergarage moet ook toegankelijk zijn voor mensen met een handicap, rolstoelen etc en mensen met kinderwagens. Komt er een lift?

Parkeergarage heeft slechts één trappenhuis o.q. liftschacht en géén nooduitgang. Is dat wel verantwoord?

Pleidooi om parkeergarage 24 uur open te stellen.

Er worden files verwacht in de tunnel naar de garage. Komen er ventilatietorens en rapporten ter zake?



Pleidooi voor laden en lossen vanuit de tunnel naar meerdere winkels.

Mogen gastanks in de tunnel rijden; is vervoer van gevaarlijke stoffen verboden?

Is er voldoende ruimte in de tunnel voor hulpvoertuigen bij calamiteiten en zijn er voldoende vluchtroutes?

Pleidooi voor een (over Hoenderstraat en over de Markt doorlopende) herkenbare verbinding, met een scheiding van fietsers en voetgangers, die aan beide uiteinden logisch en soepel aansluit op het overig fietsnetwerk.

Fietsverbindingen over en onder het plein door mogelijk maken.
Recreatieve fietsroute over lage kade.

Laad en losplaats voor touringcars (max 10 minuter) werkt niet. Touringcars meer tegemoet komen.

Reactie College

Omtrent de lijnvoering van het openbaar vervoer binnen dit plan is na veel discussie al eerder beslist. Dit is overigens ook al gebeurd bij de vaststelling van het Openbaar Vervoerplan. Het heeft geen zin om streekbussen vanaf de brug via de Kesselskade te laten rijden. Slechts een enkele lijn zou daar profijt van hebben; de anderen worden hierdoor in een totaal verkeerde richting gestuurd. Overigens zou het voordeel van enkele bussen minder in de Gubbelstraat niet opwegen tegen het nadeel van busverkeer op de Kesselskade, die in principe autovrij wordt.

Onderzoek in het kader van de wet geluidhinder en mogelijke hinderbeleving als gevolg van de OV-as wordt momenteel uitgevoerd, waarbij tevens wordt gekeken naar eventuele noodzakelijke maatregelen.

Door de krappe bocht blijkt het inderdaad niet mogelijk vrachtverkeer via de van Hasseltkade naar de Gubbelstraat te laten rijden. In overleg met belanghebbenden wordt nog gekeken naar een oplossing op maat. De meest voor de hand liggende lijkt te zijn om verzorgend vrachtverkeer vanaf de Markt in tegenrichting toe te laten waarbij gezorgd moet worden voor een keermogelijkheid halverwege de straat.

Over het toelaten van autoverkeer op de Wilhelminabrug vanuit de richting Wijck in de richting Maasboulevard-noord is reeds eerder beslist. Een heroverweging wordt gemaakt bij een nu nog lopende studie over het Maaskruisende verkeer. Het lijkt aannemelijk dat eventuele effectuering niet eerder plaats zal vinden dan op het moment dat elders de Maaskruisende capaciteit is uitgebreid. De autoverbinding via de Wilhelminabrug naar Wijck vervalt inderdaad waardoor Wijck vanaf de Maasboulevard minder direct bereikbaar wordt. De alternatieven via de Noorderbrug en Kennedybrug en vervolgens via de P-route-oost is echter een geschikt alternatief, waardoor o.i. geen sprake zal zijn van een Wijcks isolement met onaantoonbare gevolgen voor bewoners en ondernemers. Hierbij de aantekening dat de bewuste ingreep al zeer lang deel uitmaken van de plannen en hierover nog nimmer een protest is vernomen.

Men kan toekomstige plannenmakers nimmer de kans ontnemen de Wilhelminabrug rechtdoor te trekken naar de Markt en daarmee min of meer de bestaande situatie te herstellen. Gelet op de krappe ruimte van het binnenplein en de voortzetterende trend voor vergroting van voetgangersgebieden lijkt ons dit echter niet realistisch.

Het laten halteren van de bussen ter hoogte van Achter de Barakken in de drie weken periode dat de Wilhelminabrug voor alle verkeer is afgesloten zien wij toch als de meest realistische. Voor een zo korte periode moet de extra loopafstand naar de Markt acceptabel zijn. Het doortrekken van de bussen met een lus naar de Markt betekent dat voor passagiers die niet op de Markt hoeven te zijn nog een extra omweg naast de omleiding via de Noorderbrug wordt geïntroduceerd. Tevens moeten alle bussen nog meer extra afstand (=kosten) afleggen. Tenslotte is dit ook niet aantrekkelijk voor bewoners van de Boschstraat die in die periode met ca. 200 bussen per uur het dubbele aantal krijgen. De lijnvoering van bus 3 en 4 blijft gehandhaafd.

Voor de tijdelijke omleiding van het busverkeer via de Hoenderstraat bestaat geen reëel alternatief. Alle andere opties leiden tot vastlopen van bussen in het (werk)verkeer of tot lange en drukke omleidingen. Het verwachte conflict (oponthoud) tussen het busverkeer en overstekende voetgangers



ter hoogte van de Muntstraat zal met het nodige onderlinge samenspel wel meevallen. De situatie is qua intensiteit van bussen en voetgangers vergelijkbaar met de huidige oversteek bij het begin van de Grote Gracht - centrale bushalte. Ook daar verloopt het samenspel vrij probleemloos.

De parkeertarieven worden in overleg met de eigenaren vastgesteld en afgestemd op het parkeerbeleid..

De compensatie voor de te vervallen plaatsen op de Wilhelminakade wordt met 200 plaatsen gerealiseerd onder Markt-Maas. Dit is in dit geval de meest praktische enfin meest gunstigste oplossing.

Het parkeren op het van Gend & Loosterrein gaat dienst doen als opvang van vervallen parkeerplaatsen in de binnenstad tijdens de bouw. Vooralsnog achten wij het niet realistisch om vanaf hier een shuttledienst met busjes naar het centrum te onderhouden. De inzet hiervan is een kostbare zaak, waarbij te verwachten valt dat hiervan toch niet veel gebruik wordt gemaakt. Dit heeft o.a. te maken met de relatief korte afstand tot het centrum. De Boschstraat en de Grote Gracht liggen met 500 meter nog op een redelijke loopafstand. Bezoekers die niet zover wensen te lopen, kunnen gebruik maken van de nabij het terrein gelegen bushalte waarvandaan straks in hoge frequentie bussen naar de Markt rijden. Overigens zijn ook de Griendgarage en de garage in de Noordknoop (in combinatie met de nieuwe voetgangersbrug) aantrekkelijke alternatieven.

De parkeergarage heeft 2 á 3 in-/uitgangen voor auto's. Dit is voldoende. De centrale voetgangersuitgang wordt meer oostelijk gesitueerd waardoor een gelijkwaardige oriëntatie ontstaat naar de Muntstraat en de Maasboulevard. Dit in relatie tot het verbeteren van de verblijfskwaliteit van de Kesselskade geeft voldoende garanties voor loopstromen. De parkeergarage heeft meerdere trappenhuisen, nooduitgangen en liften. Een en ander volgens richtlijnen en overleg met brandweer e.d.

Een 24-uurs opening van de M/M-garage is ook ons streven. Na overleg met partijen wordt u over het resultaat hiervan geïnformeerd.

Filevorming in de tunnel wordt niet verwacht. Er komen geen ventilatietorens. De tunnel wordt geventileerd met ventilatoren conform voorschriften en overleg brandweer.

Het laad- losperron onder het complex met een toegang vanuit de tunnel is uitsluitend te gebruiken voor bevoorrading van de functies in het complex zelf. Het is redelijkerwijs niet mogelijk te maken dit voor ruimer gebruik in te zetten.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen door de tunnel is verboden. Voertuigen die op LPG rijden zijn wel toegestaan.

Vanuit de tunnel zijn vluchtroutes opgenomen. Met brandweer en politie worden ook andere veiligheidsvoorzieningen bij calamiteiten besproken.

Een adequate fietsverbinding via Kesselskade, Hoenderstraat en Markt aansluitend op het overige fietsnetwerk wordt onderschreven. Dit is ook al vastgelegd in het recente Fietsverkeersplan. Het is duidelijk dat uit oogpunt van veiligheid in de horingerichte ruimte een afdoende scheiding tussen voetgangers en fietsers nodig is.

Een recreatieve fietsroute over de lage kade is nu niet aan de orde. De lage kade moet bij uitstek een gebied worden waar ongehinderd geflaneerd kan worden en waar zich veel voetgangers zullen ophouden. Dit zal bijv. zeker het geval zijn nabij de aanlegsteiger van Stiphout. Het is daarom niet aan te bevelen om de lage kade voor fietsers open te stellen, c.q. voorzieningen te treffen die de toegang tot de kade voor fietsers vergemakkelijken omdat dit veel hinder kan opleveren en de belevingswaarde aantasten. Mocht in de toekomst bij verdere herinrichting van de Maasoever in zuidelijke en noordelijke richting de wens nog aanwezig zijn dan kan deze optie worden onderzocht en worden nagegaan of hiervoor voldoende ruimte is. Voldoende ruimte om een veilige scheiding of menging van fiets en voetganger te bewerkstelligen. Dit speelt o.a. op het smalle gedeelte ten zuiden van de St. Servaasbrug en bij de onderdoorgangen van beide bruggen. In het verlengde hiervan wordt ook de door de heer Bedaux bepleite fietsdoorgang via de lage kade tussen van Hasseltkade en Kesselskade, ter vervanging van de doorgang over het Maasplein, afgewezen. De fietsstroom tussen van Hasselt- en Kesselskade is weliswaar klein van omvang maar in het fietsnetwerk wel essentieel. De koppeling via de lage kade onder de brug door wordt een onlogische, gekunstelde verbinding die weinig begrijpelijk is. Wij menen dat met een dergelijke ingreep meer schade aan het totaal wordt gedaan dan met een verbinding bovenlangs. Met fietsers bovenlangs kan als vergelijking dienen de situatie op het OLV-plein alwaar ook geen sprake is dat fietsers de belevingswaarde aantasten.



Binnen het plan bestaat geen ruimte om touringcars langdurig te laten parkeren. Het is dus een noodzaak dat ter plaatse slechts in- en uitgestapt kan worden en doorgereden wordt naar een wat verder gelegen parkeerplaats. Met goed overleg en met handhaving moet dit te realiseren zijn. Overigens, chauffeurs die zich hier niet aan houden duperen eigen collega's.

4 Gemeentelijke huisvesting

Reacties

Waarom publieksbalies op de eerste verdieping.

Voor wie is restaurant op de tweede verdieping.

Het is bedrijfseconomisch verstandig om alle ambtenaren onder één dak te brengen. Transparante oversteek is een symbool van een verkrampte poging hiertoe.

Is in Markt-Maas ook ruimte gereserveerd voor de sociale dienst?

Reactie College

Reeds eerder is aangegeven dat het lokaliseren van de balie's op de begane grond ten koste gaat van de best gelegen commerciële functies, waardoor een essentieel deel van de opbrengsten gemist wordt. Dit maakt het project onhaalbaar. Vanaf de ontvangstbalie op de begane grond aan de Maaszijde is een ruime trap naar de eerste verdieping ontworpen en zijn voldoende liften gepland.

Het restaurant op de tweede verdieping is bedoeld voor gemeentepersoneel.

Reeds eerder is besloten om niet alle personeel in Markt-Maas onder te brengen. Sociale Zaken blijft apart gehuisvest.

5 Commerciële functie/branchering

Reacties

Wat zijn de financiële gevolgen als Bijenkorf niet in Markt-Maas wordt opgenomen?

Nu Bijenkorf niet komt in het project andere voorzieningen opnemen, zoals een bioscoopcomplex, Cinecafé, CineKidz, Webcafé, dependance van het Bonnefantenmuseum of een cultuurcafé.

Doordat de Bijenkorf nu niet komt wordt Markt-Maas het einde van een uitstulping in het kernwinkelgebied. Men wenst een oplossing voor dit probleem.

Er bestaan grote twijfels over de haalbaarheid van het winkelgedeelte, gezien de huidige leegstand in het centrum.

Het project kent een griezelig hoog rendement (wokerwinst). Het is gewenst om over vestigingsmogelijkheden en prijzen concrete gegevens te verschaffen, teneinde andere partners dan ketens voldoende tijd te bieden om eventueel hun bedrijf te verhuizen.

Reactie College

Reeds vanaf de start van het Markt-Maasproject is een van de voorwaarden dat voor het realiseren van het project het essentieel is dat voldoende trekkracht aanwezig is en dat deze voor de aanvang van de realisatie veilig is gesteld in de vorm van één formule (warenhuis) of een combinatie van formules, de zogenaamde multitrekkervariant.

Vanaf het begin is dus niet alleen gemikt op de Bijenkorf.

Door de omvang is voldoende trekkracht aanwezig ook voor een aan de rand gelegen project. Belegger en ontwikkelaar zijn van mening dat het project Markt-Maas ook zonder de bijenkorf, een goed winkelconcept kan leveren. De indeling van de bouwblokken kan vrijer en de kleinere schaal is beter in te passen. De trekkers worden gegroepeerd aan een centraal binnengebied waarin de koppeling met niveau -1, de historische kelders en de parkeergarage wordt gelegd. Financieel is het



nieuwe plan gelijkwaardig te houden. De opbrengst uit de winkels naar de kantoren en de infra is zelfs iets verhoogd, waardoor een deel van de extra kwaliteit hieruit betaald kan worden. Het is in detailhandelskringen niet gebruikelijk zich jaren tevoren definitief vast te leggen. De afspraken worden gemaakt in de sfeer van intenties met ontbindende voorwaarden.

Een van de afspraken met de belegger is een vast rendement. De overige opbrengsten worden teruggesluisd naar het project ter dekking van een deel van de huisvestingskosten en de infrastructuur.

In onderling overleg wordt een brancheringsvoorstel voorbereid en voorgelegd aan de brancheselectiecommissie.

6 Uitvoering

Reacties

Aandacht voor communicatie en goede bewegwijzering tijdens uitvoering.

Maak een goed actieplan. Bereikbaarheid in draaiboek vastleggen.

Bereikbaarheid van het kernwinkelgebied zal in de jaren 2001 t/m/ 2006 uiterst moeilijk zijn. Tijdens de uitvoering rekening houden met het waarborgen van een goede toegankelijkheid c.q. doorgankelijkheid voor mensen met een handicap.

Bewegwijzering ook leesbaar voor mensen die Maastricht niet kennen.

PRIS moet meehelpen; is dit op tijd klaar?

Aan tijdelijke fietsvoorzieningen goede aandacht besteden en serieus toezicht houden.

Hoe komen voetgangers naar boven uit nieuwe parkeergarage tijdens de periode dat de winkels en de kantoren nog gebouwd worden.

Uitvoering gastransportleiding c.a. in avonduren stuit op verzet. Boschstraat en Markt met veel restaurants en andere horecazaken leven vooral na 18.00 uur. Boschstraat is breed genoeg om met verkeersregeling het werk snel overdag uit te voeren.

Waar komen de gasstations, trafo en rioolpompen.

Bouw het tunneldeel in twee fasen(eerst het noordelijk deel tot aan de Hoenderstraat en daarna het zuidelijk deel) en binnen 1,5 jaar. Het verkeer kan in de eerste fase nog via de Boschstraat afgeleid worden en in de tweede fase blijft de Markt bereikbaar via de Gubbelstraat en Kleine Gracht.

Laat een extern bureau de te nemen maatregelen tijdens de uitvoering toetsen op het gebied van mobiliteit en logistiek.

Geplande uitvoeringsduur totale project is te lang. Men acht het mogelijk om het project binnen vier jaar te realiseren.

Hoe wordt omgegaan met de vertraging indien archeologische vondsten worden gedaan?

Reactie College

Draaiboek met fasering werkzaamheden en maatregelen om de bereikbaarheid en daarmee ook het functioneren te waarborgen is voorgelegd aan de inspraak en de ondernemers. De reacties zijn verwerkt in het aangepaste draaiboek.

Op basis van de verderop in deze nota aangegeven uitgangspunten voor de communicatie wordt het draaiboek gecompleteerd met een communicatieplan.

Extra aandacht zal nog worden besteed aan toegankelijkheid, doorgankelijkheid voor mensen met een handicap in dit draaiboek.

Het is duidelijk dat met de uitvoering van dit grote project in deze omgeving de bereikbaarheid onder druk komt. Echter de uitgangspunten en de uitvoeringsfasering uit het "draaiboek" moeten voldoende waarborg zijn om binnen de mogelijkheden tot een zo vlot mogelijke doorstroming te komen. Een



adequate bewegwijzering en tijdige informatieverstrekking over omleidingsroutes e.d. maakt deel uit van het uitvoeringstraject. Tijdens dit winterseizoen komt het PRIS gereed en dit zal ook bijdragen aan verduidelijking. Onmiskenbaar is dat eveneens de nodige aandacht moet uitgaan aan de doorgankelijkheid voor mensen met een handicap en dat ook oplettendheid is geboden t.a.v. het fietsverkeer. Verkeerssituaties zoals onlangs tijdens het graven van proefsleuven op de Maasboulevard moeten zeer zeker worden voorkomen.

Tijdens de bouw van de winkels en kantoren worden voorzieningen getroffen om de garage veilig te kunnen verlaten via trappen en liften.

Het is duidelijk dat de aanleg van de gastransportleiding e.d. in de Boschstraat, Markt en Hoenderstraat altijd overlast geeft, op welke dagen van de week en op welke tijdstippen dan ook. Er zal nog sepeeraat met de betreffende belanghebbenden over de uitvoeringswijze worden overlegd. In de Boschstraat wordt normaal overdag gewerkt. Uitvoering Markt/Hoenderstraat in de weekenden i.v.m. voorkomen hinder verkeer. De leidingen komen in de asfalt te liggen; niet in de stoepen. Het gasstation komt in de middenberm van de Maasboulevard ten noorden van de M.Grachtstraat alsmede in de Maasboulevard -zuid naast de tunnel en onder het pleintje ter zijde van de Vissersmaas. Aldaar komt ook een traforuimte en rioolpompgemaal.

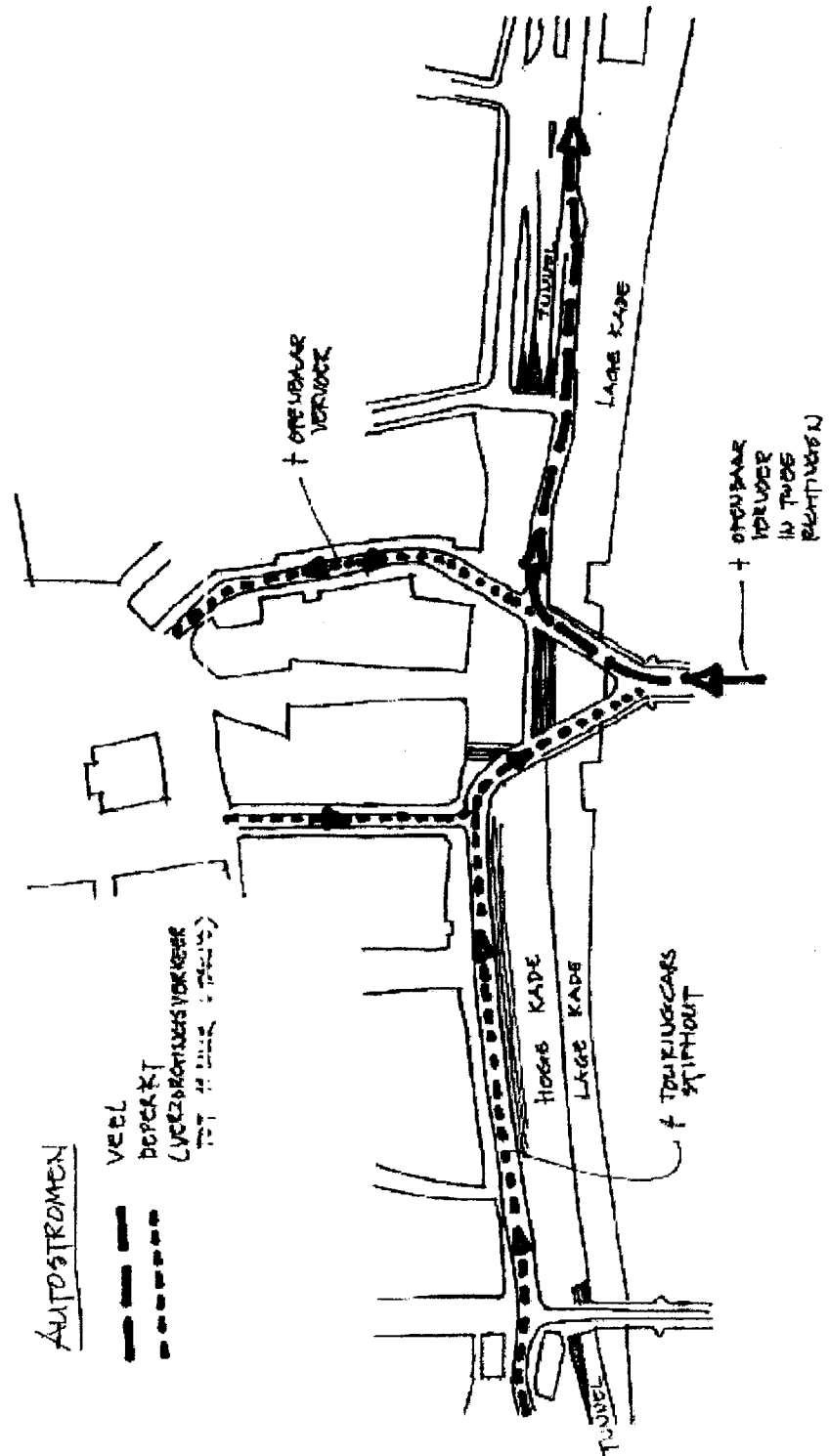
De voorgenomen fasering van de tunnelbouw is gericht op een zo vlot mogelijke realisatie, waardoor de Maasboulevard als autoroute weer snel in gebruik kan worden genomen. Vandaar dat begonnen wordt aan het middendeel, door de twee verdiepingen het meest bewerkelijke, waarna allengs de bouw wordt uitgebreid met de aansluitende tunnelde en. In de tussentijd vinden langs het hele tracé allerhand bijkomende werken plaats, zoals bijv. slootwerk. Het gehele tracé is daarbij ook nodig voor aan- en afvoer. Met het voorgestelde alternatief zou de bouwtijd langer duren en daarmee de overlast en tenslotte ook de kosten hoger uitvallen.

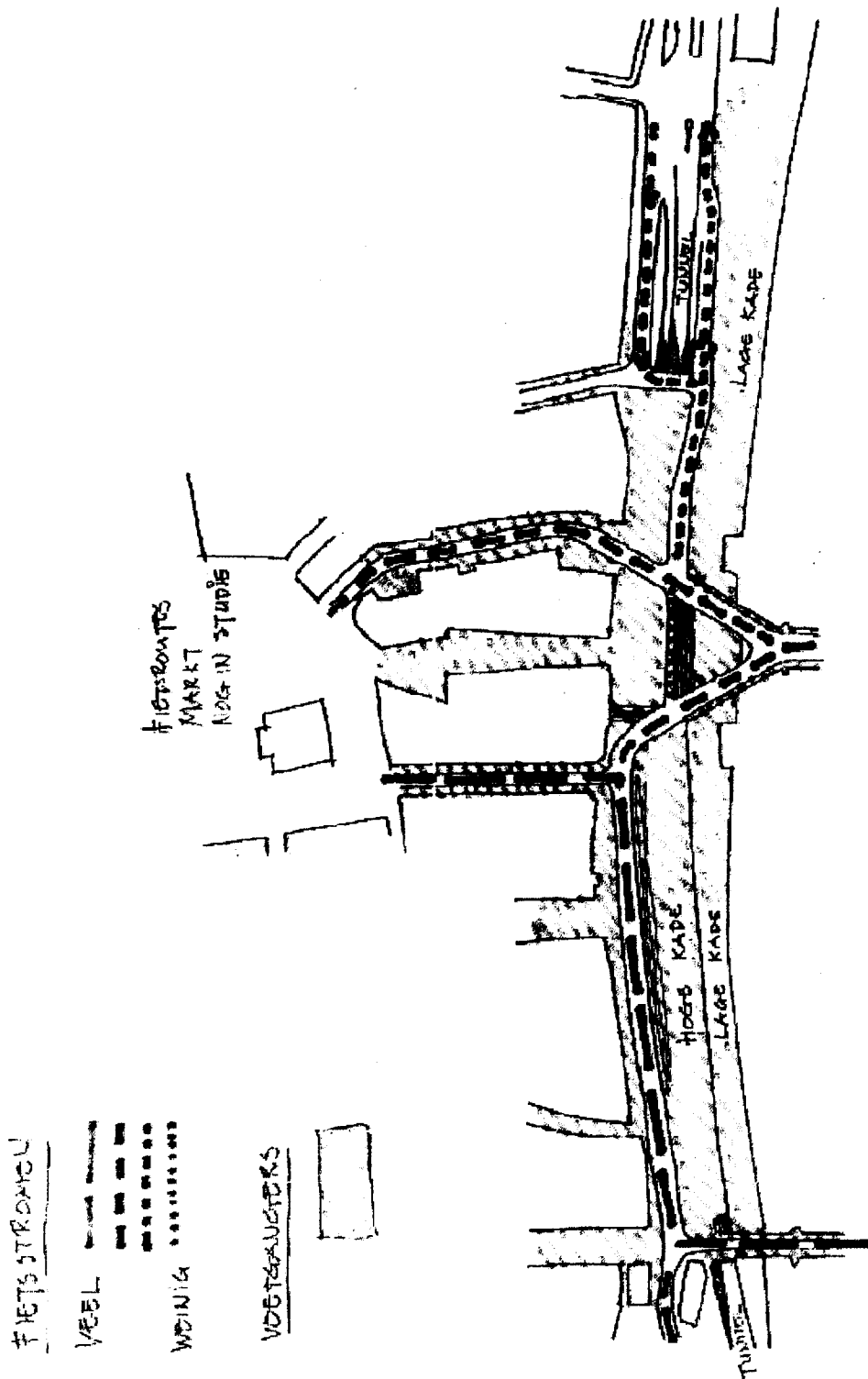
De te nemen maatregelen tijdens de uitvoering zijn naar onze mening afdoende. Deze zijn met diverse belanghebbende partijen besproken (stadsbus, politici, provincie, regiovervoer) wat niet heeft geleid tot belangrijke bijstelling. Ook vanuit de inspraak is geen wezenlijke kritiek naar voren gebracht. Er mag van worden uitgegaan dat de interne deskundigheid tesamen met de zienswijze van direct omwonenden en gebruikers, juist ook in een zo specifieke gebied, voldoende waarborg geeft voor een zo optimaal mogelijke aanpak. Er wordt geen additionele meerwaarde verwacht van externe adviezen.

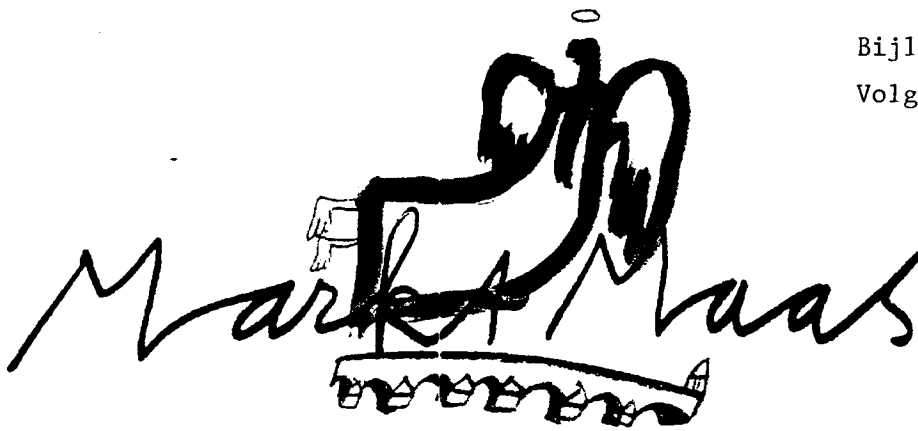
De geplande uitvoeringsduur is gebaseerd op deskundigheid van met deze materie bekende adviesbureau's. In de planning is geen ruimte meer de uitvoeringstermijn in te korten. In theorie bestaat die mogelijkheid nog wel als de aannemer aan wie het werk gegund wordt een alternatief weet te bedenken.

Tijdelijke fietsvoorziening wordt aangelegd in de Mariastraat en wordt bewaakt.

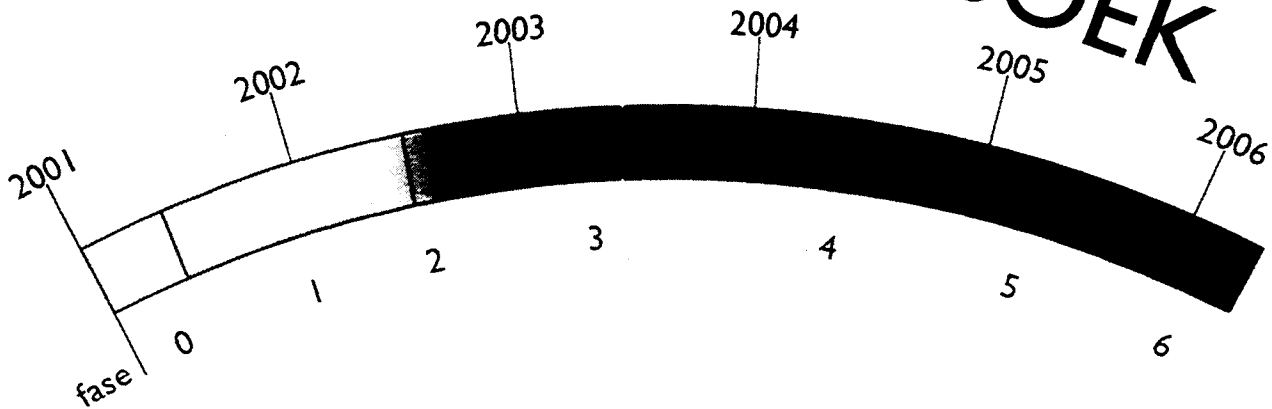
De totale werkzaamheden zijn met archeologische deskundigen doorgenomen. Een plan van aanpak archeologie is eerder beschreven.







DRAAIBOEK DRAAIBOEK



De gemeente vindt het belangrijk U als omwonende goed te informeren over het bouwplan Markt-Maas.

Vandaar deze eerste brochure.

In de expositieruimte van Stadskantoor I staat de maquette van het plan. Bij het loket SOG van de Stadsbalie (telefoon 350 45 80) is actuele informatie verkrijgbaar

ontwikkeling bouwplan

1. Markt-Maas is bedoeld voor de eeuwigheid

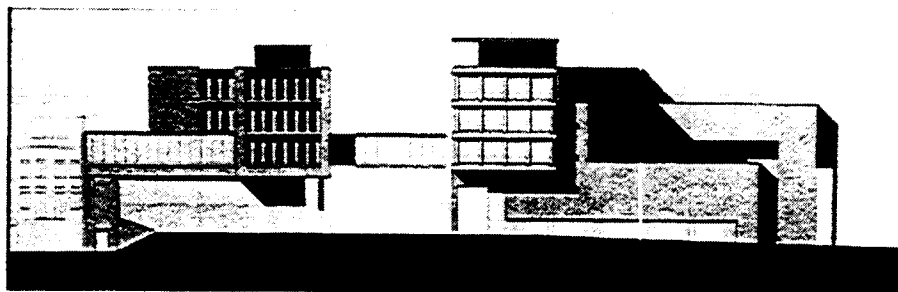
De realisering van het Markt-Maas project is weer een stap dichterbij gekomen. Na de inspraakreacties op het voorlopig ontwerp is het plan op onderdelen fors aangepast. Het project is er niet goedkoper op geworden, maar sluit wel beter aan bij de stad, zo concluderen de architecten en het beleidsteam Markt-Maas. Louis Prompers, directeur van de dienst Stadsontwikkeling en Grondzaken en Markt-Maas projectmanager Hub Winkens geven een toelichting.



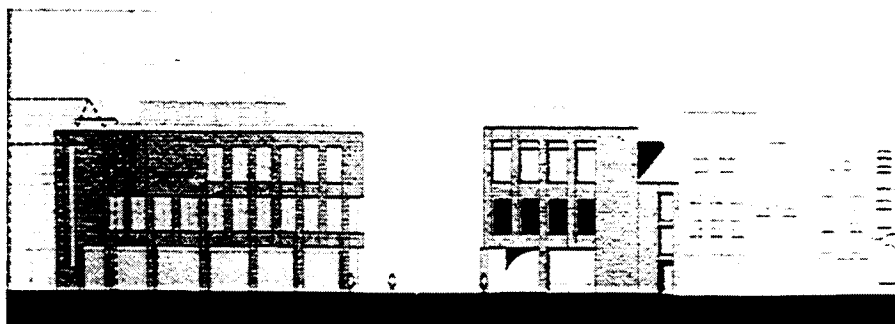
Nieuwe aanblik van Maastricht tot en met Marktplein

2. Veranderingen en financiën

De maquette van het Markt-Maas project heeft een flinke gedaantewisseling ondergaan. De raadszaal is verplaatst van de Maaskant naar de Marktzijde. De Gubbelsstraat is recht getrokken en iets verplaatst. De geplande parkeergarage aan de Wilhelminakade vervalt. Hierdoor krijgt de centrale parkeergarage maar liefst 1150 plaatsen in plaats van de geplande 950. En wat de infra-structuur betreft, wordt de tunnel onder de Maasboulevard langer en gaat de boulevard er heel anders uitzien dan eerst gepland. Budgetneutraal lukt dat allemaal niet. Drie zaken maken Markt-Maas duurder. Wat materiaalgebruik betreft, is het project op een hoger kwaliteitsniveau gaan zitten. Een post van negen miljoen gulden. De verlengde tunnel kost achteneenhalf miljoen extra. En de Maasboulevard, die eerst sober zou worden ingericht, gaat nu voor veertien miljoen gulden op de schop. Dat betekent dat er voor Markt-Maas nog dekking moet worden gevonden voor ruim vijftig miljoen gulden.



Gevel Maaszijde met entree voor de gemeentelijke organisatie

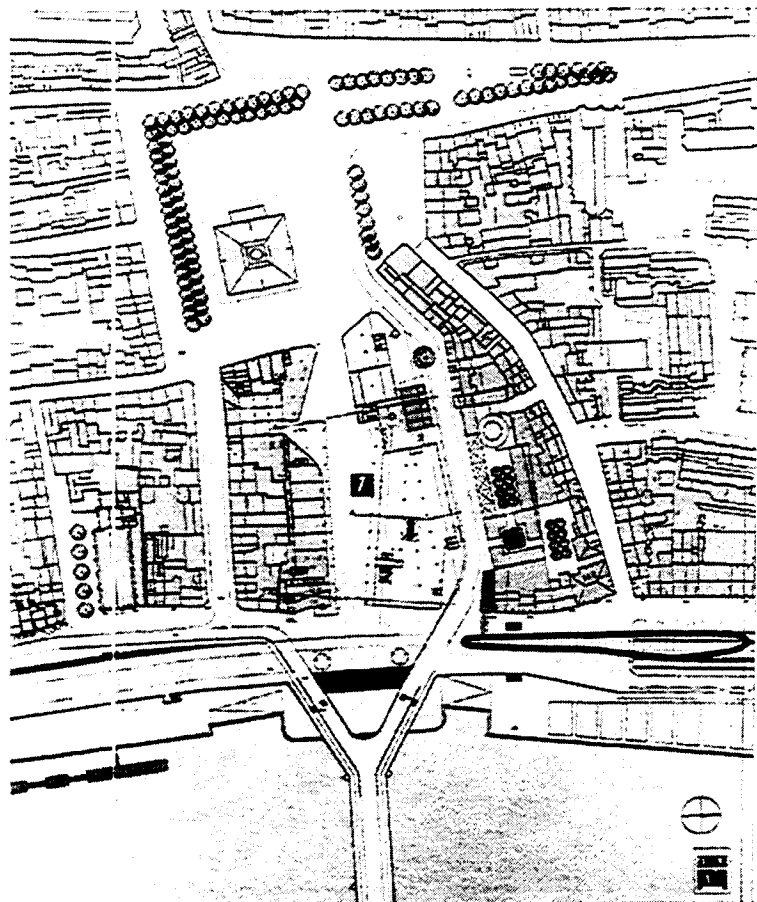


Gevel Marktzijde

3. Winstpunten

Daar staat veel tegenover, benadrukt Louis Prompers: "De verschijningsvorm past beter bij het monumentale stadsbeeld. Markt-Maas wordt echt opgenomen in het functioneren van de stad. We willen dat het winkelend publiek het gevoel krijgt dat Markt-Maas een vanzelfsprekend deel van de stad is. Het gaat niet alleen om de verschijningsvorm. Markt-Maas moet in z'n functioneren ook een logisch onderdeel zijn van het totale binnenstadsgebeuren. Als je er verblijft, moet je het gevoel krijgen dat je in het Maastrichtse kernwinkelgebied bent. Het is niet de bedoeling dat Markt-Maas als een nieuw, apart winkelcentrum wordt ervaren. We hebben gekoerst op de kracht van de stad. De huidige aanpak past beter bij het stedelijk weefsel dat er al ligt, hoewel het gebouw natuurlijk een onderscheidende kracht heeft. Het blijft een bijzonder bouwerk, maar het is in een logischer concept geplaatst."

Veel is veranderd, maar de hoofdstructuur van het 'vastgoed' is gehandhaafd. De twee hoofdgebouwen tussen Markt en Maas vormen nog steeds het zogenaamde binnenplein. Hier komen de meeste winkels. De entree van de gemeente ligt nog steeds aan de Maaszijde. Op de winkels zijn de nieuwe gemeentelijke kantoren gesitueerd, op de tweede verdieping verbonden door een transparante oversteek. Via een schuine passage door de bestaande panden op de hoek Muntstraat/Hoenderstraat wordt het bestaande winkelcentrum verbonden met het nieuwe binnenplein.



Totaalplan met twee hoofdgebouwen en 1 binnenplein

4. Typisch Maastricht

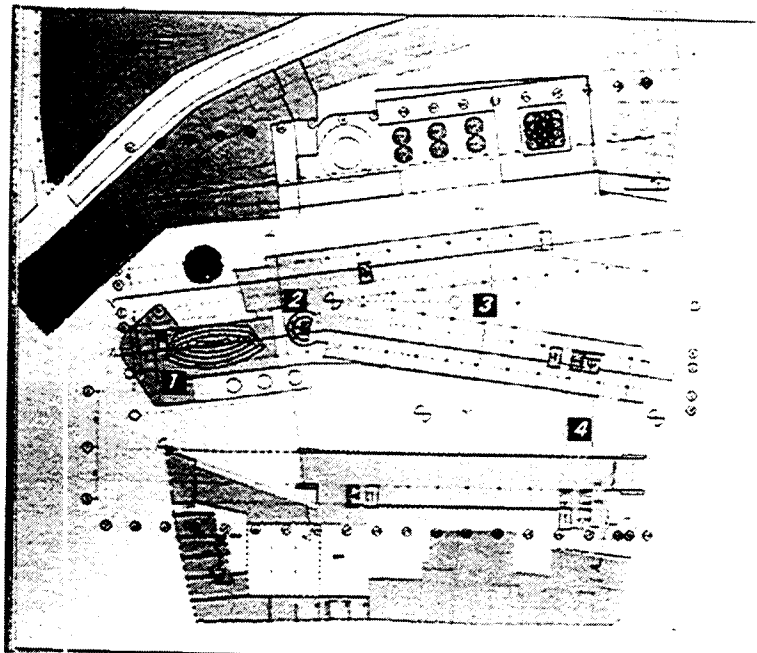
Er is veel water door de Maas gestroomd voor de vernieuwde opzet op tafel lag. Hub Winkens noemt de ontstaansgeschiedenis van het project zelfs een worstelproces. Verschillende architecten keken sinds 1992 naar de mogelijkheden van de plek, een gezichtsbepalend onderdeel in het Maastricht van de toekomst. Het nieuwe aanzicht voor de Markt en de westelijke Maasoever was een historische opgave. Betrokkenen waren zich daarvan bewust en durfden regelmatig van concept te veranderen.

Zo werd het idee van een overdekt winkelcentrum, een soort grote passage, losgelaten. Naast de Belgische architect Bruno Albert werd Jo Coenen betrokken bij het project om, zoals Hub Winkens het noemt, "even los te komen van het gekozen traject". Coenen had al een studie gedaan naar de Maasoever. Met hem kwam het beleidsteam tot de conclusie dat een overdekte passage veel beter plaats kon maken voor een typisch Maastrichts winkelcentrum met bijvoorbeeld open pleinen en pleintjes. Dit hoewel beleggers en ontwikkelaars een overdekt winkelcentrum à la de Heuvelgalerie in Eindhoven best zagen zitten.

Hub Winkens legt uit waarom er toch voor een eigenzinnige oplossing is gekozen: "We hebben die overdekte oplossing weggelaten om beter te kunnen aansluiten op de kwaliteiten van het kernwinkelgebied.

Ook de hele Maasboulevard is er uiteindelijk bijgehaald. Dat is het gevolg van een ontwikkelings- en denkproces dat samen met de architecten heeft plaatsgevonden. Door al dat evalueren en heroverwegen duurt het allemaal wat langer.

Maar nu is wel het uur gekomen dat we zeggen: dit is een goed plan."



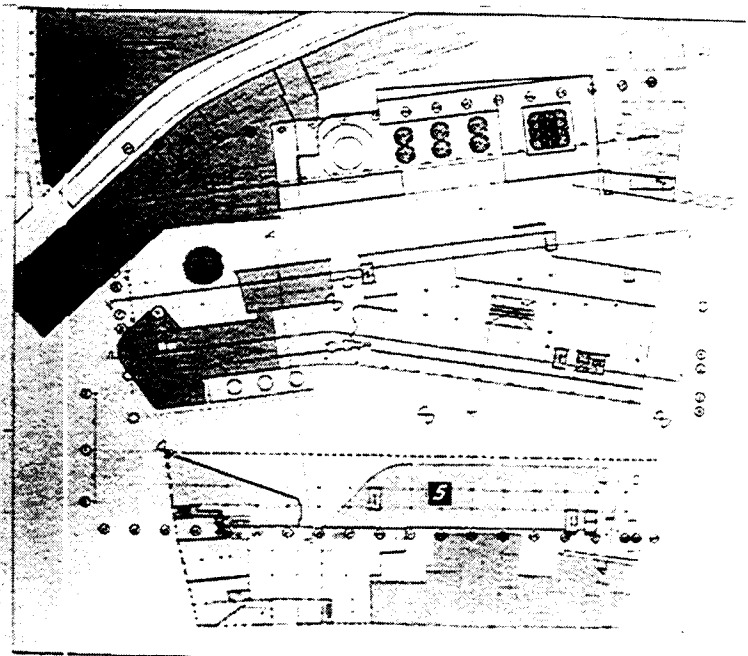
Tweede verdieping

1 raadszaal 2 restaurant 3 vergadercentrum 4 transparante oversteek

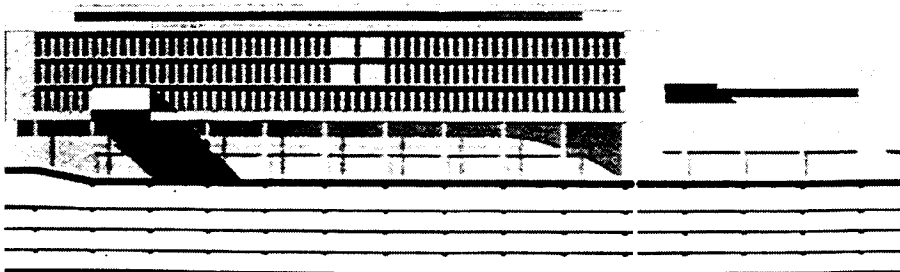
De stap om tot een langere tunnel onder de Maasboulevard te komen noemen Winkens en Prompers een "hele zware", ook om financiële redenen.

In de aangepaste opzet is de relatie tussen stad en Maas geïntensiveerd. Zo komen er meer oversteekmogelijkheden.

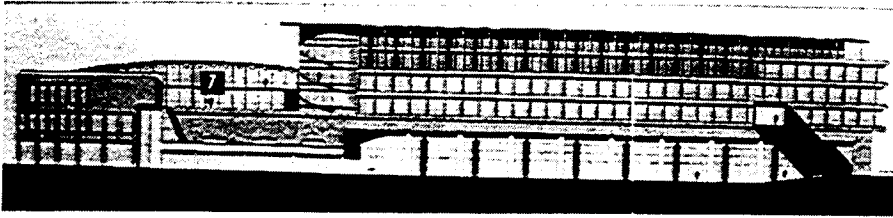
De noordzijde van de Maasboulevard dient een vergelijkbare verblijfskwaliteit te krijgen als het zuidelijk deel en moet een goede aansluiting krijgen bij de stedenbouwkundige ontwikkelingen bij Sappi en het Bassin. Aanpassingen die volgens Hub Winkens bijdragen aan een "kwalitatief hoger eindschot".



Eerste verdieping met aan de zuidoostkant 5 publieksbalies van de gemeente.



Gevel binnenplein zuidzijde (architect Bruno Albert).



5. Politiek draagvlak

Hoewel de politieke besluitvorming nog volgt, blijkt uit de eerste reacties van de raadscommissie Markt-Maas dat er draagvlak is voor de aanpassingen. Louis Prompers is er blij mee: Er is de bereidheid een gezamenlijke verantwoordelijkheid te nemen om daar een goede invulling aan te geven. Algemeen vindt de commissie dat er een kwaliteitsslag wordt gemaakt en dat we langs die lijn moeten blijven doorredeneren. Eén commissielid verwees naar ons stadhuis uit de zestiende eeuw. Als toen geen hoogwaardige natuursteen en hardsteen waren gebruikt, wat zou er dan voor een gebouw staan? Nu zijn we er apetrots op. Langs die lijn moeten we nu ook durven te redeneren voor Markt-Maas, zodat de volgende generatie trots is op wat we daar hebben neergezet.

Bij de raadscommissie bespeur ik de gedrevenheid om er echt iets goeds van te maken. Alle inbreng en commentaar geven blijkt van actieve betrokkenheid. Het gezamenlijk en parallel optrekken in de planontwikkeling zowel ambtelijk (mt-centraal) als bestuurlijk (college) en politiek (raadscommissie) leidt tot een kwalitatief beter product van ons allen."

6. Monument

Gaande het proces, zegt Louis Prompers, kom je er achter dat je maar één keer de kans krijgt om het goed te doen. Markt-Maas is een programma van meer dan dertigduizend vierkante meter. Een zware opgave. Markt-Maas mag zich fors manifesteren, maar de inzet is om de randen te laten aansluiten op de stad. Met de winkels en woningen daarboven is ook de vriendelijkheid functioneel ingezet, zegt de directeur van StadsOntwikkeling en Grondzaken.

Hij vat Markt-Maas samen als een duurzaam, goed in de stad ingeplant project. Bewust is het programma van eisen niet opgezet vanuit de huidige marktomstandigheden met al z'n hypes en ups en downs.

Louis Prompers: "We wilden niet aan korte-termijn-denken doen. We hopen dat de volgende generatie

Markt-Maas tot monument verheft en het zo een plaats geeft in de eeuwigheid. Dat is absoluut onze inzet. We denken niet aan een levenscyclus van veertig op vijftig jaar. Markt-Maas is duurzaam. Dat is op zich een heel hoog ambitieniveau. Dat realiseren ook de architecten zich. Daarom hadden ze het er moeilijk mee een eindplaatje te presenteren. Want we moeten nu wel ons ei leggen. Als je te lang bezig blijft, ga je het project kapot praten. We zijn nu in het stadium dat we moeten afronden. Zeker het afgelopen half jaar voelde je ook bij de architecten de overtuiging dat we het goede concept te pakken hadden. We hebben ze bewust de ruimte gegeven om vanuit hun eigen vakdiscipline aan de slag te gaan. Zonder te denken hoeveel programma er nu in moet. De vraag was: zouden ze dan een ander plan maken, om even door te testen of ze zich niet te veel lieten leiden door de dertigduizend vierkante meter ruimte die ze moesten wegzetten.

We vroegen ons namelijk af, of dat het obstakel was om tot het goede plan te komen."



Eerste tekenen van een bouwput. De proefsleuf die werd gegraven ter hoogte van Bistro Postma. Archeologen zoeken naar de oude kadewand.

7. Hoe verder?

Het aangepaste plan wordt nog eens voorgelegd aan de ir sprekers. De uitvoering nog eens teruggekoppeld naar de ondernemers. Maar het definitieve ontwerp krijgt nu langzaam gestalte. De financiën moeten nog definitief worden uitgekristalliseerd. Er volgt nog een laatste onderhandelingsronde met de private partner. En over een subsidie van provincie of rijk voor een totale dekking wordt nog gepraat. De bedoeling is dat het Markt-Maas project in december dit jaar aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. In het derde kwartaal 2002 wordt het huidige complex gesloopt. En als alles volgens plan verloopt, is Markt-Maas voorjaar 2006 gerealiseerd.

Een operatie van jewelste. De draaiboeken over de fasering, verkeerscirculatie, bereikbaarheid en communicatie tijdens de uitvoering liggen al klaar. De uitvoering van Markt-Maas begint met de aanleg van de tunnel onder de Maasboulevard, die dan geruime tijd in een enorm gat zal veranderen. Het bereikbaar houden van de binnenstad zal grote inspanningen vergen. Duidelijk is dat ook in technische zin innovatieve slagen gemaakt gaan worden. Zo duurt de aanleg van het nieuwe brugdeel normaliter drie tot vier maanden. Maar een Zwitserse ingenieur hoopt de klus in drie weken te kunnen klaren. "Al met al stelt Markt-Maas ons voor drie uitdagingen", vat Louis Prompers samen. "Goede stedenbouwkundige en architectonische oplossingen vinden, technisch innovatieve slagen maken en tegelijkertijd de binnenstad bereikbaar houden terwijl we die in één grote bouwput veranderen."



Louis Prompers (links): "Markt-Maas stelt ons voor drie uitdagingen. Goede stedenbouwkundige en architectonische oplossingen vinden, technisch innovatieve slagen maken en tegelijkertijd de binnenstad bereikbaar houden terwijl we die in één grote bouwput veranderen."

8. Tijdelijke huisvesting

Tot dus ver is er nog geen besluit genomen over de tijdelijke huisvesting van de gemeente Maastricht. Volgens planning staat de verhuizing naar de tijdelijke huisvesting in de zomer van 2002 op de agenda. Een mogelijkheid voor die tijdelijke huisvesting is een nieuw gebouw in Randwyck. Verschillende door-gerekende scenario's zijn daarop gebaseerd. Het architecte nbureau Gulikers & Snelder heeft een eerste ontwerp gemaakt. Het gebouw zou worden gesitueerd tegenover het nieuwe kantoor van 'Beter Wonen'; globaal achter het MECC.

Het gebouw zal volgens moderne kantoorconcepten worden ingericht en biedt plaats aan de gemeentelijke diensten Stadsontwikkeling en Grondzaken, StadsBeheer en Facilitaire zaken, Bestuursdienst en Onderwijs Cultuur Welzijn en Sport. Desgewenst kunnen er ook de publieksfuncties worden gehuisvest. Dat hangt af van het al dan niet huisvesten van de publieksbalie in de binnenstad, bijvoorbeeld in de Dominicanenkerk. Die beslissing wordt in het najaar genomen. Het ontwerp wordt nu verder uitgewerkt. Daarna kan de besluitvormingsprocedure worden doorlopen en zullen alle mogelijke oplossingen inclusief het WML-gebouw worden gewogen.

Volgens planning neemt de Raad in december alle besluiten over definitief ontwerp, nieuwe infrastructuur, tijdelijke huisvesting en de inrichting.

fasering uitvoering

1. Het project

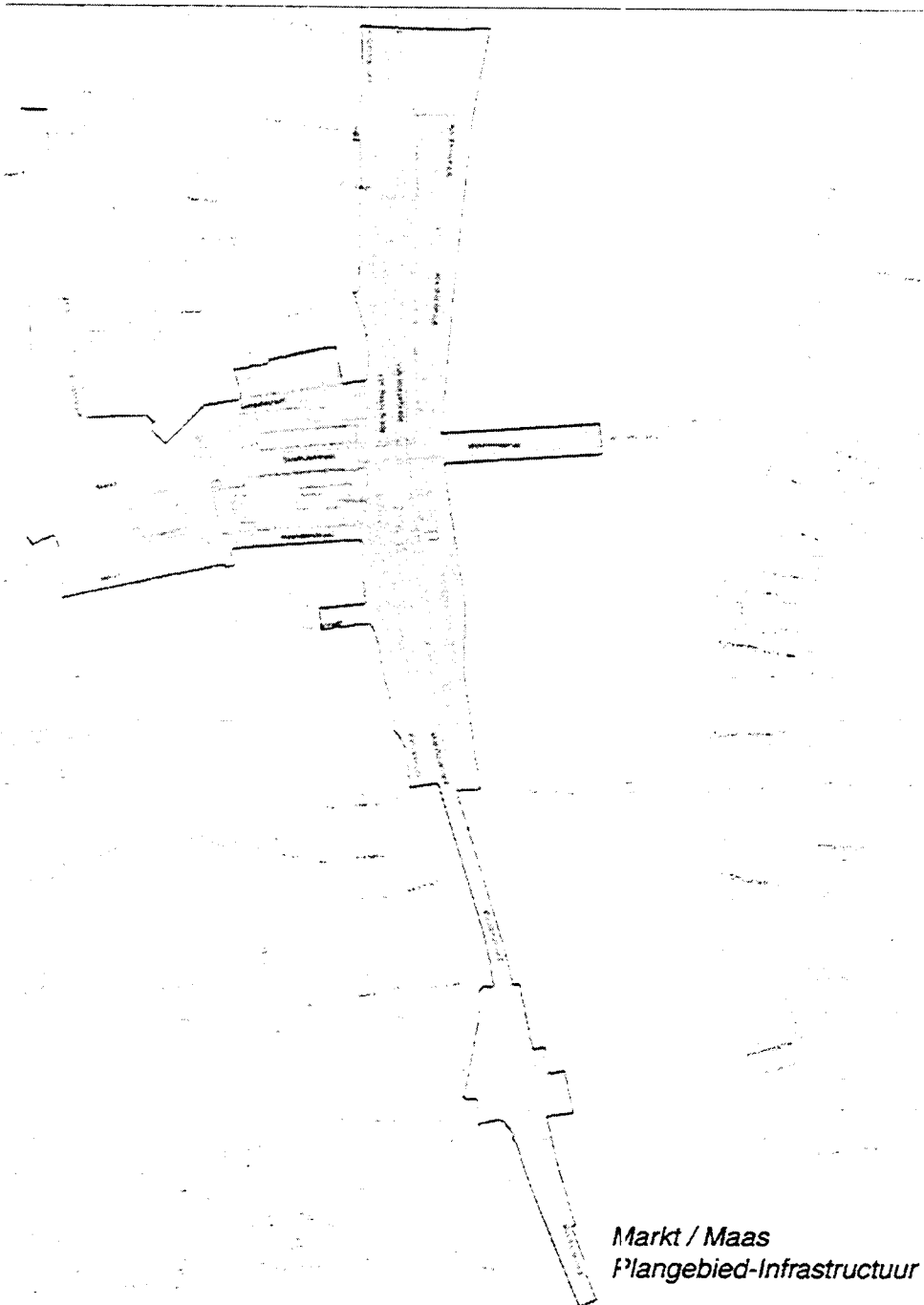
De realisatie van het Markt-Maas-project is een ingrijpende herstructureringsoperatie in het hart van de binnenstad. Een operatie van grote omvang die zich over een lange periode van ruim vijf jaar uitstrekt en door de aard van het werk zijn weerslag heeft op de bereikbaarheid van de binnenstad en op de verkeersafwikkeling. Voor wat betreft dit laatste niet alleen in de nabijheid van het werk maar ook in ruimere omgeving, op het hoofdwegennet. Tijdens de uitvoering van het werk moet de binnenstad volledig blijven functioneren.

Uiteraard is het alleen al daarom gewenst dat het werk in zo kort mogelijke periode wordt geklaard. Daarvoor is noodzakelijk dat voldoende werkruimte ter beschikking komt en dat de verschillende bouwonderdelen qua fasering logisch in elkaar kunnen overgaan. In afstemming hiermee is het zaak zodanige (verkeers)maatregelen te treffen, dat binnen de grenzen van de mogelijkheden de bereikbaarheid van de binnenstad en de doorstroming rond het (werk)gebied zo goed mogelijk is gewaarborgd.

Het project omvat in hoofdzaak de sloop van beide stadskantoren en de parkeergarage aan de Gubbelstraat, waarvoor in de plaats een nieuw complex vereist. Dit omvat een ondergrondse parkeergarage, een supermarkt, winkels, raadszaal en een nieuw stadskantoor. Daarnaast wordt een groot deel van de Maasboulevard ondertunneld en wordt de Wilhelminabrug rechtstreeks aangesloten op het nieuwe niveau van de Maasboulevard. De gehele Maaszone vanaf de St. Servaasbrug tot aan de Maastrichter Grachtstraat wordt heringericht. Dit is ook het geval met de Hoenderstraat, de Gubbelstraat, de Markt en de Boschstraat.

De huidige fietsenstallingen op de kop van de St. Servaasbrug worden opgeheven. Hiervoor in de plaats komt een ondergrondse stalling naast de tunnel aan de zijde van de Kesselskade.

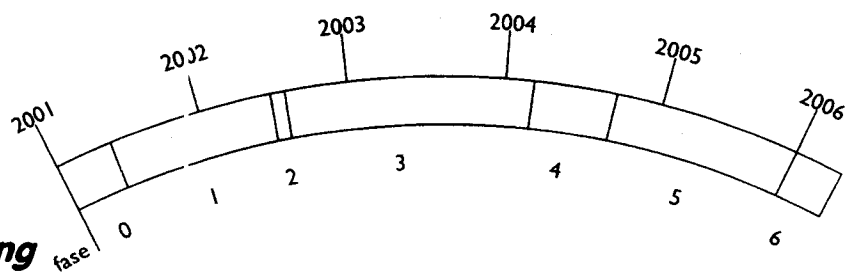
In deze nota wordt ingegaan op de werkfasering en de daaraan gekoppelde maatregelen die getroffen moeten worden om de bereikbaarheid van het centrum en daarmee ook het functioneren hiervan te waarborgen.



Markt / Maas
Plangebied-Infrastructuur

2. Uitgangspunten

- * Tijdens de bouw van de tunnel, waarbij de route Maastrichtboulevard gestremd is, zullen elders op hoofdwegen geen werken plaats vinden die extra frustrerende gevolgen hebben voor het stedelijk verkeer. Dit zelfde geldt ook tijdens het werk aan de Wilhelminabrug;
- * verkeer dat geen bestemming heeft in de omgeving van het project en hinder kan veroorzaken moet worden geweerd;
- * zolang er geen vervangende parkeerruimte onder Markt/Maas is gerealiseerd dient parkeren op de Markt en in de garage Gubbelstraat mogelijk te blijven;
- * de doorstroming van het openbaar vervoer en de bereikbaarheid van de centrale halte op de Markt (of directe omgeving) dient te worden gewaarborgd;
- * voor het fietsverkeer dient de bereikbaarheid van de binnenstad en de stallingsmogelijkheden op peil te blijven;
- * uit oogpunt van duidelijkheid voor de bezoeker dienen tussentijdse wisselingen in verkeerscirculatie zoveel mogelijk te worden voorkomen;
- * het marktgebeuren op woensdag en vrijdag dient zoveel mogelijk in de huidige ruimte doorgang te kunnen vinden;
- * specifieke aandacht is nodig voor taxi's, verzorgingsverkeer en touringcars;
- * omleidingsroutes e.d. dienen d.m.v. bewegwijzering adequaat te worden aangegeven;
- * op basis van een communicatieplan dienen bewoners, ondernemers, bezoekers en andere belanghebbenden vooraf en gedurende de voortgang van het project goed te worden geïnformeerd.



3. Hoofdopzet werkfasering

In grote lijnen is de volgende werkfasering voorzien:

- | | | |
|---------------|---------------------------|--|
| fase 0 | : januari - mei 2001 | (om)leggen nutsvoorzieningen. Verplaatsen Stiphout en slopen bebouwing Maaspromenade. Verplaatsen fietsenstallingen. |
| fase 1 | : mei 2001 - medio 2002 | bouw tunnel. |
| fase 2 | : juli 2002 | zakken Wilhelminabrug. |
| fase 3 | : medio 2002 - begin 2004 | sloop stadskantoren en bouw garage Markt/Maas. Inrichting Maasoever incl. bouw paviljoens. |
| fase 4 | : begin 2004 - medio 2004 | bouw Markt-Maas (winkels en kantoren) en sloop garage Gubbelstraat. |
| fase 5 | : medio 2004 - eind 2005 | voortzetting bouw Markt-Maas en nieuwbouw Gubbelstraat-noord. Herinrichting Heenderstraat, Gubbelstraat, Markt en Boschstraat en inrichting overige openbare ruimte. |
| fase 6 | : vanaf 2006 | project is gereed. |

P.M. Planning is onder voorbehoud. Aan de genoemde data kunnen geen rechten worden ontleend.

4. Te treffen maatregelen in fase 0

In deze voorbereidende fase wordt het aanlegpunt van rederij Stiphout verplaatst naar de Maasoever ten zuiden van de St.Servaasbrug tegenover de Graanmarkt (1). Aldaar worden voorzieningen aangebracht om de bedrijfsvoering te kunnen voortzetten. Het gaat hier om een tijdelijke verhuizing voor een periode van ca. 3 jaar.

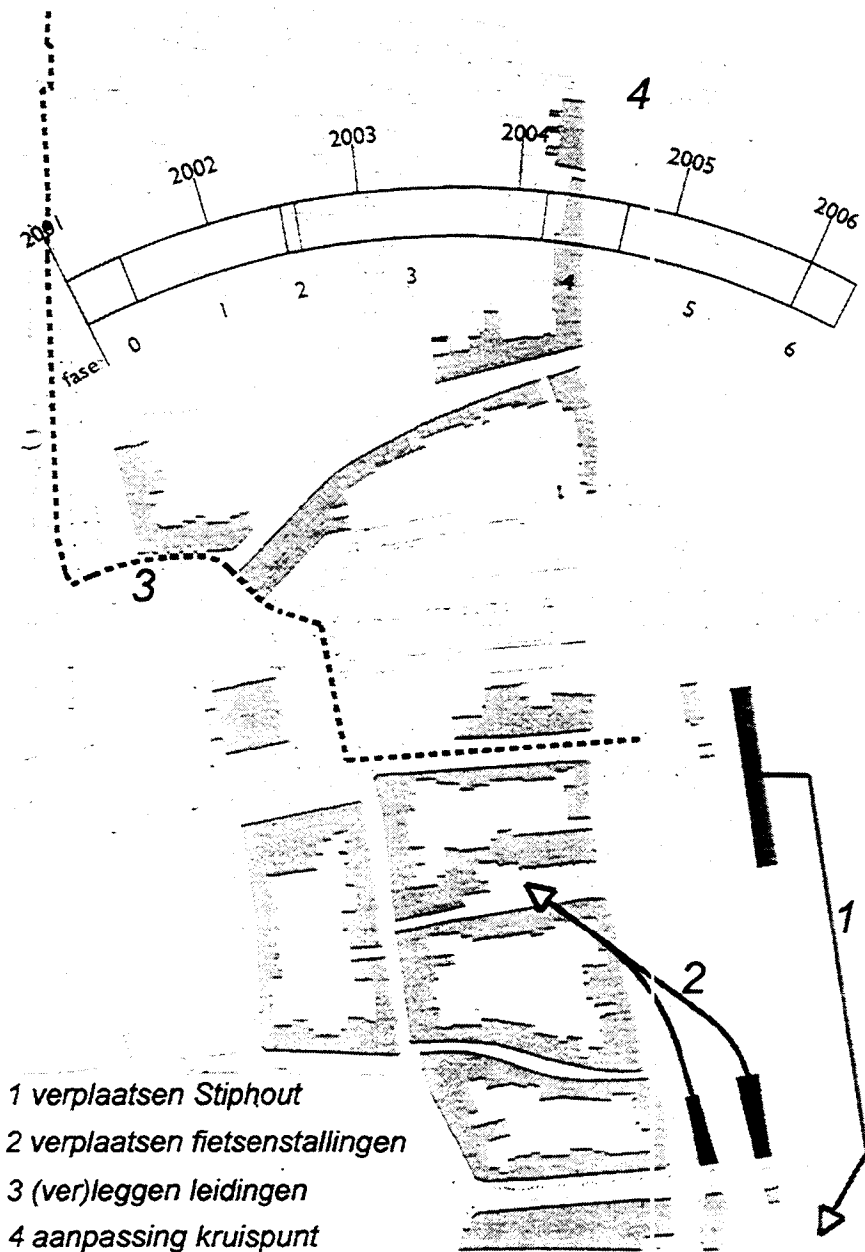
Met wat kleine wegaanpassingen wordt het mogelijk gemaakt bussen voor Stiphout en andere touringcars te laten parkeren op de Maasboulevard ten zuiden van de Graanmarkt. Hierin speelt mee dat vanaf fase 1 de Maasboulevard rustiger wordt om dat ze vanaf dat moment is afgesloten voor doorgaand verkeer (bouw tunnel). Zij blijft wel in gebruik voor werkverkeer. Omdat de doorgaande verbinding via de Maasboulevard vervalt kan op beide weghelften van de Maasboulevard-zuid een van de dubbele rijstroken dienst doen voor het parkeren van touringcars.

De paviljoens van Stiphout en van Postma worden afgebroken.

De fietsenstallingen op de Maaspromenade/Kesselskade worden verplaatst naar de Mariastraat (2). Hiertoe dienen terrassen aldaar te worden opgeheven.

Op het traject Boschstraat-zuid - Markt - Hoenderstraat dient een nieuwe gas-transportleiding te worden gelegd. Gelijktijdig wordt de warmwaterleiding vanaf Sappi naar Markt-Maas gelegd (3). De bedoeling is dit gefaseerd uit te voeren over een periode van zes weken begin 2001 uitsluitend na 19 uur, waardoor de verkeershinder beperkt wordt. Gelijktijdig dienen ook een tweetal gasstations en een traforuimte te worden gebouwd alsmede een rioolpompput.

In deze periode zal de huidige verkeersafwikkeling niet wijzigen.



5. Te treffen maatregelen in fase 1

Als gevolg van de bouw van de tunnel is de Maasboulevard tussen Graanmarkt en M. Grachtstraat bouwterrein en dus afgesloten. Op de Wilhelminakade kan niet meer, of slechts beperkt worden geparkeerd, omdat de kade nodig is als werkterrein (de boten blijven wel bereikbaar). Ook de Maaspromenade is werkterrein.

De bereikbaarheid van de OLV-parking geschiedt via de Maasboulevard-zuid. Die van de Boschstraatgarage vanuit de richting Bassin. Het parkeren op de Markt en de Gubbelstraatgarage is eveneens bereikbaar vanuit richting Bassin en vervolgens via de parallelweg van de van Hasseltkade naar de Gubbelstraat. Het eenrichtingverkeer op de Gubbelstraat wordt dus omgedraaid. Dit geldt niet voor verzorgend vrechtverkeer. Omdat de bocht van de van Hasseltkade naar de Gubbelstraat te krap is, mag dit verkeer vanaf de Markt inrijden waarbij halverwege de straat gekeerd kan worden. De toegang naar de Markt wordt verlegd (tegenover Grote Gracht). Het wegrijden vanaf de Markt blijft op de huidige plaats.

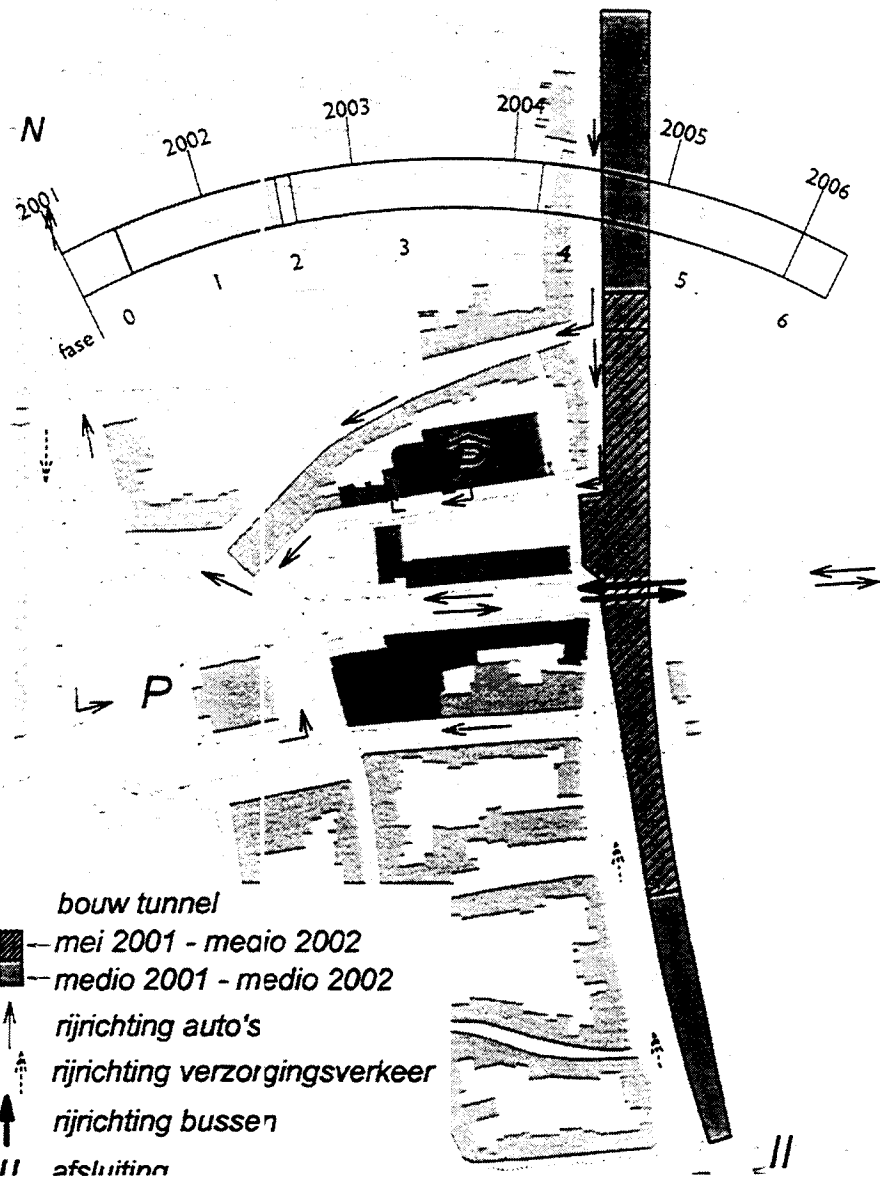
De Markt is ook bereikbaar vanaf de Wilhelminabrug. De afvoer vanaf de Markt loopt via de Boschstraat en de Wilhelminabrug. De afvoer van de garage Gubbelstraat uitsluitend via de Boschstraat.

Het openbaar vervoer blijft rijden via de Wilhelminabrug, waarbij de centrale halte voorlopig verlegd wordt naar de kop van de Boschstraat. Een definitief besluit over de plaats van de centrale halte i.v.m. de verlegging van de o.v.-as zal later worden genomen. Gelijkijdig zal de huidige centrale bushalte op de Markt gebruikt kunnen worden als taxi-standplaats. Deze bevindt zich nu op de Boschstraat. Regionaal busverkeer dat in de huidige situatie nog gebruik maakt van de schakel Hoenderstraat/Gubbelstraat tussen Wilhelminabrug en Maasboulevard is deze mogelijkheid nu ontnomen en zal zijn routing moeten aanpassen.

Op de Kesselskade wordt het parkeren opgeheven en er komt eenrichtingverkeer (zuid-noord). In de Hoenderstraat wordt het vrije fietspad opgeheven en blijft het huidige eenrichtingverkeer. Om sluipverkeer naar de Wilhelminabrug en de Boschstraat tegen te gaan wordt op het Bat nabij de Eksterstraat de doorgang naar de Kesselskade d.m.v. uitneembare palen afgesloten vanaf 11 uur 's-morgens.

Op de van Hasseltkade wordt het grootste deel van het parkeren opgeheven en op de Kleine Gracht wijzigt het eenrichtingverkeer en wordt oost-west.

Voor fietsers blijft de route Markt-Hoenderstraat-Kesselskade-Servasbrug/het Bat in twee richtingen open. Touringcars parkeren op de Maasboulevard-zuid.



6. Te treffen maatregelen in fase 2

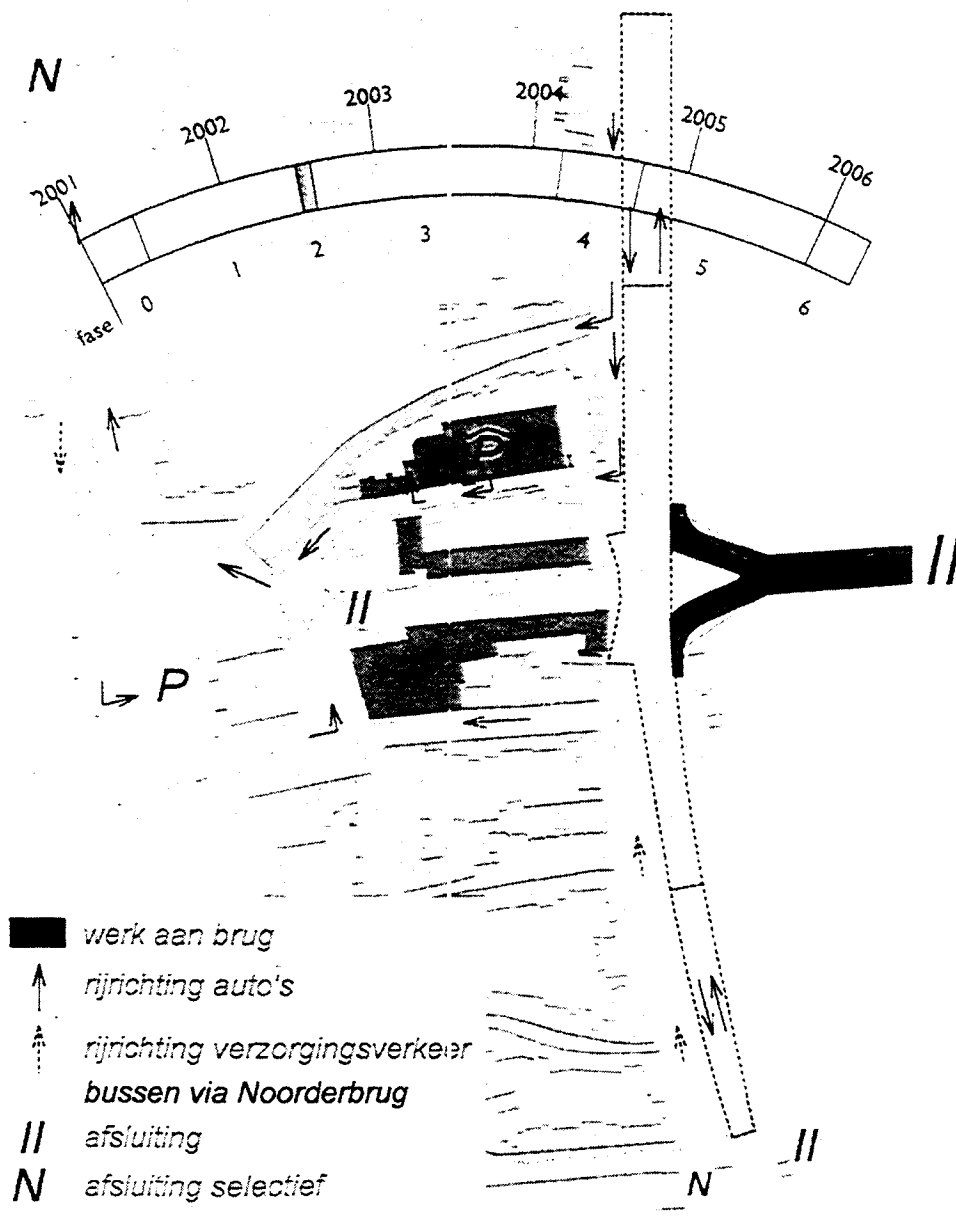
De tunnel onder de Maasboulevard is nu gereed en kan worden gebruikt voor het doorgaand verkeer.

In deze fase wordt het brugdeel boven de Maasboulevard en de Wilhelminakade verwijderd, laat men het resterende oostelijke brugdek zakken en worden de nieuwe V-delen van de brug tot aan het Maasplein gemonteerd. Tijdens dit werk is de Wilhelminabrug gestremd voor alle verkeer.

In het belang van het openbaar vervoer is een bouwmethode bedacht waarbij deze termijn zo kort mogelijk wordt gehouden en in een rustige periode valt. Gepland hiervoor zijn drie à vier weken tijdens de bouwvakvakantie in juli 2002. In die weken is het passagiersaanbod het laagst.

In die periode wordt het busverkeer omgeleid via de Noorderbrug. De centrumhalte komt tijdelijk op de Boschstraat / A.D. Barakken. Het heeft te veel bezwaren bussen de Boschstraat-zuid op en neer tot aan de Markt te laten rijden.

De garage Gubbelstraat en het parkeren op de Markt zijn uitsluitend bereikbaar vanaf de van Hasseltkade; wegrijden via de Boschstraat.



7. Te treffen maatregelen in fase 3

In deze fase worden de stadskantoren gesloopt, wordt ter plaatse archeologisch onderzoek uitgevoerd waarna de garage onder Markt-Maas wordt gebouwd. De afrit vanaf de Wilhelminabrug in noordelijke richting wordt aangelegd. Begonnen wordt met de inrichting van de Maaszone en de bouw van de paviljoens voor Stiphout en Postma.

Zodra dit werk gevorderd is en de nieuwe behuizing gereed is wordt Stiphout terug geplaatst en kan ook Postma het nieuwe paviljoen in gebruik nemen.

De fietsenstalling op het Mariaplein kan worden opgeheven en naar de definitieve behuizing worden gebracht.

De Kesselskade wordt bereikbaar voor touringcars die ter plaatse passagiers voor attracties aan de Maaspromenade kunnen laten in- en uitstappen. Touringcars mogen dus uitsluitend zeer kort parkeren. Lang parkeren zal buiten de binnenstad moeten gebeuren. Om te voorkomen dat ander verkeer na 11 uur 's-morgens via de Kesselskade zal rijden, wordt het Bat vanaf de Eksterstraat zgn. selectief toegankelijk gemaakt met inzinkbare palen.

De bereikbaarheid voor het parkeren op de Markt en de garage Gubbelstraat blijft hetzelfde als in de vorige fase.

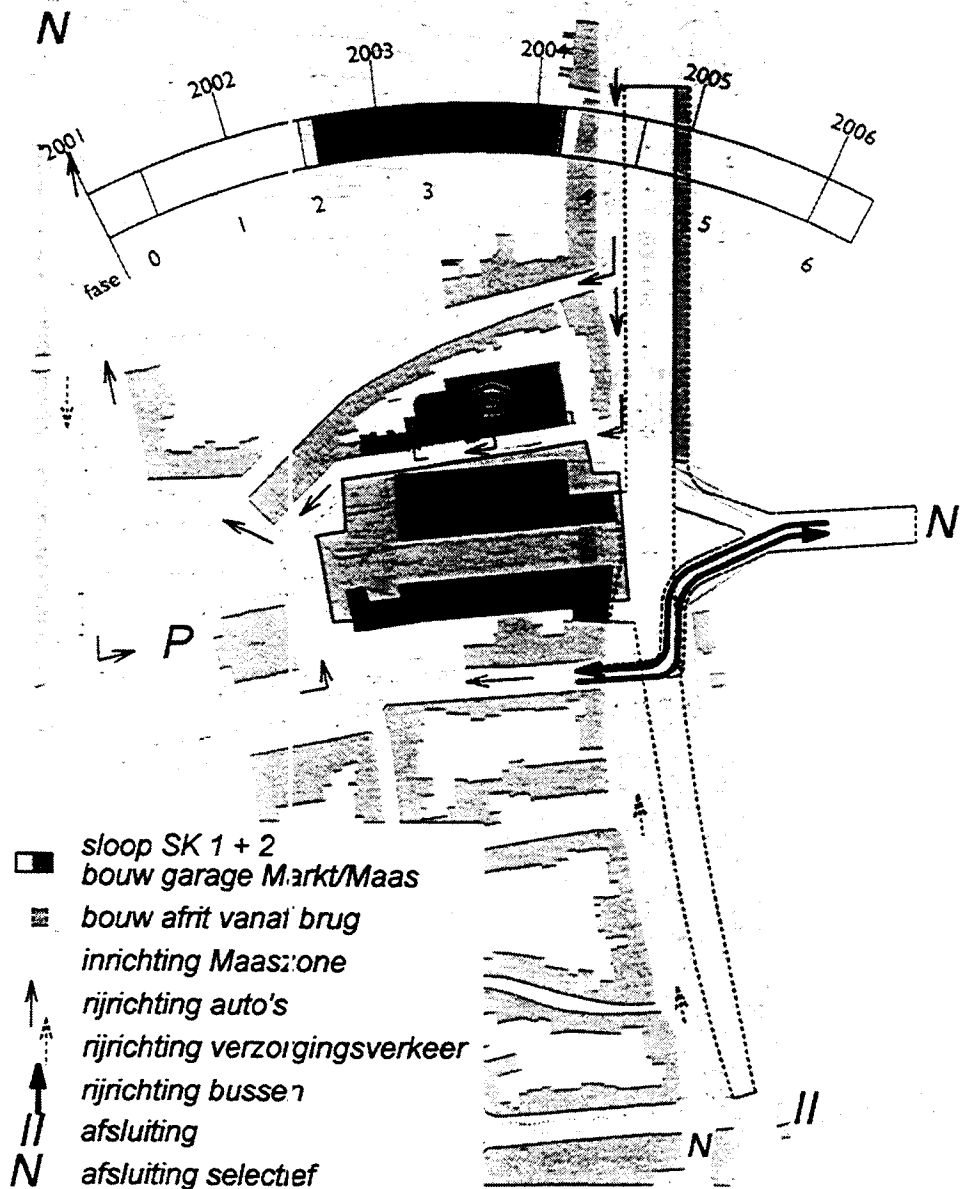
Het openbaar busvervoer wordt geleid vanaf de Wilhelminabrug via de Hoenderstraat naar de Markt, in beide richtingen.

De brug kan nog niet worden gebruikt voor autoverkeer in de richting stad. Verzorgingsverkeer vanaf de Kesselskade kan nu wel gebruik maken van de brug.

Ook fietsers kunnen gebruik maken van de brug.

De bewaakte stalling vóór Stadskantoor II wordt opgeheven.

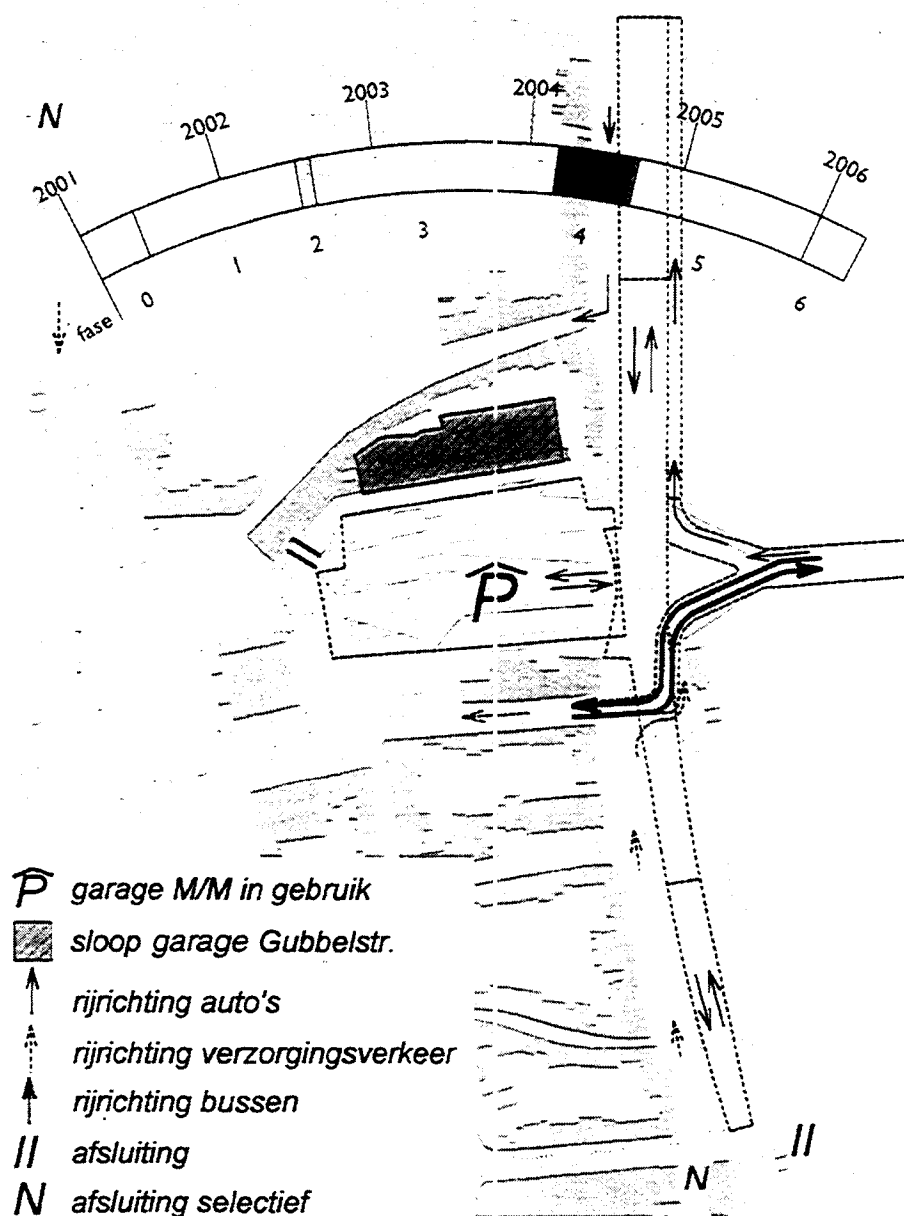
Naar een vervangende gelegenheid in de omgeving wordt nog gezocht.



8. Te treffen maatregelen in fase 4

In deze fase is de garage onder Markt-Maas gereed en opengesteld en verloopt het in- en uitrijden hiervan via de tunnel. De afrit vanaf de brug in de richting KvK is gereed en kan worden gebruikt. Langs de afrit wordt ruimte gereserveerd voor kort parkeren van touringcars (in- en uitstappen). De bebouwing van Markt-Maas met winkels en kantoren wordt voortgezet en de garage Gubbelstraat wordt gesloopt. Om die redenen wordt de Gubbelstraat afgesloten voor niet-bouwwerkeer. Omdat hierdoor de auto-verbinding met de Markt vervalt, de directe verbinding vanaf de Wilhelminabrug er niet meer is en er overigens meer dan vervangende parkeergelegenheid is, zal het parkeren op de Markt worden opgeheven. Hierdoor kan ook begonnen worden met de herinrichting van de Markt. Voor het marktgebeuren op woensdag en vrijdag zal nog een gepaste oplossing worden gevonden.

Busverkeer blijft vooralsnog lopen via de Hoenderstraat.



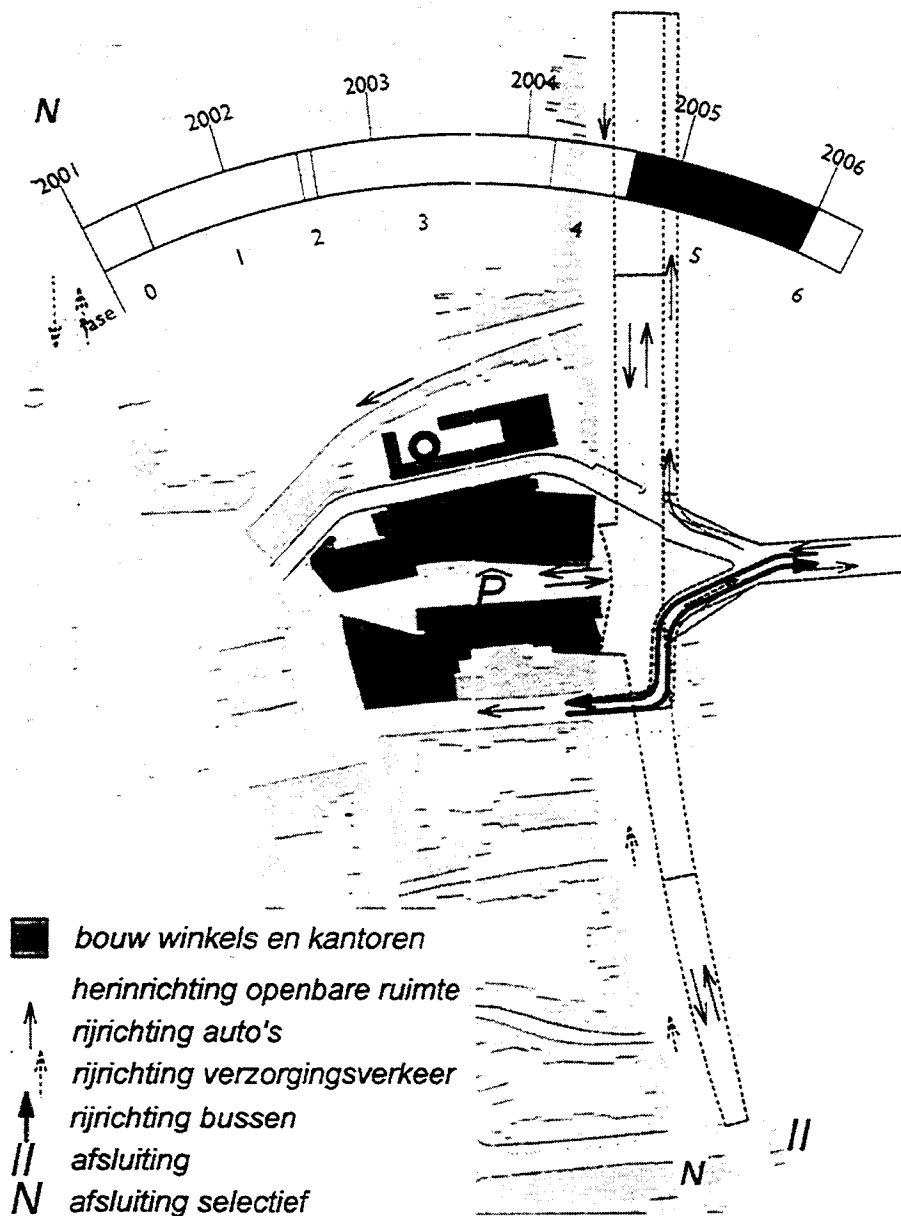
9. Te treffen maatregelen in fase 5

In deze fase wordt de nieuwbouw aan de Gubbelstraat-noord opgetrokken terwijl ook de bouw van Markt/Maas wordt voortgezet. Daarbij blijft de Gubbelstraat uitsluitend open voor bouwverkeer.

De verkeerscirculatie blijft als in de vorige fase.

Tegen het eind van deze fase wordt in vervolg op de herinrichting van de Markt de pleinruimte binnen Markt-Maas en het Maasplein ingericht en vervolgens worden de Boschstraat, Gubbelstraat en Hoenderstraat heringericht.

Tijdens het reconstructiewerk zullen geen ingrijpende circulatoriemaatregelen nodig zijn.



10. Te treffen maatregelen in fase 6

Het Markt-Maas-project is gereed.

De busroute loopt nu via de nieuwe Gubbelstraat. De Gubbelstraat mag ook gebruikt worden voor verzorgingsverkeer. De verkeersrichting voor verzorgingsverkeer in de Hoenderstraat wordt omgedraaid (richting brug).

De Kesselskade blijft selectief toegankelijk. D.w.z.: normaal open voor verzorgingsverkeer tot 11 uur en daarna selectief voor gerechtigden, o.a. touringcars met bestemming Maaspromenade en voor taxi's. De selectieve toegankelijkheid geldt ook voor de Markt, de Boschstraat, de Gubbelstraat en de Hoenderstraat.

