Gemeente Amsterdam

Versie 1.0
11 mei 2020

Projectplan Autoluw Sloten & Nieuw Sloten

Planvorming, Voorbereiding en Realisatie



Voor akkoord:		
	Naam	**Paraaf en datum**
Opstellen	Projectteam	
Controle	5.1, 2, e (PM)	
Vrijgave	5.1, 2, e (AOG)	

Versiebeheer

Versie	Auteur	Reden versiewijziging	Datum
0.1	Projectteam	Opzet	25 maart 2020
0.2	Projectteam	Verwerking commentaar	31 maart 2020
0.3	Projectteam	Verwerking commentaar 2e ronde	7 april 2020
0.4	Projectteam	Verwerking commentaar Begeleidingsgroep	11 mei 2020
1.0	Projectteam	Definitieve versie	11 mei 2020

Inhoud

1 Inleiding 5
1.1 Projectplan 5
1.2 Leeswijzer en opbouw 5
1.3 Bovenliggend plan: Mobiliteitsplan Nieuw-West, Agenda Amsterdam Autoluw 5

2 Aanleiding en doelstelling 7
2.1 Aanleiding van het project 7
2.2 Doelstelling en resultaat 9
2.3 Kaderstellende strategische keuzes 10

3 Projectopdracht 12
3.1 Scope 12
3.2 Kaders tijd - mijlpalen en fasering 13
3.3 Kaders geld – budget en kosten 15

4 Opdrachtgeverschap en Projectorganisatie 16
4.1 Projectorganisatie 16
4.2 Werkwijze 16

5 Omgeving 19
5.1 Visie op omgevingsmanagement 19
5.2 Stakeholdermanagement 20
5.3 Conditionering 23
5.4 Organisatie omgevingsmanagement 23

6 Techniek 24
6.1 Algemeen 24
6.2 Werkzaamheden 24
6.3 Producten 24

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Integrale projectplanning
Bijlage 2 - communicatieplan

1 Inleiding

1.1 Projectplan

Dit projectplan gaat over het realiseren van de intelligente knips met Camera toezicht voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer m.u.v. openbaar vervoer en langzaam verkeer in Sloten en Nieuw Sloten. De knips zorgen ervoor dat doorgaand gemotoriseerd verkeer in Sloten en Nieuw Sloten wordt omgeleid over de Plesmanlaan en Huizingalaan. Het projectplan beschrijft de projectopdracht en op hoofdlijnen de wijze waarop deze wordt gerealiseerd door het projectteam. De opdracht betreft de integrale uitvoering van het project, met alle inzet, kosten, onderzoeken en (realisatie)contracten die nodig zijn (binnen de kaders en reikwijdte van de opdracht en dit projectplan).

1.2 Leeswijzer en opbouw

Het projectplan is gestructureerd rondom de thema's:

1. WAAROM: Aanleiding en doelstelling
2. WAT: Projectopdracht
3. WIE: Projectteam en opdrachtgeverschap
4. HOE: Werkwijze
5. OPLEVEREN: Afronding, overdracht en decharge

Bijlagen zijn er voor meer gedetailleerde informatie.

1.3 Bovenliggend plan: Mobiliteitsplan Nieuw-West, Agenda Amsterdam Autoluw

Het realiseren van knips met Camera toezicht in Sloten en Nieuw Sloten is onderdeel van het *Mobiliteitsplan Nieuw-West*, teneinde het autoverkeer tussen 2020 en 2040 terug te dringen naar de plus- en hoofdnetten en de bereikbaarheid en leefbaarheid in de woonwijken Sloten en Nieuw Sloten te verbeteren. Deze wijken liggen geografisch zodanig in de zuidwest hoek van Amsterdam, dat ze vanaf de A4 (afslag Sloten), eenvoudig voor verkeer vanuit de regio bereikbaar zijn, maar ook om te doorkruizen naar andere delen van Nieuw-West of Badhoevedorp. Het bereiken vanaf de A4 vanuit de wijken willen we behouden, maar het doorkruizen naar andere delen van Amsterdam willen we gaan weren. Verkeer dient dan (om) te rijden via het Plusnet Auto, te weten Plesmanlaan en Huizingalaan.

Daarnaast draagt het plan bij aan één van de ambities van dit college: *Amsterdam Autoluw*
Het college heeft een pakket van maatregelen opgesteld om haar ambitie voor de autoluwe stad verder te concretiseren. Eén van de maatregelen is het aanpakken van het doorgaand verkeer op de Sloterweg/Ditlaar/Vrije Geer in Sloten. De Sloterweg/Ditlaar/Vrije Geer herbergt per etmaal een hoeveelheid verkeer die doet denken aan de Nassaukade. De Sloterweg/Ditlaar/Vrije Geer (15.000 voertuigbewegingen per dag, totaal van beide richtingen) is een lokale Bestemmings- en ontsluitingsweg (hooguit 6.000 per dag om 30km/u te kunnen rechtvaardigen).

De Anderlechtlaan (12.000 voertuigbewegingen per dag, totaal van beide richtingen) en de beide takken van de Laan van Vlaanderen (10.000 voertuigbewegingen per dag, totaal van beide richtingen) zijn tevens lokale ontsluitingswegen. Deze wegen hebben meer capaciteit dan een Sloterweg/Dtilaar/Vrije Geer, maar zouden rond de 8.000 voertuigen per etmaal voor een lokale 50 km/u ontsluitingsweg moeten liggen.

2 Aanleiding en doelstelling

2.1 Aanleiding van het project

2.1.1 Achtergrond

Het mobiliteitsplan Nieuw-West zet in op het verbeteren van de leefbaarheid in de woonwijken door overlast van doorgaand verkeer in de woonwijken te weren en het verplaatsen van het doorgaand verkeer naar de plus- en hoofdnetten. En waar nodig, dit te ondersteunen met knips om gemotoriseerd verkeer te dwingen om te rijden via de plus- en hoofdnetten. Een knip is feitelijk een verbod op passeren van een bepaald punt in de straat voor beide richtingen. Dat verbod kan voor alle verkeer gelden of met uitzondering van bestemmingsverkeer met een ontheffing.

Het verkeeronderzoek in Nieuw-West heeft aangetoond dat er op de Sloterweg/Ditlaar/Vrije Geer in Sloten zo'n 15.000 voertuigen per etmaal rijden, terwijl deze weg als lokale ontsluitingsweg is ingericht. Daarnaast rijden er zo'n 12.000 voertuigen per etmaal op de Anderlechtlaan en 10.000 voertuigen op beide takken van de Laan van Vlaanderen samen. Verdere analyse heeft uitgewezen, dat het mogelijk is een knip voor autoverkeer uit te voeren en het doorgaand verkeer te dwingen om te rijden via de Plesmanlaan en Huizingalaan. Er zijn diverse varianten van knips doorgerekend voor Sloten en Nieuw Sloten met als doel te kijken of beide wijken autoluw kunnen worden waarbij geen onwenselijke waterbedeffecten in aanpalende buurten ontstaan en de plusnetten (Plesmanlaan, Huizingalaan) niet te druk worden. De berekeningen zijn uitgevoerd voor 2040 waarbij de voorziene groei van 25.000 woningen en 75.000 arbeidsplekken in Nieuw-West zijn verdisconteerd in het verkeersmodel.

De conclusie van de onderzoeksfase is dat een knip in Sloten en in Nieuw Sloten gezamenlijk worden genomen. Het onderzoek toont aan dat (1) een Autoknip op de Sloterweg-West gepaard dient te gaan met een knip op de Sloterweg-Oost (2), gecombineerd met autoknips op beide takken van de Laan van Vlaanderen (3,4) ter hoogte van de Plesmanlaan, zie figuur.



Figuur 1: Auto knips op de Sloterweg West en Oost en Laan van Vlaanderen West en Oost

De Sloterweg/Ditlaar/Vrije Geer kan in de nabije toekomst transformeren naar een 30km-fietsstraat, doorgetrokken via het Schinkelkwartier, over de Schinkel naar de Stadionpleinbuurt. De Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen kunnen verkeersluwer worden ingericht. Vanwege het busverkeer is een 30km-inrichting minder voor de hand liggend.

Het omrijden via de Plesmanlaan en Huizingalaan kost maximaal 4 minuten extra reistijd.
Google Maps: Molen van Sloten <-> Mercure hotel, Oude Haagse weg: 6 minuten via Sloterweg, 8 minuten via Laan van Vlaanderen en 10 minuten via Plesmanlaan en Huizingalaan.

2.1.2 Aanleiding probleem

Historisch perspectief
Ongeveer 10 jaar geleden is onder toenmalig stadsdeelbestuurder Ronald Mauer een soortgelijk onderzoek gestart naar maatregelen op de Sloterweg. Destijds was de uitkomst dat er geen maatregelen werden genomen, omdat die teveel nadelen voor Nieuw Sloten zouden hebben. In 2019 is wel een tussentijdse maatregel ingevoerd, die het doorgaand verkeer middels markeringen niet meer via de Sloterweg maar via de Laan van Vlaanderen leidt. Het effect hiervan is echter beperkt.

Sloterweg overbelast
De Sloterweg wordt elk jaar drukker. Bewoners en ondernemers ondervinden overlast dat deze weg wordt gebruikt als doorgaande weg vanaf de A4 naar het centrum van Nieuw-West en Badhoevedorp, veelal ook om de files op de A4 en A9 te mijden: ruim 13.000 voertuigen per etmaal maken dagelijks gebruik van de straat. Ook de luchtkwaliteit en daardoor de leefbaarheid van Sloten staan onder druk.

Het is nu een zeer drukke weg, waar bovendien onvoldoende ruimte is voorfietsers en voetgangers om veilig deel te nemen aan het verkeer. De leefbaarheid en verblijfskwaliteit van de weg gaat achteruit.

Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen druk maar niet overbelast
Nieuw Sloten heeft niet meteen een groot probleem met het doorgaand verkeer. De capaciteit van de Anderlechtlaan en beide takken van de Laan van Vlaanderen is afdoende voor het verkeer van 12.000 voertuigen op de Anderlechtlaan en 10.000 voertuigen op de Laan van Vlaanderen. Toch kan de leefbaarheid van Nieuw Sloten worden verbeterd door de auto-intensiteit terug te brengen naar zo'n 8.000 voertuigen op de Anderlechtlaan. Dat kan die straat autoluwer worden ingericht. De Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen zijn in het Programma van Eisen (1988) voor de wijk Nieuw Sloten ontworpen als "wijkontsluitingsweg".

Sloterweg nu geen goede route voor fietsers
De Sloterweg zou eigenlijk de meest geschikte route dienen te zijn tussen Badhoevedorp en de Schinkel voorgebruikers van de sportvelden Sloten. De ruimte en capaciteit van de weg is zodanig dat er nooit een gescheiden fietspad is aangelegd; de weg is eigenlijk een dijklichaam met historisch aangezicht dat niet zomaar kan worden aangepast. Ook verkeer-remmende maatregelen hebben nooit effect gehad om de verkeersveiligheid te verbeteren en de auto-intensiteit terug te brengen.

Aanpak Sloterweg kan niet los gezien worden van aanpak Nieuw Sloten
Oude plannen van een knip op de Sloterweg West zijn nooit tot uitvoering gekomen, omdat de overlast dan zou verplaatsen naar de Laan van Vlaanderen in Nieuw Sloten. Nieuw Sloten heeft zich verzet tegen aanpak van de Sloterweg. Aanpak van de Sloterweg kan dan ook alleen in samenhang met maatregelen in Nieuw Sloten worden gezien. Anderzijds is in Nieuw Sloten, los van de maatregelen in Sloten, het zaak is de intensiteit van het verkeer terug te brengen.

2.2 Doelstelling en resultaat

2.2.1 Gemeentelijke doelstellingen

De gemeentelijke doelstellingen zijn:

- Verminderen van de auto intensiteit in de woonbuurten;
- Het bereikbaar houden van woonbuurten voor bestemmingsverkeer;
- Het verbeteren van de leefbaarheid van woonbuurten;
- Het verbeteren van de fietsinfrastructuur binnen woonbuurten;
- Het verbeteren van OV-infrastructuur binnen woonbuurten;
- Het verbeteren van de doorstroming op de plusnetten voor doorgaand verkeer.

2.2.2 Projectdoelstellingen

Voor het project Autoluw Sloten en Nieuw Sloten gelden de volgende project specifieke doelstellingen:

- Het terugbrengen van de auto intensiteit op de Sloterweg van 13.000 naar hoogstens 6.000 voertuigen per etmaal. De grens van 6.000 is de bovengrens om de weg lokaal te kunnen inrichten als 30 km/u weg;

- Het terugbrengen van de auto intensiteit op de Anderlechtlaan naar hoogstens 8.000 voertuigen per etmaal. De waarde van 8.000 is die van een gemiddelde lokale 50 km/u weg;
- De OV-verbinding vanuit Sloten en Nieuw Sloten naar Osdorpplein en Station Lelylaan behouden;
- Het mogelijk maken van een nieuwe fietsroute van Badhoevedorp over de Sloterweg, via het Schinkelkwartier, over de Schinkel naar de Stadionpleinbuurt, d.i. de auto intensiteit onder de 6.00 voertuigen per etmaal brengen opdat er een 30 km/u straat voor fietsers kan worden ingericht;
- Het mogelijk maken van autoluwe inrichten van de Anderlechtlaan en Laan van Vlaanderen.

2.2.3 Projectresultaat

Dit projectresultaat bestaat uit twee onlosmakelijke delen:

1. Het aanbrengen van knips met Camera toezicht op niet-bestemmingsverkeer op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen dan wel de Anderlechtlaan;
2. Het uitgeven van gratis ontheffingen voor alle bewoners en bedrijven van Sloten en Nieuw Sloten op basis van in het gebeid geregistreerde kentekens.

2.3 Kaderstellende strategische keuzes

Gezien de bovenstaande projectkenmerken zijn de volgende strategische keuzes gemaakt die bepalend zijn voor de inrichting van het project:

Kwaliteit gaat voor geld en tijd
Er dient ruim draagvlak voor het project vanuit de omgeving te worden bereikt. De grootste belofte hierbij is het herstellen van het vertrouwen van de bewoners van Sloten en Nieuw Sloten in het vergroten van de leefbaarheid in hun buurtendoor het nemen van autoluwe maatregelen.

De gemeente bereikt haar doelen als één geheel
Gezien de sterke raakvlakken tussen de Autoluw Sloten & Nieuw Sloten en de vernieuwing van de Sloterbrug als belendende openbare ruimte project, dient de gemeente Amsterdam samen op te trekken met de gemeente Haarlemmermeer (Badhoevedorp). Dit betekent concreet:

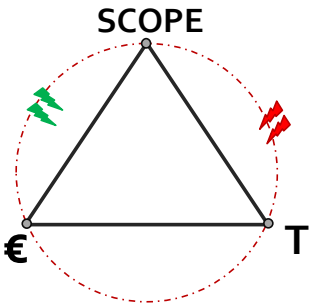
- Raakvlakken worden op het niveau van de ambtelijke en bestuurlijke opdrachtgevers besproken. Dit betreft raakvlakken met het momenteel in voorbereiding zijnde project Sloterbrug, maar ook met de toekomstige renovatie van de sportvelden Sloten en de impact op de scope van het project vanuit de Agenda Autoluw;
- Werken vanuit een gezamenlijke communicatiestrategie aan een boodschap voor Autoluw Sloten en Nieuw Sloten en de belendende projecten Sloterbrug en Renovatie Sportvelden Sloten.

Onderhouden van vertrouwen met de omgeving
Gezien de positieve reactie van de bewonersvereniging in Sloten en bewoners (op persoonlijke titel) in de werkgroep Stop Sluipverkeer Nieuw Sloten wordt ingezet op het vasthouden en verder uitbouwen van het vertrouwen in de maatregelen die genomen gaan worden op basis van de conclusies uit het verkeeronderzoek voor het mobiliteitsplan Nieuw-West. Dit betekent concreet:

- Verder bouwen aan draagvlak voor het project bij alle bewoners, ondernemers en instellingen;

- Communiceren op basis van transparantie en feiten, het liefst zoveel mogelijk 1 op 1, onder andere via huis-aan-huisbrieven aan bewoners, ondernemers en instellingen, en digitale vragenlijsten;
- Door het inzetten van goede en eerlijke communicatie kunnen de verwachtingen worden gemanaged.

3 Projectopdracht



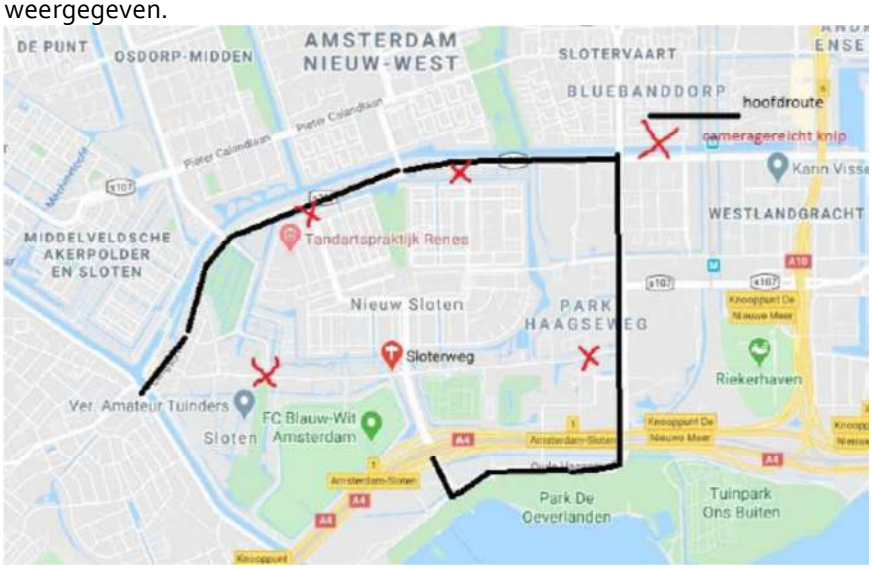
Figuur 3.1 – Krachtveld Scope, Budget, Tijd

De projectopdracht beschrijft kort en bondig het 'WAT' van het project. Het project start met een realistische belofte aan de opdrachtgever over te behalen resultaten (projectscope), de verwachte doorlooptijd (planning) en de totale kosten (raming). Alleen als deze 3 aspecten in de projectopdracht in evenwicht zijn (dat betekent dat ook rekening is gehouden met risicobuffers in tijd en geld), is er sprake van een realistische projectopdracht.

3.1 Scope

De scope van het project bestaat uit het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten, het Schetsontwerp van auto knips in Sloten en Nieuw Sloten en het uitvoeren van de maatregelen. Hieronder zijn de hoofdonderdelen uit de scope benoemd.

Het ontwerp van het concept ambtelijk voorkeursmodel uit het Verkeersonderzoek is onderstaand weergegeven.



Figuur 3.1 – concept ambtelijke Voorkeursvariant

Inrichten van de Sloterweg Oost en West met knips (positie van de Camera's en bebording)
De exacte locatie van de knip op de Sloterweg Oost en West moet in de planvormingsfase worden uitgewerkt en bestuurlijk na participatie en inspraak worden vastgesteld. Speciale aandacht is er voor de doorstromingsmaatregelen op de Plesmanlaan en Huizingalaan en het OV. Alles wordt vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten en schetsontwerp.

Inrichten van de Laan van Vlaanderen en/of Anderlechtlaan met knips (positie van de Camera's en bebording)
De exacte locatie van de knip op de Laan van Vlaanderen Oost en West moet in de planvormingsfase worden uitgewerkt en bestuurlijk na participatie en inspraak worden vastgesteld. Speciale aandacht is er voor de

doorstromingsmaatregelen op de Plesmanlaan en de Huizingalaan en voor het OV. Alles wordt vastgelegd in een Nota van Uitgangspunten en schetsontwerp.

Realiseren van een ontheffingssysteem voor bewoners en bedrijven
Het systeem van ontheffingen zal zijn gebaseerd op die van milieuzones in de stad. Alle kentekens van bewoners en bedrijven in het specifieke gebied krijgen automatisch een gratis ontheffing. De precieze uitwerking maakt onderdeel uit van de scope en wordt opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.

3.1.1 Buiten scope

Buiten de scope vallen expliciet:

- De herinrichting van de Sloterweg tot fietsstraat of 30-km straat, meeliftend op onderhoudswerkzaamheden;
- Herinrichting van de Laan van Vlaanderen en Anderlechtlaan;
- Entree naar de sportvelden Sloten;
- Doorstromingsmaatregelen op de Plesmanlaan en Huizingalaan (de maximale verliestijd van 4 minuten zou verkleind kunnen worden door toepassen van doorstromingsmaatregelen, zoals weghalen van wegversmallingen, neerzetten van verkeerslichten voor oversteek voor voetgangers en fietsers).

N.B. Noodzakelijke doorstromingsmaatregelen kunnen bij nader inzien wel tot de scope gaan behoren, als ze onontkoombaar zijn voor het functioneren van de Camera maatregelen. Vanwege extra financiële middelen hiervoor kan vertraging van plaatsing van de camera's het gevolg zijn.

3.2 Kaders tijd - mijlpalen en fasering

Het doel van een planning is het structureren van het project en de onderlinge relaties in beeld te brengen. Een planning is daarbij een hulpmiddel voor:

- Het bepalen van een realistische doorlooptijd van het project;
- Het beheersen van de voortgang van het project;
- Het zinvol communiceren over de voortgang van het project.

Planning is het instrument om het project(resultaat) op tijd gerealiseerd te hebben.

Als bijlage 1 is de projectplanning opgenomen.

3.2.1 Plan- en besluitvormingsproces Infrastructuur (PBI)

In dit project wordt het Plan- en besluitvormingsproces Infrastructuur (vanaf nu PBI) gehanteerd: Het PBI is de Amsterdamse handleiding voor de planvorming, besluitvorming over en realisatie van infrastructurele projecten. Het is een door het college vastgestelde handleiding over de fasen die doorlopen worden, de producten die in die fasen worden opgesteld en de besluiten die worden genomen door verschillende gremia.

1 Principebesluit
PBI-fase 1 product. Hierin worden nut en noodzaak vanuit het mobiliteitsplan en de conclusies van verkeeronderzoek Nieuw-west samengevoegd tot een startnotitie van het project, die wordt goedgekeurd door de wethouder Verkeer. Dit is het feitelijke bestuurlijke startsein van het project;

2 Voorkeursbesluit& projectbesluit & uitvoeringsbesluit
PBI-fase 2,3 en 4 worden gecombineerd. De Nota van uitgangspunten (NVU) en schetsontwerp (SO) worden na participatie en inspraak goedgekeurd door B&W en ter bespreking aangeboden aan de raadscommissie MLD. Bewoners en ondernemers krijgen tijdens de participatie de gelegenheid om in een zaaltje tekst en uitleg te krijgen bij de plannen. Het uitvoeringsbesluit gaan we tevens direct gebruiken als projectbesluit (verkeersbesluit). Stadsdeelcommissie en DB adviseren in de bestuurlijke besluitvorming aan het college. B&W geeft NVU en SO na participatie vrij voor inspraak en stelt na inspraak de Nota van Beantwoording en de gewijzigde NVU vast. Dat is dan tevens het uitvoeringsbesluit. Er is immers geen krediet nodig, omdat er vanuit de begroting wordt gewerkt met goedgekeurde budgetten uit het Stedelijk Mobiliteitsfonds.

3 Verkeersbesluit
Het verkeersbesluit is met het uitvoeringsbesluit ambtelijk gemandateerd.

4 Start uitvoering
De verwachting is dat de leverancier ongeveer drie maanden nodig heeft voor haar eigen voorbereiding en plaatsing van camera's. De opdrachtgeversrol wordt belegd bij afdeling Stedelijk Beheer van V&OR, die ook de plaatsing van camera´s en bebording voor de milieuzones heeft uitgevoerd inclusief implementeren van software voor ontheffingen.

5 Oplevering
Met een verwachte bouwtijd van 2-3 maanden jaar zal het werk voor maart 2021 kunnen worden opgeleverd.

In onderstaand overzicht zijn op basis van de huidige inzichten de mijlpalen weergegeven.

Mijl-paal nr.	Omschrijving	Stand Stuurmijlpaal
1	PB – Principebesluit	mei 2020
2	VB – Voorkeursbesluit –vrijgave voor inspraak	september 2020
1	VB – Voorkeursbesluit/projectbesluit/uitvoeringsbesluit – na afronding inspraak	november 2020
2	Verkeersbesluit (ambtelijk)	december 2020
3	GSU – Geplande start uitvoering	januari2020
4	GEU – Geplande eind uitvoering	maart 2021

3.3 Kaders geld – budget en kosten

De totale raming conform de ambtelijke voorkeursvariant, prijs van de camera's is begroot op € 175.000 (inclusief € 78.750 aan proceskosten).

Kostenraming		
Proceskosten	**€**	**78.750**
IPM algemeen Projectmanagement PBI fase 1,2,3,4,5 (1 dg per week , jaar)	€	35.000
Omgevingsmanagement PMB PBI fase 1,2,3,4,5 (1 dg per week, jaar)	€	35.000
Communicatie PBI fase 1,2,3 (1/2 dag per week, half jaar)	€	8.750
Technisch inkoop Camera's	€ (uitvoeringsopdracht)	0
Uitvoering	**€**	**175.000**
Uitvoering & implementatie software	€	100.000
Onvoorzien (25%)	€	25.000
VAT (40%)	€	50.000
Totaal	**€**	**253.750**

I.

Dekking is als volgt voorzien:

Specificatie toegekende dekking:	*Gereserveerd (MWP)*	*Totaal*
Algemene dienst		
Krediet onrendabel		
SMF – kleine maatregelen Nieuw-West	€ 175.000	€ 175.000
Ambtelijk opdrachtgeversbudget Nieuw-West	€ 78.750	€ 78.750
* VRA – IA OV		
Reserves & voorzieningen		
Overige UAM		
Totaal	€ 253.750	€ 275.750

4 Opdrachtgeverschap en Projectorganisatie

4.1 Projectorganisatie

Bestuurlijke opdrachtgever
De bestuurlijke opdrachtgever is de wethouder Verkeer en Vervoer: Sharon Dijksma.
De wethouder ontvangt periodiek een stand van zakenbericht en wordt door de ambtelijk opdrachtgever (AOG) geïnformeerd over mijlpalen en/of politiek gevoelige situaties indien dergelijke situaties zich voordoen. De wethouder neemt voortgangsbeslissingen op advies van de AOG. Alle informatieverstrekking aan het college en de gemeenteraad en voorstellen voor bestuurlijke besluitvorming lopen via haar na consultering van het Dagelijks Bestuur Nieuw-West. Pers wordt benaderd via de persvoorlichter van de wethouder.

Ambtelijk opdrachtgever
De interne, ambtelijk opdrachtgever is 5.1, 2, e van de Directie V&OR.
De AOG rapporteert aan de bestuurlijke opdrachtgever, via annotaties die worden aangeleverd voor de weekend- of midweekmap van de wethouder. In geval van bestuurlijke besluitvorming verzorgt de AOG i.s.m. het projectteam de voordracht aan de wethouder. Wanneer het project tijdens een college- of raadsvergadering wordt behandeld, bereidt de AOG dat i.s.m. het projectteam voor en is hij erbij aanwezig.
De projectmanager rapporteert de voortgang op hoofdlijnen (GROTICK) aan de AOG, die deze informatie zo nodig kan gebruiken voor rapportage aan de bestuurlijke opdrachtgever.

Toekomstig eigenaar / beheerder / Asset Manager
Vanuit Stedelijk Beheer is onze contactpersoon voor Camera's 5.1, 2, e 5.1, 2, e De projectmanager heeft met hem een periodiek overleg voor afstemming en advies.

Programma uitvoeringsagenda Autoluw
Daarnaast heeft het college besloten over een pakket van maatregelen om haar ambitie voor de autoluwe stad verder te concretiseren. De projectmanager heeft met de programmamanager 5.1, 2, e van V&OR) een periodiek overleg voor afstemming en advies.

Gemeente Vervoerbedrijf
Er wordt regelmatig afgestemd met het GVB om te bezien hoe de doelstelling voor het verbeteren van de betrouwbaarheid van de OV-corridor kan worden ingevuld. Dit betreft het busverkeer over de Laan van Vlaanderen en de Connexxion-bus over de Sloterweg.

4.2 Werkwijze

Projectteam
De organisatiestructuur van het project is 'lean & mean', gebaseerd op het Integraal Project Management Model (IPM). Hierin worden drie managementrollen onderscheiden:

1. Integraal projectmanager (PM) is verantwoordelijk voor de organisatie en aansturing van het IPM projectteam. Hij is eindverantwoordelijk voor de producten die worden opgeleverd door het projectteam en hij toetst de beleidsdoelstellingen van het project. Hij/zij is eindverantwoordelijk voor

de realisatie van het project, zorgt voor afstemming met de AOG en bereidt de bestuurlijke besluitvorming voor;
2. Omgevingsmanager (OM) verzorgt het stakeholdermanagement en doet de afstemming met omgevingspartijen van buiten de gemeentelijke organisatie;
3. Technisch Manager (TM) is verantwoordelijk voor de realisatie van de objecten in het project. Hij/zij zorgt voor de technische specificaties (eisen) van het project op basis van de eisen en wensen van de stakeholders en de benodigde studies en onderzoeken.

Binnen het project zijn de volgende specifieke afspraken gemaakt op het gebied van de projectorganisatie:

- De IPM-rollen opereren vanuit hun eigen expertise op gelijkwaardige basis;
- De aansturing van het project gebeurt vanuit het IPM team. Daarin zitten de IPM rolhouders indien van toepassing. Het overleg wordt gebruikt om de voortgang van de processen en producten te bewaken en vast te stellen die verder de besluitvorming in gaan;
- Besluiten buiten de kaders van de opdracht legt de projectmanager voor aan de AOG en de stuurgroep, bestaande uit, behalve de projectmanager, de AOG en de mobiliteitsmanager Nieuw-west.
- Overlegstructuur:
    - wekelijks: een kort overleg met het gehele team (max 1 uur) zonder agenda
    - stuurgroep: 1x per maand

Begeleidingsgroep

Het projectteam laat zich begeleiden door de stakeholders van stadsdeel, GVB, de bewonersvereniging in Sloten en de bewonerswerkgroep Stop Sluipverkeer in Nieuw Sloten. Deze komen 1x per maand bij elkaar (in het begin 1x per 2 weken) samen met de Projectmanager en de Omgevingsmanager en bereiden de stukken voor de stuurgroep voor.

De organisatiestructuur van het projectteam wordt als volgt weergegeven:

Persoon	Rol in projectteam
5.1, 2, e	Integraal projectmanager (IPM)
5.1, 2, e	Technisch manager (IPM)
5.1, 2, e	Omgevingsmanager (IPM)
5.1, 2, e	Communicatieadviseur

De organisatiestructuur van de Begeleidingsgroep wordt als volgt weergegeven:

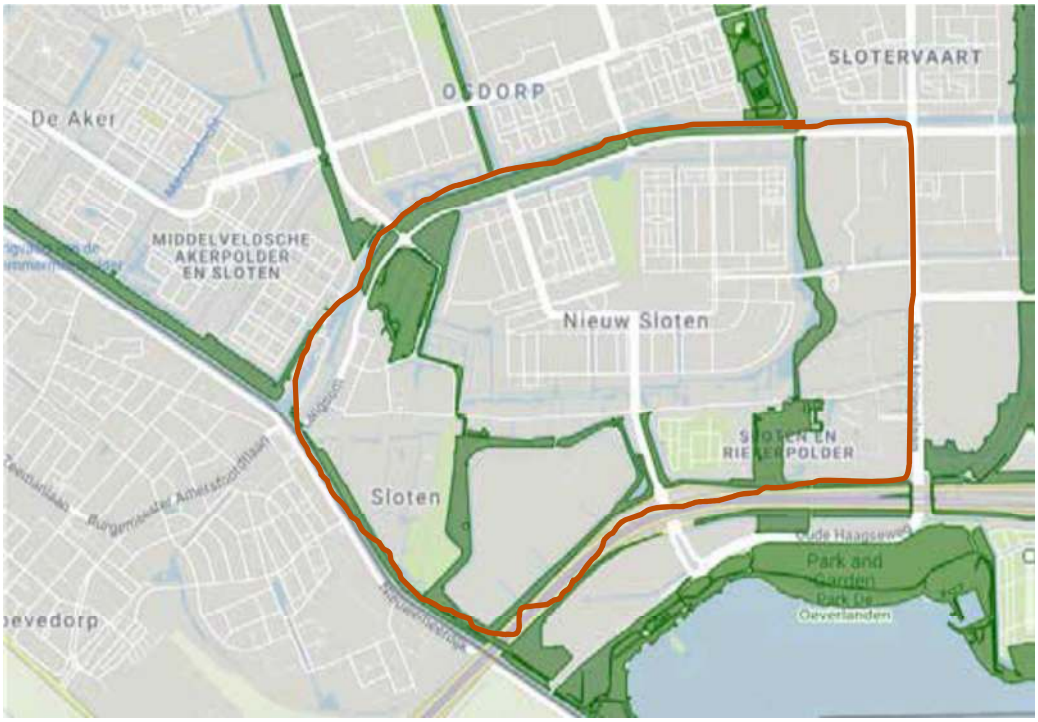
Persoon	Rol in projectteam
5.1, 2, e	Vertegenwoordiger Sloten
5.1, 2, e	Vertegenwoordiger Nieuw Sloten
5.1, 2, e	Vertegenwoordiger GVB
5.1, 2, e	Vertegenwoordiger stadsdeel Nieuw-West
5.1, 2, e	Vertegenwoordiger R&D
5.1, 2, e	Vertegenwoordiger V&OR

De organisatie van de stuurgroep is als volgt weergegeven

Persoon	Rol in projectteam
5.1, 2, e	Integraal projectmanager (IPM)
5.1, 2, e	Mobiliteitsmanager Nieuw-West
5.1, 2, e	Ambtelijk Opdrachtgever V&OR (AOG)

5 Omgeving

Amsterdam heeft participatie hoog in het vaandel staan. Voor het slagen van het project is een goede relatie met de omgeving onontbeerlijk. De gemeente moet een betrouwbare partner zijn. We zijn als gemeente opdrachtgever van het project en een goede reputatie en vertrouwen zijn cruciaal. Dit betekent dat we (blijvend) moeten investeren in onze relaties. Wanneer we weten wat hun belangen zijn, kunnen we bekijken of en hoe wij deze het beste kunnen meenemen in het project.



Figuur 5.1: overzichtskaart buurten Sloten en Nieuw Sloten(binnen rode lijn)

5.1 Visie op omgevingsmanagement

Het project Autoluw Sloten en Nieuw Sloten maakt gebruik van omgevingsmanagement om de interactie tussen de omgeving en het project te sturen en te coördineren. Het omgevingsmanagement in de planvormingsfase richt zich met name op het samen met de ondernemers/bewoners/instellingen maken van keuzes voor het schetsontwerp en de Nota van uitgangspunten. De huidige ambtelijke voorkeursvariant uit de Verkeersonderzoeksfase vormt de basis voor het voorlopig schetsontwerp en de Nota van Uitgangspunten. Verwachtingsmanagement in de zin van wat mag de omgeving van het project verwachten, welke zaken liggen vast en welke zijn open voor discussie, speelt een cruciale rol binnen het omgevingsmanagement in deze fase.

Het doel van omgevingsmanagement is om:

- De belangen van de stakeholders te verkennen en in beeld te hebben,

- Rekening te houden met belangen van stakeholders en bijbehorende wensen en eisen
- Het ontwerp te verifiëren met de werkelijkheid. Door de plannen terug te leggen aan stakeholders toetsen we als projectteam of we een plan maken dat realistisch en uitvoerbaar is.
- Daarnaast hebben we als doel de omgeving zorgvuldig te informeren over de plannen en werkzaamheden en willen we dat de bereikbaarheid tijdens de uitvoering zo optimaal mogelijk is.

5.2 Stakeholdermanagement

5.2.1 Strategisch omgevingsmanagement

De voorgestelde ambtelijke voorkeursvariant vormt het startpunt van het voorlopig schetsontwerp en Nota van Uitgangspunten. Discussies die in de vorige fase van het Verkeersonderzoek zijn beslecht, vormen de opmaat voor het ontwerp, waar het overgrote deel van bewoners en ondernemers mee kunnen leven.
De stakeholders van het project Autoluw Sloten en Nieuw Sloten zijn te verdelen in zeven hoofdgroepen:

A. Individuele bewoners en ondernemers:	Bewoners, instellingen en ondernemers van Sloten en Nieuw Sloten die het projectteam persoonlijk hebben benaderd.
B. Belangengroeperingen en verenigingen / stichtingen	Fietsersbond, sportverenigingen Sloten, bewonersvereniging Sloten, Werkgroep SSNS uit Nieuw Sloten, Winkeliersvereniging Nieuw Sloten
C. Professionele stakeholders:	GVB, Connexxion, eigenaren K&L
D. Raakvlakprojecten	Programma Agenda Autoluw, Vernieuwing Sloterbrug Renovatie sportpark Sloten
E. Interne stakeholders:	Stadsdeel Nieuw-West, Stadsregie, CVC/WVA/WWU, V&OR (assetmanagers/beheerders OR, Camera's), OV, VRI, R&D
F. externe stakeholder (buiten Amsterdam)	Gemeente Haarlemmermeer (Badhoevedorp) en haar bewoners; Provincie
G. Gebruikers algemeen:	doorgaande fietser en voetganger, bewoners Sloten, bewoners Nieuw Sloten, bezoekers Sloten, bezoekers Nieuw Sloten, leveranciers, winkeliers, ondernemers, doorgaand gemotoriseerd verkeer

5.2.2 Participatie

Binnen het project is een aantal onderwerpen geformuleerd. Het belangrijkste thema is de ontheffing voor bewoners en ondernemers uit Sloten en Nieuw Sloten, en de bezoekers van ondernemers en bewoners. Deze zijn geformuleerd n.a.v. de verkenningsfase/onderzoeksfase Verkeersonderzoek. Dit zijn onderwerpen waar in grote of kleine mate nog ruimte is om keuzes te maken. Hetzelfde geldt over de positie van de Camera's en de doorstromingsmaatregelen op de Plesmanlaan en Huizingalaan. De omgevingsmonitor geeft aan welke stakeholders ageren bij welk onderwerp en welk participatieniveau aan hen wordt toegekend. Hierdoor kan het projectteam bepalen hoe het de stakeholder het beste kan benaderen. Het project stemt de inzet van communicatiemiddelen hierop af.

Waar liggen de vrijheden?
Per discussiepunt door de ontwerper worden bepaald hoeveel keuzevrijheden er nog liggen in het ontwerp. Dit gaat over de fysieke plek van de camera's en de bebording, de criteria voor ontheffingen en de noodzakelijk doorstromingsmaatregelen op de Plesmanlaan en Huizingalaan. Over de software in het systeem voor de ontheffingen zullen de (on)mogelijkheden verder in kaart worden gebracht. Het ziet ernaar uit dat automatisch gratis ontheffingen op in het gebied geregistreerde kentekens kan plaatsvinden. Deze informatie is belangrijk om ook terug te geven aan de stakeholders, bijvoorbeeld tijdens een algemene inloopbijeenkomst. Hierdoor worden verwachtingen duidelijk.

5.2.3 Communicatie

Het doel van communicatie ligt met name in het creëren van draagvlak bij de betrokken partijen; van bewoners en ondernemers. Omgevingsmanagement en communicatie zullen hierin nauw moeten samenwerken.

Participatie ladder ↓	Toelichting:	Voorbeelden middelen:
1. Informeren	De gemeente bepaalt zelf de agenda voor besluitvorming en houdt betrokkenen op de hoogte. De gemeente maakt dus zelfstandig beleid en kan daarvoor ook informatie van betrokkenen gebruiken (bewoners, ondernemers, organisaties, belangengroepen, enzovoorts). Opvragen van die informatie kan bijvoorbeeld ook via enquêtes, monitors, benchmarks. De betrokkenen hebben geen formele inbreng. Hun rol is toehoorder.	• Bewonersbrief • Presentatie • Website • Sociale media • Berichten in lokale kranten (parool, wijkkrant e.d.)
2. Consulteren	De gemeente bepaalt zelf de agenda, maar ziet betrokkenen als gesprekspartners bij ontwikkeling van beleid. Er wordt gelegenheid gegeven aan belanghebbenden en/of belangstellenden om meningen, ervaringen, wensen en ideeën naar voren te brengen of voorkeuren aan te geven, maar deze zijn voor de gemeente niet bindend. **De rol van de participant is geconsulteerde.** Plannen worden door de gemeente opgesteld en voorgelegd aan belanghebbenden. De reacties van belanghebbenden worden meegenomen in het vervolgproces.	• Inloopavond • Buurtbijeenkomst • Inspraak (alleen via raadscommissie

3. Adviseren	De gemeente bepaalt de agenda, maar vraagt advies aan participanten. Bijvoorbeeld door binnen vooraf gestelde kaders een gezamenlijk antwoord te geven op een door een bestuursorgaan geformuleerde vraag;. De betrokkenen kunnen ook problemen en oplossingen aandragen en met voorstellen komen. Alle ideeën spelen een volwaardige rol bij het ontwikkelen van beleid. De gemeente verbindt zich in principe aan de resultaten, maar kan bij de uiteindelijke besluitvorming hiervan beargumenteerd afwijken. **De rol van de participant is adviseur.**	• Klankbordgroep

Voor een details van de communicatie wordt verwezen naar het communicatieplan in bijlage 2.

5.2.4 Draagvlak voor eindsituatie

De voorgenomen knips op de Sloterweg en Laan van Vlaanderen bieden kansen om meer draagvlak voor de eindsituatie (als de camera's zijn geplaatst en werken) te creëren. Hiermee ontstaat namelijk extra ruimte om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Tegelijkertijd kan het bij een groep autobezitters juist weerstand oproepen door de nieuwe verkeerscirculatie.

Voor details wordt verwezen naar het communicatieplan in bijlage 2

5.2.5 Kwaliteitsborging en raakvlakken

Om de kwaliteit van de communicatie te kunnen borgen is het van belang dat het projectteam korte lijnen heeft met de omgeving. De overleggen binnen het project en intensief overleg met de omgevingsmanagers vormen de basis voor deze informatie. Afstemming met communicatieadviseurs van raakvlakprojecten, de gebiedsmakelaar van het stadsdeel, en (bestuurs)woordvoerders zorgt voor consistentie met de stedelijke kaders (met name Agenda Autoluw), fysieke raakvlakken en stadsdelen.

5.2.6 Bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie

Amsterdam werkt volgens het coördinatiestelsel. Dat betekent dat een project plannen over de bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en de communicatie in een vroeg stadium aan moet melden met als doelstellingen:

a) inzicht verschaffen in de werkzaamheden en de impact op de openbare ruimte
b) afstemming met omgevingsprojecten in tijd en fasering
c) communicatiemiddel richting derden.

5.3 Conditionering

5.3.1 Kabels & Leidingen

Om het project te realiseren kan het zijn dat er kabels en leidingen verlegd moeten worden.

5.3.2 BLVC-kader

Het belangrijkste punt van zorg is het omleiden van OV en bestemmingsverkeer tijdens de plaatsing en installatie van de Camera's en bebording, als dat nodig zou zijn.

5.4 Organisatie omgevingsmanagement

Naam	Rol	Taken
5.1, 2, e	Omgevingsmanager	IPM-manager, bestuurlijke afstemming raakvlakprojecten, relatie- en stakeholdermanagement, participatie, inspraak
5.1, 2, e	Communicatieadviseur	Strategie communicatie, communicatiestrategie OG-ON
5.1, 2, e	Technische manager	Inkoop en plaatsing Camera's en implementatie software (inclusief ontheffingen)

5.4.1 Overleggen team Omgevingsmanagement

Vanuit Omgevingsmanagement worden de in het onderstaande overzicht vermelde overleggen onderscheiden.

Overleggen omgevings management				
Overleg	Frequentie	deelnemers	Onderwerpen	Verslaglegging
OM en Communicatie overleg	2-wekelijks	Communicatie-adviseur, omgevingsmanagers raakvlakprojecten	Aanpak, voortgang, (tussen)resultaten, knelpunten	Ja, actielijst
OM en TM afstemmingsoverleg	2-wekelijks	technisch projectleiders, projectleider	Aanpak, voortgang, (tussen)resultaten, knelpunten	Ja, actielijst

6 Techniek

6.1 Algemeen

De kerntaak van technisch management is zorgdragen dat het eindresultaat, het plaatsen van de bebording en de camera's, kwalitatief goed wordt uitgevoerd. De werkwijze van Stedelijk Beheer voor Milieuzones wordt hierbij gebruikt. Doelen die we hiermee willen bereiken zijn:

1. Doelmatigheid: voorzien in behoefte van de bewoners en ondernemers binnen maatschappelijk verantwoorde kosten;
2. Doeltreffendheid: efficiënt terugdringen van faalkosten en beter benutten van de beschikbare middelen;
3. Transparantie: aantoonbaar en beheerst leveren wat met de klant is afgesproken.

Alle relevante informatie zal zijn beslag krijgen in de samenwerkingsovereenkomst met V&OR Stedelijk Beheer, inzake Camera's. Hieronder wordt beschreven wat de taken en producten zijn voor het technisch management (TM) voor de PBI-fasen 3 & 4.

6.2 Werkzaamheden

Vanuit techniek worden voor de in het onderstaande overzicht vermelde werkzaamheden onderscheiden.

- Voorbereiding K&L
- Plaatsen bebording
- Plaatsen Camera's
- Inrichten software camera's

6.3 Producten

1. Bebording t.a.v. Knips
2. Camera's
3. Software voor ontheffing

Bijlage 1 Integrale projectplanning

Bijlage 2 Communicatieplan