Postadres
Postbus 75291
1070 AG Amsterdam

Bezoekadres
WG-Plein 516
5.1,2,e Amsterdam
5.1,2,e
info@trajan.nl

trajan.nl

Gemeente Amsterdam
t.a.v. 5.1,2,e
Weesperplein 8
1018 VZ Amsterdam

Datum: 27 september 2022
Betreft: Offerte bereikbaarheidsonderzoek
Ons kenmerk: 1099.22.1.0.1
Uw kenmerk: -/-

Geachte 5.1,2,e beste 5.1,2,e

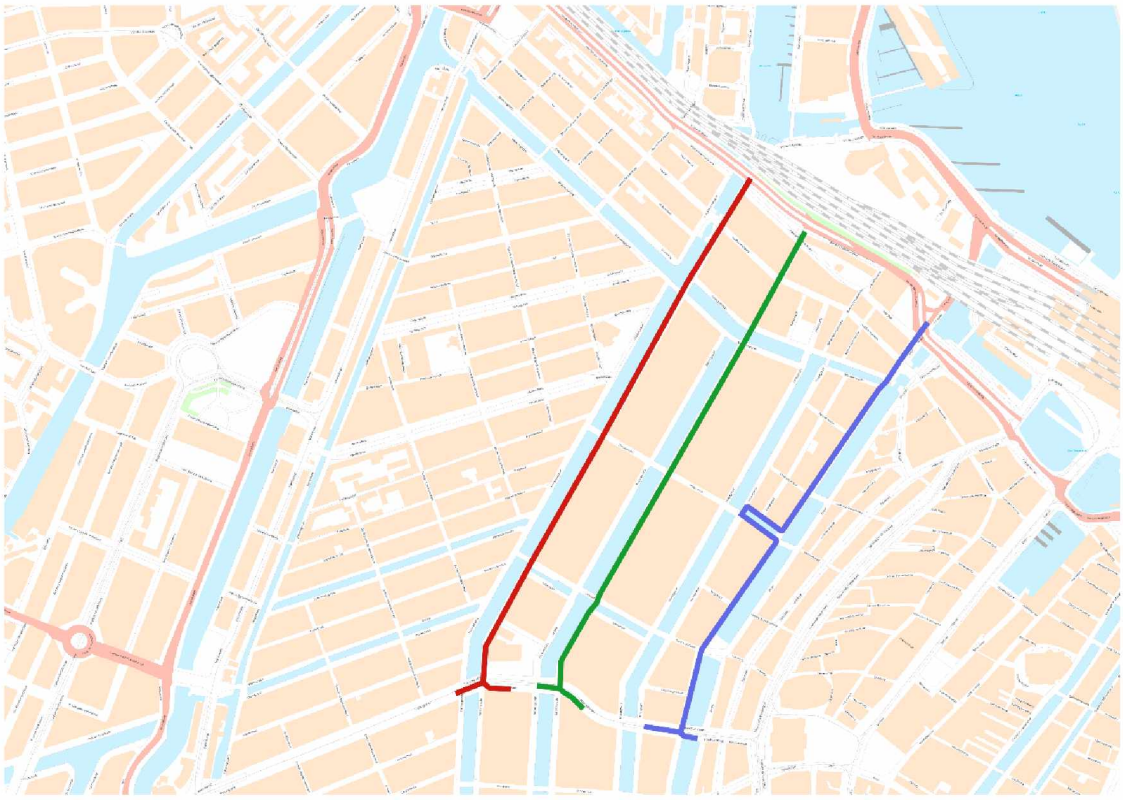
Naar aanleiding van uw verzoek om een offerte voor een bereikbaarheidsanalyse van de Westelijke Grachtengordel kan ik u de volgende aanbieding doen. Uiteraard is er de mogelijkheid de opzet van het onderzoek in onderling overleg nog aan te passen.

Aanleiding

Zoals u in ons eerder overleg aangaf heeft de auto een onevenredig grote impact op de omgeving, zowel voor wat betreft de rol die de auto moet speelt in het vervoerssysteem als de gevolgen voor verkeersveiligheid en leefbaarheid. Leefbaarheid speelt vooral een rol in gesprekken met bewoners die overlast ervaren door sluipverkeer dat via de bruggen over de Brouwersgracht De Jordaan gebruiken als sluiproute. Ook zijn er zorgen over verkeersveiligheid, in het bijzonder de kruisingen Haarlemmerstraat met Korte Prinsengracht en Binnen Brouwerstraat. Beleidsmatig is de Haarlemmerstraat plusnet fiets, en de grachtengordel plusnet voetganger. Dit conflicteert met de auto.

In het bijzonder in de westelijke grachtengordel zijn veel klachten over doorgaand sluipverkeer. Deze hebben vooral betrekking op de in figuur 1 aangegeven routes. Ook de Herengracht zal na gereedkomen te maken kunnen krijgen met sluipverkeer. Met het palenplan (het afsluiten van de bruggen over de Brouwersgracht) zou deze overlast kunnen worden bestreden.

Figuur 1 Onderzoeksgebied en doorgaande routes in de westelijke grachtengordel



Uitvraag

De hoofdvraag van het gevraagde is als volgt:

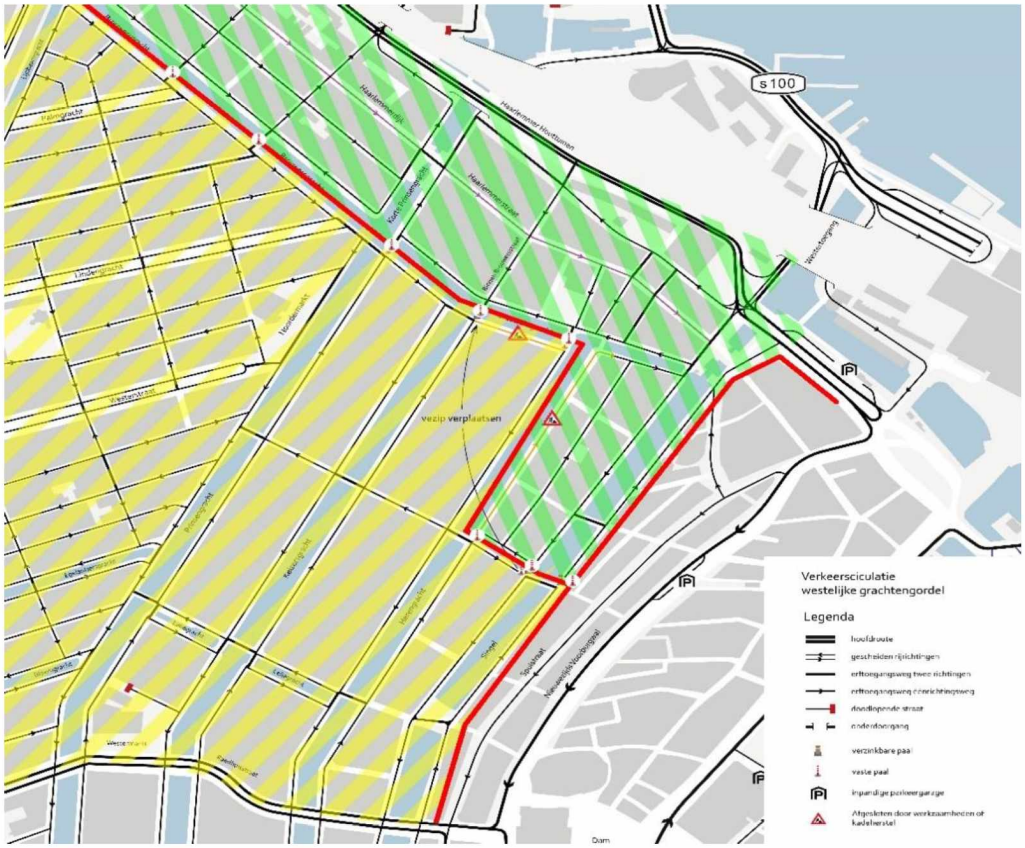
- Wat de zijn de verkeerseffecten van het concept palenplan welke is opgesteld door de gemeente op de volgende indicatoren:
    1. De reistijd van de bewoners in de gebieden, en wat is de langste reistijd
    2. Welke verkeersstromen ontstaan er, waar is een toename en afname te verwachten.
    3. Welk effect is te verwachten als de rijrichting op *Marnixstraat Noord* tussen Marnixplein en Brug 149 onveranderd blijft (zuid ▶ noord)

- Wat zijn de optimale maatregelen voor het voorkomen van sluipverkeer in de gebieden Westelijke grachtengordel en Noorderbuurt zoals:
    1. De fysieke maatregelen op de Singel ter hoogte van brug 10 en Blauwburgwal, inclusief het *ontheffingsbeleid*, aangepast mag worden.
    2. De hoofdwegen Nieuwezijds Voorburgwal, Haarlemmer Houttuinen, S100 en Rozengracht en Raadhuisstraat moeten worden gebruikt voor het ontsluiten van de woonbuurten Westelijke Grachtengordel / Jordaan en Haarlemmerbuurt West en Oost.

3. Er mag geen sluipverkeer rijden om van de ene naar de buurt Westelijke Grachtengordel/Jordaan en Haarlemmerbuurt West en Oost te rijden.

Het onderzoeksgebied is weergegeven in onderstaande afbeelding.

Figuur 2: Onderzoeksgebied



Onderzoeksaanpak

In deze paragraaf gaan we in op de manier waarop we het onderzoek aanpakken.

1 Reistijdverschillen en langste reistijd

Het eerste deel van het onderzoek wordt aangepakt als een bereikbaarheidsanalyse. De methodiek die hierbij gevolgd wordt, is dat vanaf enkele vast (entree)punten reistijden worden berekend over het wegennet, rekening houdend met eenrichtingsverkeer en overige verkeersmaatregelen. Vervolgens worden voor de huidige situatie (het basisscenario) vanaf deze punten isochronen berekend: gebieden die binnen een bepaalde reistijd vallen. Alle adressen die in een bepaalde isochroon vallen kunnen hieraan worden gekoppeld.

Vervolgens worden de maatregelen (bijvoorbeeld een knip of het omdraaien van de rijrichting) in het wegennetwerk ingevoerd en de analyse opnieuw uitgevoerd. De verschillen in rijtijden worden vervolgens berekend door de verschillende scenario's over elkaar heen te leggen. In de analyse zijn dus de verschillen in reistijd zichtbaar, en ook de adressen met de langste reistijd. Ook kan worden gevisualiseerd welke adressen sneller en welke minder snel bereikbaar zijn dan in het basisscenario.

Deze analyse wordt uitgevoerd door middel van GIS-modules (network analyst, closest facility analyses). Input voor deze fase is een wegennetwerk (NWB) die zonodig wordt bijgewerkt voor de actuele verkeersrichtingen.

2 Welke verkeersstromen ontstaan er, en welke mutaties in stromen

Deze vraag vereist een verkeersmodel. Verkeersmodellen worden doorgaans opgesteld met verkeersgeneratie vanuit zones die op het wegennet worden toegedeeld. Tijdens de werksessie verkeersonderzoek op 22 september jl. is reeds inzichtelijk gemaakt welke gevolgen de verschillende maatregelen voor het netwerk hebben. Vanuit onze methodiek zien we geen wezenlijke toevoeging aan deze onderzoeksvraag (feitelijk zouden we de analyse herhalen maar dan zonder intensiteitsgegevens, dit is in deze context niet zinvol). We stellen daarom voor eventuele extra toedelingen te laten uitvoeren door de gemeente zelf met de Urban Strategy Tool. Opdrachtverlening hiervan geschiedt via de gemeente en niet via Trajan.

3 Effecten op de Marnixstraat Noord (tussen Marnixplein en Brug 149) bij onveranderde rijrichting

Ook deze analyse kan het best door de gemeente zelf worden gedaan met de Urban Strategy Tool. Wij kunnen wel een analyse uitvoeren van de gevolgen voor het genoemde deel van de Marnixstraat op microniveau. Door te kijken naar de functies en voorzieningen kunnen we in beeld brengen welke gevolgen de maatregelen zullen hebben voor wat betreft bereikbaarheid en parkeermogelijkheden.

Optimale maatregelen

Het tweede deel van het onderzoek bestaat uit twee onderdelen:

- Een deskresearch naar manieren om verkeer te weren uit binnensteden. Er zal worden geput uit een overzicht van *best practices* in andere steden en uit de literatuur.
- Een interne brainstorm voor betrokken medewerkers binnen trajan waarbij mogelijke maatregelen worden geïnventariseerd. Deze ideeën worden geïnventariseerd en beoordeeld. Mogelijk mondt dit uit in een extra vraag aan de gemeente om scenario's uit te draaien in de Urban Strategy Tool.

De uitkomsten van beide onderdelen worden in data-analyse verder onderzocht en uitgewerkt in een rapportage. Deze rapportage bevat de uitkomsten van de isochronen-scenariostudie, de effecten op de Marnixstraat en een meer experimenteel onderdeel waarin wordt ingegaan op de ideeën uit de brainstorm en best practices uit andere steden.

Planning

De planning bij opdrachtverlening in week 39 is als volgt:

Week	Taak	Datum
39	Offerte / gunning	30-09-2022
40 / 41	Isochronenanalyse	7-10-2022
42	Casestudies / Marnixstraat	14-10-2022
43	Brainstorm / extra analyse verkeersmodel	21-10-2022
44	Rapportage / levering	28-10-2022

Kosten

In totaal verwachten wij 87 uur in te zetten op dit project. Wij komen op basis van de gevraagde onderzoeken op de som van 5.1,2,b exclusief BTW.

Tabel 4 Kostenraming

ID	groep	taak	Totaal uren	Totaal kosten
1	**voorbereiding**	intake	3	5.1,2,b
2	**Geo**	aanpassen wegennet	4	
3	**1.1 analyse**		12	
	1.2 analyse	UST input	2	
	1.3 analyse	bepalen gevolgen Marnixstraat	6	
	2.1 analyse	interne brainstorm	16	
	2.2 analyse	casestudy	12	
6	**data analyse**	Dataverwerking	12	
7	**rapportage**	schrijven rapportage	16	
		eindversie	1	
		Eindredactie	1	
		nabespreking	2	
Eindtotaal			**87**	

Overige bijzonderheden

Wij dragen zorg voor het geheel uitvoeren van de opdracht volgens de specificaties in de offerte. Genoemde bedragen zullen zonder uw voorafgaande goedkeuring niet worden overschreden.

Voordat het onderzoek kan plaatsvinden ontvangen wij graag het volgende van u:

- een opdrachtbrief met bestelnummer voor het onderzoek waarvoor opdracht is gegeven.

Na oplevering van de conceptrapportage heeft u een termijn van vier weken om redactionele aanpassingen voor te stellen. Deze worden kosteloos verwerkt. Indien na vier weken geen reactie is ontvangen wordt de definitieve rapportage opgemaakt en toegezonden. Wij beschouwen het project daarmee als afgerond en zullen tevens de laatste factuur verzenden.

Meerwerk

Van meerwerk is sprake in de volgende gevallen:

- Als er op uw aanvraag na het indienen van deze offerte bijkomende onderzoeksvragen zijn;
- Overige ondersteuning in de vorm van door u gevraagd nader advies, aanvullende consultancy of groepspresentaties;
- Gevraagde aanpassingen aan de concept rapportage nadat de standaard responstermijn van 4 weken is verstreken.

Meerwerk wordt na uw voorafgaande goedkeuring gedeclareerd tegen een tarief van € 100,00 per uur.

Als projectleider voor deze opdracht zal ondergetekende optreden. Wij beschouwen gemeente Amsterdam, voor deze optredend 5.1,2,e voor deze opdracht als onze opdrachtgever.

Facturering

Deze offerte blijft geldig tot één maand na de datum op de offerte. Alle genoemde bedragen zijn in EURO en exclusief 21% BTW.

De facturering zal in twee termijnen plaatsvinden. Wij hanteren de volgende termijnen:

- Bij opdrachtverlening: 50%
- Bij afronding opdracht: 50%.

Eventueel meerwerk wordt eveneens na afronding van het project gedeclareerd.

Met vriendelijke groet,

5.1,2,e

