

uitvoeringsstandaard

**TOEKOMSTBESTENDIG
WERKEN AAN DE
OPENBARE RUIMTE**

bewuster kiezen – duurzamer werken

Inhoud

1 Inleiding.....	3
1.1 Aanleiding.....	3
1.2 Bestedingen.....	3
1.3 Doel en afbakening: losse maatregelen, onderhoud, vervanging én herinrichting	4
1.4 Leeswijzer.....	5
1.5 Uitgangspunten - de juiste maatregel op de juiste plek en tijd	5
1.6 Definities	6
1.6.1 Losse verbetermaatregelen.....	6
1.6.2 Planmatig klein onderhoud (PKO).....	7
1.6.3 Onderhoud (O).....	7
1.6.4 Vervanging (VV).....	8
1.6.5 Herinrichting (HI)	9
2 Afbakening werksoorten (maatregelenlijst)	12
2.1 Autoluw: parkeren opheffen	14
2.2 Verkeersveiligheid & toegankelijkheid: kruisingen aanpassen	15
2.3 Verkeersveiligheid: parkeervakken passend maken conform huidige richtlijnen	16
2.4 Verkeersveiligheid: overige ingrepen.....	17
2.5 Toegankelijkheid: toegankelijke stoepen.....	18
2.6 30 km/uur in de stad: van GOW 50 naar GOW 30.....	19
2.7 Fiets: fietsparkeren uitbreiden	19
2.8 Fiets & verkeersveiligheid: fietspaden verbreden, aanpassen of aanleggen	20
2.9 Klimaatadaptatie: piekbuien, hitte en droogte.	21
2.10 Verblijfskwaliteit: een prettige openbare ruimte	23
2.11 Vergroenen: meer groen en gezonder groen	24
3 Tot welke wijzigingen in het programmeerproces leidt deze uitvoeringsstandaard?	25
3.1 Werk-met-werk?	25
3.2 Uitgangspunten programmering	25
3.3 Programmeerproces op hoofdlijnen.....	27
4 Kader voor losse verbetermaatregelen	28
5 Kader voor onderhoud	29
6 Kader voor vervanging	31
7 Kader voor herinrichtingen	33
Bijlage I: Maatregelenlijst ('kruisjeslijst')	35

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Amsterdamse openbare ruimte is de plek waar we sporten, spelen, elkaar ontmoeten, ondernemen en ons verplaatsen. De openbare ruimte wordt intensief gebruikt. Als Gemeente hebben we de verantwoordelijkheid om te zorgen dat de openbare ruimte schoon, heel, veilig en functioneel is. Niet alleen nu, maar ook over 10, 20 en 50 jaar. Omdat het gebruik van de openbare ruimte, de mobiliteit en de stad verandert, moeten we zorgen dat dat openbare ruimte *toekomstbestendig* is.

Die opgave moeten we realiseren binnen de grenzen van onze budgetten, onze mensen en onze planeet. We hebben dus ook de verantwoordelijkheid om alle spullen ('assets', zoals verhardingen, straatmeubilair en groen) duurzaam te onderhouden. Uit het oogpunt van duurzaamheid is het onwenselijk om verhardingen of andere spullen te vervangen voordat ze het einde van hun levensduur hebben bereikt. In normale taal: voordat ze op zijn. Kapitaalvernietiging en materiaalvernietiging moeten zoveel mogelijk voorkomen worden. Een ander punt is dat de budgetten voor beheer en onderhoud beperkt zijn. We zullen slim moeten werken om met de bestaande middelen het jaarlijkse onderhoudsprogramma uit te voeren, achterstallig onderhoud te beperken en te investeren op plekken waar dat het hardst nodig is.

1.2 Bestedingen

Enkele cijfers om de grootte van de opgave weer te geven: de totale begroting van onderhoud en vervanging in de stad gaat richting de €200 miljoen, nog exclusief de inhaalslag vanuit het programma Bruggen en Kademuren (PBK). Specifiek voor de asset verhardingen ligt het realistisch jaarlijkse volume aan (groot) onderhoud en vervangingsonderhoud rond de €60 a €70 miljoen. Enorme bedragen, die wel afgezet moeten worden tegen een opgave die nog groter is: de theoretische meerjarige normkosten voor onderhoud en vervanging van verhardingen zijn berekend op ruim €100 miljoen per jaar. Dit betreft budget dat uitsluitend bestemd is voor het financieren van *instandhouding* en *vervanging*¹. De praktijk is dat een deel van de vervangingsopgave verloopt via herinrichtingen van de openbare ruimte.

Naast de stadsbehoud budgetten zijn er namelijk ook middelen voor verbeteringen, aanpassingen en optimalisaties in de openbare ruimte: het programma Stadsverbetering². Het jaarlijks volume aan beschikbare middelen hiervoor ligt rond de € 85 miljoen. Het aandeel aan herinrichtingen is zo'n €50 miljoen. Daarnaast is een substantieel deel beschikbaar voor programmatische aanpak van verbeteringen voor bijvoorbeeld fiets, autoluw en vergroening. Deze verbeteringen gaan steeds meer gekoppeld worden aan de onderhoudsopgave.

Om die reden vindt ook een verschuiving plaats van budgetten stadsverbetering richting stadsbehoud. Het is daarbij van belang dat de kernopgave van stadsbehoud overeind blijft: de hele stad onderhouden op het vastgestelde onderhoudsniveau. Daarom wordt in deze uitvoeringsstandaard (paragraaf 1.5) ook het uitgangspunt vastgelegd dat de technische noodzaak (voor onderhoud aan en vervanging van assets) leidend is bij het programmeren van werkzaamheden. Het gaat hier om het onderhoudsniveau sober, waarbij de openbare ruimte heel schoon en veilig is maar niet eerder wordt aangepakt dan strikt noodzakelijk.

¹ Het gaat hierbij om de volgende budgetten: reserve stadsbehoud en vervangingskredieten.

² Grootschalige herinrichtingen vallen buiten het programma stadsverbetering en worden gedekt uit investeringskredieten.

1.3 Doel en afbakening: losse maatregelen, onderhoud, vervanging én herinrichting

Vanuit genoemde opgaven is deze 'Uitvoeringsstandaard Toekomstbestendig werken aan de Openbare Ruimte' opgesteld. De uitvoeringsstandaard beschrijft het raamwerk waarbinnen alle werkzaamheden in de openbare ruimte worden uitgevoerd: *losse verbetermaatregelen, onderhoud, vervanging en herinrichting*. Door ons te committeren aan deze standaard committeren we ons aan duurzamer, slimmer en effectiever werken aan een toekomstbestendige stad.

Het doel van deze uitvoeringsstandaard is een duurzamer en efficiënter werkproces, beter benutten van bestaande materialen en kapitaal en een grotere maatschappelijke meerwaarde per euro die we uitgeven. Dat bereiken we door uniforme procesafspraken te maken, de scope van alle soorten projecten strikter af te bakenen, de complexiteit van projecten in te kaderen en bewust te kiezen waar en wanneer wel overgaan tot volledige, complexe herinrichting. Het betekent dat niet alleen onderhoudswerk, maar ook herinrichtingen sterker worden ingekaderd en gestandaardiseerd.

We maken daarbij een helder onderscheid tussen *instandhouding* van het bestaande en de benodigde *verbeteringen* om de stad klaar te maken voor de toekomst. Die verbeteringen kunnen bijvoorbeeld betrekking hebben op verkeersveiligheid, een autoluwere inrichting of klimaatadaptatie. In veel projecten komen deze twee samen (werk-met-werk). Door toch consequent in kaart te brengen wat we doen aan instandhouding en wat aan verbetering, kunnen we bewuster te kiezen: welke maatregel voeren we wanneer uit en op welke plek?

De uitvoeringsstandaard richt zich specifiek op de asset verhardingen, in nauwe samenhang met andere *assets* zoals groen, civiele constructies en riolering. De projecten die volgen uit onderhoud van verhardingen zijn namelijk vaak de basis waar verbeteringen in de openbare ruimte aan gekoppeld worden.

Werkzaamheden in de *gebiedsontwikkeling* worden in deze uitvoeringsstandaard buiten beschouwing gelaten, hoewel de werkwijze en keuzes die daar worden gemaakt ook grote invloed hebben op functioneren van de stad en de toekomstbestendigheid van de openbare ruimte. Gebiedsontwikkeling kan – afhankelijk van de locatie – worden gezien als nieuwe aanleg van openbare ruimte of de herinrichting van de ruimte. Oplevering van een ontwikkeld gebied is het startpunt van de onderhoudscyclus van de betreffende openbare ruimte. Het is belangrijk om binnen de gebiedsontwikkeling te werken binnen de gemeentelijke standaarden, zoals de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode). Dit heeft een groot, positief effect op beheerbaarheid en beperking van de onderhoudskosten over de hele levensduur. Bovendien kan het teleurstelling in de toekomst voorkomen: als bij aanleg wordt gekozen voor bijzondere materialen, worden deze geregeld in de loop van de tijd vervangen voor (minder bijzondere) standaardoplossingen, omdat deze goedkoper en beter te onderhouden zijn.

Ook *dagelijks beheer* is niet uitgewerkt in deze uitvoeringstandaard, omdat het zelfstandig geprogrammeerd wordt en daarmee een eigen proces kent. Er bestaat wel een belangrijke relatie tussen dagelijks beheer, onderhoudsprojecten en vervangingen. Als we onderhoud of vervanging te lang uitstellen, neemt de intensiteit van het benodigd dagelijks beheer (en daarmee de kosten) toe; er moeten vaker gaten in de weg worden hersteld, vaker vuil uit de kieren geveegd of stenen geborsteld, dode beplanting aangepakt en straatmeubilair worden hersteld. Dat betekent ook dat het tijdig uitvoeren van onderhoud- en vervanging kan bijdragen aan efficiënter dagelijks beheer.

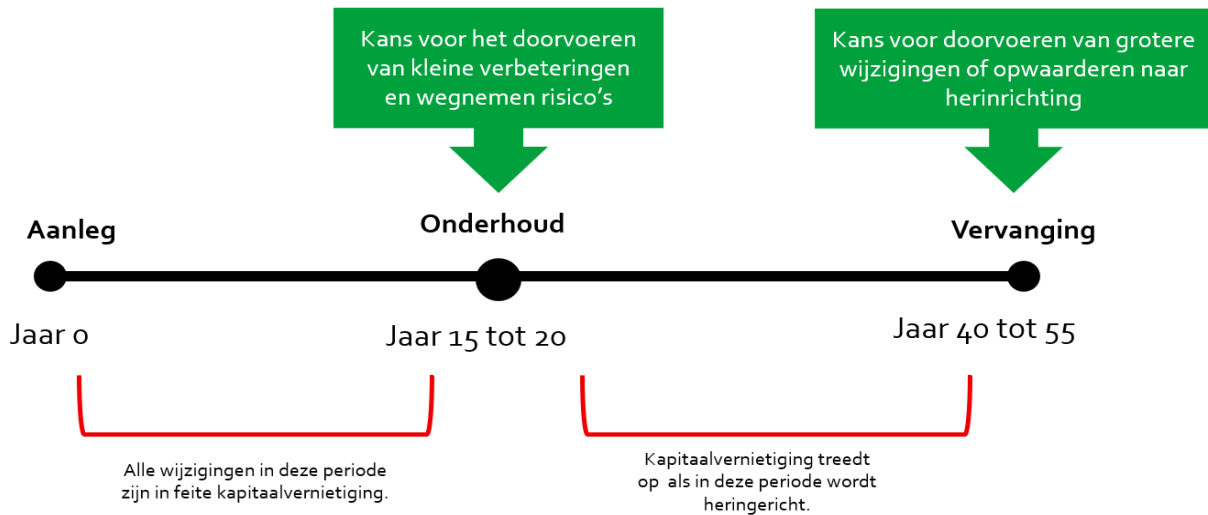
1.4 Leeswijzer

In deze uitvoeringsstandaard worden eerst de uitgangspunten voor het toekomstbestendig werken in de openbare ruimte uiteengezet (paragraaf 1.5). Vervolgens worden de verschillende werksoorten gedefinieerd en afgebakend: losse maatregelen, onderhoud, vervangingen, herinrichtingen (paragraaf 1.6 en hoofdstuk 2). Hoofdstuk 3 gaat in op de totstandkoming en programmering van projecten. In de hoofdstukken die volgen (4 t/m 7) wordt per werksoort voorgeschreven hoe de scopeafbakening, besluitvorming, financiële dekking, participatie en organisatie worden uitgevoerd.

1.5 Uitgangspunten - de juiste maatregel op de juiste plek en tijd

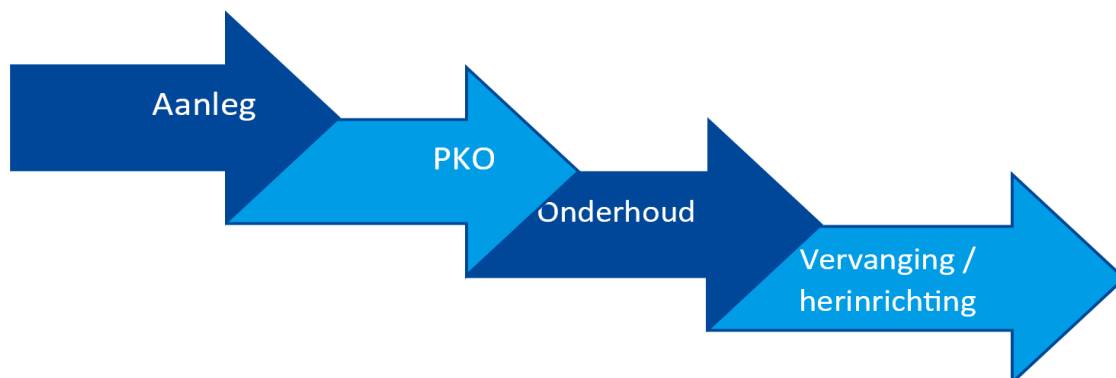
Om met de beschikbare budgetten en kredieten zoveel mogelijk resultaat te boeken, is het zaak om de juiste maatregel op de juiste plek op het juiste moment uit te voeren. Daarbij hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Technische noodzaak (voor onderhoud aan en vervanging van assets) is leidend bij het programmeren van werkzaamheden.
- Grote investeringen in de ondergrond (rioolvervanging, energietransitie, versterken distributienetwerken, etc.) kunnen ook aanleiding zijn voor vervangingswerk. Als de vervanging van boven- en ondergrondse assets op qua timing goed op elkaar afgestemd worden, kunnen we zo duurzaam mogelijk werken.
- Noodzakelijk onderhoudswerk wordt gekoppeld aan het wegnemen van risico's. Maatregelen in het kader van verkeersveiligheid en klimaatadaptatie noemen we de standaard-verbeteringen, omdat ze altijd kunnen worden meegenomen als dat nodig is'.
- In aanvulling daarop wordt onderhoudswerk waar mogelijk "opgeplust" met (afgebakende) verbeteringen die bijdragen aan de realisatie van beleidsdoelen.
- Deze plussen kunnen alleen betrekking hebben op de spullen waar het onderhouds- of vervangingswerk betrekking op heeft. Dus als het onderhoudswerk is beperkt tot stoep en fietspad, dan kan geen 'plus' aan de rijbaan worden doorgevoerd.
- De plussen worden in kaart gebracht, afgewogen en vastgelegd in de fase waarin onderhoud en andere opgaven geprogrammeerd worden, voorafgaand aan opname in de begroting. Als een onderhouds- of vervangingsproject dan vervolgens start, liggen doelstelling en scope van het project dus al vast.
- Herinrichting wordt toegepast als de huidige opzet of inrichting van een straat of plein echt niet meer voldoet en beperkte aanpassing binnen de huidige hoofdopzet niet volstaat. Ook herinrichtingen worden in dit document ingekaderd en sluiten zo goed mogelijk aan bij vastgestelde standaarden (zoals de standaarden uit de Puccinimethode).
- Herinrichting wordt gekoppeld aan het moment van vervanging van assets (verhardingen, constructies, ondergrond). Tussentijdse herinrichtingen zoveel mogelijk voorkomen. Indien er toch aanleiding is om tussentijds herin te richten wordt voorafgaand aan programmering/ besluitvorming in kaart gebracht wat de (verborgen) kosten zijn van vervroegde afschrijving.
- Programma's en andere urgente ingrepen hoeven niet altijd binnen onderhoud of herinrichting te worden uitgevoerd. Het kan ook via losse maatregelen, mits dit kostenefficiënt is en tot snel resultaat leidt. Dat doen we alleen als er niet op korte termijn onderhoudswerkzaamheden staan gepland.
- De ruimte voor participatie bij projecten sluit aan bij het type werk en de opgave. Bij onderhoud en vervanging primair gericht op informeren, met aandacht voor de omgeving. Bij herinrichting gericht op betrekken, waarbij altijd duidelijk wordt waar de ruimte zit om over mee te praten en welke zaken vastliggen. Dit zorgt ervoor dat het voor bewoners duidelijk is waar ze aan toe zijn en waar de ruimte zit om mee te denken.



1.6 Definities

Om ook daadwerkelijk de 'juiste maatregel op de juiste plek en tijd' in te zetten, is het belangrijk om de verschillende werksoorten helder te definiëren en af te bakenen. Zo kan onderhoud naast instandhouding ook een aantal verbeteringen bevatten, maar is het (vanuit oogpunt van duurzaamheid, techniek en bedrijfsvoering) onverstandig om de functionaliteit (basisinrichting) van de straat te wijzigen. Technisch omdat grote, functionele wijzigingen van het profiel ervoor zorgen dat ook investering en vervangingen in de ondergrond nodig zijn. Qua duurzaamheid is dit onwenselijk, omdat er dan assets worden vervangen die nog jaren mee konden. Over bedrijfsvoering: niet alleen de uitvoeringskosten en vervroegde afschrijving tellen op, maar ook de kosten van uitgebreidere planvorming, afstemming en participatie.



Illustratie: de onderhoudsvormen of werksoorten die in dit document nader worden gedefinieerd en afgebakend: planmatig klein onderhoud, onderhoud, vervanging en herinrichting. Dagelijks beheer is hier buiten beschouwing gelaten omdat het onafhankelijk van deze cyclus uitgevoerd wordt en vaak op basis van meldingen in plaats van een vaststaand programma. Ook losse verbetermaatregelen staan er niet bij omdat dat uitzonderingen zijn die buiten deze cyclus staan.

1.6.1 Losse verbetermaatregelen

Losse verbetermaatregelen worden ingezet om een specifiek, plaatselijk probleem op te lossen of kleine verbeteringen aan de openbare ruimte te realiseren. Het gaat dus nadrukkelijk om werk aan een onderdeel van de openbare ruimte en niet om werk aan de gehele ruimte tussen de gevels. Het wordt toegepast als de noodzaak voor de verbetering te groot is om te wachten op gepland onderhoudswerkzaamheden of herinrichting. Denk aan het toegankelijk maken van een bushalte, het veilig maken van een kruispunt door kleine aanpassingen en het toevoegen van drempels of

versmallingen in een bestaande rijloper om de snelheid te verlagen. Ook het vergroenen en klimaatadaptief maken van de stad kan soms gerealiseerd worden met losse verbetermaatregelen. Hoewel losse verbetermaatregelen los van ander werk uitgevoerd kunnen worden, betekent dat niet dat het altijd eenvoudig is: voorbereiding, ontwerptraject en afstemming met de omgeving kunnen veel tijd en capaciteit kosten. De uitvoering brengt uiteraard ook stevige kosten met zich mee.

Ter illustratie: 100 losse verbetermaatregelen voor groen en klimaatadaptatie

Het project 100 groene plekken beoogt door een groot aantal kleine ingrepen slagvaardig een stap te kunnen maken in het groen en klimaatadaptief maken van de openbare ruimte. Hiervoor was een bedrag van €25.000 per locatie ingeschat, met het idee een snelle en praktische oplossing te realiseren. In de praktijk blijkt dat deze snelle oplossing lastiger is dan gedacht. Het wordt al gauw een ontwerpvragestuk, om het een zinvolle ingreep te laten zijn is vaak een iets grotere aanpak nodig en bij vergroenen speelt ook al snel participatie. Belangrijke les hieruit is dat de ontwerp-opgave van een losse verbetermaatregel beperkt moet zijn, het een enkelvoudige opgave moet zijn en ook niet te veel impact op de ondergrond moet hebben. Dit om de maatregel ook echt adequaat en voor relatief beperkte kosten uitgevoerd te kunnen krijgen.

1.6.2 Planmatig klein onderhoud (PKO)

Planmatig klein onderhoud (PKO) is eenvoudig uit te voeren herstelwerk dat is gericht op kleine delen van het wegdek, verharding of groen. Het is heel belangrijk voor het wegwerken van het achterstallig onderhoud, omdat heel gericht en met hoog tempo de grootste oneffenheden worden weggehaald. Het werk komt voort uit inspecties. Het wordt uitgevoerd door Stadswerken in opdracht van V&OR. De inrichting verandert niet, de impact van werkzaamheden voor de omgeving is zeer beperkt. Er is en er is geen planvormings- en ontwerptraject en dus ook geen projectteam.

1.6.3 Onderhoud (O)

Essentie van de werksoort *Onderhoud*³, is dat er onderhoud wordt gepleegd waar nodig. Dit gebeurt enkel aan het oppervlak en met behoud van de hoofdindeling van de huidige situatie ('binnen de huidige bandenlijnen'). Zo blijft onderhoud economisch optimaal; door behoud van het bestaande profiel en werk aan de oppervlakte kunnen meeste spullen worden behouden. Het resultaat is bovendien herkenbaar; bewoners zien een bekende straat die er weer netjes uitziet.

Behoud van hoofddopzet van de straat voorkomt werk aan het onderbed en kabels en leidingen en zorgt ervoor dat veel materiaal kan blijven liggen of kan worden hergebruikt. De planvorming is gericht op het wegnemen van risico's en het bruikbaar houden van de straat voor de toekomst. Relatief eenvoudige verbeteringen op het vlak van verkeersveiligheid, toegankelijkheid en klimaatadaptatie worden altijd meegenomen in onderhoud. Daarnaast kunnen "plussen" worden toegevoegd om bij te dragen aan beleidsrealisatie, mits die plussen binnen de fysieke grenzen van het onderhoudswerk vallen. Onderhoudswerk is tenslotte niet altijd gevel tot gevel, maar kan ook enkel betrekking hebben op rijbaan, fietspaden of stoep. In die gevallen worden geen "plussen" meegenomen die buiten de werkgrens vallen. Zie Bijlage I voor een volledig overzicht van mogelijke "plussen" en het hoofdstuk hierna voor toelichting.

³ In het vakgebied van Assetmanagement wordt dit aangeduid als Groot Onderhoud (GO). Die term leidt in de praktijk soms tot onduidelijkheid en verkeerde verwachtingen. Onduidelijkheid omdat GO geregeld ook als *overkoepelende term* voor alle onderhoudsvormen werkt gebruikt. Verkeerde verwachtingen omdat Groot Onderhoud zou kunnen suggereren dat de aanpak ook altijd groots (en meeslepend) is, terwijl dit type onderhoud juist is gericht op instandhouding van het bestaande met gebruikmaking van de materialen die er al liggen.

Bij de werksoort onderhoud wordt dus niet gegraven. Er vindt dus in principe geen werk aan kabels en leidingen of andere ondergrondse assets plaats. Het moment daarvoor dient zich aan bij vervanging (zie volgende paragraaf). Bij onderhoud wordt materiaal dat gezien de technische staat nog kan blijven liggen, dus ook niet vervangen. Vanuit duurzaamheidsoogpunt maar ook uit kostenoverwegingen. Bij erftoegangswegen met asfalt rijbanen wordt bij onderhoud dus alleen de deklaag vervangen. Op dat moment wordt het asfalt niet vervangen door klinkers. En om die reden wordt bij fietspaden met tegels ook de materialisering niet aangepast, mits die tegels nog een tijd meekunnen.



Dit laat zien dat de kosten per vierkante meter van de verschillende werksoorten sterk verschillen. Tegelijkertijd neemt de bijdrage aan diverse (nieuwe) beleidsdoelstellingen ook toe, hoe verder naar rechts men komt.

Ter illustratie: duurzaam onderhoud betekent behoud van verhardingsmateriaal

De productie van materialen voor de openbare ruimte kost veel energie en grondstoffen. Daarom is het vanuit duurzaamheidsoogpunt belangrijk dat we zo lang mogelijk doen met de spullen die we aanleggen. Dat betekent dat we in onderhoudsprojecten in principe het bestaande verhardingsmateriaal behouden zo lang de technische staat dat toelaat; asfalt wordt voorzien van een nieuwe, egale deklaag. Klinkers worden uit de straat gehaald en herstraat. Tegels worden opgelicht en netjes recht teruggelegd. Natuurlijk vervangen we stenen die kapot zijn. Bij hergebruik van afwijkend materiaal - materialen die niet voorkomen in de standaard en dus niet binnen het standaard beheer vallen - wordt conform het Beleidskader Puccinimethode op projectniveau of per materiaalsoort een afweging gemaakt. Ook dan is het principe 'hergebruik, tenzij'. Als het eind van de technische levensduur bereikt is wordt het materiaal aangepast conform het beleid, zoals vastgelegd in het Beleidskader Puccinimethode. Dit gebeurt dus bij de werksoort vervanging.

Op deze wijze kan een enorme CO2 reductie gerealiseerd worden. Zowel de uitstoot van het werk zelf door o.a. transporten, als de uitstoot bij de productie van materialen wordt fors lager. Gezamenlijk onderzoek van AMS, TNO en de gemeente heeft aangetoond dat binnen het lopende onderhoudsprogramma verhardingen emissies door werk en productie met resp. 88% en 97% verminderd kunnen worden bij maximale inzet op hergebruik. De jaarlijkse vermindering van uitstoot door de werkzaamheden is vergelijkbaar met het van het gas halen van een wijk ter grootte van de Kinkerbuurt. De bijdrage aan de klimaatdoelstellingen van de gemeente Amsterdam is hiermee substantieel. Wanneer vol ingezet wordt op hergebruik is de verwachting dat die kosten al snel lager zullen zijn dan de CO2 prijs die in de EU gehanteerd wordt.

1.6.4 Vervanging (VV)

Bij vervanging wordt de verharding in een wegvak of een hele straat (gevel tot gevel) weggehaald en vervangen. Inclusief de volledige fundering. Dit biedt de kans om grotere wijzigingen aan de openbare ruimte mee te nemen dan bij onderhoud. Dit komt naar voren in het overzicht van mogelijke maatregelen van hoofdstuk twee. Ook hier geldt dat plussen alleen doorgevoerd kunnen worden als ze betrekking hebben op elementen die vallen binnen de fysieke grenzen van het vervangingswerk. Als een onderdeel van het maaiveld niet wordt vervangen, dan kan dit ook niet 'opgeplust' worden.

Het verschil met volledige herinrichting, is dat het werk bij vervanging in de basis gericht blijft op vervangen en optimaliseren van het huidige profiel. Wijzigingen in het profiel met grote impact op de functies in de straat, de omgeving, het mobiliteitsnetwerk en de bomenrijen zijn niet mogelijk. Om die reden is er ook geen volwaardig, open planproces zoals bij volledige herinrichting. De kosten van planvorming én uitvoering blijven daarmee een stuk lager dan bij een volledige herinrichting.

Ter illustratie: de meerkosten van “plussen”

Vaak horen we over onderhoudsprojecten en vervangingen zeggen: *“als je er toch bent, dan kun je voor hetzelfde geld meteen verbeteringen meenemen”*. Dat klopt meestal niet. Zowel de uitvoeringskosten als de proceskosten gaan stevig omhoog wanneer onderhoud of vervanging wordt “opgeplust”. De afweging om dingen wel of niet mee te nemen moeten we dus kritisch maken. Om inzicht te geven in de meerkosten, hieronder de raming van een recent onderhoudsproject:

Oorspronkelijke raming onderhoud:	3,5 mln.
Toegankelijkheid tramhaltes	0,7 mln.
Groeiplaatsverbetering bomen + aanplant	0,3 mln.
Extra verkeersmaatregelen	1,0 mln.
Invoering 30 km/u	1,0 mln.
Rainproof (0,1) + aanpassingen n.a.v. grondwaterstand (0,7)	0,8 mln.
<u>Asfalteren fietspad</u>	<u>0,3 mln.</u>
Totaal	7,6 mln.

1.6.5 Herinrichting (HI)

Als de inrichting van een wegvak, een straat, een plein of een buurt niet meer voldoet, en de verbeteringen die kunnen worden meegenomen binnen vervangingswerk niet voldoende oplossing bieden, dan kan een herinrichting worden overwogen. Een herinrichting vindt bij voorkeur plaats wanneer de betreffende assets (verharding/civiele constructie/groen) aan vervanging toe zijn. De ‘tussentijdse herinrichting’ wordt zoveel mogelijk voorkomen, omdat materialen die nog niet zijn afgeschreven dan toch vervangen worden. Indien een tussentijdse herinrichting toch wordt overwogen, omdat beleidsambities of veranderend gebruik daar aanleiding toe geven, dienen altijd de verborgen kosten van de vervroegde afschrijving in beeld gebracht te worden. Ook de milieu-impact van het vervroegd afschrijven van materialen (asfalt, funderingen, etc.) moet worden gewogen.

Ook herinrichtingen zijn gebonden aan beleidsuitgangspunten en vastgestelde standaarden, zoals de Standaard voor het Amsterdamse straatbeeld (Puccinimethode). Daarbinnen kunnen eventueel meerdere ontwerpvarianten worden onderzocht en afgewogen, waarbij de functie en de indeling van de straat gewijzigd kunnen worden. Hierin onderscheidt een herinrichting zich van een vervanging. Zie hoofdstuk zes voor een overzicht van standaarden en uitgangspunten die gelden voor herinrichtingsprojecten.

Ter illustratie: slim vervangen, de Herengracht

Op een deel van de Herengracht was het trottoir veel te smal, wat het onmogelijk maakte voor bijvoorbeeld rolstoelgebruikers om het trottoir te gebruiken. Vanuit Stadsdeel Centrum is destijds budget aangevraagd bij het Stedelijk Mobiliteitsfonds (nu: stadsverbetering) om dit probleem te verhelpen. Qua dekking, programmering en proces zouden we het nu wellicht anders doen, maar de casus Herengracht leert ons een belangrijke les: soms kun je met relatief eenvoudige ingrepen in de inrichting een grote verbetering in de functionaliteit bereiken, zonder dat een integrale herinrichting noodzakelijk is.

Binnen de hoofdropzet van het bestaande profiel is op een gedeelte van de straat het schuinparkeren omgezet naar langsparkeren, met behoud van de bomen en de lichtmasten. De rijbaan schoof op richting de parkeervakken, Amsterdammertjes zijn opgeschoven om het trottoir te verbreden. De kolken zitten nu - een beetje gek - midden in het trottoir, maar daardoor kon de afwatering ongemoeid blijven.

Dit is geen volwaardige herinrichting. Het profiel voldoet dan ook niet aan de standaarden van de Puccinimethode. Het is wél een manier om tegen relatief lage kosten een groot probleem op te lossen. Het zijn maatregelen die, conform de Maatregelenlijst (bijlage I) passen binnen de categorie 'vervanging'. Zo kun je dus binnen de scope van een vervangingsproject een grote verbetering realiseren tegen relatief lage kosten.



	Losse Verbeter- maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Wat gaat eruit?	Eén onderdeel van een inrichting gaat eruit, komt erbij of wordt aangepast.	Herstraten wegvakken en/of herstellen kleine schades op straat- of buurtniveau.	Eén of meerdere wegvakken of gevel tot gevel, zonder onderbed.	Eén of meerdere wegvakken, vaak gevel tot gevel, inclusief onderbed.	Eén of meerdere wegvakken, vaak gevel tot gevel, inclusief onderbed.
Wat is het hoofd- doel?	Specifieke, urgente ingrepen vanuit programma's (fietsparkeren, 30 km, toegankelijkheid, klimaatadaptatie, etc.), blackspot-aanpak, 100 groene plekken of andere actuele ontwikkeling.	Instandhouden. Levensduur verlengen tot 10 jaar, schade herstellen.	Instandhouden. Levensduur verlengen tot 20 jaar. Risico's wegnemen (verkeersveiligheid, klimaatadaptatie). Onderhoud kan worden 'opgeplust' door ook kleine optimalisaties mee te nemen om (beleids)ambities te verwezenlijken.	Instandhouden. Nieuwe start van de levensduur (50 jaar). Risico's wegnemen (verkeersveiligheid, klimaatadaptatie). Vervanging kan worden 'opgeplust' door ook optimalisaties mee te nemen om (beleids)ambities te verwezenlijken.	Verbeteren. Nieuwe start van de levensduur (50 jaar). Beleidsambities realiseren via functiewijziging.
Wat kan er mee?	Alleen het straatonderdeel dat urgent aanpassing behoeft.	Herstel schades aan één of meer assets.	Herstel schades aan één of meer assets. Kleine maatregelen om bekende risico's weg te nemen, binnen de bestaande bandenlijnen. Bijvoorbeeld: verkeersveiligheid, regenwaterknelpunten, toegankelijkheid. Bij een plus: ook optimalisaties binnen bandenlijnen, zoals vergroening en toevoegen van fietsparkeren.	Vervanging van enkele of alle assets. Vervanging materiaal conform Puccini. Functiewijzigingen binnen de hoofdopzet van het profiel. Met een 'plus' kunnen optimalisaties worden meegenomen, zoals: klimaatbestendigheid, vergroening, autoluw, fietsparkeren en verkeersveiligheid.	Functiewijzigingen, profielwijzigingen, wijziging materiaal (conform Puccini). In deze categorie kan bijvoorbeeld wel het schuinparkeren worden gewijzigd in langsparkeren (inclusief verplaatsen bomen, lichtmasten, etc.) of een gebieds-ontsluitingsweg (50 km/uur) omgevormd worden tot een fietsstraat (30 km/uur).
Wat doen we niet?	Integraal beschouwen van de straat om alle mogelijke verbeterpunten te inventariseren / door te voeren.	Wijzigingen in functies, profiel, materiaal of verkeerscirculatie.	Wijzigingen in de bandenlijn/kolken. Wijzigingen in het profiel. Materiaalwijzigingen. Wijzigingen in de verkeerscirculatie.	Wijzigingen in de hoofdopzet van het profiel. Aanleg van een geheel ander profiel. Wijzigingen in de verkeerscirculatie.	Ontwerpopties verkennen buiten de kaders (o.a. Puccini), tenzij aantoonbaar noodzakelijk voor de opgave op die plek. Participeren over zaken die al vastliggen op basis van staand beleid.

2 Afbakening werksoorten (maatregelenlijst)

In paragraaf 1.6 zijn de verschillende werksoorten gedefinieerd. Dat geeft op hoofdlijnen inzicht in het onderscheid tussen losse maatregelen, onderhoud, vervangingen en herinrichtingen. In dit hoofdstuk is dit verder uitgewerkt op maatregelniveau: welke maatregel kan gerealiseerd worden binnen welke werksoort? De maatregelenlijst in Bijlage I biedt het complete overzicht, waarbij in de linker kolommen is aangegeven aan welke beleidsdoelen een maatregel bijdraagt: autoluw, 30 km/uur in de stad, verkeersveiligheid, klimaatadaptatie, toegankelijkheid, het verbeteren van de verkeerssituatie voor de fiets en de vergroening conform de Groenvisie.

De maatregelenlijst is tot stand gekomen op basis van drie afwegingen:

- Is het **technisch mogelijk** om een maatregel uit te voeren binnen de scope van de betreffende werksoort?
- Is het **procesmatig mogelijk** om een maatregel uit te voeren binnen de scope van de betreffende werksoort?
- Is het mogelijk om een maatregel uit te voeren zonder onacceptabele **kapitaalvernietiging** (vervroegde afschrijving) en **materiaalvernietiging** (verspilling van grondstoffen)?

De technische haalbaarheid heeft betrekking op de technische complexiteit, waaronder bijvoorbeeld de relatie met de ondergrond en de afwatering valt. De procesmatige haalbaarheid is gerelateerd aan de maatschappelijke of fysieke impact die een maatregel heeft. Bij maatregelen met een grote impact kan bijvoorbeeld een uitgebreid ontwerptraject, Verkeersonderzoek, variantenstudies, intensieve participatie of bestuurlijke besluitvorming nodig zijn. Dat is niet mogelijk binnen de scope van een onderhouds- of vervangingsproject.

Op de maatregelenlijst zijn bij 'onderhoud' en 'vervanging' een groot aantal mogelijke 'plussen' [+] te zien. Deze 'plussen' zijn verbetermaatregelen die niet standaard uitgevoerd worden, maar onder voorwaarden toegevoegd kunnen worden aan de scope. Daarbij geldt altijd dat aanvullende middelen beschikbaar moeten zijn om de 'plussen' te financieel te dekken, zodat deze verbetermaatregelen niet drukken op de budgetten voor instandhouding. Een uitzondering wordt gemaakt voor plussen die een beperkte impact hebben op uitvoering en kosten en tezamen zorgen voor minder dan 10% verhoging van de kale instandhoudingskosten.

Het volledige overzicht van mogelijke maatregelen is te vinden op de maatregelenlijst in Bijlage I. Op de volgende pagina's geven we een korte toelichting op een aantal veelvoorkomende maatregelen die in relatie staan tot actuele opgaven en beleidsdoelen. Zoals het verkeersveiliger maken van de stad, het vergroenen van de stad en het maken van meer ruimte voor fietsers en voetgangers.

Ter illustratie: hergebruik van spullen voor een duurzame openbare ruimte

Zo duurzaam mogelijk werken: het lijkt vanzelfsprekend, maar dat is het nog lang niet altijd. Zo stond in 2022 in een projectvoorstel het voornemen om alle in een buurt aanwezige fietsenrekken te vervangen wanneer onderhoud zich aandiende. Fietsenrekken waar nog iedere dag fietsen in geparkeerd staan. Fietsenrekken die technisch gezien nog functioneren. Deze rekken zouden weggegooid worden om vervolgens nieuwe exemplaren te plaatsen. De reden: de rekken die er nu staan voldoen niet meer aan het actuele keurmerk, het 'fietsparkeur'. Hoewel nieuwe rekken ongetwijfeld prettiger en passender zijn, zou vervanging niet alleen veel geld kosten, maar ook betekenen dat er veel materiaal verloren gaat. Niet duurzaam. Om dat te voorkomen is het uitgangspunt dat spullen worden hergebruikt zo lang de technische staat dat toelaat. Bij materiaal dat afwijkt van de beleidsmatige standaard wordt op projectniveau of per materiaalsoort de afweging gemaakt, conform het Beleidskader Puccinimethode. Maar, ook dan is 'Hergebruik, tenzij...' altijd het uitgangspunt.

2.1 Autoluw: parkeren opheffen

Vanuit de doelstelling om meer ruimte te maken voor fietsers, voetgangers, groen en andere voorzieningen werken we aan een autoluwer Amsterdam. Eén specifiek onderdeel daarvan dat we hier uitlichten, is het opheffen van parkeerplaatsen om ruimte te maken voor andere zaken. Tussen 2020 en 2025 wil Amsterdam ruim 10.000 straatparkeerplaatsen opheffen, conform Agenda Amsterdam Autoluw (2020).

Bij het opheffen van parkeerplaatsen geldt dat dit in onderhouds- en vervangingsprojecten alleen mogelijk is als de parkeerbalans dat toelaat. Advisering met betrekking tot de parkeerbalans verloopt via Ruimteregie (onderdeel van het Expertiseteam Openbare Ruimte en Mobiliteit). Toetsing, met inachtneming van het Ruimteregie-advies, vindt plaats in het Toetsteam Openbare Ruimte en Mobiliteit.

Alleen met een positief oordeel vanuit Ruimteregie met betrekking tot de parkeerbalans kunnen binnen onderhouds- en vervangingsprojecten autoparkeerplaatsen worden weggehaald. De reden daarvoor is dat bij onderhouds- en vervangingsprojecten strikt binnen de bestaande (beleids)kaders wordt gewerkt. Alleen bij herinrichtingen is ruimte voor een bestuurlijke afweging omtrent het opheffen van parkeren, eventueel in afwijking van beleid via de verantwoordelijk wethouder.

De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om parkeren op te heffen binnen verschillende werksoorten. Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel, mogelijke maatregelen: parkeren opheffen

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Diverse opties, bijvoorbeeld: parkeren opheffen en vervangen door groenvakken, fietsparkeren, afvalcontainers, nutskasten, etc.	Geen mogelijkheden om parkeervakken op te heffen.	Als de parkeerbalans het toelaat en als het parkeren fysiek niet past (wegprofiel of parkeerplaatsen zijn te smal), parkeerplaatsen opheffen. Als de parkeerbalans het toelaat en stoepen te smal zijn, parkeren omvormen naar trottoir, zie §2.2 [+] Als de parkeerbalans het toelaat en er hoge fietsparkeerdruk is, parkeren omvormen naar fietsparkeren, zie §2.3 [+] Als de parkeerbalans het toelaat en toevoegen van groen noodzakelijk is, parkeren omvormen naar groen [+]	Als de parkeerbalans het toelaat en als het parkeren fysiek niet past (wegprofiel of parkeerplaatsen zijn te smal), parkeerplaatsen opheffen. Als de parkeerbalans het toelaat en stoepen te smal zijn, parkeren omvormen naar trottoir, zie §2.2 [+] Als de parkeerbalans het toelaat en er hoge fietsparkeerdruk is, parkeren omvormen naar fietsparkeren, zie §2.3 [+] Als de parkeerbalans het toelaat en toevoegen van groen noodzakelijk is, parkeren omvormen naar groen [+]	Varianten verkennen om tot optimale indeling te komen, binnen de standaardprofielen van de Puccini-methode. Ruimte die vrijkomt door parkeren weg te halen kan ten goede komen aan o.a. ruimte voor de voetganger/fietser, fietsparkeren, nutsvoorzieningen, groen, containers, deelmobiliteit, etc. conform de 'Inrichtingsprincipes voor een autoluwe stad' (2020)

2.2 Verkeersveiligheid & toegankelijkheid: kruisingen aanpassen

Kruisingen (kruispunten, splitsingen, oversteken) zijn van grote invloed op de verkeersveiligheid, de toegankelijkheid en de doorstroming in de stad. Aanpassingen aan kruisingen kunnen bijdragen aan doelstellingen op het vlak van verkeersveiligheid (Meerjarenplan Verkeersveiligheid, 2016), toegankelijkheid en duurzame mobiliteit (Agenda Amsterdam Autoluw, 2020 / Meerjarenplan Fiets, 2017). Soms kunnen relatief kleine ingrepen een groot verschil maken. De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om kruisingen aan te passen binnen verschillende werksoorten. Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel: mogelijke maatregelen, kruisingen aanpassen

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Markeringen & bebording aanpassen. Met VRI: regelingen aanpassen. Oversteken voetgangers verbeteren (VOP's toevoegen, snelheidsremmers, middensteunpunt, etc.) Zichtlijnen verbeteren (parkeerplek weghalen, objecten verplaatsen) (Opstel)ruimte voor fietsers rond de kruising verbeteren met kleine maatregelen	Markeringen opfrissen	Markeringen opfrissen Markeringen & bebording aanpassen conform een genomen verkeersbesluit Geleidelijnen aanpassen/toevoegen Op/afritjes oversteek voetgangers verbeteren Zichtlijnen verbeteren (parkeerplek weghalen, objecten verplaatsen) (Opstel)ruimte voor fietsers rond de kruising verbeteren met kleine maatregelen Oversteken voetgangers verbeteren (VOP's toevoegen, snelheidsremmers, middensteunpunt, etc.) [+]	Markeringen & bebording terugbrengen/aanpassen conform een genomen verkeersbesluit Geleidelijnen aanpassen/toevoegen Op/afritjes oversteek voetgangers verbeteren Zichtlijnen verbeteren (parkeerplek weghalen, objecten verplaatsen) (Opstel)ruimte voor fietsers rond de kruising verbeteren met kleine maatregelen Afslagvakken toevoegen, mits complexiteit (impact op andere modaliteiten, bomen, trammasten, etc.) beperkt [+] Afslagvakken weghalen, mits complexiteit (impact op andere modaliteiten, bomen, trammasten, etc.) beperkt [+] Oversteken voetgangers verbeteren (VOP's toevoegen, snelheidsremmers, middensteunpunt, etc.) [+]	Bij een herinrichting wordt onderzocht wat de meest passende inrichting van de kruising is om invulling te geven aan de beleidsmatige doelstellingen.

2.3 Verkeersveiligheid: parkeervakken passend maken conform huidige richtlijnen

Straten die decennia geleden zijn aangelegd hebben vaak parkeervakken die te smal zijn voor de auto's van nu. Daardoor steken auto's uit op de fietsstrook of de rijbaan, of staan ze soms half op de stoep. Om te zorgen dat auto's veilig geparkeerd kunnen worden, zonder voetgangers of andere weggebruikers te hinderen, is het wenselijk dat de parkeervakken aangepast worden om te voldoen aan de huidige normen. Als de rijbaan breed is, dan is dit eenvoudiger voor elkaar te krijgen dan wanneer deze ook erg smal is. De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om parkeren passend te maken binnen verschillende werksoorten. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel, mogelijke maatregelen: parkeren passend maken conform huidige richtlijnen

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Parkeervakken verbreden wordt in principe niet als losse verbetermaatregel toegepast, gezien de beperkte urgentie. Parkeervakken opheffen kan wel als losse verbetermaatregel worden uitgevoerd (zie §2.1). Daarmee is het probleem van te smalle parkeervakken ook op te lossen.	Geen mogelijkheid om parkeervakken aan te passen.	Parkeervakken aanpassen alleen indien complexiteit beperkt. Dat wil zeggen: - Geen invloed op het profiel/andere functies. - Geen invloed op fundering. - Geen invloed op afwateringsstelsel. - Geen invloed op verlichtingsplan. - Geen invloed op bomen. - Vrije doorloopruimte wordt niet versmald tot <2 meter. Parkeervakken opheffen [+] kan ook een oplossing zijn. Zie §2.1	Parkeervakken aanpassen alleen indien complexiteit beperkt. Dat wil zeggen: - Beperkte invloed op het profiel/de functie. - Geen invloed op bomen. - Vrije doorloopruimte wordt niet versmald tot <2 meter. Parkeervakken opheffen [+] kan ook een oplossing zijn. Zie §2.1	Bij herinrichtingen wordt onderzocht of meerwaarde te behalen is door parkeren op te heffen. Eventuele parkeervakken worden uitgevoerd conform de nu geldende normen en de standaarden zoals opgenomen in de Puccinimethode.

2.4 Verkeersveiligheid: overige ingrepen.

In de voorgaande paragrafen zijn specifiek de verkeersveiligheidsingrepen rondom *kruispunten* en *parkeervakken* behandeld. De tabel hieronder geeft weer welke overige maatregelen mogelijk zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel, mogelijke maatregelen: overige maatregelen t.b.v. van de verkeersveiligheid

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Markeringen & bebording aanpassen conform een genomen verkeersbesluit. Drempels toevoegen in ETW (30 km/uur) [+]	Geen verbeteringen mogelijk.	Markeringen & bebording aanpassen conform een genomen verkeersbesluit. Drempels toevoegen in ETW (30 km/uur) [+]	Markeringen & bebording aanpassen conform een genomen verkeersbesluit. Drempels toevoegen in ETW (30 km/uur) [+] Haaksparkeren/schuinparkeren omzetten naar langsparkeren t.b.v. trottoir, mits de invloed op bomen, afwateringssysteem en het verlichtingsplan beperkt is [+]. Fietspaden aanleggen [+]* of verbreden [+] alleen mogelijk als de complexiteit beperkt is. Dat wil zeggen: - Geen invloed op bomenrijen. - Beperkte invloed op andere functies en modaliteiten. - Trottoir wordt niet versmald tot <2 meter. *Vrijliggende fietspaden aanleggen niet mogelijk als de impact op de overige modaliteiten en de algehele inrichting van de straat groot is.	Bij herinrichtingen wordt onderzocht hoe de verkeersveiligheid geoptimaliseerd kan worden, rekening houdend met andere belangen die in beleid verankerd zijn.

2.5 Toegankelijkheid: toegankelijke stoepen

Conform de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) streven we bij herinrichtingen naar trottoirs met een obstakelvrije doorloopruimte van minimaal 200 cm. Als die ruimte momenteel niet beschikbaar is, is het in principe wenselijk om die ruimte te maken. Soms kan dat binnen onderhoudsprojecten met eenvoudige ingrepen. Wanneer in een straat de effectieve vrije doorloopruimte op het trottoir op punten smaller is dan 90 cm, is er een grote urgentie om meer ruimte te maken, omdat rolstoelgebruikers de straat dan niet kunnen gebruiken.

De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om meer toegankelijke voetgangersruimte te realiseren binnen verschillende werksoorten. Indien autoparkeren moet worden opgeheven ten bate van voetgangersruimte wordt altijd rekening gehouden met de parkeerbalans (zie §2.1). Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel: mogelijke maatregelen, meer vrije doorloopruimte creëren

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Voetgangersruimte kan gecreëerd worden met losse maatregelen door: - objecten verwijderen of anders positioneren. - autoparkeren omvormen naar fietsparkeren (§2.3) - in profielen zonder hoogteverschil de parkeervakken wegstraten / de amsterdammertjes verplaatsen.	Geen mogelijkheden om de voetganger meer ruimte te geven.	Geleidelijnen aanpassen/toevoegen Op/afrities oversteek voetgangers verbeteren Bij vrije doorloopruimte <200 cm kan meer ruimte gemaakt worden [+] met eenvoudige ingrepen: - objecten verwijderen of anders positioneren. - autoparkeren omvormen naar fietsparkeren (zie §2.1) - in profielen zonder hoogteverschil de parkeervakken wegstraten / amsterdammertjes verplaatsen (zie §2.1). - in profielen met hoogteverschillen parkeervakken opheffen (zie §2.1), ophogen en bij de stoep trekken, mits dat geen effect heeft op bomen, fundering, afwatering.	Geleidelijnen aanpassen/toevoegen Op/afrities oversteek voetgangers verbeteren Bij vrije doorloopruimte <200 cm kan meer voetgangersruimte gemaakt worden [+] met eenvoudige ingrepen: - objecten verwijderen of anders positioneren. - autoparkeren omvormen naar fietsparkeren (zie §2.1) - parkeervakken wegstraten / amsterdammertjes verplaatsen (zie §2.1). - in profielen met hoogteverschillen parkeervakken opheffen (zie §2.1), ophogen en bij de stoep trekken, mits dat geen effect heeft op bomen.	Conform Agenda Amsterdam Autoluw (2020) wordt bij (gevel tot gevel) herinrichtingen altijd minimaal 200 cm vrije doorloopruimte voor de voetganger gerealiseerd. Meer vrije doorloopruimte is nodig op drukke voetgangersroutes.

2.6 30 km/uur in de stad: van GOW 50 naar GOW 30

Conform de beleidsnota '30 km/uur in de stad' (2021) verlagen we de maximumsnelheid in de stad. 30 km/uur is voortaan het uitgangspunt, 50 km/uur de uitzondering. Door in veel meer straten 30 km/u in te voeren, verbeteren we de verkeersveiligheid en verminderen we de geluidsoverlast. De auto krijgt een plek die beter past bij het stedelijk verblijfsklimaat. Voor de goede doorstroming en de bereikbaarheid van de stad worden deze straten geen erftoegangswegen, maar gebiedsontsluitingswegen: de zogenaamde GOW30-wegen.

De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om aanpassingen te doen richting GOW30 binnen verschillende werksoorten. Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel, mogelijke maatregelen: GOW 50 naar GOW 30

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Inrichtingskenmerken van een GOW30 kunnen met losse verbetermaatregelen gerealiseerd worden als het eenvoudige aanpassingen zijn, zoals: - aanpassen belijning - aanpassen bebording - toevoegen wegversmallingen	Aanpassing naar GOW30 niet mogelijk	Inrichtingskenmerken GOW 30 realiseren bij beperkte complexiteit. Dat wil zeggen: - aanpassen belijning - aanpassen bebording - toevoegen wegversmallingen	Inrichtingskenmerken GOW 30 realiseren met eenvoudige maatregelen. Dat wil zeggen: - aanpassen belijning - aanpassen bebording - toevoegen wegversmallingen - versmallen van de rijloper zonder de hoofddopzet van het profiel te wijzigen	Bij herinrichting wordt een GOW 50 indien nodig (zie beleidsnota '30 km/uur in de stad') omgevormd naar een volwaardig GOW 30 profiel, conform het standaard profiel uit de Puccinimethode.

2.7 Fiets: fietsparkeren uitbreiden

Om het fietsgebruik in Amsterdam te faciliteren en te stimuleren is het belangrijk dat er voldoende fietsparkeerplekken zijn. De gemeentelijke aanpak omtrent fietsparkeren is uitgewerkt in het Kader Fietsparkeren (2015) en het Meerjarenplan Fiets (2017).

Conform het Kader Fietsparkeren streven we - buiten de hotspots - naar een bezettingsgraad van maximaal 85% in de fietsenrekken. Dat wil zeggen: er staan niet meer dan 85 fietsen in een totaal van 100 rekken. Als deze norm niet gehaald wordt én fietsen buiten de voorzieningen lokaal tot ernstige hinder, ontoegankelijkheid of onveiligheid leiden kan binnen onderhoudsprojecten en vervangingen onderzocht worden of meer fietsparkeergelegenheid gerealiseerd kan worden. Advies hierover kan ingewonnen worden bij Programma Fiets.

Bij het bijplaatsen van fietsenrekken op trottoirs moet altijd rekening gehouden worden met een minimale obstakelvrije doorloopruimte van 2 meter, conform de Agenda Amsterdam Autoluw (2020) en in het verlengde daarvan het concept Beleidskader Ruimte voor de Voetganger (vaststelling verwacht 2023). Op zeer drukke voetgangersroutes is meer doorloopruimte noodzakelijk.

Fietsparkeren toevoegen ten koste van autoparkeren is mogelijk na een positief advies van Ruimteregie, zie §2.1. De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om fietsparkeren uit te breiden binnen verschillende werksoorten. Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel: mogelijke maatregelen, fietsparkeren uitbreiden

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Fietsenrekken, -vakken of -nietjes bijplaatsen kan als losse maatregel worden uitgevoerd. Eventueel ten koste van autoparkeren, als de parkeerbalans dat toelaat (zie §2.1). In die gevallen moet de stoep worden aangeheeld.	Geen mogelijkheid om fietsparkeerplekken uit te breiden.	Fietsparkeren toevoegen op de stoep als fietsparkeerdruk hoog en minimaal 200 cm doorloopruimte (of meer) beschikbaar blijft [+] Als de parkeerbalans het toelaat en er hoge fietsparkeerdruk is, autoparkeren omvormen naar fietsparkeren, zie ook §2.1 [+]	Fietsparkeren toevoegen op de stoep als fietsparkeerdruk hoog en minimaal 200 cm doorloopruimte (of meer) beschikbaar blijft [+] Als de parkeerbalans het toelaat en er hoge fietsparkeerdruk is, autoparkeren omvormen naar fietsparkeren, zie ook §2.1 [+]	Bij herinrichtingen wordt onderzocht hoeveel fietsparkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden in het ontwerp. Daarop volgt een integrale afweging met andere ruimteclaims zoals groen, voetgangersruimte, etc.

2.8 Fiets & verkeersveiligheid: fietspaden verbreden, aanpassen of aanleggen

Vanuit het verkeersbeleid geeft Amsterdam prioriteit aan gezonde mobiliteit: lopen en fietsen. Daaruit volgt de doelstelling om vrij liggende fietspaden aan te leggen langs gebiedsontsluitingswegen en te smalle fietspaden te verbreden. Met als wensbeeld een breedte van minimaal 2,5 meter, zoals opgenomen in het Meerjarenplan Fiets (2017). Het verbreden van een fietspad is soms relatief eenvoudig, maar soms zeer complex omdat het schuiven van de bandenlijn raakt aan de funderingen, de afwatering en de positionering van bijvoorbeeld bomen en lichtmasten. Het verbreden van een fietspad is altijd een plus [+]. Of deze plus moet en kan worden toegevoegd wordt per project bepaald. De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om fietspaden te verbreden of aan te leggen binnen verschillende werksoorten. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel: mogelijke maatregelen, fietspaden verbreden, aanpassen of aanleggen

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Fietspaden verbreden slechts in een beperkt aantal gevallen mogelijk; als de complexiteit beperkt is. Dat wil zeggen: - Geen invloed op fundering. - Geen invloed op afwatering. - Geen invloed op bomen. - Trottoir wordt niet versmald tot <2 meter. Vrijdiggende fietspaden aanleggen niet mogelijk, gezien de impact op de volledige straatinrichting.	Fietspaden verbreden, aanpassen of aanleggen niet mogelijk.	Fietspaden verbreden [+] alleen mogelijk als de complexiteit beperkt is. Dat wil zeggen: - Geen invloed op het profiel/andere functies. - Geen invloed op fundering. - Geen invloed op afwatering. - Geen invloed op bomen. - Trottoir wordt niet versmald tot <2 meter.	Tegelfietspaden vervangen door rood asfalt. Fietspaden aanleggen* [+] of verbreden [+] alleen mogelijk als de complexiteit beperkt is. Dat wil zeggen: - Geen invloed op bomenrijen. - Beperkte invloed op andere functies en modaliteiten. - Trottoir wordt niet versmald tot <2 meter. <i>*Vrijdiggende fietspaden aanleggen niet mogelijk als de impact op de overige modaliteiten en de algehele inrichting van de straat groot is.</i>	Afweging over de juiste fietsvoorzieningen wordt gemaakt conform het beleid 'Fietsstraten, fietspaden, fietsstroken' Fietspad aanleggen of verbreden mogelijk als de fysieke ruimte in het profiel dat toelaat. Omvorming naar ander wegtype zoals een fietsstraat is ook mogelijk, indien voldaan aan beleidseisen.

2.9 Klimaatadaptatie: piekbuien, hitte en droogte.

Klimaatverandering wordt steeds zichtbaarder in de stad. Dit uit zich de afgelopen jaren steeds meer in wateroverlast door hevige regenbuien, maar ook is er een toename van hittegolven en periodes van droogte. In de Strategie Klimaatadaptatie (2020) is de doelstelling neergezet dat Amsterdam in 2050 zo goed mogelijk voorbereid moet zijn op het veranderende klimaat. Klimaatadaptatie gaat daarbij over de thema's extreme neerslag, hitte, droogte en overstromingen. Voor dit uitvoeringskader wordt het aspect overstromingen buiten beschouwing gelaten, omdat dat een thema is dat niet op straatniveau aangepakt wordt.

Aangezien wegen aangelegd worden met een levensduur van 30 tot 40 jaar betekent dat dat alle vervangingen en herinrichtingen die we nu uitvoeren toekomstbestendig moeten zijn op het gebied van hitte, droogte en neerslag. Klimaatadaptatie is in die zin ook geen ambitie of een keuze. Qua kosten is het wel degelijk van belang om specifiek te maken op welk moment, welke maatregel genomen kan worden, zoals in de tabel hieronder is uitgewerkt. Instrumentarium bij het bepalen van juiste maatregelen zijn o.a. de QuickScan Klimaatadaptatie, de Menukaart Klimaatadaptatie en de Werkwijze Klimaatadaptatie. De regenwaterknelpuntenkaart en hitte en droogtekaarten geven de op te lossen knelpunten aan.

De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om aanpassingen te doen op het vlak van klimaatadaptatie binnen verschillende werksoorten. Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel, mogelijke maatregelen: klimaatbestendigheid

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Toevoegen van kleinschalig groen, conform de randvoorwaarden uit de Puccinimethode Aanleg geveltuinen	Herstellen van lokale afwateringsknelpunten door schade of achterstalligheid, zoals verzakte kolken	Kleine ingrepen aan het maaiveld, zoals verlagen banden en het verhang anders laten lopen Tegels eruit, groen erin, bij overmatige oppervlaktes trottoir [+] Grondverbetering / groeiplaatsverbetering bomen [+] Parkeervakken omvormen naar groen binnen huidig profiel [+] Plantvakken meer hitte/droogte bestendig; meer reliëf aanbrengen [+]	Kleine ingrepen aan het maaiveld, zoals verlagen banden en het verhang anders laten lopen Tegels eruit, groen erin, bij overmatige oppervlaktes trottoir [+] Grondverbetering / groeiplaatsverbetering bomen [+] Parkeervakken omvormen naar groen binnen huidig profiel [+] Plantvakken meer hitte/droogte bestendig; meer reliëf aanbrengen [+] Open goten, andere gootconstructies voor snellere afvoer water Infiltratiekratten of andere ondergrondse waterberging toepassen Stroomprofiel in straat aanpassen, begeleiding water over de weg Dwarsprofiel straat aanpassen: holle weg (water weg bij gevels) Bomen toevoegen in bestaande bomenrij bij beschikbare ruimte [+]	Aanleg wadi's of grotere infiltratiezones. Meer bomen toevoegen, ten koste van andere functies Toevoegen groenvakken Waterelement toevoegen zoals fontein of waterspeelplaats

2.10 Verblijfskwaliteit: een prettige openbare ruimte

Conform de Visie Openbare Ruimte (2017) is de openbare ruimte de huiskamer van de stad. Die huiskamer moet prettig zijn om in te verblijven. Daarbij hoort goed straatmeubilair, passende sport- en speelvoorzieningen en voldoende groen (zie §2.11).

Met betrekking tot de sport- en speelvoorzieningen is de gemeentelijke werkwijze omschreven in het 'Strategisch plan sporten en spelen in de openbare ruimte' (2021). Daarin is gedefinieerd welke maatregelen we wel en niet kunnen meenemen onder de noemer 'Stad zijn', oftewel binnen onderhoud en vervanging. De Maatregelenlijst (bijlage I) sluit hierop aan.

Ook het verbeteren van de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door de snelheid van gemotoriseerd verkeer te verlagen, kan bijdragen aan de verblijfskwaliteit. Zie daarvoor §2.4. In algemene zin geldt daarnaast dat ook het wegwerken van achterstallig onderhoud een grote bijdrage kan leveren aan de verblijfskwaliteit; de straat is weer heel en netjes.

De tabel hieronder geeft weer welke mogelijkheden er zijn om aanpassingen te doen op het vlak van verblijfskwaliteit binnen verschillende werksoorten. Maatregelen met een [+] erachter betreffen 'plussen'. De tabel moet gelezen worden in combinatie met de Maatregelenlijst uit Bijlage I.

Tabel, mogelijke maatregelen: verblijfskwaliteit verbeteren

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV)(+)	Herinrichting
Vervangen straatmeubilair bij einde levensduur van losse objecten. Straatmeubilair (o.a. afvalbakken, fietsenrekken) toevoegen op trottoir [+]	Verbeteringen van de verblijfskwaliteit - los van wegwerken achterstalligheid - niet mogelijk.	Vervangen straatmeubilair bij einde levensduur van losse objecten [+]	Vervangen straatmeubilair bij einde levensduur van losse objecten.	Bij herinrichtingen wordt verblijfskwaliteit waar nodig verbeterd, door binnen het beoogde programma ruimte te zoeken voor bijvoorbeeld zitgelegenheid, speelaanleidingen, vergroening, etc.
Speeltoestellen vervangen door ander toestel, op dezelfde valondergrond, bijvoorbeeld om aan te sluiten op demografische ontwikkelingen [+]		Straatmeubilair (o.a. afvalbakken, fietsenrekken) toevoegen op trottoir [+]	Straatmeubilair (o.a. afvalbakken, fietsenrekken) toevoegen op trottoir [+]	
		Voor vergroening, zie §2.11 Voor verkeersveiligheid, zie §2.4	Speeltoestellen vervangen door ander toestel dat in prijs en omvang gelijkwaardig is en eenvoudig ingepast kan worden, te plaatsen op de bestaande valondergrond [+]	

2.11 Vergroenen: meer groen en gezonder groen

De omgevingsvisie Amsterdam 2050 stelt dat Amsterdam rigoureuus gaat vergroenen met meer en betere natuur door de hele stad. Ook in het coalitieakkoord 2022-2026 wordt benadrukt hoe belangrijk groen is voor leefbaarheid in de stad. Amsterdam wil daarom inzetten op groenere straten, meer bomen en meer ecologisch groen.

Tegelijkertijd zijn de middelen om hier grote stappen in te zetten ontoereikend en is het noodzakelijk eerst flink te investeren in de beheeropgave, voordat aan het rigoureuus toevoegen van groen begonnen wordt. Ook al het nieuwe groen moet immers beheerd worden en groen is kostbaarder in beheer dan verharde openbare ruimte.

Des te belangrijker is het de maatregelen die genomen worden zo kostenefficiënt mogelijk te doen, door deze te koppelen aan ingrepen die vanuit verhardingen sowieso al gedaan worden. Voor vergroenen geldt daarnaast dat ook diverse maatregelen los uit te voeren zijn, zonder dat dat tot significant hogere meerkosten leidt. Tenslotte is een grote overlap met maatregelen voor klimaatadaptatie (zie §2.9).

Tabel, mogelijke maatregelen: vergroenen

Losse Verbeter Maatregelen	Planmatig klein onderhoud (PKO)	Onderhoud (O) (+)	Vervanging (VV) (+)	Herinrichting
Postzegelgroen, uitgevoerd conform Puccini, mits de impact op de ondergrond en het profiel minimaal is. Aanleg geveltuinen Grondverbetering / groeiplaatsverbetering bomen	Geen vergroening mogelijk.	Terug planten van eerder gekapte bomen (stomp vervangen door gelijksoortige boom) [+] Vervangen van dode bomen door nieuwe (gelijksoortige) bomen [+] Groeiplaatsverbetering van bestaande bomen (afhankelijk van impact op ondergrond en maaiveld) [+] Tegels eruit, groen erin, bij overmatige oppervlaktes trottoir [+] Grondverbetering / groeiplaatsverbetering bomen [+] Parkeervakken omvormen naar groen binnen huidig profiel, zie ook §2.1 [+] Plantvakken meer hitte/droogte bestendig; meer reliëf aanbrengen [+]	Terug planten van eerder gekapte bomen (stomp vervangen door gelijksoortige boom) Vervangen van dode bomen door nieuwe (gelijksoortige) bomen Groeiplaatsverbetering van bestaande bomen (afhankelijk van impact op ondergrond en maaiveld) [+] Tegels eruit, groen erin, bij overmatige oppervlaktes trottoir [+] Grondverbetering / groeiplaatsverbetering bomen [+] Bomen toevoegen in bestaande bomenrij bij beschikbare ruimte [+] Parkeervakken omvormen naar groen binnen huidig profiel, zie ook §2.1 [+] Plantvakken meer hitte/droogte bestendig; meer reliëf aanbrengen [+]	Toevoegen meer groenvakken Aanleg wadi's of grotere infiltratiezones Meer bomen toevoegen, ten koste van andere functies

3 Tot welke wijzigingen in het programmeerproces leidt deze uitvoeringsstandaard?

Goede programmering van opgaven, ambities en verbeteringen aan de openbare ruimte is essentieel voor toekomstbestendig werken aan de openbare ruimte. Om toekomstbestendig te werk te gaan, moeten we tenslotte weten óf het nodig is om de inrichting van een bepaalde weg of plein aan te passen als er onderhoudswerk is gepland. En zo ja, welke wijzigingen op die plek dan prioriteit hebben en of die passen binnen de geplande werksoort.

Deze uitvoeringsstandaard legt niet het (stedelijke) programmeerproces vast, maar beschrijft de benodigde wijzigingen aan het bestaande proces en blijft op het niveau van uitgangspunten. Enerzijds omdat het onmogelijk is om in dit stuk het complete ambtelijke en bestuurlijke programmeerproces in kaart te brengen, maar wellicht belangrijker: omdat het programmeerproces volop in ontwikkeling is.

Programmeren van ruimtelijke werkzaamheden is gericht op het in kaart brengen, samenbrengen en goed afwegen van de verschillende opgaven, ambities, wensen en eisen. Van gemeente en externe partijen. Om vervolgens bewuste keuzes te kunnen maken over welke werkzaamheden wanneer plaats moeten vinden en of ze al dan niet gecombineerd kunnen worden met andere ingrepen. Om zo op een doelmatige manier te werken aan de ontwikkeling van de stad.

3.1 Werk-met-werk?

Het is hierbij altijd laveren tussen de voordelen van het werk-met-werk maken (concentratie van overlast, efficiency) en de nadelen ervan (grote kans op materiaalvernietiging, toename van complexiteit en kosten, afname van uitvoeringssnelheid). Dit betekent ook dat telkens een bewuste keuze moet worden gemaakt bij de betreffende onderhouds- of vervangingsopgave: is er op dit moment op deze locatie aanleiding voor grote investering in de inrichting om de straat toekomstbestendig te maken? Of kan hier goed worden volstaan de (beperkte) wijzigingen die de werksoort biedt? In veel gevallen bieden deze 'plussen' soelaas en zorgen ervoor dat de straat weer veilig, klimaatadaptief, bruikbaar en klaar voor de toekomst is.

Programmeren van ruimtelijke werkzaamheden gebeurt op verschillende schaalniveaus, met verschillende tijdshorizonnen en met binnen- en buiten gemeentelijke partners. De focus van dit document ligt op de middellange- en korte termijn (4 jaar en korter vooruit) en de koppeling van verschillende onderhoudswerkzaamheden aan de inrichting van de openbare ruimte. Uiteraard vindt daarnaast ook programmering van de langere termijnopgaven plaats. Het gaat in deze uitvoeringsstandaard primair over de vraag hoe de gemeente omgaat met haar eigen assets en ambities, zonder uit het oog te verliezen dat doorlopend wordt samengewerkt met externe partijen die zich bezighouden met bijvoorbeeld riolering, kabels en leidingen en energie(-transitie).

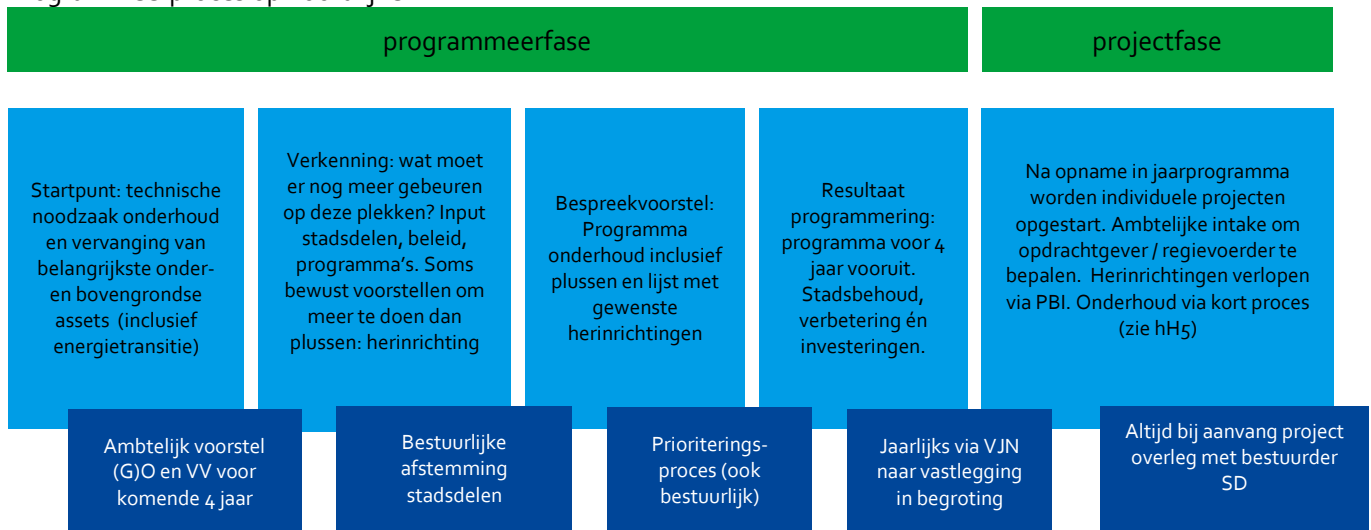
3.2 Uitgangspunten programmering

Om duurzaam, toekomstbestendig en herkenbaar werken in de stad, gelden de volgende uitgangspunten voor programmering:

- De programmering start bij technische noodzaak (van onderhoud en vervanging) van boven- en ondergrondse assets. En niet – zoals nu vaak gebeurt – bij beleidsambitie of wens om functionaliteit van straat of gebied aan te pakken.

- Onvermijdelijke transities of andere ingrepen met een grote impact op de assets en openbare ruimte (zoals energietransitie) worden zo goed mogelijk gecombineerd met de vervanging van verhardingen en andere assets zoals civiele constructies, groen en de riolering. Er vindt dus in principe geen energietransitie plaats in gebieden waar de openbare ruimte recent is vernieuwd.
- In de gezamenlijke programmeerfase vindt ook de inventarisatie van aanvullende (beleids-)ambities en andere wensen plaats, voor de straten en gebieden waar onderhoudswerkzaamheden gepland zijn. Dit is een belangrijk verschil met de huidige praktijk, waarbij vaak pas vlak voor de uitvoering van een onderhoudsproject aanvullende wensen of (beleids-)ambities naar boven komen.
- Afstemming over aanvullende maatregelen begint zo vroeg mogelijk, zodat alle betrokken partijen de tijd hebben om hun wensen kenbaar te maken.
- Stadsdelen worden (ambtelijk en bestuurlijk) op verschillende momenten betrokken in het programmeerproces. Om gebiedskennis in te brengen, input te geven over gewenste aanvullende maatregelen (plussen), voorstellen te doen over waar herinrichting nodig is. En in de laatste fase van de programmering, om mee te beslissen over de stadsbrede prioritering.
- Gewenste aanvullende maatregelen ('plussen') bovenop onderhoud of vervanging kunnen alleen worden meegenomen als ze gebaseerd zijn op een concreet plan, als ze betrekking hebben op het weggedeelte dat wordt onderhouden of vervangen en als er budget voor is (bijvoorbeeld vanuit een programma of stadsverbetering. Tenzij de impact van de maatregel erg klein is en de kosten dus ook zeer beperkt. Zie hieronder voor nadere informatie over kosten en dekkingsbronnen.
- De werksoort (onderhoud of vervanging) is bepalend voor welke aanvullende verbeteringen (plussen) er wel en niet mee kunnen. Zie de kruisjeslijst aan het einde van dit document en hoofdstuk twee.
- Een herinrichting kan worden voorgesteld op het moment dat een straat wordt opgevoerd voor vervanging. Overgaan tot herinrichting op het moment dat slechts onderhoud aan de orde is, is uit oogpunt van duurzaamheid en afschrijving zo onaantrekkelijk, dat dit alleen bij zeer grote uitzondering mogelijk is.
- Als de programmering afgerond is, is de scope van het toekomstige onderhouds- of vervangingsproject helder en staat deze bij aanvang van het project niet meer ter discussie. Dit in tegenstelling tot de huidige praktijk, waarbij pas echt in projectfase (dus wanneer is bepaald dat een bepaald onderhouds- of vervangingsproject van start gaat) aanvullende wensen naar boven komen.
- Voor gemeente, partners en Amsterdammers leidt deze programmering tot meerjarige duidelijkheid over koers en besteding van budgetten.
- Dekking van de verschillende ingrepen komt primair voort uit de werksoort:
 - Onderhoud uit reserve stadsbehoud;
 - Vervanging uit vervangingskredieten (die bij de vaststelling begroting worden toegekend, tenzij ze hoger zijn zo mln.);
 - Herinrichting uit programma stadsverbetering (bijdrage vanuit investeringsdomein onder 5 mln.) en investeringskredieten (bijdrage boven 5 mln.);
 - De plussen bij onderhoud en vervanging die tezamen binnen de 10% meerkosten vallen, worden gedekt uit reserve stadsbehoud of vervangingskredieten. Als een of meerdere plussen leiden tot meerkosten boven de 10% van de kale instandhoudingsopgave, dan moeten deze worden gedekt uit programmagelden of stadsverbetering;
 - Herinrichtingen die voortkomen uit vervangingsopgave, kunnen deels gedekt worden uit de vervangingskredieten (voor de kale instandhoudingsopgave);
 - Hiervoor zal jaarlijks een bestedingsvoorstel voor vervangingen aan de raad worden voorgelegd, waarin de bijdrage vanuit programma Stadsverbetering aan de opgaven ter besluitvorming wordt toegevoegd.

Programmeerproces op hoofdlijnen



4 Kader voor losse verbetermaatregelen

Bereik	Eén onderdeel van een inrichting gaat eruit, komt er bij of wordt aangepast.
Belangrijkste uitgangspunten	Losse verbetermaatregelen worden ingezet bij een grote noodzaak, een acute situatie, wensen uit de buurt of komen voort uit een programma om beleid te realiseren. Deze maatregelen worden los van ander werk gepland, georganiseerd en gefinancierd. Deze maatregelen leiden nooit tot een gevel-tot-gevel aanpak. De mate van participatie kan sterk verschillen: hangt af van de aanleiding en de impact.
Financiële dekking	Losse verbetermaatregelen kunnen gedekt worden uit verschillende bronnen: • Een programma (bijvoorbeeld Programma Autoluw, Programma Fiets, Programma Verkeersveiligheid, Uitvoeringsprogramma Groenvisie, Programma Klimaatadaptatie, etc.) dat voorziet in uitvoeringsbudget. • Buurtbudgetten, waarbij bewoners zelf meebeslissen over maatregelen.
Bestuurlijk opdrachtgever	DB Stadsdeel of College van B&W. In principe vallen losse verbetermaatregel onder de taakuitoefening rond inrichting van de openbare ruimte door het DB van het stadsdeel. In een aantal gevallen zijn verbetermaatregelen onderdeel van een stedelijk programma en vindt de besluitvorming (op programmaniveau of maatregelniveau) bij het college plaats.
Bestuurlijke betrokkenheid	Ambtelijk wordt met stadsdeel afgestemd hoe het DB wordt betrokken. In sommige gevallen kan een relatief kleine ingreep toch een grote impact hebben op de omgeving of samenvallen met lokale ambities. Als sprake is van een programma wordt daarnaast op programmaniveau besluitvorming georganiseerd en over de voortgang gerapporteerd richting het bestuur (raad/college/DB's).
Organisatie	Programma-organisatie, in opdracht van ambtelijk opdrachtgever V&OR. Ofwel: beperkt projectteam (niet alle IPM-rollen), vergelijkbaar met organisatie van onderhoud (zie H5). Kan ook verlopen via Stadswerken (afdeling gebied en gebruik) of stadsdeelorganisatie.
Toetsing & advisering	Advies Expertiseteam: advies bij wijzigingen in de inrichting van de openbare ruimte. Toetsing Toetsteam: verplicht bij wijzigingen in de inrichting van de openbare ruimte.
Communicatie / participatie	Als de losse verbetermaatregel voortkomt uit een grote noodzaak of acute situatie die moet worden opgelost is participatie alleen gericht op informeren. Ook als het gaat om een vrij technische wijziging met beperkte invloed op de inrichting van de ruimte, zal participatie gericht zijn op informeren. Bijvoorbeeld: het verplaatsen van een tramhalte of toegankelijk maken van een tramhalte. Als de losse verbetermaatregel niet urgent is, maar gericht is op realisatie van lokale wensen of beleidsambities (rigoureuze vergroenen, autoluw, etc.) is er vaak ruimte voor wensen van bewoners. In die situaties kan de participatie gericht worden op meedenken, cocreatie, of zelfs meebeslissen. Dat laatste zal voornamelijk het geval bij wijzigingen die voortkomen uit trajecten rondom de buurtbudgetten. Als losse verbetermaatregelen uit een overkoepelend programma voortkomen (Autoluw, Groenvisie, MJP Fiets, MJP Verkeersveiligheid, etc.), dan is er de mogelijkheid om eenmalig te laten participeren/inspreken op het programma en niet meer op de losse maatregelen. Ook kan dan ingezet worden op stadsbrede communicatie, omdat mensen op verschillende plekken te maken kunnen krijgen met de gevolgen van het programma. Denk aan: Snorfiets naar de rijbaan in het verleden. Ongeacht de aanleiding is het essentieel dat de participatie helder ingekaderd wordt vanuit de gemeente, waarbij hij stedelijk beleid altijd leidend is.

5 Kader voor onderhoud

Bereik	Eén of meerdere wegvakken of gevel tot gevel, zonder onderbed.
Belangrijkste uitgangspunten	Er vindt onderhoud plaats aan de inrichting van het maaiveld. Dit onderhoud vindt plaats aan de bovenlaag van de assets en niet aan fundering. Er wordt in principe niet gegraven. Er vinden geen wijzigingen in de bandenlijn en de afwatering plaats. Dat betekent dat de indeling en de functie van het profiel gelijk blijft. Het aanwezige materiaal wordt hergebruikt. Tenzij de technische staat dit echt niet toelaat. Ook als dit materiaal niet conform beleid is, is hergebruik van bestaand materiaal op locatie het uitgangspunt. Er kan een maatwerk afweging gemaakt worden omtrent het hergebruik van afwijkend materiaal conform Beleidskader Puccinimethode. Erftoegangswegen in asfalt worden niet voorzien van klinkers. Fietspaden in tegels worden niet geasfalteerd. Uit duurzaamheidsoogpunt en vanwege de hoge (directe en indirecte) kosten, volgt dit pas bij vervanging. Maatregelen om risico's te beperken (bijvoorbeeld verkeersveiligheid, klimaatadaptatie) en relatief eenvoudige verbeteringen worden standaard meegenomen. Verdere verbeteringen kunnen worden meegenomen door toevoegen van 'plussen'. 'Vastgesteld beleid' dat bij toepassing leidt tot maatregelen die buiten de toegestane lijst met 'plussen' vallen, wordt dus niet meegenomen bij onderhoud.
Financiële dekking	Reserve stadsbehoud is de dekkingsbron voor onderhoud en instandhoudingsmanagement. 'Plussen' kunnen worden meegenomen als er budget ter beschikking wordt gesteld vanuit het betreffende programma of stadsverbetering (tenzij de plussen tezamen tot minder dan 10% meerkosten leiden ten opzichte van de kale instandhoudingskosten). Dan worden ze wel gedekt uit de reserve stadsbehoud.
Bestuurlijk opdrachtgever	Onderhoud van wegen en openbare ruimte gebeurt in opdracht van de Dagelijks Besturen van de stadsdelen en het stadsgebied, op basis van een gezamenlijk opgesteld, stedelijk onderhoudsprogramma dat door de gemeenteraad wordt vastgesteld. Er vindt geen bestuurlijke besluitvorming in DB of college plaats voor individuele projecten.
Bestuurlijke betrokkenheid	I. Programmeerfase Dagelijks bestuur is betrokken bij de programmering (zie hoofdstuk 3). Zowel bij het wat (welke straten/ gebieden) als het hoe (welke plussen worden meegenomen in onderhoudsopgaven) Aan het eind van dit proces biedt het college een (onderhoudsprogramma) aan aan de gemeenteraad. II. Planvorming en uitvoering. Hoewel bij onderhoudsprojecten geen (uitvoerings-) besluiten worden voorgelegd aan het bestuur, wordt de betreffende bestuurder wel betrokken bij de uitwerking en uitvoering: - hij of zij wordt voorafgaand aan de uitvoering geïnformeerd over aankomende ingrepen. Projectgroep komt langs en er wordt doorgenomen wat de impact is op de buurt en of er extra inspanningen nodig zijn vanuit bestuurder of projectteam. Ook wordt afgesproken hoe de bestuurder tijdens het verloop van het project wordt betrokken; - als zich dilemma's omtrent plussen voordoen gedurende het project, dan worden deze besproken met de bestuurder.
Organisatie	Regievoerder (V&OR): altijd Projectleider (IB): altijd Werkvoorbereider (IB): altijd Omgevingsmanager (IB): altijd, inzet afhankelijk van de hoeveelheid [+] Ontwerper: alleen bij projecten met plussen [+]
Toetsing & advisering	Advies Expertiseteam: advies bij projecten met plus [+] Toetsing Toetsteam: verplicht bij projecten met plus [+]

**Communicatie /
participatie**

Onderhoudswerk is primair gericht op het in stand houden (schoon, heel en veilig maken) van het bestaande, niet op het wijzigen van de inrichting. Met hergebruik van materialen omdat we op een duurzame manier omgaan met onze spullen, middelen en omgeving. Dit geldt voor groot onderhoud nog meer dan voor vervanging omdat er minder verbeteringen worden meegenomen bij het werk. Als gevolg van de uitgangspunten en afbakening van het werk, zijn de wijzigingen aan de inrichting dus beperkt en wordt aan bewoners duidelijk dat het werk echt gericht is op duurzaam onderhoud. Er wordt dus nooit gekozen voor de formele participatievorm van inspraak (vrijgave, zienswijzen, nota van beantwoording e.a.) maar van een lichtere vorm die start met een omgevingsscan en waar mogelijk kleine verzoeken vanuit de buurt.

De participatie is daarom ook primair gericht op informeren, maar wel met aandacht voor de omgeving. Deze participatie start zo vroeg mogelijk in het traject, zodat bewoners weten wat er speelt en hun opmerkingen en zorgen kunnen meegeven aan het projectteam. Project en gebiedsteam kunnen samen anticiperen op wat er gaat gebeuren in een buurt.

Bij de start van de planvorming wordt door het projectteam in samenwerking met gebiedsteam van het stadsdeel een omgevingsscan uitgevoerd. Een hulpmiddel hierbij is een richtlijn voor een omgevingsscan met bijbehorende checklist. Ook stap 1 (verkennen) van het stedelijk stappenplan participatie kan hierbij helpen. Er wordt dan bekeken:

- welke impact de werkzaamheden hebben op de omgeving; zowel tijdens de uitvoering als in de eindsituatie. Dit wordt onder meer gedaan door de locatie te bezoeken en met bewoners ter plekke te spreken;
- welke andere projecten en maatregelen er gepland staan;
- welke ontwikkelingen er spelen in de buurt, (problemen, uitdagingen, ervaringen met de gemeente uit het verleden);
- welke verzoeken of SIAA-meldingen vanuit de buurt of toezeggingen aan de omgeving er al liggen;
- wat de passende vorm is van participatie, hoe de participatie wordt ingericht (groepsgewijs, individueel, bijeenkomsten of online) en hoe zwaar er wordt ingezet op omgevingsmanagement (en of hiervoor een aparte omgevingsmanager nodig is);
- wie leidinggeeft aan de participatie. In principe is dit het projectteam. Het gebiedsteam van het stadsdeel heeft in elk geval een (actieve of adviserende) rol.

Tijdens de fase van participatie wordt er goed geluisterd naar de omgeving. Verwachtingsmanagement is belangrijk: er is geen open ontwerptraject en de openbare ruimte blijft grotendeels gelijk. Wel wordt goed geluisterd. Als er wensen zijn die eenvoudige te realiseren zijn en passen binnen de begrenzing van het werk, dan kunnen deze meegenomen worden. Dit kan via bijeenkomsten met (alle) bewoners, maar ook via gerichte gesprekken met belangengroepen of (ondernemers-)verenigingen.

Gezien de beperkte participatievraag, wordt er geen participatieplan – zoals bedoeld in omgevingswet en beleidskader participatie - opgesteld. De voorgestelde participatie voor het project wordt wel (kort) vastgelegd in de omgevingsscan en zal aan het begin van het traject met de betreffende bestuurder worden besproken. Zie hierboven bij bestuurlijke betrokkenheid.

6 Kader voor vervanging

Bereik	Eén of meerdere wegvakken, vaak gevel tot gevel, inclusief onderbed.
Belangrijkste uitgangspunten	Zowel de inrichting van het maaiveld als de funderingen worden vervangen. Er wordt dus gegraven in de ondergrond. Er vinden geen grote wijzigingen in de bandenlijn plaats. Dat betekent dat de indeling en de functie van het profiel op hoofdlijnen gelijk blijven. Maatregelen om risico's te beperken (bijvoorbeeld verkeersveiligheid, klimaatadaptatie) en relatief eenvoudige verbeteringen worden standaard meegenomen. Verdere verbeteringen kan middels toevoegen van 'plussen'. Deze worden alleen meegenomen als er budget ter beschikking wordt gesteld vanuit het betreffende programma of beleidsveld. Het aanwezige materiaal wordt vervangen voor zo ver het technisch gezien aan vervanging toe is. Het wordt vervangen conform het vastgesteld beleid (Puccinimethode). 'Vastgesteld beleid' dat bij toepassing leidt tot maatregelen die buiten de toegestane lijst met 'plussen' vallen, wordt dus niet meegenomen bij vervanging.
Financiële dekking	Vervangingsinvesteringen worden gedekt uit vervangingskredieten, eventueel aangevuld met bijdragen van derden zoals Vervoerregio. 'Plussen' kunnen worden meegenomen als er budget ter beschikking wordt gesteld vanuit het betreffende programma of stadsverbetering. Tenzij de plussen tezamen tot minder dan 10% meerkosten leiden ten opzichte van de kale instandhoudingskosten. Dan worden ze wel gedekt uit het vervangingskrediet.
Bestuurlijk opdrachtgever	Onderhoud van wegen en openbare ruimte gebeurt in opdracht van de Dagelijks Besturen van de stadsdelen en het stadsgebied, op basis van een gezamenlijk opgesteld onderhoudsprogramma dat door de gemeenteraad is vastgesteld. Er vindt geen bestuurlijke besluitvorming in DB of college plaats voor individuele projecten.
Bestuurlijke betrokkenheid	I. Programmeerfase Dagelijks bestuur is betrokken bij de programmering (zie hoofdstuk 3) van werkzaamheden, de onderverdeling in werksoorten en de aanvullende maatregelen (plus) per project. Aan het eind van dit proces biedt het college een onderhoudsprogramma aan aan de gemeenteraad. II. Planvorming en uitvoering. Hoewel bij vervangingsprojecten geen (uitvoerings-) besluiten worden voorgelegd aan het bestuur, wordt de betreffende bestuurder wel betrokken bij de uitwerking en uitvoering: - hij of zij wordt aan het begin geïnformeerd over aankomende ingrepen. Projectgroep komt langs en er wordt doorgenomen wat de impact is op de buurt en of er extra inspanningen nodig zijn vanuit bestuurder of projectteam. Ook wordt afgesproken hoe de bestuurder tijdens het verloop van het project wordt betrokken; - als zich dilemma's omtrent plussen voordoen gedurende het project, dan worden deze besproken met de bestuurder.
Organisatie	Regievoerder (V&OR): altijd Projectleider (IB): altijd Werkvoorbereider (IB): altijd Omgevingsmanager (IB): altijd, inzet afhankelijk van de hoeveelheid [+] Ontwerper (R&D): altijd (behalve in het sporadische geval dat volledig één op één wordt vervangen).
Toetsing & advisering	Advies Expertiseteam: advies bij projecten met plus [+] Toetsing Toetsteam: verplicht bij projecten met plus [+]

**Communicatie /
participatie**

Onderhoudswerk is primair gericht op het in stand houden (schoon, heel en veilig maken) van het bestaande, niet op het wijzigen van de inrichting. Met hergebruik van materialen omdat we op een duurzame manier omgaan met onze spullen, middelen en omgeving. Als gevolg van de uitgangspunten en afbakening van het werk, zijn de wijzigingen aan de inrichting dus beperkt en wordt aan bewoners duidelijk dat het werk echt gericht is op duurzaam onderhoud. Er wordt dus nooit gekozen voor de formele participatievorm van inspraak (vrijgave, zienswijzen, nota van beantwoording, e.a.) maar van een lichtere vorm die start met een omgevingsscan en waar mogelijk kleine verzoeken vanuit de buurt.

De participatie is daarom ook primair gericht op informeren, maar wel met aandacht voor de omgeving. Deze participatie start zo vroeg mogelijk in het traject, zodat bewoners weten wat er speelt en hun opmerkingen en zorgen kunnen meegeven aan het projectteam. Project en gebiedsteam kunnen samen anticiperen op wat er gaat gebeuren in een buurt.

Bij de start van de planvorming wordt door het projectteam in samenwerking met gebiedsteam van het stadsdeel een omgevingsscan uitgevoerd. Een hulpmiddel hierbij is de richtlijn voor een omgevingsscan met bijbehorende checklist. Ook stap 1 (verkennen) van het stedelijk stappenplan participatie kan hierbij helpen. Er wordt dan bekeken

- welke impact de werkzaamheden hebben op de omgeving; zowel tijdens de uitvoering als in de eindsituatie. Dit wordt onder meer gedaan door de locatie te bezoeken en met bewoners ter plekke te spreken;
- welke andere projecten en maatregelen er gepland staan;
- welke ontwikkelingen er spelen in de buurt, (problemen, uitdagingen, ervaringen met de gemeente uit het verleden)
- welke verzoeken of SIAA-meldingen vanuit de buurt of toezeggingen aan de omgeving er al liggen;
- wat de passende vorm is van participatie (groepsgewijs, individueel, bijeenkomsten of online), hoe de participatie wordt ingericht en hoe zwaar er wordt ingezet op omgevingsmanagement (en of hiervoor een aparte omgevingsmanager nodig is).
- wie leidinggeeft aan de participatie. In principe is dit het projectteam. Het gebiedsteam van het stadsdeel heeft in elk geval een (actieve of adviserende) rol.

Tijdens de fase van participatie wordt er goed geluisterd naar de omgeving.

Verwachtingsmanagement is belangrijk: er is geen open ontwerptraject en de openbare ruimte blijft grotendeels gelijk. Wel wordt goed geluisterd. Als er wensen zijn die eenvoudige te realiseren zijn en passen binnen de begrenzing van het werk, dan kunnen deze meegenomen worden. Dit kan via bijeenkomsten met (alle) bewoners, maar ook via gerichte gesprekken met belangengroepen of (ondernemers-)verenigingen.

Gezien de beperkte participatievraag, wordt er geen participatieplan – zoals bedoeld in omgevingswet en beleidskader participatie - opgesteld. Het wordt ambtelijk wel (kort) vastgelegd in de omgevingsscan en zal aan het begin van het traject met de betreffende bestuurder worden besproken. Zie hierboven bij participatie en bestuurlijke betrokkenheid.

7 Kader voor herinrichtingen

Afbakening	Eén of meerdere wegvakken, vaak gevel tot gevel, inclusief onderbed.
Belangrijkste uitgangspunten	Herinrichtingen zijn gericht op het wijzigen en verbeteren van de functie en inrichting van de ruimte. Voor plan- en besluitvorming wordt gebruik gemaakt van het handboek PBI (Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur en Openbare Ruimte): het PBI 2019 en de beperkte actualisatie 2022. Herinrichtingen vinden plaats op het moment dat er technische noodzaak is voor vervanging van de assets (verhardingen, civiele constructies, groen). Vroegtijdige herinrichtingen worden zoveel mogelijk voorkomen. In fase 1 of 2 wordt altijd onderzocht of een volledige gevel-tot-gevel aanpak nodig is. Als de aanleiding voor de herinrichting ligt in het verbeteren van de functionaliteit van rijbaan en fietspad, dan moet worden onderzocht of de herinrichting ook tot deze elementen kan worden beperkt. Bepalende elementen in de huidige inrichting die duur of gevoelig zijn om te verplaatsen (zoals bomen, lantaarnpalen of verkeersregelininstallaties) worden alleen verplaatst of weggehaald als het echt niet anders kan. De standaard voor het Amsterdams straatbeeld (Puccinimethode) is uitgangspunt bij de planontwikkeling: • Werk met standaard profielen en standaard details uit de Puccinimethode (Handboek Rood). Eventuele verzoeken tot afwijking daarvan worden altijd ter advies voorgelegd aan het Toetsteam OR&M. • Pas het standaard materiaal toe zoals voorgeschreven in de Puccinimethode (Handboek Rood). Hierover is geen participatie mogelijk. Uitzonderingen zijn de 'bijzondere plekken' zoals weergegeven op de Vloerkaart Puccinimethode en de 'buurtpleinen' zoals gedefinieerd in het Beleidskader Puccinimethode. Verbijzondering van materiaal op buurtpleinen en andere voorgenomen afwijkingen worden altijd ter advies voorgelegd aan het Toetsteam OR&M. • Reken bij afwijkend materiaalgebruik (bijzonder verhardingsmateriaal, bijzondere lichtmasten, afwijkend straatmeubilair, etc.) altijd twee varianten door: de basisvariant (100% standaard Puccini) en het afwijkend ontwerp. Laat het bestuur bewust kiezen voor de meerkosten van de special.
Financiële dekking	Investeringskredieten bij grote investeringen en programma stadsverbetering bij kleinere projecten. Bij herinrichting die op moment van vervanging plaatsvindt: bijdrage kale vervanging vanuit stadsbehoud of vervangingskredieten.
Bestuurlijk opdrachtgever	Zie beperkte actualisatie PBI 2022. Bestuur stadsdeel/stadsgebied is bestuurlijk opdrachtgever van nieuwe projecten, tenzij de (verwachte) Amsterdamse investeringssom boven de 20 mln. ligt, en/of het project het stadsdeelbelang of stadsdeelgrens overschrijdt.
Bestuurlijke betrokkenheid	Zie PBI 2019 en beperkte actualisatie 2022. Aan het begin van het project wordt in het principebesluit bepaald wie bestuurlijk opdrachtgever is: DB Stadsdeel/stadsgebied of college. Dit wordt vastgelegd in het principebesluit door de betreffende bestuurder. Vervolgens zijn er in de planvorming twee belangrijke besluiten: • Het voorkeursbesluit op basis van de Nota van Uitgangspunten (door DB dan wel college en/of gemeenteraad) • Het uitvoerings- en budget-/kredietbesluit op basis van ontwerp en kostenraming (door DB dan wel college en/of gemeenteraad)
Organisatie	Ambtelijk opdrachtgever (V&OR): altijd Volledig IPM-team (IB): altijd

Toetsing & advisering	Advies Expertiseteam: advies Toetsing Toetsteam: verplichte toets op NvU en Concept DO
Communicatie / participatie	Zie het Plan en Besluitvormingsproces Infrastructuur en Openbare Ruimte (PBI). Herinrichtingen kennen altijd een actieve vorm van participatie vanwege de wijzigingen die plaatsvinden aan de inrichting en de impact van de veranderingen op de (leef-)omgeving. Het zwaartepunt van de participatie ligt meestal in de uitgangspuntenfase (PBI-fase 2). De komst van de Omgevingswet, het participatiebeleid en het streven van Amsterdam om burgers en belanghebbenden goed te betrekken, maken dat de klassieke (geprotocolleerde) vorm van inspraak niet langer de standaard is. Aantrekkelijke alternatieven: (i) Een fase van participatie in te richten aan het begin van de uitgangspuntenfase waarbij het gesprek aan wordt gegaan met de omgeving, stakeholders en bestuur. Over de problemen die worden ervaren, de wensen en tips voor de oplossing en (ii) reacties te vragen aan de hand van een schetsontwerp of verschillende (uitvoerbare) scenario's; In startnotitie/principebesluit wordt vastgelegd of, hoe en wanneer geparticipeerd wordt. Het participatieplan is dus onderdeel van (of bijlage bij) het principebesluit.

Bijlage I: Maatregelenlijst ('kruisjeslijst')

Autoluik	Verkeersveiligheid	Toegankelijkheid	30 km/uur in de stad	Fiets	Klimaatadaptatie	Verblijfskwaliteit	Vergroening	Omschrijving van de maatregel <i>NB: hierbij geldt altijd dat de maatregel binnen vastgesteld beleid moet passen</i>	Planmatig Klein Onderhoud	Onderhoud	Vervanging	Herinrichting
		X						Op/afritjes voor rolstoelgebruikers e.a. toevoegen op hoeken i.h.k.v. de toegankelijkheid				
	X	X		X				Wortelopdruk aanpakken				
					X			Afwatering verbeteren op maaiveldniveau met kleine maatregelen				
X	X		X					Belijning wegmarkering aanpassen/correct maken o.b.v. bestaande situatie/binnen een bestaand verkeersbesluit				
		X						Geleidelijnen toevoegen/aanpassen/optimaliseren conform normen				
	X		X					Verkeersbebording aanpassen/correct maken o.b.v. de bestaande situatie/binnen een bestaand verkeersbesluit				
						X		Straatmeubilair (indien einde levensduur) vervangen				
	X							Gestoken parkeervakken aanpassen om aan de normen te voldoen, mits het technisch mogelijk is met behoud van circulatie en de invloed op bandenlijnen, afwateringsstelsel, bomen, verlichtingsplan en fundering minimaal is				
	X							Langsparkeervakken verbreden om aan de normen te voldoen, mits het technisch mogelijk is met behoud van circulatie en de invloed op bandenlijnen, afwateringsstelsel, bomen, verlichtingsplan en fundering minimaal is				
	X			X				Kruisingen aanpassen met kleine maatregelen (aanpassing belijning, aanpassing eilandjes, etc.) n.a.v. bekende en urgente verkeersveiligheidsrisico's				
					X	X		Terugplanten van eerder gekapte bomen (stomp vervangen door gelijksoortige boom)				
					X	X		Vervangen van dode bomen door nieuwe (gelijksoortige) bomen				
					X	X		Plantvakken meer hitte/droogte bestendig; meer reliëf aanbrengen		+	+	
					X	X		Groeiplaatsverbetering van bestaande bomen (afhankelijk van impact op ondergrond en maaiveld)		+	+	
								Inpassen van nieuwe assets op verzoek van beleidsvelden, op basis van genomen (aanwijs)besluiten (laadpalen, afvalcontainers, etc.)		+	+	
	X	X						Middensteunpunt toevoegen, mits inpasbaar binnen het bestaande profiel / zonder wijzigingen van bandenlijnen		+	+	
	X	X						VOP / Zebepad toevoegen op basis van bekende en urgente verkeersveiligheidsrisico's		+	+	
					X			Straatmeubilair (o.a. afvalbakken, fietsenrekken) toevoegen op trottoir		+	+	
	X				X			Drempels toevoegen in ETW (30 km/uur)		+	+	
					X	X	X	Overmaat trottoir (>2 meter vrije doorloop in woonstraten) omzetten naar groen		+	+	
X		X		X				Autoparkeren (gedeeltelijk) omzetten naar fietsparkeren, mits positief advies van Ruimteregie		+	+	
X						X	X	Autoparkeren (gedeeltelijk) omzetten naar groen, mits positief advies van Ruimteregie		+	+	
X	X							Autoparkeren opheffen indien de parkeervakken te smal zijn en niet verbreed kunnen worden, mits positief advies van Ruimteregie		+	+	
X		X				X		Autoparkeren opheffen om trottoir te verbreden bij te smalle trottoirs, mits de invloed op bomen, verlichtingsplan, afwateringsstelsel, etc. beperkt is en met positief advies van Ruimteregie		+	+	
	X	X		X				Trottoir of fietspad verbreden - conform normen - waar dat urgent is, mits de invloed op bomen, verlichtingsplan, afwateringsstelsel, etc. beperkt is		+	+	
								Bushaltes opheffen en omvormen naar een andere functie		+	+	
		X						Bushalte toegankelijk maken (afhankelijk van de complexiteit)		+	+	

	Kan in principe worden meegenomen indien nodig ('standaardplus')
+	Kan toegevoegd worden als plus, mits de randvoorwaarden op orde zijn (technische haalbaarheid, proces, financiën)
	Kan niet worden meegenomen

Autoluw	Verkeersveiligheid	Toegankelijkheid 30 km/uur in de stad	Fiets	Klimaatadaptatie	Verrijksvaliteit	Vergroening	Omschrijving van de maatregel <i>NB: hierbij geldt altijd dat de maatregel binnen vastgesteld beleid moet passen</i>	Planmatig	Klein	Onderhoud	Onderhoud	Vervanging	Herinrichting
	X	X				X	Lichtmasten verplaatsen/vervangen om verlichting te optimaliseren					+	
	X						VRI's anders positioneren					+	
	X						Afslagvakken weghalen en kruispunt verkleinen, mits de invloed op andere modaliteiten, bomen, verlichtingsplan, afwateringsstelsel en trammasten beperkt is					+	
	X						Afslagvakken toevoegen voor auto/busverkeer, mits de invloed op andere modaliteiten, bomen, verlichtingsplan, afwateringsstelsel en trammasten beperkt is					+	
X	X	X					Haaksparkeren/schuinparkeren omzetten naar langsparkeren t.b.v. trottoir, mits de invloed op bomen, afwateringsstelsel en het verlichtingsplan beperkt is					+	
	X			X			Fietsstrook omzetten naar vrijliggend fietspad o.b.v. bekende en urgente verkeersveiligheidsrisico's, mits de invloed op bomen, trammasten, afwateringsstelsel etc. beperkt is					+	
						X	Toevoegen van bomen in een bestaande bomenrij, mits ruimte beschikbaar boven- en ondergronds					+	
						X	Vervangen bomen met beperkte levensduur					+	
					X		Speeltoestellen vervangen door ander toestel dat in prijs en omvang gelijkwaardig is en eenvoudig ingepast kan worden, te plaatsen op de bestaande valondergrond					+	
					X		Afwateringsstelsel aanpassen/verbeteren met maatregelen die implicaties hebben voor de ondergrond						
							Werk aan kabels & leidingen						
	X			X			Tegelverharding in een fietspad vervangen door rood asfalt						
	X				X		Asfaltverharding in een ETW30 vervangen door klinkers						
	X				X		Gestoken parkeervakken aanpassen om aan de normen te voldoen indien dat invloed heeft op bandenlijnen, afwatering, fundering, etc.						
	X				X		Langspaarvakken verbreden om aan de normen te voldoen indien dat invloed heeft op bandenlijnen, afwatering, fundering, etc.						
	X						Rijbanen ETW30 of GOW30 versmallen, conform normen, door de bandenlijnen op te schuiven zonder de hoofdopzet van het profiel te wijzigen, zonder impact op bomenrijen						
					X	X	Speelplaatsinrichting inclusief valondergronden wijzigen (bijvoorbeeld van speelplein naar natuurspeelplein)						
	X						Afslagvakken weghalen en kruispunt verkleinen, met grote impact op andere modaliteiten, bomen, verlichtingsplan en trammasten						
	X						Afslagvakken toevoegen voor auto/busverkeer, met grote impact op andere modaliteiten, bomen, verlichtingsplan en trammasten						
	X	X					Haaksparkeren/schuinparkeren omzetten naar langsparkeren, met grote impact op bomen, verlichtingsplan en de algehele invulling van het straatprofiel						
				X	X	X	Verplaatsen van de positie van de rijloper in het straatprofiel						
					X	X	Wijzigingen in de positie van de bomenrij / toevoegen nieuwe bomenrij						
	X			X			Vrijliggend fietspad toevoegen met grote invloed op bomenrijen, verlichtingsplan, trammasten, parkeren, etc.						
	X						Aanleggen vrije bus/trambaan						
X	X				X		ETW 30 omvormen naar parkeervrije en autoluwe buurstraat (<30 km/uur)						
	X						Shared space / erf omvormen naar ETW 30						
X					X		ETW 30 omvormen naar shared space / erf						
X	X			X			ETW 30 omzetten naar fietsstraat						
X	X		X				GOW 50 omzetten naar GOW 30 met wijzigingen in de hoofdopzet van het profiel, zoals het toevoegen van ingestate middenbermen/geleiders						
X	X		X	X			GOW 50 omzetten naar fietsstraat						

	Kan in principe worden meegenomen indien nodig
+	Kan toegevoegd worden als plus, mits de randvoorwaarden op orde zijn (technische haalbaarheid, proces, financiën)
	Kan niet worden meegenomen