



# Uitkomsten KES gesprekken Omgevingsmanagement & Stand van zaken project Vijzelstraat

**Bruggen en maaiveld**

**Auteur(s)**

Guido Dister

**Directeur Project Rode Loper**

Jeroen van Straten

**Projectmanager bruggen Vijzelstraat**

Michiel Waitz

**Omgevingsmanager**

Eveline Haeck

**Kenmerk**

20155450

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
G. Dister			

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Stakeholders</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Stand van zaken project</b>	<b>5</b>
3.1	Beschikbare ruimte	5
<b>4</b>	<b>Opgehaalde eisen</b>	<b>10</b>
4.1	Bereikbaarheid	10
4.2	Leefbaarheid	11
4.3	Veiligheid	12
4.4	Communicatie	12
<b>5</b>	<b>Conflicterende eisen</b>	<b>13</b>
<b>6</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>14</b>
6.1	Bijlage 1 Organogram Stakeholders	15
6.2	Bijlage 2 KES Omgeving Vijzelstraat	17

# 1 Inleiding

Op 15 maart jongstleden is het DO Vijzelstraat en de Nota van Uitgangspunten bruggen Vijzelstraat vastgesteld door de gemeenteraad. Op basis van dit besluit zijn wij bij alle stakeholders van project Vijzelstraat de klanteisen voor het BLVC kader gaan ophalen. We maken onderscheid tussen interne stakeholders (MeT, MenA, VO&R etc ) en externe stakeholders (ondernemers, bewoners etc).

Het gaat daarbij om:

1. Bewoners en ondernemers Vijzelstraat
2. Bewoners en ondernemers aangrenzende grachten
3. Interne stakeholders
4. Individuele ondernemers
5. Bedrijven en organisaties (Fietzersbond, VAC , rederijen etc)

Voor het ophalen van de eisen zijn afspraken binnen het projectteam gemaakt. De Omgevingsmanager (OM) haalt grotendeels de eisen bij de externe stakeholders op en de Technisch Manager (TM) bij de interne stakeholders. Waar nodig worden combinaties gemaakt.

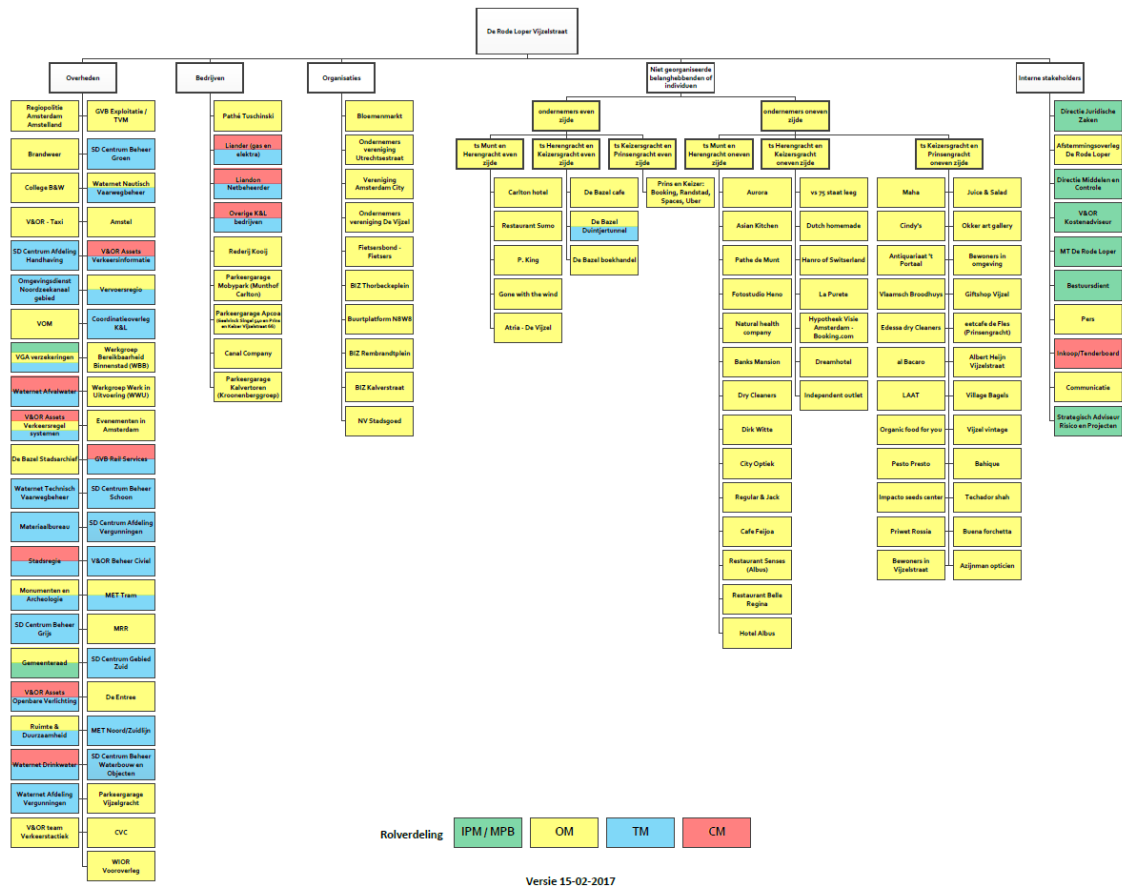
In de afgelopen periode zijn er veel Klant Eis Specificatie (KES ) gesprekken maar ook buurtbijeekommen geweest. Middels dit rapport willen we de grote rode draad uit de KES gesprekken van OM toelichten en de tegenstrijdigheden in beeld brengen..

Bij het opstellen van het BLVC kader worden de opgehaalde eisen gevalideerd en geverifieerd.

# 2 Stakeholders

Allereerst is er een stakeholderanalyse gemaakt voor het gehele project. Op hoofdlijnen zijn er 5 verschillende soorten stakeholders:

- Overheden;
- Bedrijven;
- Organisaties;
- Niet geordende belanghebbende individuen;
- Interne stakeholders.



Figuur 1 Stakeholders Organogram. Zie ook bijlage 1.

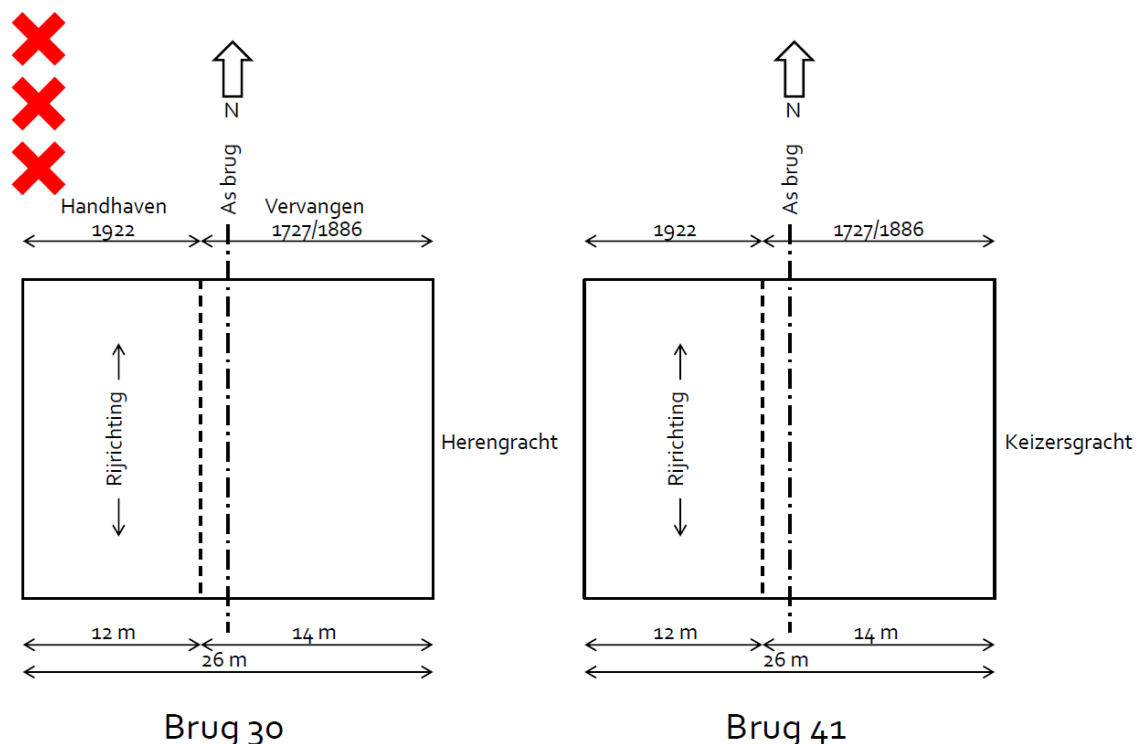
Alle stakeholders zijn verdeeld tussen de rollen van het IPM. De gele vlakken zijn de stakeholders van het Omgevingsmanagement.

## 3 Stand van zaken project

Ten tijde van de KES gesprekken is aangegeven dat brug 41 over de Keizergracht niet gefaseerd gebouwd kon worden. Dit i.v.m. het niet mogen funderen op de 1<sup>e</sup> of 2<sup>e</sup> zandlaag. Inmiddels lijkt het erop dat het funderen op de 2<sup>e</sup> zandlaag mogelijk is. Er is nog geen definitief uitsluitsel door MeT (adviesbureau noordzuidlijn) afgegeven over het funderen op de 2<sup>e</sup> zandlaag. Indien dit mogelijk is dan kan de brug gefaseerd gebouwd worden.

### 3.1 Beschikbare ruimte

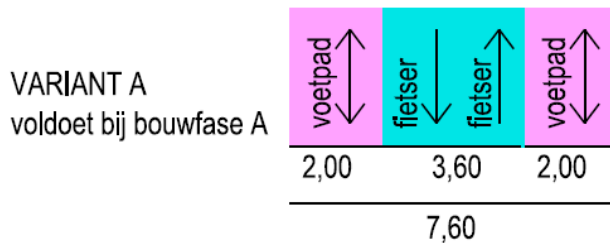
Bij het gefaseerd bouwen wordt eerst de oostelijke, de meest oude en slechte helft, gesloopt en hergebouwd. Daarna volgt de westelijke helft. Dit geeft kansen voor de Bereikbaarheid van de Vijzelstraat.



Figuur 2 gefaseerd bouwen

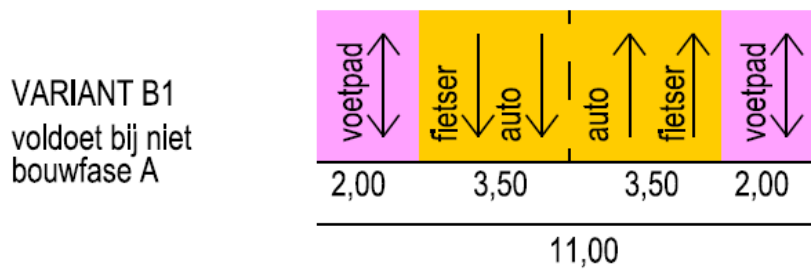
De totale ruimte die beschikbaar is op de westelijk brug helft is 12 meter. Hier gaat nog 1,50 m veiligheidsruimte en 0,50 m afzetting van af. Resteert 10,0 meter voor de diverse modaliteiten. Er zijn een aantal varianten bedacht om de vrijgekomen ruimte in te delen. Hiermee komt de tijdelijke hulpbrug welke ook geschikt moet zijn voor nood- en hulpdiensten vervallen.

**Variant A, 2 richtingen fiets:**



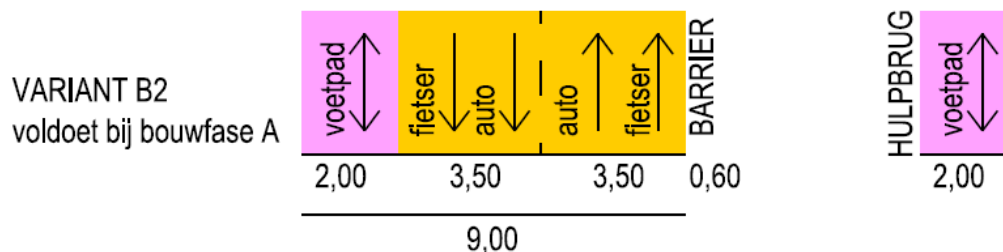
- Voordeel: er is geen hulpbrug nodig  
 Nadeel: geen auto verkeer  
Variant A valt af omdat er geen auto verkeer door kan

**Variant B1, 2 richtingen auto+fiets:**

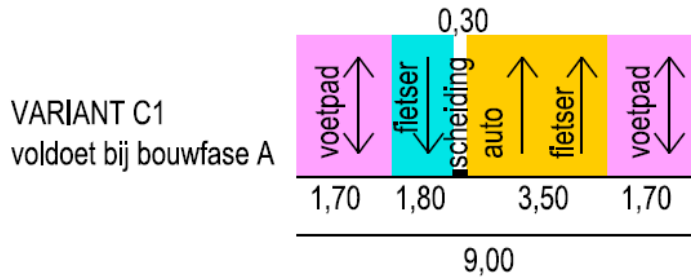


- Voordeel: Alles kan door behalve tram  
 Nadeel: Past niet binnen beschikbare ruimte  
Variant B1 kan mits de rijbaan wordt versmald naar 2x 3,0 m.

**Variant B2, 2 richtingen auto+fiets en tijdelijke brug:**



- Voordeel: Alles kan door behalve tram  
 Nadeel: lichte hulpbrug nodig  
 Slechtere zichtbaarheid door de straat  
Variant B2 voldoet maar minder wenselijk

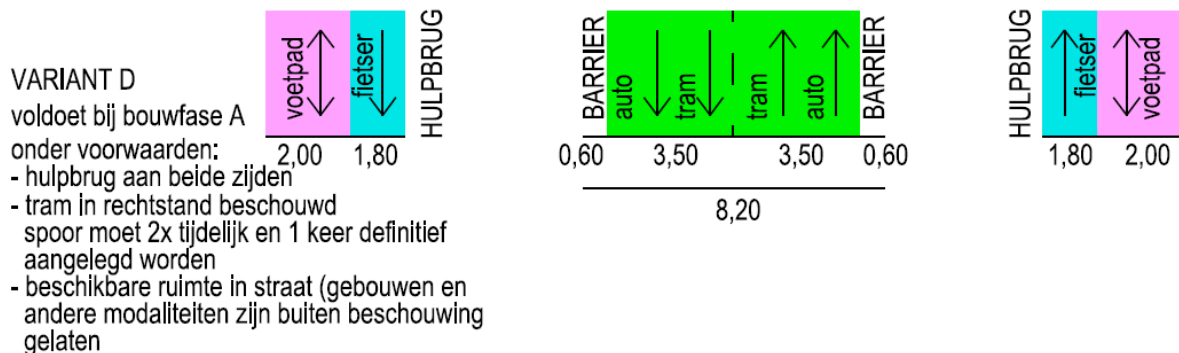
**Variant C1, 1 richtingen auto + 2 richtingen fiets**

*opmerking voetpaden verbreden naar 2,0 m en scheiding tussen fiets en auto kan vervallen*

Voordeel: er is geen hulpbrug nodig

Nadeel: 1 richting auto

Afweging voor auto stad-in of auto stad-uit

**Variant D, 2 richtingen auto+tram en tijdelijke bruggen voor langzaamverkeer**

Voordeel: Alles kan doorgang vinden

Nadeel: Toepassen hulpbruggen

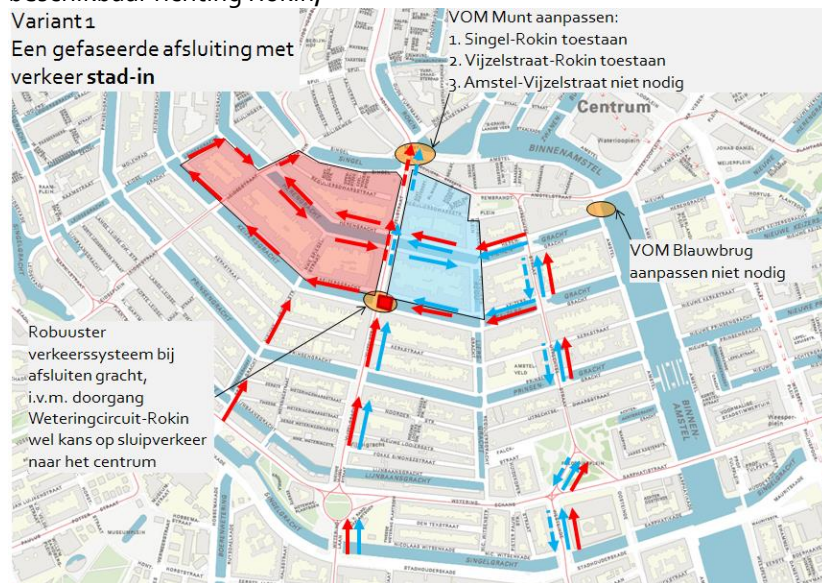
Tram spoor moet eerst naar westelijke brug helft verlegd worden, daarna naar de nieuwe oostelijke brug helft en daarna op de definitieve plek. Ook moet er in de straat gewerkt worden t.b.v. de aansluitingen. Er is dus 3 keer spoorwerk nodig in plaats van 1 keer. Dus 3 keer hinder en 3 keer kosten.

Variante D is vanwege de grote hoeveelheid werk (ca. 3 maanden) en extra kosten (ca. €1,2 mio) niet wenselijk

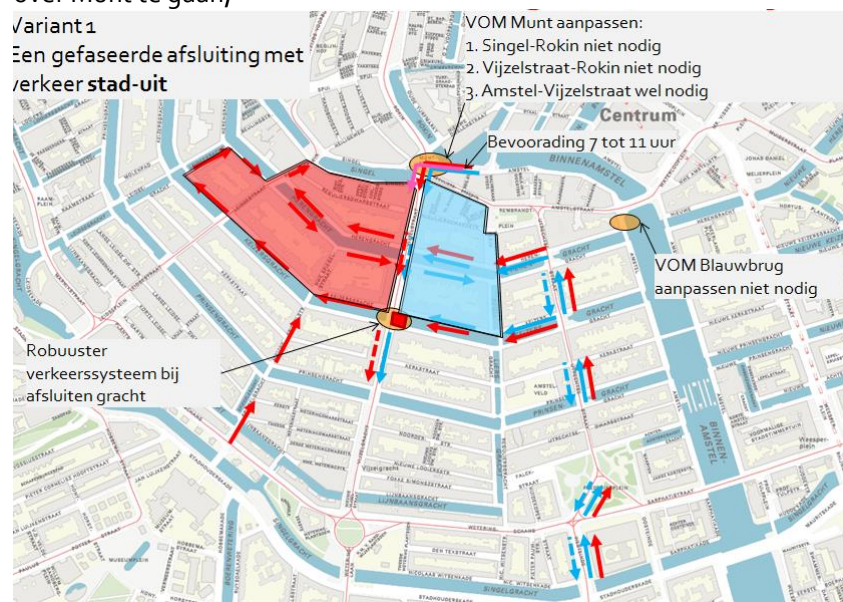
## Conclusie

Het project concludeert dat de aangepaste variant B1 en C1 de meest optimale varianten zijn. De afweging komt dan neer op:

- Auto in 1 richting of auto in 2 richtingen:
  - o Indien 1 richting auto dan de vraag:
    - Stad-in; goede route voor bevoorrading, alleen een nieuwe route beschikbaar richting Rokin;



- Stad-uit; grote aanpassing VOM noodzakelijk om vanaf Amstel linksaf over Munt te gaan;



- o Indien 2 richtingen auto dan de vraag:
  - Door de gehele Vijzelstraat;
  - Alleen op de brug



Vanwege de kabels en leidingen werkzaamheden en de maaiveldwerkzaamheden en de benodigde werkruimte stel ik voor om de auto niet in 2 richtingen tussen de grachten te laten rijden maar wel in 2 richtingen op de bruggen. Hierdoor is het mogelijk om een rondje over de gracht te rijden en wordt de buurt bereikbaarheid verbeterd.

## 4 Opgehaalde eisen

Tijdens de KES zijn er 235 eisen opgehaald. Om deze te structureren is er een onderverdeling gemaakt op de BLVC-aspecten. Het zwaarte punt ligt op de bereikbaarheid 115 eisen, daarna volgt leefbaarheid 68 eisen, communicatie 48 eisen en veiligheid met 4 eisen. In bijlage 2 is de gehele lijst van de KES opgenomen.

### 4.1 Bereikbaarheid

De strekking van de KES is dat alle functies bereikbaar moeten zijn.

#### Algemeen

- Alle toegangen (woningen, bedrijven, parkeergarages) bereikbaar moeten blijven
- Bevoorrading moet mogelijk blijven, aparte laad- en losvakken op de aanliggende grachten
- Fietser en voetganger moeten doorgang vinden
  - o Voorkeur voor een route langs de oostelijke gevel
- Buurtbereikbaarheid moet gegarandeerd zijn,  
*Toelichting: Doorgaand gemotoriseerd verkeer mag gestremd worden waarbij achterliggend gebied bereikbaar blijft*
- Tram mag gestremd worden indien er een technische noodzaak voor is.
- Afstemming met omgevingsprojecten
  - o Het stremmen van de tram Vijzelstraat mag niet gelijktijdig met een stremming van de tram in de Raadhuisstraat/Rozengracht. Hier dient afstemming over plaats te vinden.
  - o Het stremmen van aanliggende grachten van de Vijzelstraat mag niet gelijktijdig met een stremming van de aanliggende grachten van de Raadhuisstraat/Rozengracht. Hier dient afstemming over plaats te vinden.
  - o Afstemmen met project De Entree t.b.v. stremming openbaar vervoer
  - o Omleidingsroute van water- en wegverkeer geen hinder of stremmingen

#### Rederijen

- Stremmingen vaarroutes dienen zo min mogelijk plaats te vinden  
*Toelichting: Stremmingen liever november, januari, februari tot half maart*
- Stremmingen vaarroutes dienen alleen tussen 23.00 en 9.00 uur plaats te vinden.  
*Toelichting: incidenteel uiterlijk tot 11:00 uur maar dan niet in tijdens Keukenhof periode*
- Minimaal 2 van de 3 hoofdvaarroutes (Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht) beschikbaar voor vaarverkeer  
*Toelichting waarbij de Keizersgracht niet bevaarbaar is vanwege te lage brug bij Utrechtsestraat.*

### Waternet Nautisch Beheer

- Er dienen tussen 09:00 uur en 23:00 uur minimaal 2 van de 3 vaarroutes (Herengracht, Prinsengracht en Singelgracht) beschikbaar te zijn voor de scheepvaart tussen de Leidsegracht en de Amstel.
- Er dient 24/7 minimaal 1 van de vaarroutes (Herengracht of Prinsengracht) beschikbaar te zijn voor de scheepvaart tussen de Leidsegracht en de Amstel.

### Interne stakeholders (gemeente)

- Start na start exploitatie Noordzuidlijn.
- De calamiteiten route dient 2x1 rijstrook beschikbaar te hebben tijdens evenementen en in de reguliere situatie.  
*Toelichting: Dit is bestuurlijk vastgesteld. Er is geen alternatief als calamiteiten route mogelijk.*
- Tijdens Koningsnacht, Koningsdag en Gaypride dient de Vijzelstraat van gevel tot gevel beschikbaar zijn als gevolg van de calamiteitenroute  
*Toelichting: De Brandweer adviseert om tijdens de werkzaamheden geen grote evenementen op de Vijzelstraat te houden. Hierbij wordt verwezen naar Gay-pride en Koningsdag.*

## **4.2 Leefbaarheid**

De strekking van de KES is dat men vreest voor geluidsoverlast en hinder waardoor de bedrijfsvoering in het gedrang komt.:

### Hotel (Banks Mansion, Carlton en Albus):

- Geluidshinder zeer belangrijk, geluidshinder alleen overdag;
- Werkzaamheden met hinder tijdens de minste bezetting (medio november t/m medio januari / december t/m februari)
- Niet voor het Hotel werken in de periode april tot november

### Bedrijven

- Nadeelcompensatie
- Zichtbaarheid van de straat, de Vijzelstraat is gewoon open.
- Geluidshinder zeer belangrijk, geluidsoverlast reduceren
- Werkzaamheden met hinder tijdens rustige perioden:
  - o Januari t/m medio maart
  - o Juli t/m augustus
  - o Juli t/m oktober (eventueel februari t/m medio mei)
  - o Niet in december of medio mei t/m eind juni
- Bouwketen niet op de straat plaatsen maar op het water
- Geen bouwbusjes voor de deur
- Dagelijks inzamelen afvalbakken en reinigen
- Terrassen en uitstallingen tijdens de uitvoering

#### Bewoners

- Geluidshinder zeer belangrijk, geluidshinder alleen overdag;
- Parkeren moet mogelijk blijven, compenseren opgeheven parkeerplaatsen in garages
- Vervangend openbaar vervoer voor het gebied tussen tramhalte Spui/Metro Rokin en tramhalte Weteringschans/Metro Vijzelgracht.

#### Interne stakeholders (gemeente)

- 5x 16 uur per week werken of een equivalent hiervan
- Goede zichtlijnen van de TVM
- De voertuigen, inclusief ontheffing, van de ON dienen buiten het werkterrein geparkeerd te worden op de reguliere parkeervakken.
- Huisvuil inzameling moet doorgang vinden

### **4.3 Veiligheid**

De strekking van de KES is dat de omgeving verkeers- en sociaal veilig moet zijn.

#### Algemeen

- Veilige doorgaande fietsroute in 2 richtingen door de Vijzelstraat.
- Tijdelijke fietsroutes dienen geschikt te zijn voor de gladheidsbestrijding door het stadsdeel
- Toepassen van cameratoezicht tijdens de uitvoering

### **4.4 Communicatie**

De strekking van de KES is dat men tijdig geïnformeerd wil worden

#### Algemeen

- GVB TVM, minimaal 6 maanden voor de ingangsdatum van de nieuwe dienstregeling dient bekend te zijn wanneer en hoe lang de stremming van de tram in de Vijzelstraat zal zijn.
- bedrijven gemiddeld 8 tot 12 weken van te voren worden geïnformeerd over wijzigingen in de bereikbaarheid en laden en lossen;
- bewoners gemiddeld 1 tot 2 weken van te voren worden geïnformeerd over wijzigingen in de bereikbaarheid;
- men graag wil weten wanneer er voor de deur wordt gewerkt;
- promotie moet plaats vinden om Amsterdam te laten zien dat de Vijzelstraat gewoon 'open' is t.b.v. de ondernemers in de Vijzelstraat;

## 5 Conflicterende eisen

Klanteis 1	Klanteis 2	Waarom tegenstrijdig
<p>Hotel: Geluidshinder niet 's nachts tussen 22:00 en 10:00 uur</p> <p>Bewoners: Geluidshinder alleen overdag</p>	<p>Rederijen: Overdag doorvaart vrij van 9:00 tot 23:00 uur</p>	<p>Bij (geluidsproducerende) werkzaamheden wordt juist de doorvaart gestremd.</p>
<p>Waternet Nautisch beheer: Tussen 09:00 uur en 23:00 uur minimaal 2 van de 3 vaarroutes (Herengracht, Prinsengracht en Singelgracht) beschikbaar tussen de Leidsegracht en de Amstel</p>	<p>Rederijen: Minimaal 2 van de 3 hoofdvaarroutes (Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht) beschikbaar voor vaarverkeer</p>	<p>Keizersgracht is fysiek geen geschikt vaarroute voor rederijen. Singelgracht is geen geschikte vaarroute omdat deze niet attractief is</p>
<p>Hotels: Werkzaamheden met hinder tijdens de minste bezetting (medio november t/m medio januari / december t/m februari)</p> <p>Rederijen: Stremmingen liever november, januari, februari tot half maart</p>	<p>Overige bedrijven: Werkzaamheden met hinder tijdens rustige perioden: Januari t/m medio maart Juli t/m augustus Juli t/m oktober (eventueel februari t/m medio mei) Niet in december of medio mei t/m eind juni</p>	<p>November en december is juist belangrijk voor de overige bedrijven Juli tot en met augustus is juist voor de Rederijen belangrijk</p>

## 6 Bijlagen

## **6.1 Bijlage 1 Organogram Stakeholders**

Gemeente Amsterdam

Uitkomsten KES gesprekken Omgevingsmanagement & Stand van zaken project  
Vijzelstraat

Versie 1

28 juni 2017

Kenmerk 20155450



## **6.2 Bijlage 2 KES Omgeving Vijzelstraat**