



BEZOEKADRES  
Mosae Forum 10  
6211 DW Maastricht

POSTADRES  
Postbus 1992  
6201 BZ Maastricht

ONDERWERP  
Plan van Aanpak verkeersstudie  
Stationsomgeving/Wyck

DATUM  
24 juni 2019

BIJLAGEN

BEHANDELD DOOR  
AMY (Audrey) Damen

DOORKIESNUMMER  
043 - 35

ONZE REFERENTIE

E-MAILADRES  
Audrey.Damen@maastricht.nl

FAXNUMMER  
043 - 350 4141

UW REFERENTIE

Beste collega's,

## 1. Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Op 26 februari 2019 heeft de gemeenteraad de Ambitienota 'Over het spoor' vastgesteld. De nota beschrijft ambities waarbij station Maastricht ontwikkelt tot een internationaal knooppunt, de barrièrewerking van de spoorzone wordt aangepakt en de oostzijde van het station ontwikkelt tot een tweede voorkant. Om deze ambities te realiseren zijn vervolgstappen voor de periode 2019-2020 gedefinieerd die op korte en lange termijn leiden tot fysieke ingrepen in de spoorzone. Daarnaast heeft de gemeenteraad ingestemd met een verdiepend onderzoek naar effecten en kosten met betrekking tot de verkeersstructuur stationsomgeving. Dat verdiepend onderzoek krijgt vorm middels dit plan van aanpak.

Mede naar aanleiding van de afsluiting van het stationsgebied voor verkeer tijdens de bouw van de fietsenstalling, is op 7 juli 2017 een motie van D66, GroenLinks, PvdA en SP ingediend waarin het college wordt verzocht de verkeerscirculatie rondom het station te onderzoeken en daarbij optimalisaties voor de hele structuur, het mogelijke vermijden van sluipverkeer en doorgaand verkeer, waar mogelijk na te streven. Die motie vormt een aanvulling op de ambitienota aanleiding voor deze verkeersstudie.

### 1.2 Doel plan van aanpak

Het doel van dit plan van aanpak is tweeledig: het dient op de eerste plaats als leidraad voor het projectteam. Het plan dient als gezamenlijk referentiekader (tijd, scope, geld) voor het bewaken van de processtappen en de voortgang daarvan. Anderzijds wordt het plan van aanpak ook benut om



onze stakeholders te informeren over de stappen die het komende jaar gezet gaan worden om te komen tot een definitief maatregelenpakket voor verkeer en vervoer in de Stationsomgeving.

## 2. Projectomschrijving

### 2.1 Waarom

De reden om met dit onderzoek te starten is meerledig; de ontwerp Omgevingsvisie zet in op het versterken van een fijnmazige langzaam verkeersstructuur met nadruk op het versterken van de oost-west verbindingen zoals de Stationsstraat. Tevens is het streven op de levendigheid en bijbehorende omgevingskwaliteit van de binnenstad bij het station te laten beginnen. Een andere reden is dat er een dringende behoefte is om de veiligheid op de spoorwegovergang Duitse Poort te vergroten. Voor al deze doelen zijn maatregelen benodigd die effecten hebben op elkaar en op de verkeersstructuur van Wyck en Ceramique als geheel. Hier liggen dan ook volop kansen om de verkeerscirculatie en doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid te vergroten.

#### 2.1.1 Binnenstad begint bij het station

Op 12 juni 2019 is het Deltaplan Mobiliteit aangeboden aan het kabinet. Dit plan is opgesteld door een alliantie van een groot aantal organisaties die werkzaam zijn binnen het verkeer en vervoer en is er op gericht te voorkomen dat het verkeer in ons land de komende jaren vastloopt. Een pijler in het Deltaplan Mobiliteit is dat er hubs moeten komen. Deze hubs zijn stations die overstap van het ene vervoersmiddel naar het andere mogelijk maken, waar landelijk ov en streekvervoer samenkomen, maar waar ook winkels, vergaderruimtes of overnachtingsmogelijkheden zijn. Het station als een soort poort naar de stad. Dat soort stations zijn niet alleen in de Randstad nodig, maar nadrukkelijk ook in steden zoals Maastricht. Dat sluit aan bij de visie zoals benoemd in de ontwerp-omgevingsvisie: de binnenstad van Maastricht moet beginnen bij het station. Op dit moment worden de binnenstad en het Station ondanks de vele horecagelegenheden en winkels nog van elkaar gescheiden door een verkeersas, waar volop gebruik van wordt gemaakt door zowel langzaam verkeer als ook auto's, bussen en bevoorradend verkeer.

Wyck is door haar centrale ligging en kwaliteit een stadswijk waar wonen, werken, winkelen en horecabezoek hand in hand gaan. De toenemende druk die dit met zich meebrengt, vraagt steeds meer om slimme keuzes in de openbare ruimte. Hierbij wordt het principe gehanteerd dat voetgangers en fietsers nadrukkelijk prioriteit krijgen boven brommers, scooters en gemotoriseerd verkeer. Lopen en fietsen dragen bij aan de stedelijke dynamiek, terwijl ze in verhouding weinig ruimte vragen en veel minder belastend zijn voor de omgeving. Dat draagt bij aan de balans tussen rust en leefbaarheid enerzijds en bezoekersstad en economische mogelijkheden anderzijds. De ruimtedruk is het grootst in de Stationsstraat en Wycker Brugstraat. Het verkeersluw maken van de Stationsomgeving en het verzachten van de barrièrewerking van het kruispunt Wilhelminasingel/Stationsstraat versterkt de oost-west verbindingen voor langzaam verkeer en is dan ook een nadrukkelijke ambitie.

Dit heeft uiteraard ook een aantal gevolgen. Veel van de huidige verkeersbewegingen worden immers verplaatst. Het is van belang om te onderzoeken welke gevolgen dit heeft en op welke manier we ervoor kunnen zorgen dat de pijn hiervan verdeeld wordt en er uiteindelijk geen onacceptabele concessies hoeven te worden gedaan vanuit het oogpunt van omwonenden, maar ook vanuit het ook punt van reizigers en de exploitatie van het busvervoer. Kortom er is in deze afweging nadrukkelijk aandacht voor ov-kwaliteit, verkeersveiligheid, trillingsoverlast, luchtkwaliteit, woon- en leefkwaliteit, etc.

#### 2.1.2 Veiligheid Duitse Poort



De veiligheid rondom de overweg Duitse Poort is niet optimaal. Het betreft een gelijkvloerse oversteek met veel doorgaand verkeer, waarbij wegverkeer tijdens dichtligtijden moet wachten op de toeleidende wegen en kruispunten. De spoorwegovergang ligt in drukke periodes lang en veel dicht (ca. 17 min. per uur), waardoor er geregeld wachtrijen ontstaan en aanliggende kruispunten minder toegankelijk en onoverzichtelijk worden. Vooral voor voetgangers en de vele fietsers (5000 a 6000 per etmaal) is dit qua verkeersveiligheid zeer onwenselijk. Ook is er sprake van veel roodlichtnegatie.

De ambitie is om de bestaande fiets- en wandelverbindingen via de Scharnertunnel en de Duitse Poort aantrekkelijker te maken en te verbeteren op het gebied van comfort en verkeersveiligheid. In eerste instantie wordt de verkeersveiligheid vergroot door een aantal verkeersstromen te ontvlechten. Dit houdt in dat de Duitse Poort, mits dit niet leidt tot onwenselijke effecten, wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Onderzocht moet worden waar dit verkeer zich naartoe verplaatst en welke wegen zwaarder dan nu belast gaan worden. Voordeel van het afsluiten Duitse Poort is dat de aanliggende kruispunten door het grotendeels wegvallen van het gemotoriseerd verkeer eenvoudiger en overzichtelijker worden. Dat draagt bij aan de verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers en komt ook de woon- en leefkwaliteit in de omgeving ten goede. Er is nog niet onderzocht wat dat betekent voor treinvervangend busvervoer. Dat maakt nu ook gebruik van de Duitse Poort.

Bijkomend effect van het afsluiten van de Duitse Poort is dat de doorgaande autoroute tussen de Viaductweg/Meerssenerweg en Céramique/Limburglaan verdwijnt en er naar verwachting een verbeterde bereikbaarheid ontstaat voor lokaal en bestemmingsverkeer in Wyck. Het autoverkeer tussen Wyckerpoort en Wyck kan gebruik blijven maken van de Scharnertunnel. Het overige autoverkeer wordt zoveel mogelijk verleid om gebruik te maken van de stedelijke hoofdstructuur via de N2-tunnel en de Kennedybrug.

### 2.1.3 Vragen vanuit stakeholders en Raad

Het vaststellen van de ambitienota heeft bij diverse stakeholders, alsook bij de Raad tot vragen geleid. Deze studie moet ook hierop een antwoord bieden. Zo moet rekening gehouden worden met de volgende thema's:

- Leiden de geambieerde (verkeers)maatregelen niet tot een verplaatsing van verkeersknelpunten?
- Welke gevolgen heeft het sluiten van de Duitse Poort voor de winkeliers/ondernemers rondom de overweg?
- Wat zijn de gevolgen van het verleggen van de OV-routering voor de kwaliteit van het OV-product?
- Waarom wordt er gekozen voor bepaalde busvarianten? Waarom krijgt de ene straat ze wel voor hun deur en de andere niet?
- Wat voor effect heeft het sluiten van de Duitse Poort op de bereikbaarheid van Wyck? En wat merken ondernemers in het gebied daarvan?

### 2.2 Onderzoeksvragen

Gegeven enerzijds de beschreven ambities (binnenstad begint bij het Station en Duitse Poort autoluw) en anderzijds de gestelde vragen naar aanleiding van de vaststelling van de ambitienota dient dit onderzoek inzicht te geven in cq. is het onderzoek geslaagd als er antwoord wordt gegeven op de vragen:

- Hoe ziet de concretisering van de ambities eruit en wat levert dat op?
- Welke effecten treden op?
- Zijn de maatregelen uitvoerbaar en betaalbaar?



Centraal staat de vraag welke effecten er ontstaan op de verkeersstructuur in Wyck als er ingrijpende maatregelen worden getroffen op de hoofdassen (o.a. Stationsstraat, Wilhelminasingel, Sint Maartenslaan, Franciscus Romanusweg en Duitse Poort). Daar waar negatieve effecten ontstaan op gebied van bijv. verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, trillingsoverlast, OV-kwaliteit of leefkwaliteit zal onderzocht moeten worden of deze effecten te beheersen dan wel op te lossen zijn. Onderstaande thema's zijn allen in meer- of mindere mate van belang hierbij en vormen de beleidsknoppen waaraan gedraaid kan worden om tot resultaat te komen.

In de afgelopen jaren is al veel voorwerk gedaan, daaruit volgen reeds op hoofdlijnen verschillende opties en varianten. Hierna wordt voor de onderdelen wegenstructuur, langzaam verkeer, openbaar vervoer en parkeren het een en ander uiteengezet.

### 2.2.1 Wegenstructuur

Een belangrijk element in deze verkeersstudie én de aanleiding voor de reeds genoemde motie is de routing en de verkeerscirculatie van autoverkeer. Welke varianten zijn er denkbaar bij onderstaande maatregelen en welke effecten zijn vervolgens te verwachten op het omliggende verkeerssysteem?

- a. afsluiten van de overweg Duitse Poort voor gemotoriseerd verkeer;
- b. verkeersluw maken Stationsomgeving (gemotoriseerd verkeer);
- c. (zachte) knip Meerssenerweg t.h.v. het station;
- d. (zachte) knip Wilhelminasingel t.h.v. Stationsstraat
- e. volledige 30 km/zone tussen Maartenslaan, Sphinxlunet, Maas en spoor

Voor bovenstaande maatregelen zijn meerdere maatregelen denkbaar. Er is niet één wijze om tot uitvoering te komen van deze ingrepen. Per variant wordt nagedacht over het profiel van de weg: met welke modaliteiten houden we rekening, welke voorzieningen passen daarbij en wat bereiken we daarmee. Als er in een bepaalde variant geen plek is voor een modaliteit, waar moet die dan naar toe? Welke mogelijke knelpunten moeten opgelost worden om die effecten op te vangen. Voor sleutellocaties worden er ontwerpen en kostenramingen gemaakt om de consequenties inzichtelijk te maken.

### 2.2.2 Langzaam verkeer

Dit onderzoek houdt rekening met toekomstige verbindingen over of onder het spoor zoals die in het kader van Stad en Spoor onderzocht worden. Ook van belang is om te weten waar nu de doorgaande fietsverbindingen (oost-west) liggen en welke intensiteiten fietsverkeer er zijn. Hierbij moet onderscheid gemaakt worden naar bestemmingsverkeer en doorgaand fietsverkeer.

De varianten die naar voren komen uit het onderzoek onder 2.2.1 (wegenstructuur) kunnen ertoe leiden dat er ook ingrepen nodig zijn op het gebied van fietsbereikbaarheid, -veiligheid of fietsparkeren. Per variant zal dan ook inzichtelijk gemaakt worden wat de positie is van de fietser en voetganger, welke maatregelen daarbij noodzakelijk zijn en welke manier van stallen het beste past bij de situatie.

### 2.2.3 Busroutevarianten

Een grote stap in het verkeersluw maken van de Stationsomgeving zou kunnen zijn om de routing van het busvervoer aan te passen. Op basis van eerder onderzoek is geconcludeerd dat er 3 varianten onderdeel zullen uitmaken van dit onderzoek:

- a. Huidige routing;
- b. Bussen via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet
- c. Bussen in 1-richtingsverkeer door Stationsstraat en via Sint Maartenslaan en Sphinxlunet



Het is wenselijk nader onderzoek te verrichten naar deze varianten en dieper in te zoomen op de effecten op verkeer, leefbaarheid, trillingen en ov-kwaliteit en welke variant uiteindelijk de meeste potentie heeft voor de totale ontwikkeling van Wyck en Ceramique. Bewoners roepen op om hier nadrukkelijk te kiezen voor een evenredige verdeling van de lasten. In- en uitstapgegevens worden door Arriva ter beschikking gesteld aan de partij die de opdracht gegund krijgt.

Het lange afstandsbusvervoer vindt naar verwachting per einde van dit jaar plaats aan de Meerssenerweg. De route wordt via de noordzijde af en aan gereden.

#### 2.2.4 Parkeren

Het anders organiseren van autoparkeren is geen primair doel van deze studie. Het kan wel een noodzakelijk gevolg zijn van ontwerp- en/of inrichtingskeuzes (datzelfde geldt voor laden en lossen). Daar waar het wenselijk is om andere modaliteiten meer ruimte te geven, zal conform het STOP-principe gezocht worden naar mogelijke ingrepen waarbij parkeren op een of andere manier wordt opgelost. Denk aan parkeren op afstand, elders in Wyck of aan de rand van de stad, parkeren op terreinen of garages. Dergelijke oplossingen dienen uiteraard voldoende draagvlak te hebben bij belanghebbenden en er wordt aansluiting gezocht bij de principes van de Omgevingsvisie Maastricht 2040, die gedurende dit project ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de gemeenteraad.

#### 2.3 Beoordelingskader

Op basis van voornoemde onderzoeksvragen worden een viertal integrale varianten voor de verkeersstructuur opgesteld. Een van de varianten is de huidige situatie. Onderdeel van de varianten zijn de elementen zoals benoemd onder 2.2, ten aanzien van langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer.

De criteria aan de hand waarvan de varianten worden beoordeeld (BOK, beoordelingskader) worden in een gezamenlijk proces met de omgeving bepaald. In dit plan van aanpak wordt wel een voorzet gedaan voor deze criteria.

Het adviesbureau dat de gemeente ondersteunt met dit onderzoek doet de feitelijke beoordeling van de varianten aan de hand van het BOK.

Mogelijke criteria:

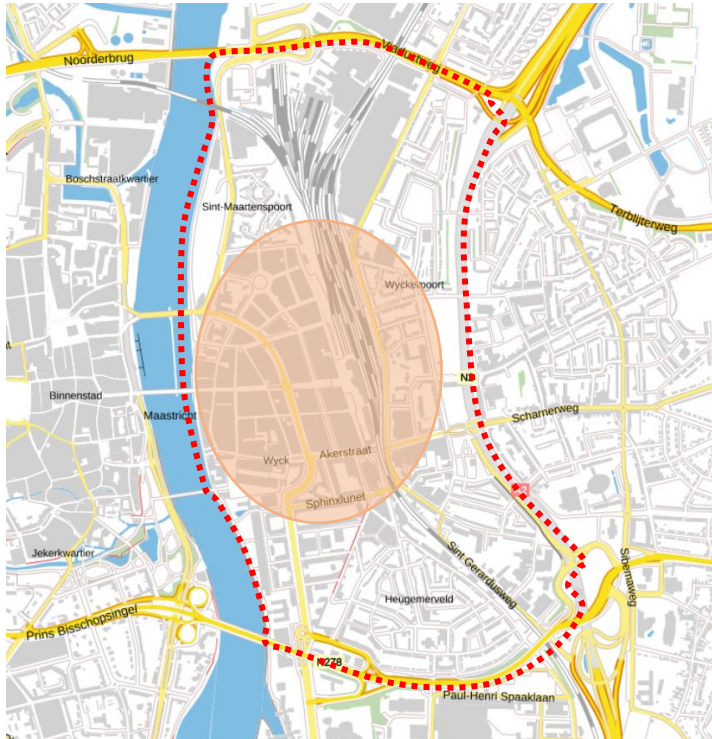
- A. Bijdrage aan ambities (Stad en Spoor) en mobiliteitsvisie;
- B. Logica structuur;
- C. Verkeersveiligheid (weg en spoor)
- D. Doorstroming
- E. Bereikbaarheid parkeren en winkels
- F. Kwaliteit OV (gemak, snelheid, afstand, punctualiteit, overstaptijden cf. uitgangspunten concessieverlener)
- G. Geluid, trillingen en luchtkwaliteit
- H. Kosten
- I. Toekomstvastheid

#### 2.4 Projectscope

Middels de ovaal in onderstaande kaart wordt aangeduid waar de kern van dit onderzoek zich op richt. Het rood gestippelde kader geeft aan welk gebied als het zogenoemde invloedsgebied wordt gerekend. Effecten kunnen echter verder reiken. Zoals toegezegd aan de Raad zullen we dan ook de



verkeerseffecten meenemen tot waar ze relevant zijn. Dat zou uiteindelijk dus verder kunnen gaan dan het omkaderde gebied.



### 2.5 Relatie met andere ruimtelijke ontwikkelingen

In de omgeving waar deze verkeersstudie zich op richt zijn de nodige ruimtelijke ontwikkelingen voorzien. Hoewel ze niet allemaal even definitief zijn is het goed deze ontwikkelingen in gedachten te houden bij het uitvoeren van de studie en de mogelijke gevolgen van verkeers- en vervoersmaatregelen. Ontwikkelingen rondom deze locaties worden nauwlettend in de gaten gehouden en indien nodig geïntegreerd in de verkeersstudie.

- Integraal Kindcentrum (IKC)
- Woningbouwprogramma
- Hogeschoolcampus
- Potentieel zoekgebied rechtbank Maastricht
- Gebiedsontwikkeling 'de Veye' (denk hierbij aan verleggen Fr. Romanusweg en doortrekken Francois de Veyestraat)
- Ontwikkeling stationsgebouw tot verblijfsfunctie (Grand Cafe en mogelijk nog overige functies aan de zuidzijde)
- Scooterstalling, ca. 150 stuks
- Ontwerp Stationsplein
- Deelmobiliteit (effect van het aanbieden mobiliteitsdiensten als onderdeel van de stationshub)

Er wordt een document opgesteld waarbij omschreven wordt wat ongeveer het programma is bij bovengenoemde initiatieven en in welke mate we er in deze studie rekening mee houden.



### 3. Beschrijving projectaanpak

#### 3.1 Analyse

Gestart wordt met onderzoek binnen het eigen team (Mobiliteit) welke informatie reeds beschikbaar is binnen het projectgebied. Wat niet beschikbaar is leidt tot een onderzoeksvraag. Hierbij hoort ten minste:

- Verkeersintensiteiten, naar modaliteit
- Parkeeronderzoeken
- Herkomst-bestemmingsgegevens (onderzoek in september)
- GPS-onderzoek fietsers
- Herkomst-bestemming fietsers
- Routes en intensiteit busvervoer huidige situatie (in-uitstapgegevens?)
- Verstoringaspecten

#### 3.2 Aanbesteding advieswerkzaamheden

De advieswerkzaamheden worden aanbesteedt volgens de gemeentelijke aanbestedingsregels. Daar waar de werkzaamheden passend zijn binnen bestaande raamcontracten zal daarvan gebruik gemaakt worden. Hiervoor maken we eerst inzichtelijk welke expertise benodigd is voor het onderzoek, welke onderzoekskosten we verwachten en tot welke aanbestedingsvorm dit eventueel leidt.

### 4. Organisatie

#### 4.1 Projectorganisatie

Penvoerder, inhoudelijk trekker:	Audrey Damen
Adviseurs:	Rik Lebouille, Viviane de Groot
Projectleider stad en spoor, integratie:	Pascal Wauben
Procesmanager, omgevingsmanager:	Marijke Terpstra
Aanbestedingstraject, ondersteuner:	Ron Goessens
Communicatieadviseur:	Milou van Merwijk

#### 4.2 Overlegstructuur

In de fase waarin gekomen wordt tot een afronding van plan van aanpak en uitvraag ten behoeve van de aanbesteding wordt tweewekelijks een overlegmoment van 1,5 uur gepland. Vanaf de start van onderzoek wordt opnieuw frequentie en duur van de het overleg bepaald. Daar waar nodig worden extra overleggen ingelast, bijv. ten behoeve van informatiesessies in de buurt.

#### 4.3 Stakeholders

Het projectgebied kent een verscheidenheid aan stakeholders. De mate van invloed en betrokkenheid per stakeholder dient nog inzichtelijk gemaakt te worden.

- Centrummanagement Wyck
- Ondernemend Wyck
- Buurtplatforms Sint Maartenspoort, Wyck, Heugemerveld, Wyckerpoort, Ceramique
- Arriva / de Lijn
- ProRail
- NS
- Provincie
- Fietsersbond



- VVN
- Rover/ROL
- Gehandicaptenraad
- Internationale busmaatschappijen

## 5. Planning en risico's

### 5.1 Planning

#### Fase 1: plan van aanpak

In mei en juni 2019 wordt gewerkt aan uitwerken van het plan van aanpak. Van belang hierin is het uitdiepen van de 'waarom'-vraag als essentieel beginpunt voor het opstellen van de onderzoeksvragen. Hieruit wordt duidelijk wat de belangen zijn en op welke vragen antwoord moet komen.

Eind juni, als het plan van aanpak gereed is, wordt dit via het werkoverleg Ruimte, naar het PO met de wethouder geleid. Vervolgens worden de genoemde stakeholders geïnformeerd over de huidige stand van zaken in de vorm van een nieuwsbrief. Bepaalde stakeholders, zoals Arriva, de Provincie, buurtplatforms, ondernemend Wyck en het Centrummanagement worden ook inhoudelijk betrokken bij het plan van aanpak. ProRail en NS worden tijdens een integratiesessie Stad en Spoor bijgepraat over de voortgang van het verkeersonderzoek. In overleg met de wethouder wordt bekeken op welke wijze we de Raad meenemen in deze fase. Het delen van de voortgang en het plan van aanpak kan nog leiden tot een aanpassing/uitbreiding van de onderzoeksvragen en scope. Mogelijk wordt in juli nog gewerkt aan het aanscherpen van de onderzoekopzet.

#### Fase 2: aanbestedingsfase

In de zomer wordt het plan van aanpak omgezet naar een uitvraag voor marktpartijen. Daarvoor moet blijken welke type verkeersonderzoeken er plaats moet vinden en welke expertises we daarbij nodig hebben. Een en ander leidt tot een inschatting van uren, kosten en een aanbestedingsstrategie. Rond augustus kan de uitvraag op de markt gezet worden. Selectie van een bureau zal naar verwachting in september kunnen plaatsvinden.

#### Fase 3: verkeersonderzoek

Op basis van de uitvraag aan de markt wordt in september gestart met het daadwerkelijke verkeersonderzoek. Naar verwachting zal dit ongeveer 4 maanden in beslag nemen. Samen met het geselecteerde bureau zullen we als gemeente een structuurschets opzetten voor het wegverkeer en daarbij de mogelijke varianten benoemen. Als we weten welke reële varianten er zijn, gaan we deze verder uitdiepen: wat betekenen ze voor bereikbaarheid, stedelijke kwaliteit en leefbaarheid, komen ze tegemoet aan de gestelde doelen en hoe komt dat er dan uit te zien, waar moeten we rekening mee houden? De resultaten hiervan kunnen aanleiding geven om een tussentijdse voortgangsrapportage te laten uitgaan naar de stakeholders en de Raad, zodat er nog aanvullingen mogelijk zijn alvorens we overgaan tot het beoordelen van de varianten. Naar verwachting kunnen we rond december deze stap zetten.

Om de varianten te kunnen beoordelen is er een uitgewerkt (kwantitatief) beoordelingskader nodig, dat zullen we dus moeten opstellen. Het voorstel voor dit beoordelingskader zal besproken worden met een selectie stakeholders. Als de varianten aan de hand van het beoordelingskader beoordeeld





zijn door het adviesbureau kunnen de uitkomsten gefinetuned worden en omgevormd worden tot een onderzoeksrapportage. De conclusies worden met de omgeving vastgesteld, waarnaar er een advies wordt opgesteld voor de gemeenteraad, inclusief alle voors en tegens die tijdens de afstemming aan de orde gekomen zijn.

#### Fase 4: communicatie en besluitvorming

Als de onderzoeksrapportage zover klaar is ontstaat er een moment om, naast de vaste stakeholders die gedurende het onderzoek op de hoogte gehouden zijn, “naar buiten” te gaan en de visie te delen met bewoners en ondernemers. Naar verwachting zal dit rond februari/maart 2020 zijn. Input uit deze communicatie-momenten kunnen nog leiden tot bijschaving van de rapportage. Uiteindelijk vindt in april oplevering van de onderzoeksrapportage plaats, zodat er besluitvorming kan plaatsvinden over de te nemen vervolgstappen in het college en de Raad in mei/juni 2020.

Globaal leidt dat tot de volgende planning:

- Mei/juni 2019: Plan van aanpak opstellen
- Eind juni 2019: Delen PvA met Werkoverleg Ruimte en PO wethouder
- Eind juni/ juli 2019: Delen PvA met stakeholders
- Juli/aug 2019: Opstellen uitvraag tbv aanbesteding
- Aug/sept 2019: Werven bureau, aanbestedingstraject
- Sept 2019: Herkomst-bestemmingsonderzoek (HB)
- Nov 2019: Eerste resultaten HB-onderzoek
- Okt 2019/jan 2020: Verkeersonderzoek
- Dec 2019: Stand van zaken opmaken/communiceren
- Voorjaar 2020: Communicatief proces stakeholders/Raad
- Vanaf medio 2020: Besluitvorming college en Raad

## 6. Projectbeheersing

### 6.1 Scopemanagement

De scope en eventuele scopewijzigingen gebeuren altijd conform de PDCA-cyclus. De originele scope wordt vastgelegd in het plan van aanpak (*plan*) en wordt van daaruit volgens plan uitgevoerd (*do*). Tijdens overlegmomenten met het projectteam wordt regelmatig besproken of het plan nog steeds voldoet aan hetgeen we beogen (*check*). Mochten er afwijkingen of verruiming of beperking van de scope nodig zijn zal de oorspronkelijk scope aangepast worden (*act*). Dit dient te gebeuren in afstemming met stakeholders. Deze taak is in essentie belegd bij de inhoudelijk trekker van het plan.

### 6.2 Risicomanagement

Risico's zijn mogelijke bedreigingen voor het project. Dit kunnen risico's zijn op het gebied van tijd, geld, inhoud en commitment van de omgeving. Om risico's zo goed mogelijk te beheersen worden de volgende stappen onderscheiden:

- Alle partijen en het projectteam kunnen een risico identificeren en opvoeren. Belangrijk is om dat risico scherp te definiëren: wat is de ongewenste gebeurtenis, wat zijn de oorzaken en wat zijn de gevolgen van het risico? Het risico wordt opgenomen in een risico dossier. Ook wordt bepaald of het risico binnen of buiten de invloedssfeer van het project ligt;
- Risico's die binnen de invloedssfeer van het project liggen worden belegd bij een van de leden van het projectteam.
- Het risico wordt geconcretiseerd: de kans van optreden, impact in tijd en geld.



- Om het risico zoveel mogelijk te voorkomen of beperken worden beheersmaatregelen bepaald. Uiteraard moet de beheersmaatregel wel opwegen tegen de mate en ernst van het risico.

#### 6.3 Voortgang rapporteren

Op vastgestelde momenten wordt de voortgang en behaalde resultaten van het onderzoek gedeeld met de portefeuillehouder (wethouder), stakeholders en indien nodig met college en raad.

Vooralsnog zijn deze momenten voorzien ten behoeve van afstemming over het plan van aanpak, de 'waarom'-uitwerking, tussentijdse stand van zaken in december 2019 en vervolgens tijdens het einde van het proces, alvorens we tot terug gaan naar het college en de raad voor de besluitvorming. Indien nodig of wenselijk worden hier momenten aan toegevoegd.

#### 6.4 Omgevingsmanagement en communicatie

Omgevingsmanagement wordt verricht door de gemeente. Stakeholders hebben een vast aanspreekpunt binnen het projectteam in de gemeentelijke organisatie.