Aanvraagformulier Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit

Invulinstructie: vul alle velden zo compleet mogelijk in. De *lichtgrijze, cursieve teksten* in de kaders dienen ter ondersteuning bij het invullen en kunnen door de invuller verwijderd worden.

1. Gegevens project

Projectnaam	Uitvoering palenplan Centrum West Westelijke Grachtengordel, Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt
Opdrachtgever	5.1,2,e
Opdrachtnemer	5.1,2,e
Indiener	5.1,2,e
Datum indiening	
Eerder geweest bij Toetsteam OR&M	*NVT*

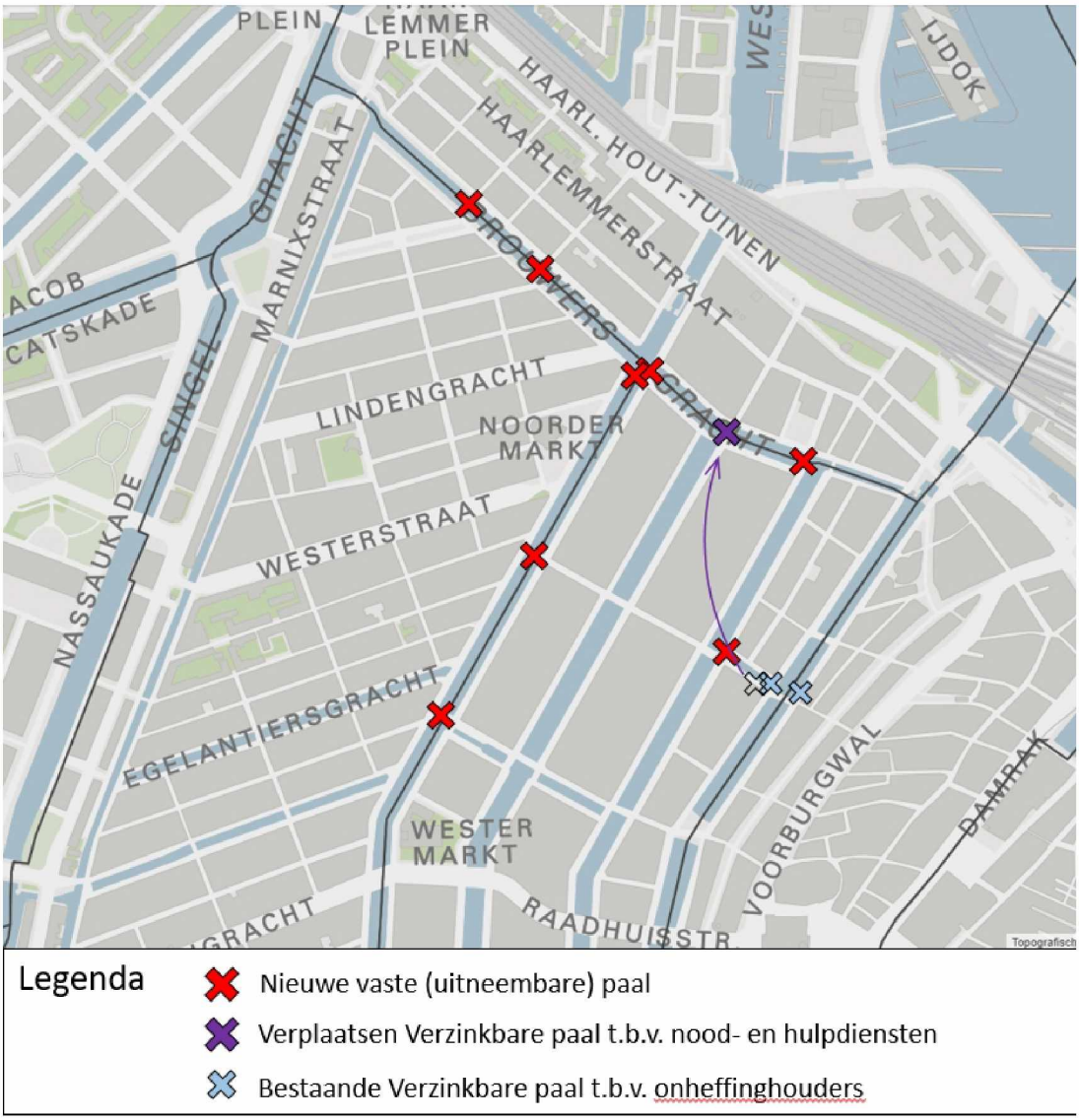
2. Nadere projectspecificatie

Soort project	Wijziging verkeerscirculatie, Westelijke Grachtengordel, Noord Jordaan, Haarlemmerbuurt
Te toetsen planproduct	Uitvoering palenplan Centrum West
Plusnet/Hoofdnet	Het planproduct impact heeft op het Plusnet/Hoofdnet Voetganger, Fiets, Openbaar Vervoer.

Projectomschrijving

Kern van het palenplan

Het plan komt er op neer dat de bruggen over de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht worden afgesloten voor autoverkeer. Hiermee wordt het onmogelijk gemaakt Auto's, taxi's en vrachtauto's kunnen dan niet meer van noord naar zuid (of vice versa) de wijk doorkruizen.Het verkeer zonder bestemming in het gebied wordt hiermee geweerd. De wijk blijft bereikbaar voor bewoners en ondernemers en hun bezoekers. Voor verkeer zonder bestemming in het gebied is het dan niet meer mogelijk om de wijk te doorkruizen. De circulatie van het verkeer verandert door de maatregel: in de woonbuurten wordt het rustiger en het doorgaande verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde hoofdroutes. Het grootste nadeel van dit plan is dat individuele bewoners en ondernemers in sommige gevallen worden beperkt in hun mogelijkheden om de wijk in of uit te rijden. Een ander nadeel is dat bewoners in sommige gevallen moeilijker een parkeerplaats kunnen vinden.



3. Opgehaalde adviezen

Is advies ingewonnen bij het Expertiseteam OR&M (of CVC en/of Commissie Puccinimethode)?

Verkeerskundig onderzoek
Door een extern bureau is onderzocht wat de effecten zijn van het palenplan voor bewoners en ondernemers in het gebied. Het palenplan zorgt er voor dat het doorgaande verkeer door de wijk niet meer mogelijk is. Dit zorgt per saldo voor een afname van het verkeer in het gebied. Het verkeer verplaatst zich naar de daarvoor bestemde doorgaande wegen.

Het palenplan zorgt ook voor een verkeerskundige knip in het gebied. Voor bewoners en ondernemers levert dit ook beperkingen op voor het in en uitrijden van de wijk. Ook zorgt het voor beperkingen bij het zoeken van een parkeerplaats. De consequenties van het palenplan zijn door een extern verkeerskundig bureau onderzocht.

Gevolgen voor de bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers in het gebied
Vooral voor bewoners en ondernemers die in de buurt van de 'knip' wonen kan de reistijd toenemen. Uiteraard is dat afhankelijk van de herkomst en bestemming van deze mensen.

Er is een bereikbaarheidsanalyse uitgevoerd. Hierbij is gekeken naar het verschil in reistijd van en naar drie bestemmingen of herkomsten te weten:
- westelijke richting: Haarlemmerweg
- noordelijke richting: Droogbak
- zuidelijke richting: Rozengracht

Met name voor de gebieden ten zuiden van de knip zullen de verschillen in reistijd bij het palenplan merkbaar zijn. Het toename van de reistijd is het grootst op de Palmgracht vanuit de richtingen Droogbak en Haarlemmerweg. Verkeer kan dan namelijk niet meer door de Haarlemmerbuurt de bestemming bereiken, maar moet verder omrijden via de Nassaukade (S100) en het Marnixplein. Naar de Palmgracht neemt de reistijd toe van 4 naar 10 minuten vanuit de richting Droogbak. Vanaf de Haarlemmerweg naar de Palmgracht gaat de reistijd van 4 naar 8 minuten.

Voor de Keizersgracht en Herengracht zien we dat met name vanuit westelijke en noordelijke richting toeneemt. Het grootste verschil zien we bij de Keizersgracht vanaf de Haarlemmerweg. De reistijd neemt hier in de avondspits toe van 7 naar bijna 11,5 minuten.

Verandering Verkeersintensiteiten
Het palenplan leidt ertoe dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is, waardoor de hoeveelheid verkeer in de buurten afneemt. Aan de andere kant verandert de buurtcirculatie, waardoor lokaal ook een toename van het verkeer kan optreden. De gemeente Amsterdam heeft een digitaal verkeersmodel, waarmee de gevolgen voor de circulatie kunnen worden berekend. Met dit model, 'Verkeers Model Amsterdam' (VMA) worden de theoretische aantallen inclusief toe- of afnames van hoeveelheden berekend en in beeld gebracht.

Is advies ingewonnen bij andere stakeholders die van belang zijn voor voorliggend ontwerp / planproduct? Noem de betreffende stakeholders bij naam.

Buurtconsultatie
Het palenplan heeft betrekking op drie buurten:

a. Het noordelijke deel van de Jordaan
b. Het noordelijke deel van Grachtengordel West
c. Het zuidelijke deel van de Haarlemmerbuurt

Ook is er een relatie met de ontwikkeling van de Marnixstraat Noord. Tenslotte zullen de effecten van de circulatie merkbaar zijn op de omliggende doorgaande wegen.

Het plan zal ter consultatie worden voorgelegd aan bewoners van respectievelijk de Haarlemmerbuurt, Jordaan en Grachtengordel west.
In deze consultatie worden bewoners en ondernemers in het gebied geïnformeerd over de voorgenomen plannen. Zij worden ook uitgenodigd om opmerkingen, vragen en andere reacties kenbaar te maken. De gemeente verzamelt alle reacties om daarmee de belangen goed in kaart te brengen. Daarnaast kunnen goede suggesties om het plan te verbeteren worden verwerkt in de definitieve plannen. Drie bewonersbijeenkomsten (één per buurt) maken deel uit van dit traject. Voorafgaand aan het traject van informeren en consulteren wordt ook advies gevraagd aan de stadsdeelcommissie van stadsdeel Centrum.

In de Westelijke Grachtengordel praat de gemeente met een groep actieve bewoners die zich al langere tijd bezig houden met de leefbaarheid en het verkeer in de wijk. De klankbordgroep heeft zich positief geuit over het palenplan. Vooral omdat het plan doeltreffend, eenvoudig en voor het hele gebied is opgesteld. In de klankbordgroep dringen deze bewoners aan op een snelle en daadkrachtige besluitvorming en invoering van het plan.

Planning en vervolg
We voorzien de volgende stappen in het proces

1. Voorleggen van het plan aan de buurt (consultatie).
   Inschatting: 4 weken
2. Bestuurlijk traject.
   Inschatting: 4 weken
   In theorie kan een palenplan met een verkeersbesluit en zonder bestuurlijke afweging worden gerealiseerd. Maar het voorgestelde plan is vrij ingrijpend (grote voordelen, maar wellicht ook nadelen) voor de individuele bewoners en ondernemers. Daarom is het verstandig om het plan en de resultaten van de buurtconsultatie voor te leggen aan de stadsdeelcommissie en een besluit voor te leggen aan het dagelijks bestuur van stadsdeel centrum.
3. Uitvoering plan.
   Inschatting 3-6 maanden
   De uitvoering bestaat uit het plaatsen van vaste (of uitneembare) palen en het verplaatsen van een verzinkbare paal naar de Brouwersgracht. Met name het verplaatsen van de verzinkbare paal kan veel tijd kosten vanwege voorbereiding en aanbestedig, het zorgen voor de benodigde aansluitingen en de mogelijkheid dat de verplaatsing ook wordt gecombineerd met andere kleine werkzaamheden aan kabels en leidingen. Daarbij moet worden opgemerkt dat er ten tijden van de uitvoering ook omleidingsroutes door het gebied lopen van andere projecten (Oranje Loper). Daar moet in de fasering rekening mee worden gehouden.

4. Verkeersregelinstallaties (VRI's)

Vul dit deel van het formulier alleen in als er direct (in projectgebied) of indirect (in nabijheid van projectgebied) invloed is op de werking en/of het gebruik van verkeerslichten. Indien sprake is van directe of indirecte invloed van VRI's wordt dringend geadviseerd om advies in te winnen bij de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA).

Is er advies ingewonnen bij de Werkgroep Verkeerslichten Amsterdam (WVA)? Zo ja, wat was daarbij het advies?

Voor het palenplan is er geen WVA advies noodzakelijk. Voor Marnixstraat noord wordt nu gewerkt aan definitief ontwerp, zie link. In deze fase wordt er door dit project nog wel een WVA advies is gevraagd.

5. Afwijkingen van de Puccinimethode – Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld

Vul dit deel van het formulier alleen in als er in het project sprake is van afwijkingen van de Puccinimethode, de standaard voor het Amsterdamse straatbeeld.

Op welke aspecten wordt er afgeweken van de Puccinimethode?

☐ Verhardingsmateriaal
☐ Profielen & civiel technische details
☐ Straatmeubilair
☐ Openbare verlichting
☐ Inrichting van de hoofdbomenstructuur (o.a. aantal rijen, soortkeuze, groeiplaatsinrichting)
☐ Beschikbaarheid doorwortelbare ruimte van bomen (buiten de hoofdbomenstructuur)
☐ Plantkeuze (toepassing van soorten die niet voorkomen op de 'best practice' lijsten)
☐ Plantvakafmeting (bijv. te kleine plantvakken, snippergroen)
☐ Toepassing van groentypen in afwijking van het beleid (bijv. toepassen van specifieke groentypes op locaties waar dat conform de standaard niet is toegestaan)

Geef hieronder een nadere toelichting op de afwijkingen. NVT.

NVT

Waarom kan er niet conform de Puccinimethode gewerkt worden?

Licht per afwijking toe waarom het project niet kan voldoen aan de Puccinimethode.

→ ***Indien de afwijking een pilot of een experiment betreft, zie ook punt 8 van dit formulier.***

6. Verkeerskundige zaken

Voldoet het ontwerp aan de verkeerskundige standaarden? (bijv. Leidraad CVC, Duurzaam Veilig, CROW-publicaties)

Zo ja, conform keuzeschema paaltje op fietspad

7. Beheer en Onderhoud

Hoe stemt het project af met de beheerders?

Voor het verplaatsen van de verzinkbare paal is contact gezocht met stedelijk beheer middels het BAP-proces, 2518 Aanpak Westelijke Grachtengrodel, circulatieplan.
Voor het plaatsen van rood/witte paaltjes is er contact geweest met de gebiedsbeheerder, en is dit stuk tevens gedeeld met de gebiedsbeheerd via 5.1.2,e @amsterdam.nl.

8. Pilots & experimenten

Vul dit deel van het formulier alleen in als er binnen het project sprake is van een pilot of een experiment. Bijvoorbeeld het onderzoeken of uittesten een nieuwe ontwerpoplossing (bijvoorbeeld een nieuw materiaal, profiel of detail). Pilots en experimenten zijn per definitie afwijkingen van de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode).

Onderbouw aan de hand van onderzoek, ervaringen uit andere steden of resultaten van eerdere pilots hoe de ontwerpoplossing scoort op de hieronder genoemde aspecten.

Effectiviteit (aan welke doelen draagt de ontwerpoplossing bij en in hoeverre is het bewezen effectief?)

Beheerbaarheid (is het beheerbaar met de mensen en middelen die de Gemeente Amsterdam ter beschikking heeft?)

Techniek en uitvoerbaarheid (is het maakbaar buiten op straat?)

Inkoopbaarheid (is het rechtmatig in te kopen?)

Uitstraling (past het in het Amsterdamse staatbeeld, is de uitstraling bij aanleg gelijk aan het beeld na enkele jaren?)

Kostenefficiency (hoe verhouden de kosten zich tot de kosten van standaard Amsterdamse ontwerpoplossingen?)

Hoe is geborgd dat de pilot gemonitord en geëvalueerd wordt?

Omschrijf kort hoe monitoring en evaluatie geborgd zijn. Voeg het volledige monitorings- en evaluatieplan bij als bijlage.

9. Bijlagen

Geef aan welke bijlagen worden meegezonden bij de aanvraag.

☐ Eerder advies van het Toetsteam OR&M (en/of CVC of Commissie Puccinimethode)
☐ Gegeven adviezen van het Expertiseteam OR&M

☐ Kaartmateriaal van de situatie, inclusief projectgrenzen
☐ Nota van uitgangspunten
☐ Aanvullende onderbouwing
☐ Mail- of briefwisseling
☐ Schetsontwerp
☐ Voorlopig ontwerp
☐ Definitief ontwerp
☐ Werkvoorbereidingstekeningen
☐ Beheerdersverklaring
☐ Monitorings- en evaluatieplan bij pilots en experimenten
☒ Anders, namelijk:

Rapport Trajan
VMA plots