

Reactienota

Concept

DO Vijzelstraat

Gemeente Amsterdam
Project Rode Loper

Amsterdam, 5 december 2016

Samenvatting

Voor u ligt de Reactienota op het concept Definitief Ontwerp (DO) Vijzelstraat van project Rode Loper. Het concept DO heeft ter inzage gelegen van 2 juni t/m 13 juli 2016. Gedurende deze periode zijn 13 schriftelijke inspraakreacties ingediend. Daarnaast is een aantal mondelinge inspraakreacties gegeven op de inspraakavond op 15 juni 2016.

De inspraakreacties gaan vooral over de locatie van de tramhalte, het opstelvak voor afslaand verkeer op de bruggen en de fietsparkeervoorzieningen.

Het DO is aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties over het fietsparkeren.

Inhoudsopgave

1 Inleiding met leeswijzer	4
2 Overzicht van inspraakreacties met antwoord	6
3 Bijlage 1: Schriftelijke inspraakreacties	13
4 Bijlage 2: Verslag inspraakavond met mondelinge inspraakreacties	59

1. Inleiding met leeswijzer

1 Inleiding met leeswijzer

Amsterdam groeit en bloeit en is ongekend populair. Naar verwachting telt Amsterdam in 2025 meer dan 900.000 inwoners, per jaar stijgt het aantal arbeidsplaatsen met 5.000 en het aantal studenten met 2500, ook het aantal bezoekers neemt jaarlijks enorm toe. Om die groei op te kunnen vangen en de stad voor te bereiden op de toekomst, zijn ingrepen nodig in de historische entree. Amsterdam investeert de komende jaren daarom flink in die toegang tot de stad. Het project Rode Loper levert een belangrijke bijdrage: vanaf het Damrak tot en met de Ferdinand Bolstraat werkt de Rode Loper aan een nieuwe inrichting van de openbare ruimte. Het resultaat: Amsterdams mooie straten en pleinen in de historische binnenstad en in de 19e eeuwse Pijp. Er komt meer ruimte voor voetgangers, het wordt veiliger en rianter voor de fietser en de straten en pleinen worden weer prettig om te verblijven.

Het concept Definitief Ontwerp (DO) beschrijft het ontwerp voor de nieuwe inrichting van de Vijzelstraat. Op 17 mei 2016 heeft het College van B&W het concept DO vrijgegeven voor inspraak. De inspraakperiode liep van 2 juni tot en met 13 juli 2016.

Gedurende deze periode zijn 13 schriftelijke inspraakreacties ingediend waaronder één reactie met een handtekeningenlijst van 133 bewoners. Daarnaast is een aantal mondelinge inspraakreacties gegeven op de inspraakavond die werd gehouden op 15 juni in de Bazel.

De inspraakreacties gaan vooral over de locatie van de tramhalte, het opstelvak voor afslaand verkeer op de bruggen en de fietsparkeervoorzieningen.

Het DO is aangepast naar aanleiding van de inspraakreacties over het fietsparkeren. In het concept DO waren alle fietsvakken in het stuk tussen Herengracht en Keizersgracht gesitueerd aan de westzijde voor de Bazel. Een aantal insprekers vroeg om minder fietsen voor de Bazel te plaatsen, vooral ter hoogte van het café. Daarom is gezocht naar een plek aan de oostzijde voor een deel van deze fietsen. In het DO is deze nieuwe verdeling gemaakt.

Voor de beantwoording op de inspraakreacties die over het terrassenplan gaan, verwijzen we u naar het aangepaste terrassenplan van stadsdeel Centrum dat als bijlage is toegevoegd aan het DO Vijzelstraat.

Leeswijzer

In deze reactienota worden inspraakreacties geclusterd per onderwerp. Per inspraakreactie wordt daarvan een samenvatting gegeven met daarbij het antwoord. Daarnaast wordt in het kort aangegeven wat de eventuele voorgestelde wijziging is t.o.v. het concept DO. In de bijlagen treft u de volledige schriftelijke inspraakreacties en het verslag van de inspraakavond op 15 juni 2016 aan. In dit verslag zijn ook de mondelinge inspraakreacties opgenomen.

2. Overzicht van inspraakreacties met antwoord

Inspraakreacties concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

Inspraakreactie over:	Reactie	Inspreeknummer (verwijst naar lijst)	Conceptantwoord	Wijziging t.o.v. concept DO
Locatie tramhaltes	Nr. 1	Mondelinge inspraakreacties en schriftelijke inspraakreacties C, E, G, I, L en M		
	*	Verzoek voor een tramhalte op alle bruggen, zoals in de Leidsestraat. Eventuele afname van de snelheid van de tramverbinding hierdoor weegt minder zwaar. Als de bruggen toch vernieuwd moeten worden kunnen ze minder bol worden gemaakt waardoor de tram er wel kan stoppen. Een grote afstand van 750 meter tussen de tramhaltes Waterincircuit/Vijzelgracht en 'Kop' Vijzelstraat is bezwaarlijk. Vroeger waren er op vier plekken tramhaltes; Waterincircuit, brug Prinsengracht, brug Keizersgracht en de Munt. In het DO op nog maar twee plekken. Daarom het verzoek voor meer tramhaltes, als tegenhanger van de metrolijn met weinig haltes. Ideale oplossing is op de bruggen zoals in de Utrechtsestraat, anders in ieder geval een extra halte tussen Waterincircuit en Munt/ 'Kop' Vijzelstraat. Verzoek voor behoud van de halte Bazel. De andere haltes zijn belangrijk voor bezoekers, maar de halte Bazel is belangrijk voor bewoners. Verzoek voor tramhaltes voor de Bazel i.p.v. voor hotel Carlton en hotel Albus omdat deze bij de Bazel veiliger en beter bereikbaar zijn voor toeristen én bewoners. De rest van de 500 meter lange straat mist een halte. Verzoek voor twee tramhaltes; de Munt en de Bazel nabij de brug over de Keizersgracht (ten noorden of ten zuiden). Verzoek voor behoud van de haltes voor de Bazel en V&D Verzoek voor terugkeer van de halte V&D. Als dit niet mogelijk is de tramhaltes in de 'Kop' conform DO waarbij in de tram wordt aangekondigd dat het de halte bij de Munt is.	De locatie van de tramhaltes is uitgebreid onderzocht. In 2014 bleek de aanleg van haltes op de bruggen zoals in het Voorlopig Ontwerp (VO) was voorgesteld niet mogelijk. Sinds 2012 zijn er nieuwe wettelijke eisen aan de toegankelijkheid van de haltes gesteld. Haltes moeten onder andere 24 cm hoog zijn om mindervaliden goed te kunnen laten instappen. Door de bolling van de bruggen is het onmogelijk om bij alle deuren aan deze aangescherpte eisen te voldoen. Omdat de bruggen (rijks)monumentaal zijn, mogen ze niet van aanzicht veranderen. Daardoor kan ook bij de beoogde aanpak van de bruggen de hoogte niet worden aangepast om te voldoen aan de aangescherpte eisen. Naast deze nieuwe toegankelijkheidseisen is gebleken dat afslaand autoverkeer van en naar de grachten de haltes op de bruggen niet veilig kan passeren. Afslaande vrachtwagens moeten in de situatie van hoge tramhaltes op de bruggen een grote draai maken en komen daarbij op de fietsstroken en deels de bredere trottoirs. Dat is niet wenselijk bij een nieuwe herinrichting voor een straat die juist extra ruimte moet bieden aan voetganger en fietser. Om deze redenen moest er gezocht worden naar nieuwe locaties voor de tramhaltes in de Vijzelstraat. Daarbij is er in het DO voor gekozen om autoverkeer te laten meedijden met het tramverkeer. Op deze wijze ontstaat er meer ruimte voor de voetganger en fietser. Maar door het meedijden heeft de tram geen vrije baan meer om door te rijden. Het verlies aan rijtijd van de tram moet daarom worden opgelost. Om alle bovenstaande redenen is de ligging van de tramhaltes opnieuw onderzocht in relatie tot het bedieningsgebied en te verwachten rijtijdverlies van de tram. Na uitgebreid onderzoek is voorgesteld de tramhaltes op de bruggen Vijzelstraat (stad-in en stad-uit) die niet mogelijk bleken en de tramhalte Muntplein (stad-uit) samen te voegen tot een versprongen haltepaar. Op 9 september 2015 heeft de gemeenteraad besloten dit als uitgangspunt te nemen voor het DO Vijzelstraat. Hierdoor vervalt op het totale tracé van de Rode Loper binnen stadsdeel Centrum één halte. Dit leidt tot een evenwichtiger verdeling van de haltes in dit deel van het centrum, wat gunstig is voor de vervoerwaarde van de tram. Daarnaast wordt hiermee voldaan aan een extra versnellingsopgave op het tracé richting Rembrandtplein. De tramhalte in het DO ligt dicht bij de Munt waar veel reizigers zijn. De Stadsregio Amsterdam heeft in het contract dat zij gesloten heeft met GVB een grotere afstand tussen haltes afgesproken dan in het verleden. Zo kan GVB sneller rijden. Doel is dat het tramvervoer aantrekkelijker wordt en kostenefficiënt. De gemeente Amsterdam is geen partij in deze afspraak. De nieuwe tramhalteligging voldoet ruimschoots aan deze vastgestelde normen voor maximale loopafstanden van 400 meter voor 90% van de bebouwing. Daarbij is de komst van de Noord/Zuidlijn een belangrijke uitbreiding van het OV-netwerk in de stad. Deze nieuwe verbinding heeft invloed op veel bestaande tram- en busverbindingen. De metro vormt de 'ruggengraat' van het systeem, waar de bus- en tramlijnen op aansluiten. Meer informatie over het vervoerplan vanaf de start van de Noord/Zuidlijn staat op de website van GVB.	n.v.t.
	*	De 'Kop' Vijzelstraat is te druk en de tramhaltes zorgen voor nog meer drukte van passagiers. Onder de arcade van hotel Carlton ontstaat een ophoping van mensen en fietsen. Invaliden kunnen moeilijk oversteken.	Het haltepaar in de Vijzelstraat wordt zoveel mogelijk aangelegd conform het Programma van Eisen van toegankelijkheid waarbij haltes hoger en breder moeten worden. Het gehele ontwerp is voorgelegd aan de Centrale Verkeers Commissie (CVC) van de gemeente Amsterdam. De CVC toetst en adviseert vooral op verkeersveiligheid, bereikbaarheid, doorstroming en toegankelijkheid. De CVC adviseerde positief op het voorstel. Beide haltes zijn aan het begin en het einde vanaf het trottoir bereikbaar via een zebra over het naastgelegen fietspad. Ook is in geleidelijnen voorzien. De zebra bij de kruising met de Reguliersdwarsstraat loopt daarnaast ook door over de gecombineerde rij-/trambaan. Ook voor mensen met een lichamelijke beperking zijn deze haltes hierdoor goed bereikbaar. De arcade bij Carlton wordt grotendeels afgescheiden van de weg zodat voetgangers niet onverwacht achter een pilaar het fietspad op lopen.	

Inspiraakreacties concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

Inspiraakreactie over:	Reactie	Inspreeknummer (verwijst naar lijst)	Conceptantwoord	Wijziging t.o.v. concept DO
	* Bij hotel Albus moet laad- en losverkeer over de stoep achter de tramhalte langs. * Verzoek voor nu alvast een tijdelijke halte nabij de Munt.		In het DO is voorzien in laad- en losvakken t.b.v. laad- en losverkeer. Zo ook voor de bedrijven aan de oostzijde van de Vijzelstraat tussen Herengracht en Reguliersdwarsstraat. Aan deze zijde ligt echter ook de tramhalte stad-in. Het vak ligt nabij de hoek met de Herengracht waardoor kan worden aangereden vanaf deze hoek. Het afrijden van dit laad- en losverkeer dient te geschieden achter de halte langs over het trottoir richting de Reguliersdwarsstraat om vervolgens ter hoogte van de Reguliersdwarsstraat de rijbaan op te rijden. Laden en lossen vindt alleen plaats in venstertijden, te weten tussen 7 en 11 uur. Terrassen mogen pas na 11 uur worden uitgezet. Op deze wijze is hier voldoende ruimte voor het laad- en losverkeer aanwezig. Het wel/niet aanleggen van een tijdelijke halte in afwachting op de definitieve halte valt buiten dit DO. Het DO gaat over de definitieve inrichting.	
Tramlijnen	Nr. 2	Schriftelijke inspraakreactie G		
	* Verzoek bestaande tramlijnen handhaven in het gebied met betrouwbare tijden van op- en uitstap.		De lijnvoering van het Amsterdamse Openbaar Vervoerssysteem valt onder verantwoordelijkheid van Stadsregio Amsterdam en buiten de scope van project Rode Loper.	n.v.t.
Opstelvak kruispunten	Nr. 3	Mondelinge inspraakreacties en schriftelijke inspraakreacties C, J en L		
	* Verzoek om geen voorsorteerstrook tussen de transporen te maken. Verzoek geen opstelvakken op het midden van de bruggen te maken omdat deze ruimte ten koste gaat van de trottoirs, met name de hoeken. Auto's kunnen elkaar ook passeren over het fietspad. Zebra's kunnen de steunpunten vervangen. Is dit onderzocht? Een rechte stoeplijn past beter bij de architectonische structuur van de Vijzelstraat. * Zijn de brughoofden binnen de nieuwe Eurocode wel tegen extra belasting door bochten in de rails bestand?		Onderzoek en simulaties laten zien dat de Vijzelstraat zowel nu als in de toekomst te druk is om te volstaan met kruisingen zonder afslagvakken (zoals eerder in het VO was voorgesteld). Het gaat dan met name om autoverkeer richting het noorden dat linksaf naar één van de grachten wil dat achteropkomende auto's en trams kan ophouden. Er is daarbij gezocht naar een oplossing waarbij zo min mogelijk ruimte wordt ingenomen door auto en tram. Op de bruggen buigen de transporen uit waardoor in het midden ruimte ontstaat voor een opstelvak voor linksafslaand verkeer. De tram en het rechtdoor gaande autoverkeer kunnen zo ongehinderd doorrijden. Door het opstelvak ontstaat ruimte voor steunpunten op de plek waar de sporen uitbuigen. Voetgangers kunnen deze gebruiken om het kruispunt over te steken. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en comfort voor de voetganger zijn steunpunten zeer wenselijk. Bij naderend verkeer kunnen overstekende voetgangers zich op die manier veilig tussen de verkeersstromen opstellen. De gekozen kruispuntindeling kan zowel met als zonder verkeerslichten goed functioneren. Uit tellingen en simulaties blijkt dat verkeerslichten met deze kruispuntindeling niet nodig zijn. En zonder verkeerslichten is het mogelijk aan weerszijden van de straat de stoepen over de grachten op hoogte door te trekken. Verkeer van en naar de grachten rijdt dan over een verhoogde stoep, een zogenoemde in-/ uitritconstructie en dient zodoende voorrang te verlenen aan het verkeer op de Vijzelstraat. Zonder steunpunten is een verkeerslicht wel noodzakelijk. Dit betekent dat het kruispunt niet met in-/ uitritconstructies kan worden uitgevoerd. Een doorgetrokken stoep is dan dus niet mogelijk. De stoepbreedte op de hoeken zou daarbij aanzienlijk afnemen (tot circa 1 meter). Dit is niet wenselijk. Het is niet wenselijk en niet toegestaan dat auto's via de fietsstrook afslaand autoverkeer dat buiten het opstelvak staat aan de rechterzijde passeren. De Vijzelstraat is een drukke fietsroute en dit zou onveilige situaties opleveren. De Eurocode is een nieuwe wettelijke norm waaraan de staat van de bruggen wordt getoetst. Op dit moment passen de bruggen zowel met de huidige als de nieuwe indeling niet binnen de nieuwe Eurocode. Om de Vijzelstraat voor de komende 30 jaar in te richten zonder opnieuw de straat open te hoeven breken voor werk aan de bruggen heeft het de voorkeur de bruggen en het maaiveld gezamenlijk aan te pakken.	n.v.t.

Inspiraakreacties concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

Inspiraakreactie over:	Reactie	Inspreeknummer (verwijst naar lijst)	Conceptantwoord	Wijziging t.o.v. concept DO
	*	Vraag of de opstelvakken wel breed genoeg zijn.	Mede op verzoek van de expertgroep, bestaande uit bewoners en ondernemers, is het opstelvak versmald van 5 meter breed naar 3 meter breed. Deze breedte van 3 meter heeft namelijk als groot voordeel dat de stoepbreedte op met name de hoeken breder wordt dan bij 5 meter. Het is een breedte waarin een afslaan persoonenauto of vrachtwagen naar de grachten past. Een grote vrachtwagen past in principe precies maar zal in de praktijk misschien wat uitsteken als hij niet helemaal recht staat. Een persoonenauto kan dan nog steeds veilig passeren. Een tram zal moeten wachten. Verwacht wordt dat dit maar sporadisch zal voorkomen. Een fietser die vanaf de grachten wil oversteken heeft in een middenberm van 3 meter breed voldoende ruimte. Auto's vanaf de grachten passen niet in de middenberm, zoals dit bij het eerdere plan met een middenberm van 5 meter wel het geval was. De verwachting is dat dit niet tot veel verstoring zal leiden.	
Verkeersmaatregelen Omgeving Muntplein	Nr. 4	Mondelinge inspraakreacties en schriftelijke inspraakreactie A, B en H		
	*	Verzoek een keerpunt te realiseren op de kruising Vijzelstraat-Herengracht. Verkeer mag door de Verkeersmaatregelen Omgeving Munt (VOM) vanaf de Reguliersdwarsstraat niet meer doorrijden naar de Munt. Om het gebied te ontlasten van onnodig verkeer door 'verdwaalde automobilisten wordt een u-bocht op de brug Herengracht voorgesteld met 'Kiss & Ride' plaatsen, verlaagde stoepen haaks over de Vijzelstraat en duidelijke signalen en/of aangepast materiaal tussen keerpunt en Munt. De uitvoering van het deel dat samenhangt met de afsluiting voor autoverkeer tussen Herengracht en Muntplein is ongewenst en het besluit hiertoe is onvoldoende gemotiveerd en onzorgvuldig tot stand gekomen. Verzoek om, als de afsluiting in noordelijke richting doorgaat, alleen bestemmingsverkeer toe te staan tussen Herengracht en Munt. Verzoek de verkeersstroom over de Amstel te delen met de Vijzelstraat.	De verkeersmaatregelen waaronder de afsluiting tussen Muntplein en Reguliersdwarsstraat voor gemotoriseerd verkeer vallen buiten het project Rode Loper. Hierop kan dus niet worden ingesproken. Het wegprofiel in het DO Vijzelstraat heeft sowieso ruimte voor gemotoriseerd verkeer. Ook na afsluiting moeten nood- en hulpdiensten en laad- en losverkeer doorgang behouden. Hierdoor heeft het wel of niet afsluiten geen consequenties voor de uitvoering van het DO. Indien de afsluiting wordt teruggedraaid hoeft het wegprofiel in het DO niet aangepast te worden. De verkeersmaatregelen zijn in het najaar van 2016 ingegaan. De verkeersmaatregelen worden gedurende een jaar uitgebreid gemonitord. Er wordt onder andere gekeken naar het verkeer in de Vijzelstraat en de situatie bij de afsluiting kop Vijzelstraat. Op basis van de resultaten kunnen maatregelen bestendigd, aangepast of teruggedraaid worden.	n.v.t.
Bereikbaarheid parkeergarage Kalverstraat	Nr. 5	Mondelinge en schriftelijke inspraakreactie J		
	*	Verzoek optimale bereikbaarheid van de openbare parkeergarage Kalverstraat te garanderen. Door het meerijden van auto en tram en een snelheid van 30 km/u i.p.v. de huidige 50 km/u zal de bereikbaarheid verslechteren. De tram zal de auto vertragen.	Simulatieonderzoek op basis van toekomstige intensiteiten en snelheid heeft aangetoond dat het verkeer in de Vijzelstraat goed verwerkt kan worden met de voorgestelde inrichting. Na de start exploitatie van de Noord/Zuidlijn zal hier (indicatief) nog de helft van het huidige aantal trams rijden. Daar komt bij, dat ten gevolge van de maatregelen uit het project VOM er geen sprake meer zal zijn van doorgaand autoverkeer op de route Vijzelgracht/-straat. Uitzondering vormt laad- en losverkeer gedurende venstertijden (7-11 uur) en het verkeer afrijdend van de betreffende parkeergarage Kalverstraat aan het Singel. Dit garageverkeer heeft dus de uitzonderlijke positie dat het wel tussen Muntplein en Vijzelstraat mag rijden. Daarnaast wordt de parkeergarage Kalverstraat in het parkeerverwijssysteem opgenomen. De bereikbaarheid van de parkeergarage Kalverstraat is hiermee niet in het geding.	

Inspiraakreacties concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

Inspiraakreactie over:	Reactie	Inspreeknummer (verwijst naar lijst)	Conceptantwoord	Wijziging t.o.v. concept DO
	* Door het smallere wegprofiel kunnen touringcars en laad- en losverkeer niet meer keren. * Bij het in- en uitstappen van passagiers houden taxi's overig verkeer op.		Touringcars zijn vanaf het ingaan van VOM niet meer toegestaan op de gehele Vijzelgracht en Vijzelstraat. Voor laad- en losverkeer geldt straks een lengteverbod (10 meter of langer) voor de gehele Vijzelgracht en Vijzelstraat buiten de venstertijden. Grotere voertuigen kunnen tijdens venstertijden wel doorrijden bij het Muntplein en hoeven dus niet te keren in de Vijzelstraat. Kleine vrachtauto's/busjes die buiten de venstertijden vanuit het zuiden de Vijzelstraat inrijden kunnen de grachten op of zijstraten in. Taxi's maken bij voorkeur gebruik van taxistandplaatsen en parkeerplaatsen. Taxi's mogen vanaf het ingaan van VOM niet tussen Muntplein en Reguliersdwarsstraat (beide richtingen) rijden. Door middel van een proef wordt nog onderzocht of het taxiverkeer in noordelijke richting gedurende de uitgaansnachten over het Muntplein kan afrijden (vanaf het moment dat de tram ophoudt met rijden).	
Taxistandplaatsen	Nr. 6	Mondelinge inspraakreactie en schriftelijke inspraakreactie J en L		
	* In het ontwerp is onvoldoende rekening gehouden met taxistandplaatsen. Taxi's stoppen exact voor de locatie waar ze moeten zijn. Waar mogen taxi's straks staan. Met name t.b.v. hotelgasten.		Taxi's mogen net als laad- en losverkeer gebruik maken van aanwezige laad- en losvakken voor het onmiddellijk laten in- en uitstappen van passagiers. Indien deze laad- en losvakken zijn voorzien van venstertijden dan gelden deze tijden ook voor de taxi's. Onder de arcade van Carlton is plek voor twee taxi's gedurende de hele dag (24/7). Hier kunnen Carlton en Albus gebruik van maken. Ook is het op de grachten, waaronder op de Herengracht aan de zuidwest- en de zuidoostzijde mogelijk de hele dag te laden en lossen, dus ook voor taxi's. Taxi's zullen verder gebruik moeten maken van de aangewezen taxistandplaatsen al dan niet gecombineerd met een laad- en loshaven in de directe omgeving.	n.v.t.
Snelheid taxi's	Nr. 7	Schriftelijke inspraakreactie A		
	* Breng wat 'vervelende' baksteentjes in het asfalt rond de tramrails om hardrijdende taxi's in de nacht af te remmen.		In het DO rijdt autoverkeer op de Vijzelstraat samen met de tram. Voor de rijbaanbreedte is een minimale maat aangehouden waarbij (vracht)verkeer en tram elkaar veilig kunnen passeren. Om duidelijk te benadrukken dat hier maximaal 30 km/u gereden mag worden, worden niet alleen borden geplaatst, maar wordt de maximumsnelheid ook gemarkeerd op de weg. Fysieke maatregelen zoals klinkers tussen de tramrails zullen in de Vijzelstraat door het meerrijdend (laad- en los)verkeer worden losgereden. Dit is niet fraai en brengt hoge beheerskosten met zich mee. Incidenteel geplaatste baksteentjes in het asfalt kunnen veel geluidsoverlast geven. Het handhaven van de snelheid is een taak van de Politie.	n.v.t.
Stoplicht Munt	Nr. 8	Mondelinge inspraakreactie		
	* Verzoek het stoplicht richting de Munt weer terug te zetten naar 5 tot 6 auto's per keer die door groen kunnen rijden.		Dit verkeerslicht valt buiten het DO Vijzelstraat. Vanuit VOM is echter bekend dat dit verkeerslicht komt te vervallen.	n.v.t.
Kerkstraat oost	Nr. 9	Schriftelijke inspraakreactie D		
	* Verzoek de zebra in de Kerkstraat (oost) smaller dan 6 meter te maken en geen fietsenrekken of objecten in de directe omgeving van het perceel te plaatsen zodat deze geen belemmering kunnen vormen voor een mogelijk terras en de uitstraling van het pand. Er wordt daarbij vanuit gegaan dat ook in de eerste meters van directe zijstraten wordt gezien of een kwaliteitsslag kan worden geleverd bij de herinrichting.		Volgens de landelijk geldende Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens moet een zebra een minimale breedte van 4 meter hebben. In de huidige situatie is de zebra in de Kerkstraat (oost) breder, maar in het DO wordt deze minimale breedte van 4 meter aangehouden. In het DO worden geen objecten geplaatst rondom het pand. In het DO wordt het profiel van de zijstraten niet gewijzigd. Het terrassenplan Vijzelstraat gaat daarom alleen over terrassen aan de voorgevelzijde van de Vijzelstraat niet die aan de zijgevel. In aansluiting op het DO wordt het eerste stuk van de Kerkstraat wel opnieuw bestraat.	n.v.t.

Inspraakreacties concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

Inspraakreactie over:	Reactie	Inspreeknummer (verwijst naar lijst)	Conceptantwoord	Wijziging t.o.v. concept DO
Fietsparkeren	Nr. 10	Mondelinge inspraakreacties en schriftelijke inspraakreactie F		
		* Verzoek geen fietsenrekken voor de gevel van de Bazel te plaatsen. * Verzoek geen fietsen voor café de Bazel te plaatsen, maar juist voor de boekhandel. * Waar moeten de fietsen naar toe die nu bij Carlton staan?	In het DO is bewust gekozen voor fietsvakken en dus geen fietsrekken in de Vijzelstraat. De vakken dienen als voorziening voor fietsen die voor korte tijd worden geparkeerd. Ook scooters kunnen gebruik maken van de vakken. Voordeel van vakken t.o.v. rekken is dat de ruimte bij afwezigheid van fietsen direct ten goede komt aan de voetganger. Tevens zijn vakken redelijk simpel in plek of grootte te wijzigen. In het DO is zoveel mogelijk rekening gehouden met de mogelijkheid van terrassen. Daarom zijn er geen fietsvakken gesitueerd voor café de Bazel. Wel deels voor de boekhandel. Net ten zuiden van Carlton komt plaats voor 40 fietsen in vakken. Op nr. 20 zit tevens een inpandige stalling voor zo'n 120 fietsen. Deze stalling is de eerste 24 uur gratis. Aan de overzijde van Carlton komt plek voor 50 fietsen in vakken.	In het concept DO waren alle fietsvakken in het stuk tussen Herengracht en Keizersgracht gesitueerd aan de westzijde voor de Bazel. N.a.v. de reacties is gezocht naar een plek aan de oostzijde voor een deel van deze fietsen. Deze ruimte is gevonden voor het kantoorpand ter hoogte van Vijzelstraat 79.
Parkeren scooters en motoren	Nr. 11	Mondelinge inspraakreactie		
		* Graag beleid voor het parkeren van scooters en motoren.	In het DO is gekozen om naast de bestaande fietsrekken op de grachten en in de zijstraten ook fietsvakken te realiseren. Deze vakken kunnen mede worden gebruikt als parkeervoorziening voor brommers en snorfietsen. Conform artikel 10 lid 1 van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) mogen motoren niet parkeren op het trottoir. Deze dienen te parkeren in (in de omgeving) aanwezige parkeervakken.	n.v.t.
Touringcars	Nr. 12	Mondelinge inspraakreactie		
		* Waar mogen touringcars straks staan?	Voor touringcars zwaarder dan 7,5 ton zijn binnen de zone Singelgracht (S100) verplichte routes. Het is voor touringcars niet toegestaan om buiten de aangewezen routes te rijden. De Vijzelgracht-Vijzelstraat was aangewezen als touringcarroute. Als gevolg van het project VOM mogen touringcars niet langer doorrijden richting Muntplein. Daarmee is de touringcarroute over de Vijzelgracht en Vijzelstraat komen te vervallen. Touringcars mogen dus niet in de Vijzelstraat komen en ook nergens staan.	n.v.t.
Venstertijden laden en lossen	Nr. 13	Schriftelijke inspraakreactie L		
		* Dutch Dry Clean en hotels zijn geen bedrijven voor venstertijden.	Verschillende stadsdelen hebben venstertijden ingesteld voor laden en lossen. Tijdens bepaalde perioden in de dag is laden en lossen toegestaan. Met venstertijden wil de gemeente geluidshinder, stank, onveilige situaties en opstoppen voorkomen en (parkeer) ruimte optimaal benutten. Voor veel gebieden in de binnenstad van Amsterdam gelden beperkte venstertijden. Zodra venstertijden worden ingesteld voor een gebied dienen bedrijven hun bedrijfsvoering hierop aan te passen. Voor bedrijven in de Vijzelstraat bestaat daarnaast de mogelijkheid om in de nabijgelegen zijstraten en op de grachten buiten de venstertijden van de Vijzelstraat te laden en lossen.	n.v.t.

Inspraakreacties concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

Inspraakreactie over:	Reactie	Inspreeknummer (verwijst naar lijst)	Conceptantwoord	Wijziging t.o.v. concept DO
Inrichting trottoirs	Nr. 14	Schriftelijke inspraakreactie I		
	*	Verzoek de trottoirs zo in te richten dat terrassen, net als de laad- en losvakken en fietsvakken aan de straatzijde worden geplaatst zodat voetgangers rechtdoor kunnen lopen en niet hoeven te 'slalommen'.	Terrassen bij laad- en losvakken zijn alleen toegestaan buiten laad- en lostijden zodat ook ter hoogte van deze vakken voldoende ruimte voor de voetganger is. In het DO zijn geen fietsvakken gemaakt ter hoogte van de terrassen. Voetgangers zullen daardoor grotendeels rechtdoor kunnen lopen. Terrassen aan de straatzijde worden daarbij niet wenselijk geacht omdat de terrassen dan direct aan een drukke fietsroute komen te liggen. Dit zou tot gevaarlijke situaties kunnen leiden.	n.v.t.
Verlichting	Nr. 15	Schriftelijke inspraakreactie C		
	*	Verzoek lichtarmaturen te gebruiken die beter bij de omgeving passen.	Een aantal panden aan de oostzijde Vijzelstraat (en Vijzelgracht) is te laag om vergelijkbare armaturen als op het Damrak en Rokin (aan twee spandraden) toe te passen. Daarom is voor de Vijzelstraat (en Vijzelgracht) gekozen voor het bolarmatuur. Dit armatuur kan aan één spankabel worden opgehangen. Dit is een passend armatuur dat veel voorkomt in de binnenstad, maar bijvoorbeeld ook in de Ferdinand Bolstraat wordt toegepast.	n.v.t.
Meer ruimte hoek Weteringschans-Nieuwe Vijzelstraat	Nr. 16	Schriftelijke inspraakreactie K		
	*	Het verzoek om meer ruimte voor voetgangers en een terras op de hoek Weteringschans-Nieuwe Vijzelstraat.	Op dit moment ligt het DO van de Vijzelstraat voor. Dit verzoek betref het DO Vijzelgracht (van Weteringcircuit tot Prinsengracht) Inspraak op het DO Vijzelgracht heeft in 2015 plaatsgevonden. Op 9 maart 2016 is het DO Vijzelgracht door de gemeenteraad vastgesteld.	n.v.t.
Totaalbeeld Vijzel met omgeving en cijfermateriaal	Nr. 17	Schriftelijke inspraakreactie G en K		
	*	Verzoek betere afstemming diverse projecten over Weteringcircuit. Verzoek voor een totaalbeeld DO Vijzelgracht van Munt tot Weteringschans.	Project Rode Loper heeft als scope het maaiveld boven de Noord/Zuidlijn na realisatie opnieuw in te richten. Het project houdt daarbij uiteraard zoveel mogelijk rekening met alle ontwikkelingen in de buurt. Deze projecten in de omgeving zijn daarom opgenomen in het DO boekje. Het DO Vijzelgracht (van Weteringcircuit tot Prinsengracht) heeft al in 2015 een inspraaktraject doorlopen. Op 9 maart 2016 is het DO Vijzelgracht door de gemeenteraad vastgesteld. Op dit moment ligt het DO van de Vijzelstraat voor. Om eenheid te vormen tussen Vijzelgracht en Vijzelstraat wordt de materiaalkeuze van bestrating en verlichting van het vastgestelde ontwerp Vijzelgracht doorgezet in de Vijzelstraat.	n.v.t.
	*	Een onderbouwing van deze keuzes door cijfermateriaal over bevolkingssamenstelling van het gebied, maar ook de verwachtingen van divers verkeer en de effecten van de Noord/Zuidlijn.	In dit concept DO is te lezen dat er verkeerstellingen en een uitgebreid verkeersonderzoek is gedaan. Ook is er onderzoek gedaan naar het fietsparkeren. Daarnaast is gekeken naar tellingen en prognoses van het gebruik van het openbaar vervoer nu en in de toekomst. Het concept DO houdt zoveel mogelijk rekening met de wensen van bewoners, ondernemers én de bezoeker.	
	*	Hierbij de grachten betrekken voor o.a. het oplossen van de toenemende stromen bouw- en goederenverkeer.	In Amsterdam bestaat de mogelijkheid om gebruik te maken van goederenvervoer over de grachten. Het is aan de ondernemers om deze keuze te maken.	

3. Bijlage 1: Schriftelijke inspraakreacties

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: dinsdag 7 juni 2016 20:43
Aan: Nalis, Lieselotte
Onderwerp: Re: Suggestie keerpunt Vijzelstraat-Herengracht

Beste Lieselotte,

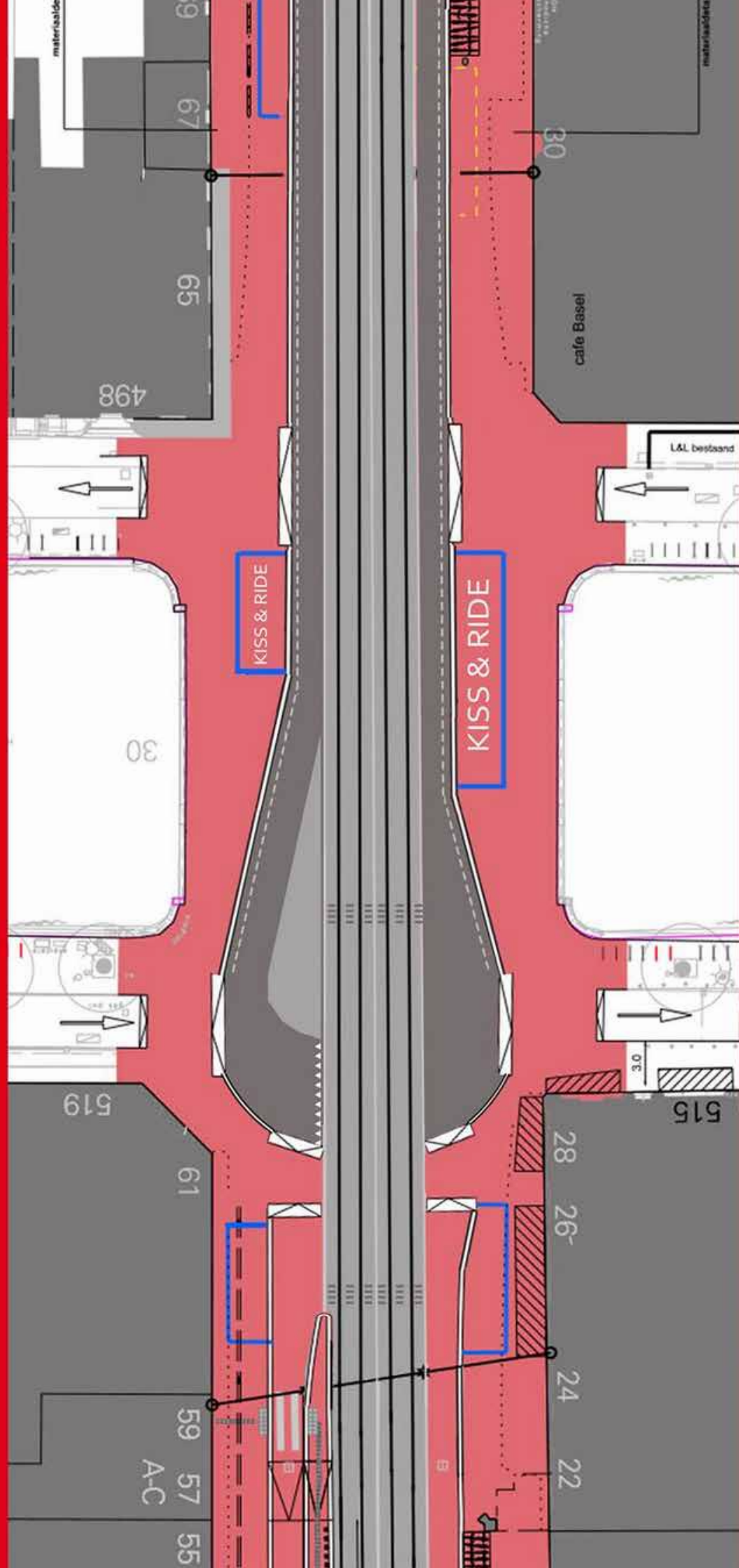
Ik heb de schetsen op verzoek nog iets verder uitgewerkt voor belanghebbenden hier in de straat, en stuur deze laatste versie ook nog even naar jou voor de volledigheid.

Zou je me kunnen laten weten waar mijn onderstaande email en de schetsen belanden? Ik zal proberen bij de inspraakavond aanwezig te zijn, maar heb er nog geen zicht op of dat gaat lukken.

Alvast bedankt,

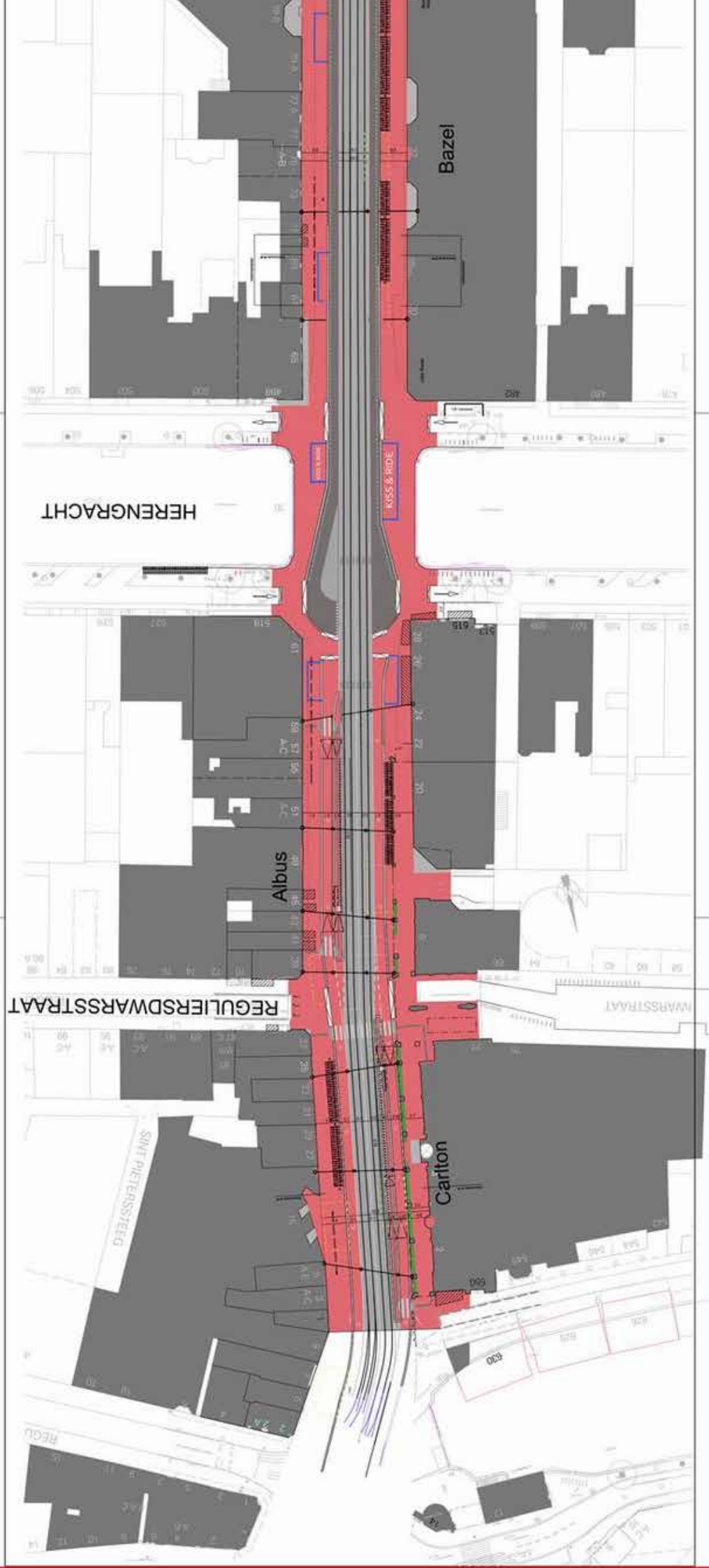
met vriendelijke groet,

SUGGESTIE KEERPUNT VIJZELSTRAAT - HERENGRACHT (BRUG 30)



Figuur 4: Plankaart

SUGGESTIE KEERPUNT VIJZELSTRAAT - HERENGRACHT (BRUG 30)



Figuur 4: Plankaart

On 7Jun2016, at 13:36 , Nalis, Lieselotte <L.Nalis@amsterdam.nl> wrote:

Beste

Hartelijk dank voor uw reactie!
Deze is in goede orde ontvangen.

Met vriendelijke groet,

Lieselotte Nalis
junior Projectmanager
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

M 06 22910052
L.Nalis@amsterdam.nl

Amstel 1, 1011 PN Amsterdam
amsterdam.nl

Werkdagen: ma, di, wo en do

Op dit bericht is een proclamer van toepassing:
amsterdam.nl/proclamer

Van:

Verzonden: maandag 6 juni 2016 17:53

Aan: Nalis, Lieselotte

Onderwerp: Suggestie keerpunt Vijzelstraat-Herengracht

Beste,

Ik krijg met een zekere regelmaat emails waarin wordt gesteld dat de straat waarin wij wonen, de Reguliersdwarsstraat, het afvoerputje van het centrum dreigt te worden. Dit lijkt me nogal overdreven, maar ik begrijp wel waar de angst vandaan komt.

Zeker kort na de herinrichting zullen veel automobilisten de Vijzelstraat nemen in de veronderstelling dat ze verder het centrum in kunnen. Wanneer ze erachter komen dat dat niet langer zo is, zullen ze waarschijnlijk veelal rechtsaf de Reguliersdwarsstraat in rijden, richting het Rembrandtplein.

Ik verwacht persoonlijk dat de gemeente de hoeveelheid verkeer over het Rembrandtplein zal willen beperken, gezien de functie van het plein. Mocht dat inderdaad een doelstelling zijn, dan zal overbelasting van de oostzijde van de Reguliersdwarsstraat logischerwijs ook voorkomen worden.

Ik heb lang niet alle materie over de plannen gelezen, maar heb toe nu toe nergens iets gezien over de eventuele mogelijkheid **een keerpunt te realiseren op de kruising Vijzelstraat-Herengracht**. De mogelijkheid op dat punt te keren en de Vijzelstraat weer terug te nemen richting de city-ring zou verdwaalde automobilisten die niets in het centrum of het Rembrandtplein te zoeken hebben daarvan weg kunnen houden, wat het gebied ontlast van onnodig verkeer.

Ik heb op basis van een afbeelding in uw brochure een illustratie gemaakt van hoe dit eruit zou kunnen zien. Het plan omvat onder andere **'Kiss & Ride'** plaatsen op de brug, wat in combinatie met de **u-bocht op de**

brug en de **verlaagde stoepen** haaks over de Vijzelstraat en bij de grachten duidelijke signalen zijn dat de doorgaande route niet het centrum in loopt.

Er zou zo ook genoeg ruimte moeten zijn voor kerende touringcars en vrachtwagens. Gezien de bruggen gerestaureerd gaan worden is het misschien ook mogelijk de brug nog iets breder te maken zodat aan de enorm toenemende stroom voetgangers tegemoet kan worden gekomen.

De materiaalkeuze voor de rijbaan zou ook kunnen helpen, bijvoorbeeld asfalt tot en met het keerpunt, en na het keerpunt richting Munt rode klinkers.

Wellicht is dit een mogelijkheid die nader bekeken kan worden? Het zou eventueel op meer plaatsen rond het stadshart toegepast kunnen worden (bijvoorbeeld op de kruising Raadhuisstraat-Herengracht), om aan te geven dat het streven een autoluwe binnenstad is.

Met vriendelijke groet,

PS: Taxi's die 's nachts op de trambaan van de Vijzelstraat rijden maken enorme snelheid op het rechte stuk asfalt. Ik heb hierdoor al meerdere malen griezelige dingen gezien op de kruising Reguliersdwarssstraat-Vijzelstraat. Misschien kunnen er wat vervelende baksteentjes in het asfalt rond de tramrails aangebracht worden om dit op te lossen. Het is echt een gevaarlijk punt 's nachts.

<image001.jpg>

<image002.jpg>

De informatie verzonden in dit e-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Indien u dit bericht ten onrechte ontvangt, wordt u verzocht de inhoud niet te gebruiken maar de afzender direct te informeren door het bericht te retourneren en het daarna te verwijderen. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van de in de e-mail ontvangen informatie aan derden is niet toegestaan. De gemeente Amsterdam staat niet in voor de juiste overbrenging van een verzonden e-mail, noch voor de tijdige ontvangst daarvan. Externe e-mail wordt door de gemeente Amsterdam niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.

Nalis, Lieselotte

Van: ,
Verzonden: woensdag 15 juni 2016 7:54
Aan: Nalis, Lieselotte
CC: Haeck, Eveline
Onderwerp: Re: Suggestie keerpunt Vijzelstraat/Herengracht i.p.v. Fuik

Goedemorgen Eveline, Lieselotte,

Bedankt voor je reactie bericht Eveline,

Graag wil ik mijn email als ondersteuning voor de tekening van [redacted] ter behandeling indienen. De tekening van [redacted] was ook bijgevoegd aan mijn inspraak bij VOM namens o.a. de Reguliersdwarssstraat. Deze tekening is hierdoor door 55 handtekeningen (van dit kleine stukje straat) ondersteund waaronder door de directeur van VICE media, restaurants en bewoners.

Met vriendelijke groet,

Van: Haeck, Eveline <E.Haeck@amsterdam.nl>
Verzonden: dinsdag 14 juni 2016 15:14
Aan:
CC: Nalis, Lieselotte
Onderwerp: Suggestie keerpunt Vijzelstraat/Herengracht i.p.v. Fuik

Dag

Nog even een bericht voor de zekerheid. De mail van [redacted] wordt behandeld als inspraakreactie. Alleen de officiële reacties via post of email worden ingeboekt. Deze worden genummerd en komen geanonimiseerd in de reactienota.

Als je wilt dat jouw mail ook officieel als inspraakreactie wordt behandeld, dan moet je het als zodanig indienen.

Met vriendelijke groet,

Eveline Haeck
 Omgevingsmanager Rode Loper
 Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

M 06 5252 4047
e.haeck@amsterdam.nl

Weesperstraat 430-432, 1018 DN Amsterdam

Van: Haeck, Eveline
Verzonden: donderdag 9 juni 2016 15:11
Aan:

CC: Breeman, Marian

Onderwerp: RE: Suggestie keerpunt Vijzelstraat/Herengracht i.p.v. Fuik

Dag

Dank voor je bericht!

We hebben deze mail van verschillende kanten ontvangen.
De mail wordt als inspraakreactie Vijzelstraat behandeld.

Met vriendelijke groet,

Eveline Haeck

Omgevingsmanager Rode Loper
Projectmanagementbureau

Gemeente Amsterdam

M 06 5252 4047

e.haeck@amsterdam.nl

Weesperstraat 430-432, 1018 DN Amsterdam

Van:

Verzonden: donderdag 9 juni 2016 14:10

Aan: Breeman, Marian; Haeck, Eveline

Onderwerp: FW: Suggestie keerpunt Vijzelstraat/Herengracht i.p.v. Fuik

Beste Marian, Eveline,

Onderstaande email wellicht interessant voor jullie project de Rode loper/Vijzelbruggen.

Mvgr,

Van:

Verzonden: donderdag 9 juni 2016 14:04

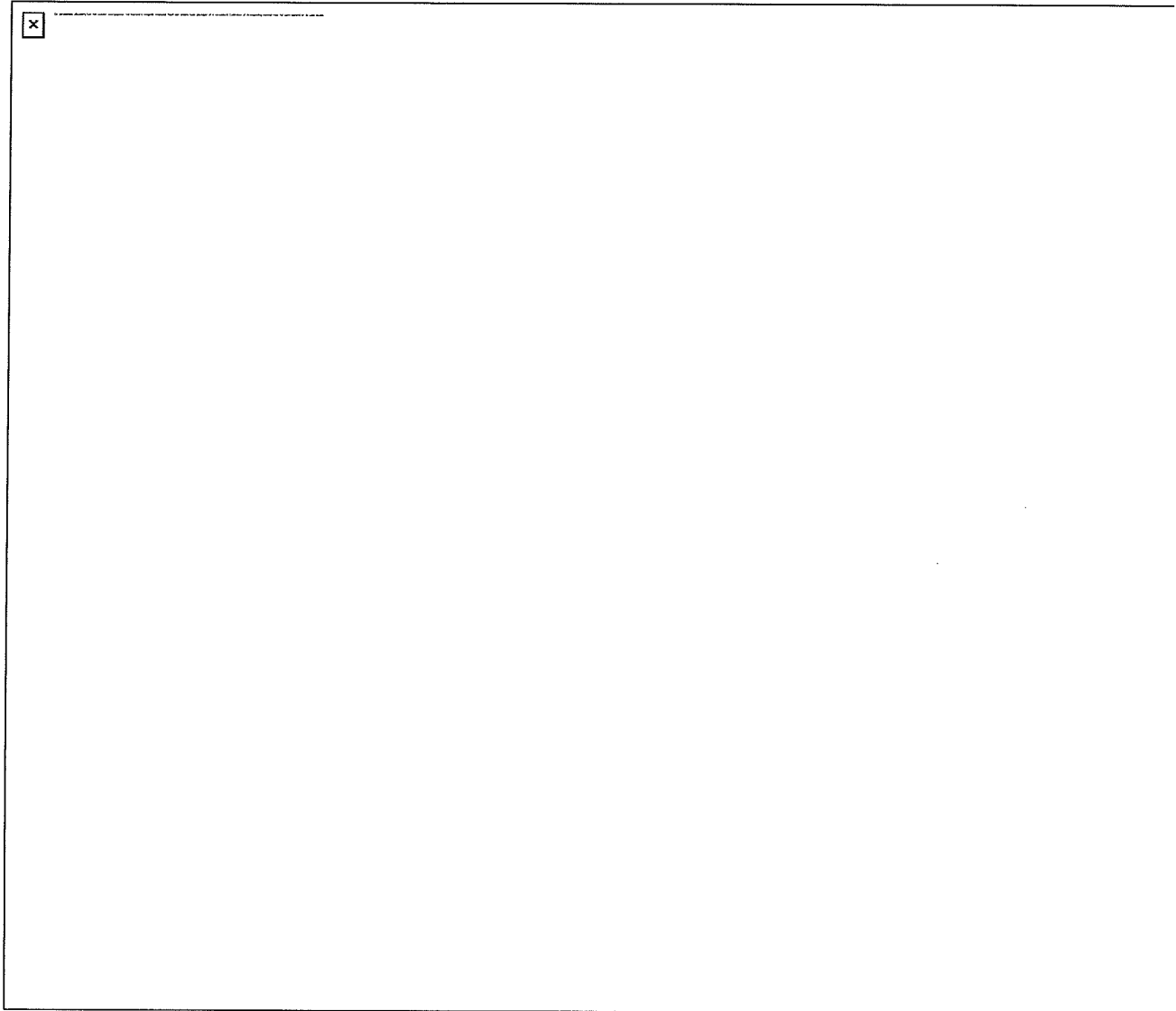
Aan:

CC:

Onderwerp: Suggestie keerpunt Vijzelstraat/Herengracht i.p.v. Fuik

Beste heren,

Zoals gister in de politiek goed is ontvangen nogmaals de suggestie keerpunt Vijzelstraat/Herengracht welke mijn buurman Maarten van Cleef heeft ontworpen. De kiss & ride voor alle Pathe bezoekers, werknemers kantoren en winkels welke nu ook vaak worden afgezet op en rond deze plek(ken). Tevens kan deze dienen om alle groot verkeer boven het gewicht van 7,5 ton zoals touringcars, vracht verkeer etc.. om ze hier te laten keren zodat deze niet door de Regulierdwarsstraat hoeven en tevens kan deze als taxi pop-up gebruikt worden in de weekend nachten.



Met vriendelijke groet,

De informatie verzonden in dit e-mail bericht is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde. Gebruik van deze informatie door anderen dan de geadresseerde is verboden. Indien u dit bericht ten onrechte ontvangt, wordt u verzocht de inhoud niet te gebruiken maar de afzender direct te informeren door het bericht te retourneren en het daarna te verwijderen. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van de in de e-mail ontvangen informatie aan derden is niet toegestaan. De gemeente Amsterdam staat niet in voor de juiste overbrenging van een verzonden e-mail, noch voor de tijdige ontvangst daarvan. Externe e-mail wordt door de gemeente Amsterdam niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: donderdag 16 juni 2016 12:22
Aan: Nalis, Lieselotte
CC: Breeman, Marian
Onderwerp: inspreken Rode Loper Vijzelgracht
Bijlagen: schermafdruk.jpg; do_muntplein.pdf; image032.jpg; Rode Loper Vijzelstraat.doc; image071.jpg; image071.jpg

Goedenmorgen, beste mensen

n.a.v. de presentatie in de Bazel van gisteravond vindt u in de bijlage mijn inspraak-bijdrage.
in het kort komt het op het volgende neer:

- 1) twee tramhaltes
 - a) Munt
 - b) Bazel, zo dicht mogelijk bij de brug over de Keizergracht gesitueerd, aan noord- en/of zuidzijde
- 2) geen voorsorteerstrook tussen de tramsporen
- 3) lichtarmaturen gebruiken die beter bij de omgeving passen

een aardig overzicht en filmpje vind je hier:

http://www.lantaarnpaalgek.nl/pages/lantaarnpalen_h.html

de bijgevoegde tekst geeft een uitgebreide toelichting
ik ben benieuwd wat er t.z.t. besloten gaat worden.

met vriendelijke groeten !

ps

ik vond op de site het definitieve ontwerp Munt.

<https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwprojecten/bouw/bouwprojecten/nieuwe-rode-loper/rode-loper-nieuw/publicaties-rode/>

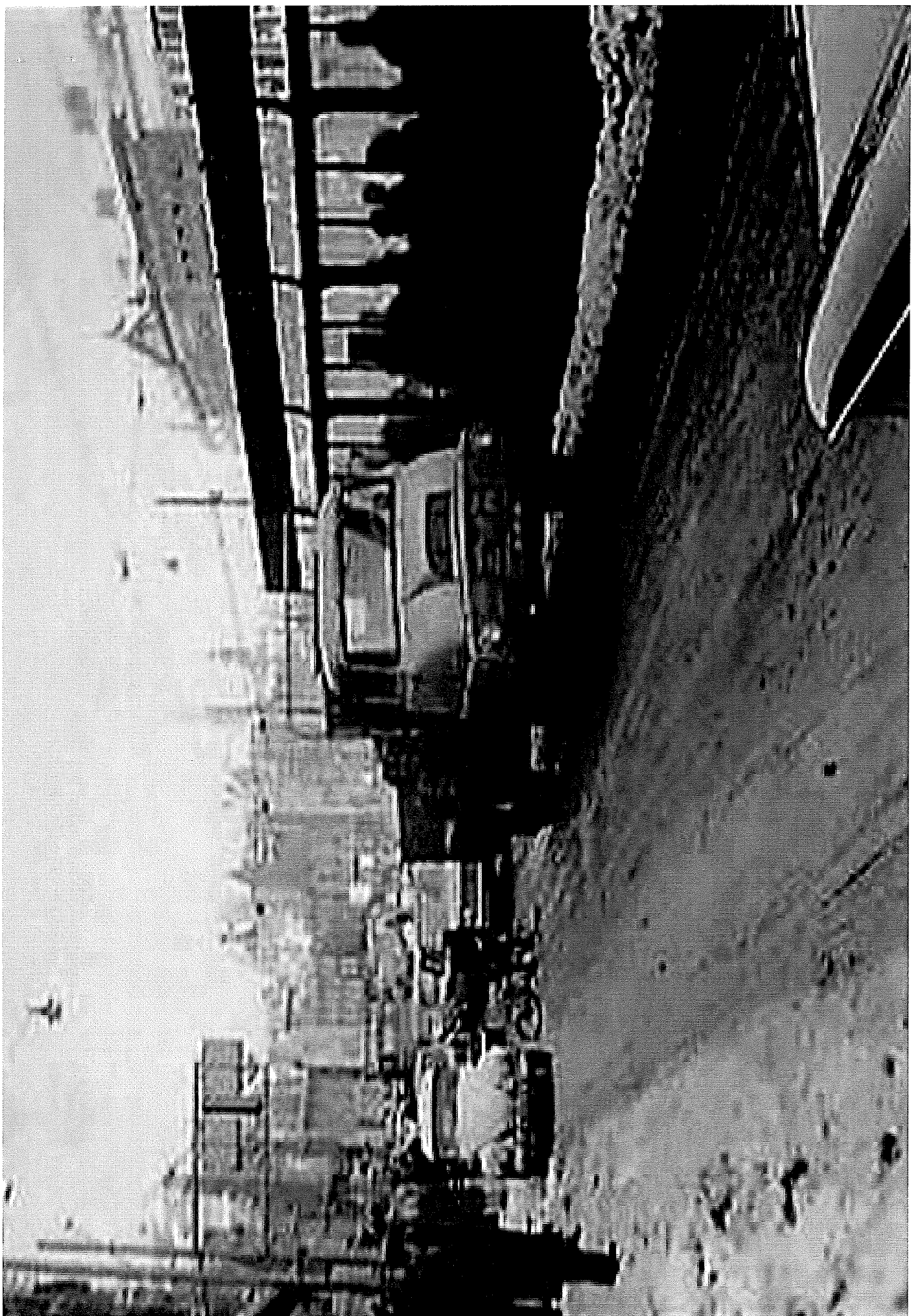
https://www.amsterdam.nl/publish/pages/780024/do_muntplein.pdf

(zie bijlage)

is dát de laatste versie?

ik verkeer namelijk in de veronderstelling dat je vanaf het Singel alléén maar rechts-af naar de Vijzelstraat kunt

en als ik het goed zie geeft de PDF die nu op de site staat óók rechtdoor naar de Amstel.





Nalis, Lieselotte

Onderwerp: FW: Vlaamsch Broodhuys / Gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum (terras Vijzelstraat) [D20160624-2368434]
Bijlagen: Foto 4.jpg; Foto 3.jpg; Foto 2.jpg; Foto 1.jpg

Van: [redacted] | Meester Advocaten

Verzonden: woensdag 29 juni 2016 09:43

Aan: Appelman, Luuk

Onderwerp: Vlaamsch Broodhuys / Gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum (terras Vijzelstraat) [D20160624-2368434]

Beste Luuk,

Namens de exploitant van Vlaamsch Broodhuys aan de Vijzelstraat 109 bericht ik je even als volgt.

Clïënt heeft kennis genomen van het concept terrassenplan Vijzelstraat. Hij wil graag het volgende onder de aandacht brengen (en dit ook als zienswijze te laten meenemen).

Uit de gemeentelijke analyse volgt dat er een verruiming van het terras van 3,17 m² naar 4,92 m² plaatsvindt;

Net als wij bij andere terrassen reeds hebben aangegeven blijkt deze maatvoering niet correct. Ik heb eerder van jou begrepen dat het ook niet de bedoeling is om in het kader van het (concept)terrasplan de exacte metrages te vermelden. Desalniettemin, al is het maar om toekomstige misverstanden te voorkomen, zou cliënt graag willen dat van de juiste maatvoering wordt uitgegaan.

Hierbij speelt ook een rol dat cliënte haar bedrijf exploiteert in drie naast elkaar gelegen panden aan de Vijzelstraat en dat voor deze gehele gevel een terras kan worden geplaatst. Bijgaand tref je enkele foto's ter illustratie aan (bijlagen).

Verder vraag ik aandacht voor de bijzondere situatie van het terrasgedeelte van cliënte aan de Kerkstraat. Cliënte heeft goed contact met de buurt. Buurtbewoners hebben eerder aangegeven het eerste deel van de Kerkstraat niet als bijzonder fraai te ervaren, met name door de reeds aanwezige kledingbak en afvalbakken naast de Albert Heijn (zie bijgevoegde foto). Een terrasexploitatie door cliënte op deze plek zou dit stukje straat aanzienlijk upgraden. Een van de aandachtspunten daarbij is dat thans sprake is van een zeer breed zebrapad (circa zes meter) terwijl het daadwerkelijk gebruikte deel van het zebrapad in de kern slechts is aangebracht om oversteken van voetgangers mogelijk te maken op het onderhavige deel van de Vijzelstraat over een breedte van (thans) circa twee meter. Als het ware loopt het zebrapad veel te ver de Kerkstraat in. Namens cliënt doe ik het verzoek om dit ook in het kader van de herinrichting openbare ruimte aan te passen.

Clïente, zo ook enkele omwonenden, gaan ervan uit dat het de bedoeling is van de Rode Loper dat niet alleen de Rode Loper zelf (lees: De Vijzelstraat) een facelift krijgt, maar ook dat bij de directe zijstraten waarin wordt gekeken, enkele meters naast 'de Rode Loper' wordt gezien of een dergelijke kwaliteitsslag kan worden geleverd. In casu kan dit relatief eenvoudig op de hierboven genoemde wijze.

Daar komt overigens nog bij dat cliënte geen wettelijke normen voor de breedte van zebrapaden bekend zijn, bijvoorbeeld op grond van CROW. Zonder probleem kan deze dus iets smaller worden.

Tenslotte wordt het verzoek gedaan om geen fietsenrekken of andere grote objecten zoals bomen in de directe omgeving van het perceel van cliënt te plaatsen. Er is sprake van een hoekpand/perceel met de wens deze de gunstige uitstraling te laten behouden. Nu deze uitstraling geheel past binnen de visie van 'de Rode Loper' gaat cliënte daar overigens ook vanuit, mede gelet op de tot op heden bekend gemaakte indelingstekening.

Bij voorbaat dank voor de inspanning.

Met vriendelijke groet,

**Meester Advocaten B.V.**

Foeliestraat 18
1011 TM AMSTERDAM

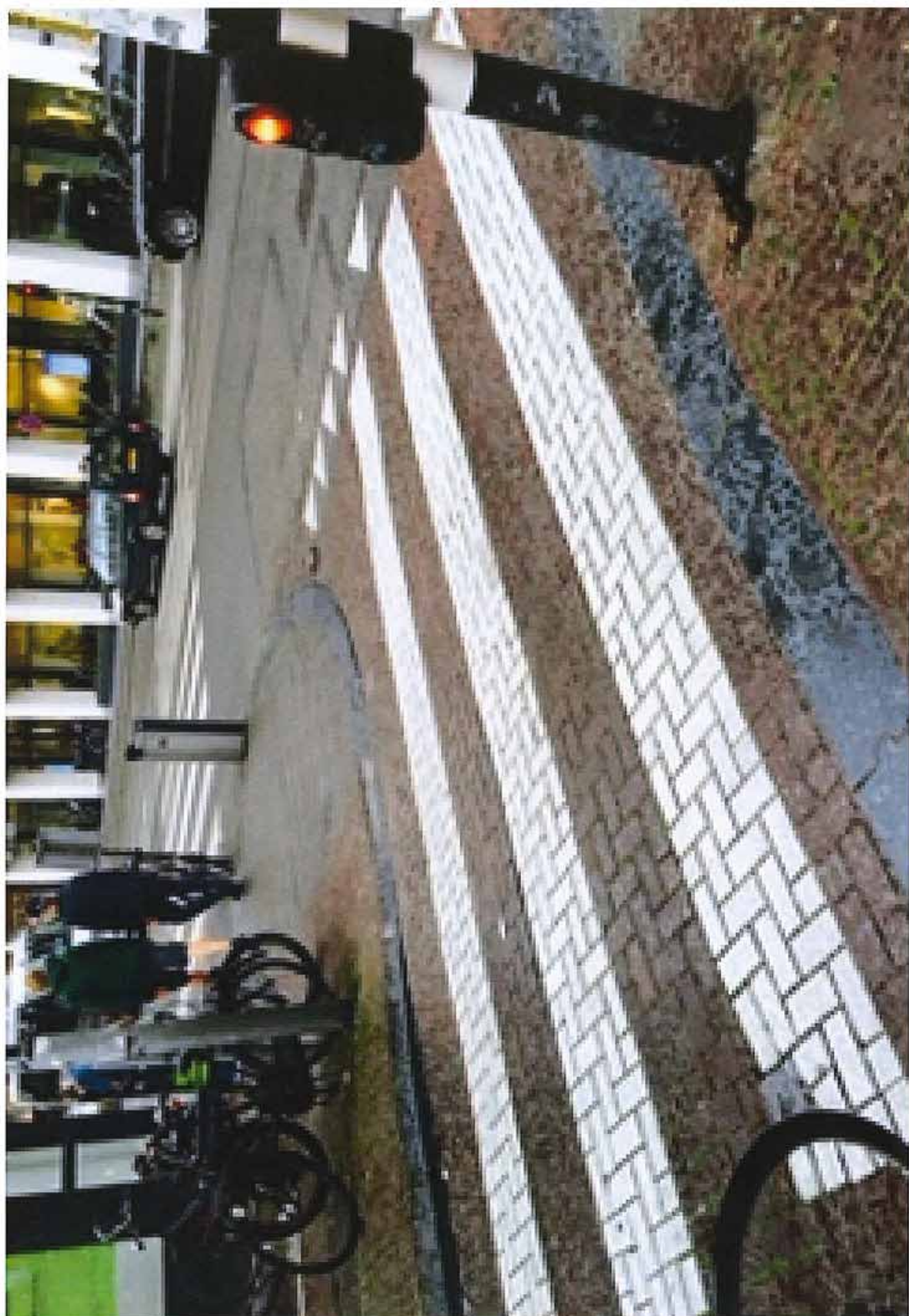


Meester Advocaten B.V., een besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid, is ingeschreven in het handelsregister onder nummer 34342839. Zowel Meester Advocaten als MeesterMeester zijn handelsnamen van Meester Advocaten B.V.. Op de inschakeling van Meester Advocaten zijn [Algemene Voorwaarden](#) van toepassing die via meesteradvocaten.nl (klik op Algemene Voorwaarden) vallen te raadplegen. Iedere aansprakelijkheid is beperkt tot het bedrag dat in het desbetreffende geval onder de beroepsaansprakelijkheidsverzekering wordt uitgekeerd. Dergengelden via rekeningnummer 33.99.69.849 (NL58RABO0339969849), t.n.v. Stichting Beheer Dergengelden mr. R.G. Meester/ mr. P.W.M. Splinter (Rabobank Huizen).

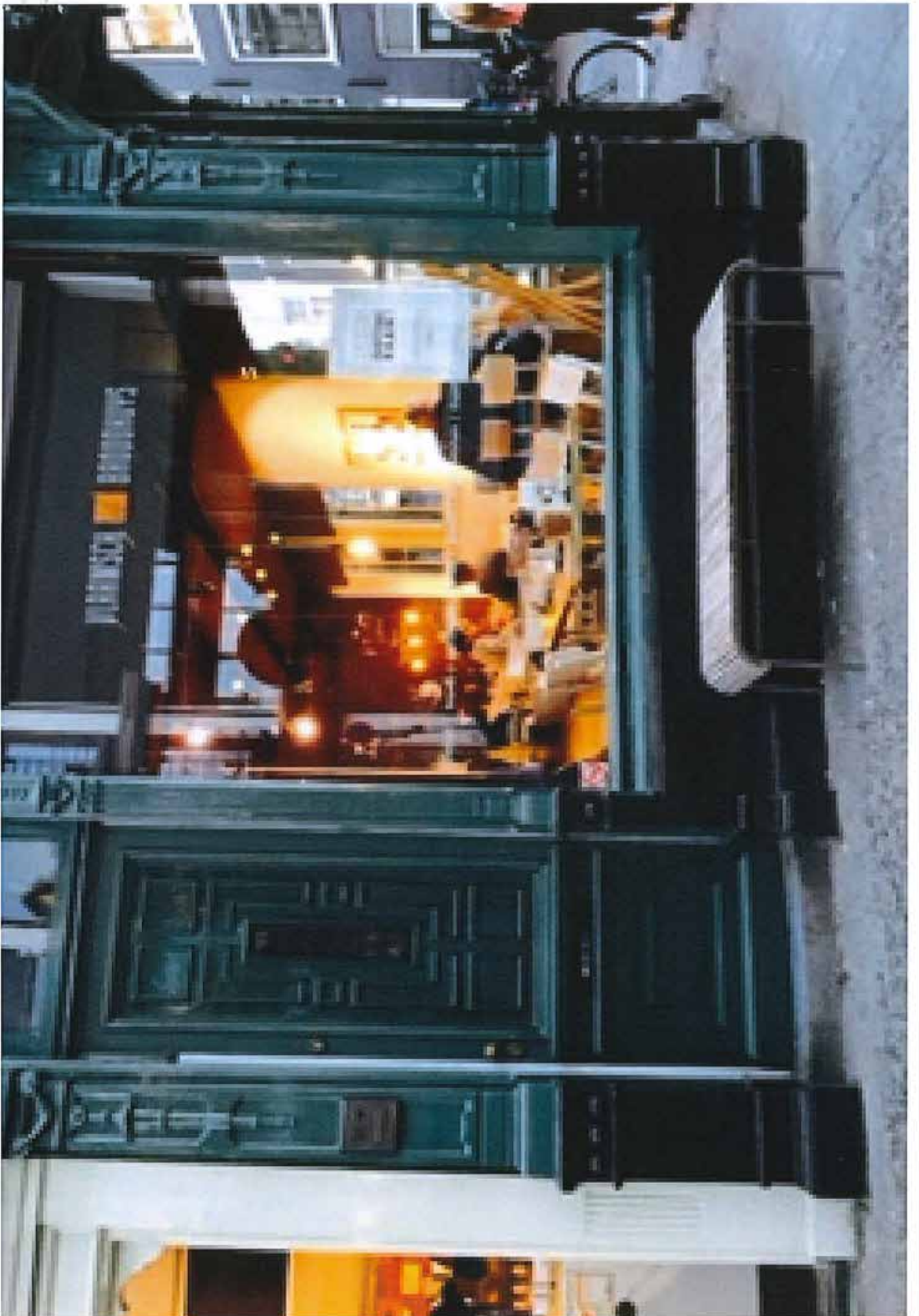
DISCLAIMER

CONFIDENTIALITY : This e-mail and any enclosed documents are confidential and may be privileged. If you are not a named recipient, please notify the sender immediately and do not disclose the contents to another person, use it for any purpose or store or copy the information in any medium.











Nalis, Lieselotte

Van: Stadsdorp Wetering+
Verzonden: woensdag 6 juli 2016 12:21
Aan: Nalis, Lieselotte
Onderwerp: inspraakreactie Vijzelstraat: vermindering tramhaltes in de Vijzelstraat

Geachte mw Nalis,

Hierbij wil ik graag kenbaar maken dat er in ons stadsdorp nogal wat onrust is ontstaan over de beoogde vermindering van het aantal tramhaltes in de Vijzelstraat/gracht. Vooral oudere bewoners maken duidelijk dat hun mobiliteit daarmee beperkt wordt. Zij vragen zich af of het niet mogelijk is op alle bruggen – net zoals in de Leidse Straat – een tramhalte te maken. Het veelgehoorde bezwaar dat daarmee de snelheid van de tramverbinding achteruit gaat vinden zij minder zwaar wegen omdat er immers een snelle metroverbinding zal zijn. Het is naar hun oordeel weinig doelmatig om tram en metro met elkaar te laten concurreren.

Namens het Stadsdorp Wetering+
met vriendelijke groet,

www.stadsdorpweteringplus.nl

www.stadsdorpspomp.nl

MAIL

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: donderdag 7 juli 2016 10:38
Aan: Nalis, Lieselotte
CC:
Onderwerp: inspraakreactie Vijzelstraat
Bijlagen: BezwaarschriftRodeLoperFietsen_10.pdf

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Beste Lieselotte Nalis,

Hierbij ontvang je de inspraakreactie van de directeur van het Stadsarchief, Bert de Vries, in de bijlage. Deze brief is ook met de interne post verzonden.

Met vriendelijke groet,

Stadsarchief Amsterdam

Gemeente Amsterdam

Op dit bericht is een proclamer van toepassing: amsterdam.nl/proclamer

MAIL



**Gemeente
Amsterdam**
Stadsarchief

Bezoekadres
Vijzelstraat 32
(Herengracht 482)
Amsterdam

Postbus 51140
1007 EC Amsterdam
Telefoon 2511511
stadsarchief.amsterdam.nl

Retouradres: Postbus 51140, 1007 EC Amsterdam

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
Project Rode Loper
T.a.v. mevrouw L. Nalis
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Datum 5 juli 2016
Behandeld door

Onderwerp Inspraakreactie Vijzelstraat

Geachte mevrouw Nalis,

Hierbij maakt het Stadsarchief Amsterdam, gehuisvest in gebouw De Bazel Vijzelstraat 32, formeel bezwaar tegen de manier van plaatsing van fietsenrekken voor de gevel van De Bazel. Wij zijn tot nader overleg bereid. De Bazel is een toonaangevend gebouw met een culturele functie. Wij vrezen een 'berg' fietsen voor onze publieksentree.

Hoogachtend,

Stadsarchief Amsterdam

BRIEF



**Gemeente
Amsterdam**
Stadsarchief

Retouradres: Postbus 51140, 1007 EC Amsterdam

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
Project Rode Loper
T.a.v. mevrouw L. Nalis
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Bezoekadres
Vijzelstraat 32
(Herengracht 482)
Amsterdam

Postbus 51140
1007 EC Amsterdam
Telefoon 2511511
stadsarchief.amsterdam.nl

**Stadsdeel Centrum
INGEKOMEN**

11 JULI 2016

Geregistreerd in ZARA

Datum 5 juli 2016

Behandeld door

Onderwerp Inspraakreactie Vijzelstraat

Geachte mevrouw Nalis,

Hierbij maakt het Stadsarchief Amsterdam, gehuisvest in gebouw De Bazel Vijzelstraat 32, formeel bezwaar tegen de manier van plaatsing van fietsenrekken voor de gevel van De Bazel. Wij zijn tot nader overleg bereid. De Bazel is een toonaangevend gebouw met een culturele functie. Wij vrezen een 'berg' fietsen voor onze publieksentree.

Hoogachtend,

Stadsarchief Amsterdam

BRIEF



Gemeente
Amsterdam
Stadsarchief

08-07-2016

Port Betaald

PostNL
Port Betaald
Port Pays
Pays-Bas

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
Project Rode Loper
T.a.v. mevrouw L. Halis
Postbus 202
1000 AE Amsterdam



M1100 1000AE202

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: vrijdag 8 juli 2016 11:48
Aan: Nalis, Lieselotte
Onderwerp: inspraakreactie DO Vijzelstraat

Geachte mevrouw Nalis,

Op de inspraakavond over het concept Definitief Ontwerp Vijzelgracht van het project Rode Loper was ik aanwezig.
De presentaties op de inspraakavond heb ik met veel belangstelling gevolgd.

Wat mij daarbij met name opviel waren de volgende zaken :

- > gemis van totaalbeeld Definitief Ontwerp Vijzelgracht / dus het ontwerp voor de gehele Vijzelgracht (van Munt tot Weteringschans) / immers beeldvorming van de wijzigingen van de huidige situatie in de nieuwe plannen vereist een totaalbeeld.
in het concept Definitief Ontwerp Vijzelgracht komt maar een gedeelte voor.
- > gemis van onderbouwend cijfermateriaal met name op het gebied van samenstelling bevolking in betreffend gebied in de tijd / aantallen / leeftijden / geslacht / gehandicapt / in mijn beleving is binnen het betreffend gebied de woonfunctie sterk uitgebreid / veel jonge nieuwe mensen en veel blijvend oudere mensen die verknocht zijn aan hun buurt.
- > gemis aan cijfermateriaal waarin de verwachtingen zijn opgesloten divers verkeer / van fietsers / wandelaars / auto's in het betreffend gebied. (heden en toekomst gericht) wat zijn met name de effecten van de ingebruikname van de Noord – Zuid lijn ?
- > gemis van een alternatief voor het gedeeltelijk oplossen van de steeds maar toenemende stromen bouwverkeer / goederenverkeer (pakjes – leveranciers etc.) waarom de grachten niet in het geheel betrekken ?? in een binnenstad, vergelijkbaar met die van Venetië moet het toch mogelijk zijn meer van het water gebruik te maken ??

Aangaande het concept Definitief Ontwerp Vijzelgracht ben ik voorstander van handhaving bestaande tramlijnen in het gebied met betrouwbare tijden van op- en uitstap op de haltes zoals deze er nu zijn.

Concreet : handhaving halte de Bazel nu en in de toekomst om de bereikbaarheid naar andere delen in de stad te blijven garanderen.

Aangaande de overige opmerkingen zou ik gaarne een antwoord ontvangen.

Mvg,

Kunt u mij de ontvangst van deze e-mail bevestigen ??

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: maandag 11 juli 2016 15:36
Aan: Nalis, Lieselotte
CC:

Onderwerp: inspraakreactie DO Vijzelstraat
Bijlagen: inspraakreactie DO Vijzelstraat.pdf

Opvolgingsmarkering: Opvolgen
Markeringsstatus: Voltooid

Geachte mevrouw Nalis,

Bijgaand gelieve u de namens:

- Bouwmaatschappij Rokin BV (eigenaar gebouwen NRC en Hotel V in de Nes)
- Amsterdam OG Beheer BV (eigenaar Vijzelstraat 79 hoek Herengracht)
- Het Waldorfhotel (hoofdentree Herengracht, dienst en bevoorrading Keizersgracht)
- De Heren en De Keizer vastgoed BV (eigenaar panden Waldorfhotel en kantoren zijde Keizersgracht)

opgestelde inspraakreactie aan te treffen.

Met vriendelijke groet,

Van Riezen Consult BV
Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam

Gemeente Amsterdam

stadsdeel Centrum, project Rode Loper

T.a.v. mevr. L. Nalis

Postbus 202

1000 AE Amsterdam

(verzonden per email)

Inspraakreactie DO Vijzelstraat

11 juli 2016

Geachte mevrouw Nalis,

De voorgestelde herprofilering van de Vijzelstraat heeft voor wat betreft de uitgangspunten en daarmee het ontwerp tussen de Herengracht en het Muntplein met de afsluiting voor het doorgaande autoverkeer, ongewenste en onherroepelijke gevolgen voor de verkeersafwikkeling in een belangrijk deel van het centrum, het gebied zelf en de aansluitende grachten.

Eerder bij het overleg en voorbereidende besluitvorming over de herprofilering van de Munt was het uitgangspunt van het gemeentebestuur dat de rijrichting stad in gehandhaafd zou blijven. Dat was en is een niet wenselijke, maar voor vestigingen die met deze inspraakreactie vertegenwoordigd worden, acceptabel voornemen. Nadien is vooral op basis van een nummerbordenbestemmingsonderzoek vastgesteld dat een gehele afsluiting voor autoverkeer mogelijk zou zijn. Het daarmee samenhangende verkeersbesluit is inmiddels genomen en daar zal namens de hier genoemde partijen binnen de gestelde termijn bezwaar worden gemaakt.

De uitvoering van het deel dat samenhangt met de afsluiting voor autoverkeer is ongewenst omdat:

- a. Het zal leiden tot een verslechterde bereikbaarheid van het centrum.
- b. Er meer verkeer over de grachten zal en dan met name de Herengracht als laatste gracht en men dan via de Utrechtsestraat zal omrijden.
- c. Er bovendien geen samenhang is (althans een zeer negatieve) met de recente afsluiting van de brug over de Herengracht ter hoogte van de Reguliersgracht.
- d. De flexibiliteit uit het fijnmazige verkeerssysteem gaat. Een flexibiliteit die nodig is om een alternatieve route te kunnen kiezen bij opstopping door vuilophaaldiensten (ook de gemeentelijke), bij wegafzettingen voor bouwactiviteiten, bij verhuizingen ed, bij opstoppingen bij bestel en leveranties op de grachten.

Het voornemen is voorts:

- e. Onvoldoende gemotiveerd (het aangehaalde onderzoek kan uit methodisch oogpunt nooit een dergelijke conclusie dienen omdat werkelijk doel en urgentie daarvan niet zijn/kunnen worden vastgesteld)
- f. Onzorgvuldig tot stand gekomen nadat eerder het model partiële afsluiting uitgebreid met de belanghebbenden is besproken.

Frederiksplein 1
1017 XK Amsterdam

Van Riezen Consult bv

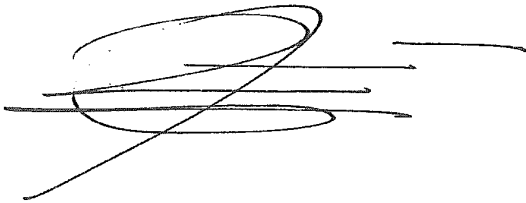
Deze inspraakreactie is opgesteld en verzonden namens de volgende partijen:

- Bouwmaatschappij Rokin BV (eigenaar gebouwen NRC en Hotel V in de Nes)
- Amsterdam OG Beheer BV (eigenaar Vijzelstraat 79 hoek Herengracht)
- Het Waldorfhotel (hoofdentree Herengracht, dienst en bevoorrading Keizersgracht)
- De Heren en De Keizer vastgoed BV (eigenaar panden Waldorfhotel en kantoren zijde Keizersgracht)

Er doet zich overigens met deze afsluiting een merkwaardige situatie/contrast voor, namelijk dat het gemeentebestuur met de hoofdmotivatie, namelijk een groter verblijfsgebied voor de voetgangers te creëren de belangen van de toerist/recreatieve bezoeker (die met de metro komt en veelal buiten de stad verblijft) boven die van de zittende bedrijven en bewoners stelt. Dit terwijl in dezelfde overheid eveneens stelt dat de dominantie van de verblijfrecreant in de binnenstad haar grenzen heeft bereikt.

In afwachting van uw reactie,

Namens de genoemde partijen,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'S' or 'Z' shape with several horizontal strokes extending to the right.

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: dinsdag 12 juli 2016 12:50
Aan: Nalis, Lieselotte
Onderwerp: inspraakreactie Vijzelstraat

Geachte mevrouw Nalis,

Hierbij wil ik een tweetal bezwaren kenbaar maken t.a.v. het concept DO Vijzelstraat.

1. Tramhaltes

Ik heb ernstige bezwaren tegen het verplaatsen van de halte Keizersgracht naar de 'kop' van de Vijzelstraat. De afstand tussen de geplande halte en de halte bij het Weteringcircuit wordt dan ongeveer 750 m. De afstand van mijn huis naar één van deze haltes eveneens 750 tot 800 m. (afhankelijk van de tramrichting). Als ik bijvoorbeeld naar het Concertgebouw wil, heb ik niets aan de NZ-lijn. Ook is de dichterbij gelegen halte van lijn 4 in de Utrechtsestraat geen oplossing, omdat ik dan 2 keer zou moeten overstappen en daarbij ook grote afstanden van de ene halte naar de andere zou moeten lopen (plus de extra reistijd). Voor mij persoonlijk (ik ben bijna 80) is dit allemaal erg bezwaarlijk.

Er wordt vanuit gegaan dat één halte in de Vijzelstraat slechts een 'stukje' wordt opgeschoven, maar als wordt gekeken naar de situatie vóór de aanleg van de NZ-lijn, dan zien we ook een halte bij de Prinsengracht. Deze moest wijken voor de bouw van het metrostation Vijzelgracht. Nog eerder was er op iedere brug een tramhalte, zoals dat nu nog is in de Leidse en Utrechtsestraat, en een halte midden op de Munt. Van de vier haltes Munt, Keizersgracht, Prinsengracht en Weteringcircuit blijven er in het concept DO maar twee over!

De haltes in de Vijzelstraat opnieuw op de bruggen situeren is de ideale oplossing. De argumenten waarmee dit voorstel in het concept DO wordt afgewezen, houden volgens mij geen enkele steek. Waarom kan in de Utrechtsestraat wel wat in de Vijzelstraat niet zou kunnen? Ook in de Utrechtsestraat is er afslaand vrachtverkeer.

Als tegenhanger van een snelle metrolijn met weinig haltes hoort bovengronds een tramlijn met zoveel mogelijk haltes. Dat is service aan de reiziger, en niet twee parallel lopende vervoerssystemen met allebei zo weinig mogelijk haltes.

Mochten er toch geen haltes op de bruggen komen, dan dient er in ieder geval een extra halte te komen tussen Weteringcircuit en Munt/'kop' van de Vijzelstraat.

2. Inrichting trottoirs

Dit punt houdt enigszins verband met het voorgaande.

De (bredere) trottoirs worden zo ingericht dat aan de kant van het fietspad plekken komen voor het parkeren van fietsen en auto's (laden/lossen), behalve bij terrassen. De terrassen komen echter tegen de gevel. Hierdoor kunnen voetgangers op veel plaatsen niet gewoon rechtdoor lopen, maar moeten a.h.w. slalommen om de diverse obstakels heen. Dit is sowieso niet prettig, maar maakt de afstand naar bijvoorbeeld een tramhalte nog eens extra lang. Ik denk niet dat hier iemand aan heeft gedacht. De Vijzelstraat is toch vooral een doorgangsstraat, geen flaneerstraat.

Mijn voorstel zou zijn om de terrassen aan de andere kant van het trottoir te plannen, in één lijn met de overige obstakels, zodat voetgangers ongehinderd hun weg van A naar B kunnen vervolgen.

Met vriendelijke groet,



Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: dinsdag 12 juli 2016 16:50
Aan: Nalis, Lieselotte
CC:
Onderwerp: conceptverslag inspraakavond concept DO Vijzelstraat 15 juni - bezwaar concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat
Bijlagen: 20160630 Brief bij verslag inspraak concept DO Vijzelstraat.pdf
Urgentie: Hoog

Geachte mevrouw Nalis,

Wij, Kroonenberg Groep B.V., zijn eigenaar van onder meer de Kalvertoren met de daaronder gelegen openbare parkeergarage Kalverstraat. Ook zijn wij eigenaar van diverse andere (winkel)panden in onder meer de Kalverstraat, de Reguliersbreestraat en de Vijzelgracht. Hierbij treft u dan ook onze reactie op het concept verslag van de inspraakavond waar wij bij aanwezig waren.

Het nieuwe ontwerp voor de Vijzelstraat zal gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van ons vastgoed. In het bijzonder maken wij ons zorgen over de bereikbaarheid van onze openbare parkeergarage Kalverstraat door het versmallen van de Vijzelstraat, waardoor zowel de tram (minimaal 5x p/u), auto's, taxi's als laad- en losverkeer over dezelfde rijstrook zullen gaan rijden. Voor een gezonde exploitatie van onze parkeergarage is het essentieel dat de garage optimaal bereikbaar is voor potentiële bezoekers. Tevens is het van belang dat vertrekkende auto's eenvoudig de garage en omgeving kunnen verlaten. Als gevolg van de voorliggende plannen verwachten wij dat juist op deze twee punten forse belemmeringen zullen ontstaan. Hieronder worden de beperkingen v.w.b. de bereikbaarheid van de Kalvertoren/ P-Kalverstraat uiteengezet:

- In het ontwerp is niet voldoende rekening gehouden met taxistandplaatsen. In de praktijk stoppen taxi's exact voor de locatie waar ze moeten zijn. Bij het stilstaan en het in- en uitladen van passagiers zal al het verkeer op de taxi's moeten wachten, waardoor dit voor oponthoud zal zorgen. Het handhaven van het in- en uitstappen op de aangewezen taxistandplaatsen blijkt in praktijk niet mogelijk en ons zeer onwaarschijnlijk.
- Straks is het niet meer toegestaan voor touringcars de Vijzelstraat betreden. De vertegenwoordigers van de hotels hebben tijdens de inspraak avond aangegeven dat er meerdere malen per week een touringcar voor hun deur stop. In praktijk zullen de touringcars in blijven rijden en vervolgens zichzelf vastrijden. Door het versmallen van de vijzelstraat is het niet meer mogelijk om te keren.
- Tram (minimaal 5 x p/u) en overige verkeer op zelfde rijbaan zal voor het verkeer enorm vertragend werken, waardoor het minder aantrekkelijk is te parkeren in de parkeergarage Kalverstraat. In de huidige situatie zijn tram/ taxi's gescheiden van het overige verkeer en is het al te druk in de Vijzelstraat.
- 30 km/u i.p.v. 50 km/u zal ervoor zorgen dat automobilisten minder snel de parkeergarage Kalverstraat kunnen bereiken.
- Het keren van laad- en losverkeer op de Vijzelstraat zal vermoeilijk worden, omdat het straatprofiel wordt verkleind. Dit zal voor het nodige oponthoud zorgen.
- Tevens vragen wij ons af of de uitvoegstroken die in het concept Definitief ontwerp ingetekend staan in het midden van de rijbaan groot genoeg zijn. Waar is de grote van de uitvoegstroken op gebaseerd?

Wij willen u met klem verzoeken rekening te houden met de aanwezigheid van onze openbare parkeergarage Kalverstraat en te garanderen dat deze - ook na uitvoering van de herinrichtingsplannen - optimaal bereikbaar blijft. Voorgaande houdt in dat wij verzoeken de 50km/u zone te handhaven, het straatprofiel aan de Vijzelstraat zodanig niet te verkleinen dat laad- en losverkeer kan keren en voldoende taxistandplaatsen aan te brengen.

Graag gaan wij hierover met u in overleg.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

KROONENBERG GROEP

Postbus 7538 | 1118 ZG Schiphol
WTC Schiphol Airport | Schiphol Boulevard 181 | 1118 BG Schiphol

| www.kroonenberg.nl

Deze e-mail is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n). Als dit bericht per abuis bij u is terechtgekomen, verzoeken wij u vriendelijk ons hiervan per omgaande in kennis te stellen en het bericht te vernietigen. Openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en / of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan. KROONENBERG GROEP staat niet in voor de juiste en volledige overbrenging van de inhoud van een verzonden e-mail, noch voor de tijdige ontvangst daarvan.

Externe e-mail wordt door KROONENBERG GROEP niet gebruikt voor het aangaan van verplichtingen.

The information contained in this electronic mail is privileged and confidential and is intended for the use of the addressee only. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any disclosure, reproduction, distribution or other use of this communication is strictly prohibited. If you have received this communication in error, please notify the sender by reply transmission and delete the message without copying or disclosing it. KROONENBERG GROEP does not guarantee accurate and full transfer of email nor timely receipt thereof. All email messages from KROONENBERG GROEP are given in good faith, but shall not be binding nor shall they be construed as constituting any obligation on the part of KROONENBERG GROEP.

Nalis, Lieselotte

Van:
Verzonden: woensdag 13 juli 2016 12:52
Aan: Nalis, Lieselotte
Onderwerp: Inspraakreactie Vijzelstraat 13-7-2016

Geachte Mevrouw Nalis,

Graag maak ik middels deze weg gebruik van de inspraak DO Vijzelstraat. Ik zou graag willen pleiten voor het volgende:

- Auto's meerijden op Weteringschans en nieuwe Vijzelstraat. Waarom pas bij Lijnbaansgracht?
- Juist bij in/uitgangen metro is meer ruimte nodig.
- Betere afstemming projecten. Ik constateer dat de Nieuwe Vijzelstraat (slechts plm. 50 meter) vanaf begin niet is meegenomen in de totaalplanning.
- Meer ruimte en overzicht voor voetgangers. De drukke hoek Weteringschans - Nieuwe Vijzelstraat wordt bij het **niet** laten meerijden van de autos's op de trambaan op deze manier gedomineerd door een verkeersweg i.p.v. een **overzichtelijk** ontmoetingspunt met veel ruimte voor voetgangers **en** de mogelijkheid om een terras te pakken. Ik vind dit onacceptabel en zie i.p.v. daarvan een ruimer terras rond café Mulder. Mijn terras dreigt op den duur te worden weggedrukt door het autoverkeer. Dit bijna 100 jaar (1920) oude nog in originele staat verkeerde Amsterdams bruin café Mulder verdient dit m.i. niet.

Daar komt nog bij dat de metro bezoekers bij het verlaten van de metro, op de Weteringschans, OF de trambaan op schieten OF de fiets/auto strook op moeten. Laat a.u.b. Auto verkeer meerijden met de tram vanaf Weteringschans (vanaf het begin van het 2e Weteringplantsoen, Heineken hoofdkantoor) richting Weteringcircuit en vervolgens rechtsaf op de trambaan de Nieuwe Vijzelstraat op. Dit is voor de metro bezoekers een stuk veiliger.

Ik heb de laatste jaren veel meegedacht met de Noord-Zuidlijn en het project rode loper. Ik merk echter dat er niet werd nagedacht over het Weteringcircuit. Dit omdat het een apart project zou zijn waarover apart zou worden beslist. Hieruit blijkt dat er niet altijd afstemming plaatsvindt tussen de verschillende projecten.

Waarom is er nog steeds niet een definitieve ontwerptekening (is al meerdere keren terug is gestuurd naar de tekentafel) om trambaan te verleggen, fietsenstallingen te plempen, de auto's op de Weteringschans mee te laten rijden met de fietsers waarbij een deel van het huidige fietspad verandert in de stoep voor café mulder? I.p.v daarvan zou ik graag meer ruimte willen zien voor voetgangers **en** terras tussen de uitgang van de metro op de Weteringschans en de huidige voetpad waar naar verwachting veel mensen behoefte hebben aan overzicht en een gezellig samenzijn voor of na

een bezoek aan een evenement, museum, etc, met als start/eindpunt één van de drukste overstappunten van de Noord-Zuidlijn.

- Ik zou graag vrijblijvend met de ontwerper/tekenaar face-to-face aan tafel willen zitten om mijn gedachten samen met hem/haar in te tekenen op het huidige ontwerp. Waarbij tevens rekening zal moeten worden gehouden met de milieu aspecten (Het Weteringcircuit staat bekend als een plek waar veel luchtverontreiniging ontstaat door de uitlaatgassen van het gemotoriseerd verkeer.)

Vriendelijke groet,

Cafe Mulder, Weteringschans/ hoek Nieuwe Vijzelstraat, tel

Raadsadres

Aan de Gemeenteraad van de Centrale Stad
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam

Amsterdam, 11 juli 2016

betreft: Concept Definitief Ontwerp Rode Loper Vijzelstraat

Geachte leden van de Gemeenteraad,

De bewoners en ondernemers van de Vijzelstraat zijn het niet eens met het Concept Definitief Ontwerp Rode Loper Vijzelstraat. Een aantal belangrijke uitgangspunten worden over het hoofd gezien, namelijk dat de voetgangers en fietsers alle ruimte zouden krijgen en dat de auto en het openbaar vervoer op de laatste plek zouden komen.

In het ontwerp dat er nu ligt, wordt het echter duidelijk dat het openbaar vervoer alles bepalend is. Dit geldt zowel voor de verschuiving van de tramhalte naar de Munt als voor de bedachte opstelplekken op het midden van de bruggen. Hier wordt duurzame ruimte waar veel voetgangers en fietsers gebruik van zouden kunnen maken, opgeofferd voor de ene tramlijn die er straks nog rijdt.

Argumenten tegen tramhalte voor het NH-Carlton Hotel

- onveilige tramhalte voor het Carlton vanwege de al huidige drukte; een tramhalte heeft een aanzuigende werking en dus zal precies dat punt dat nu al ontzettend druk is alleen maar drukker worden.
- onveilig tramhalte voor het Carlton omdat er door de drukte en de galerij onder het Carlton een trechterwerking ontstaat: dit veroorzaakt een ophoping aan mensen en fietsen.
- de tramhalte voor het Carlton is zonde van de entree van de straat: in de NvU is beloofd om van de entree's aantrekkelijke plekken te maken.
- moeilijk voor invaliden om over te steken naar de tramhalte.
- geen enkele tramhalte voor in de straat voor omwonenden en werkenden, immers straks kan er alleen bij de Munt of bij het Weteringcircuit gebruik gemaakt worden van een halte. De rest van de 500 meter lange straat heeft dan geen halte meer.
- de tramhalte is overbodig als toevoeging voor het Rembrandtplein. Vanaf het Centraal Station neemt men uiteraard 1 van de 3 trams die op het Rembrandtplein stopt.

Argumenten tegen de opstelplekken voor links afslaande auto's op de bruggen

- de opstelplekken op het midden van de bruggen nemen veel ruimte op straat in voor een paar wachtende auto's, hierdoor worden de stoepen op de hoeken extra smal.
- auto's kunnen elkaar zonder opstelplekken makkelijk passeren over het fietspad.
- door de opstelplekken wordt de straat weer bochtig en slordig zoals nu.
- zonder opstelplekken ook geen nutteloze vluchtheuvels.
- geen extra kosten om de tramrails en hoogspanningen aan te passen.
- de Vijzelstraat heeft een aparte architectonische structuur, deze komt beter en mooier uit de verf met een geheel rechte stoeplijn.
- Is er onderzoek gedaan naar de gevolgen van de bochten in de rails, waardoor de trams de brughoofden extra zullen belasten? Oftewel zijn de brughoofden binnen de nieuwe Eurocode hier tegen bestand?
- Is er onderzocht of zebapaden bij de kruisingen over de bruggen vanwege het nieuwe 30km regime genoeg veiligheid kan bieden voor de voetgangers, in plaats van vluchtheuvels en opstelplekken?
- Is er onderzocht in hoeverre automobilisten gebruik zullen maken van de opstelplekken?

Argumenten tegen tramhalte voor het Albus Hotel

- onveilig laad en lossen, namelijk op de stoep achter de tramhalte, waardoor voetgangers en fietsers verdrukt worden.
- Dutch Dry Clean en Albus zijn geen bedrijven voor venstertijden, het brengen en afhalen gebeurt de hele dag.
- geen mogelijkheid voor taxi's om te stoppen: voor de 3 grote hotels is dit geen werkbaar situatie.
- terrassen worden drastisch ingekort, dit gaat tegen het idee in om er een mooie brede boulevard met allure van te maken.

OPLOSSING: goedkoper, logischer en bruikbaar voor veel meer mensen en invaliden:

- de tramhalte bij de Bazel laten liggen.
- zebrapaden bij de kruisingen of op de bruggen in plaats van opstelplekken voor de auto's.

Argumenten vóór tramhaltes voor de Bazel

- veiliger om te bereiken voor toeristen en invaliden.
- beter bereikbaar voor omwonenden en werkenden.
- wens van alle omwonenden en ondernemers.
- de voetgangers zullen stad uit voornamelijk gebruik maken van de metro en de trams die al op het Rembrandtplein stoppen, Dus de halte bij de Munt zou alleen voordeel bieden voor de voetgangers die van het zuiden komen. Weeg dit aantal voetgangers af tegen de omwonenden en werkenden dan is het toch logischer om de tramhalte bij de Bazel te laten liggen, immers over de 500 meter lange straat is er anders geen tramhalte meer.
- beter om toeristen te spreiden.

Argumenten vóór rechte stoeplijnen:

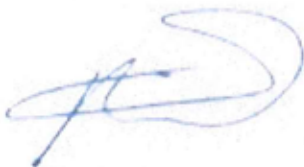
- Een rechte stoeplijn brengt rust voor alle verkeersgebruikers.
- Een rechte stoeplijn geeft de straat een boulevard uitstraling met allure, zoals in de NvU is omschreven.
- mooie aansluiting op de boulevard van het Rokin.
- past in alle voorspelde drukte van toename drukte.
- geeft de ondernemers een kans om er een mooie winkelstraat van te maken.

Notabene:

In een 17de eeuwse stad passen de aanbevelingen en eisen van 2016 niet altijd. Het is dan ook raadzaam om niet de regels geforceerd toe te passen maar van de regels af te zien om toch een leefbaar en mooi geheel te krijgen.

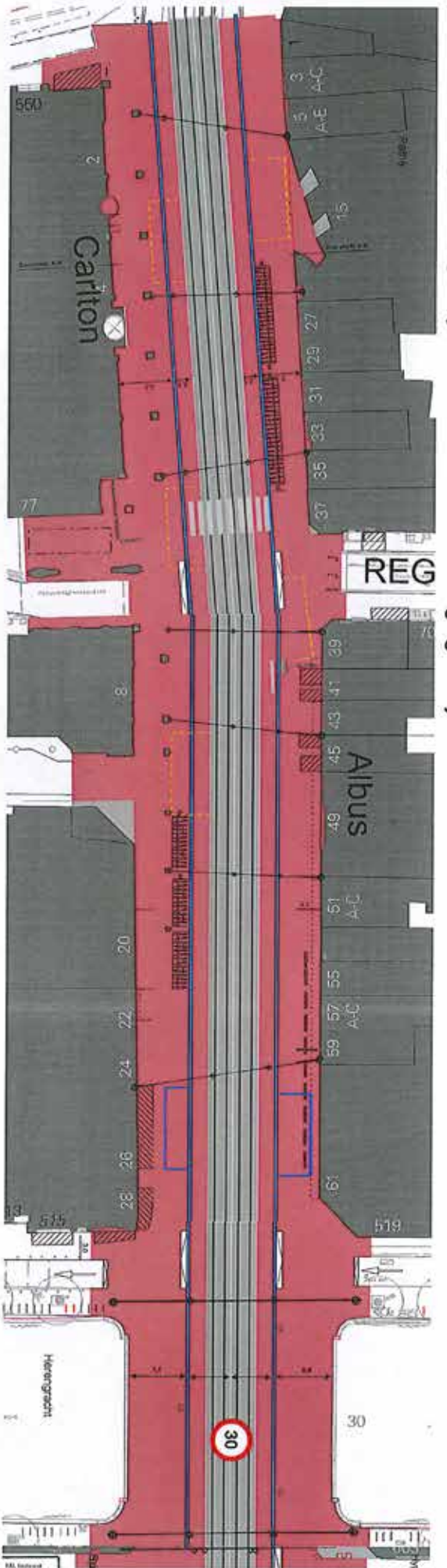
We verzoeken u om een nieuw ontwerp te laten maken voor de Rode Loper Vijzelstraat, waarin alle bovenstaande punten worden meegenomen. Dus de tramhalte bij de Bazel laten liggen en de stoeplijn zo recht mogelijk te maken.

Hoogachtend,

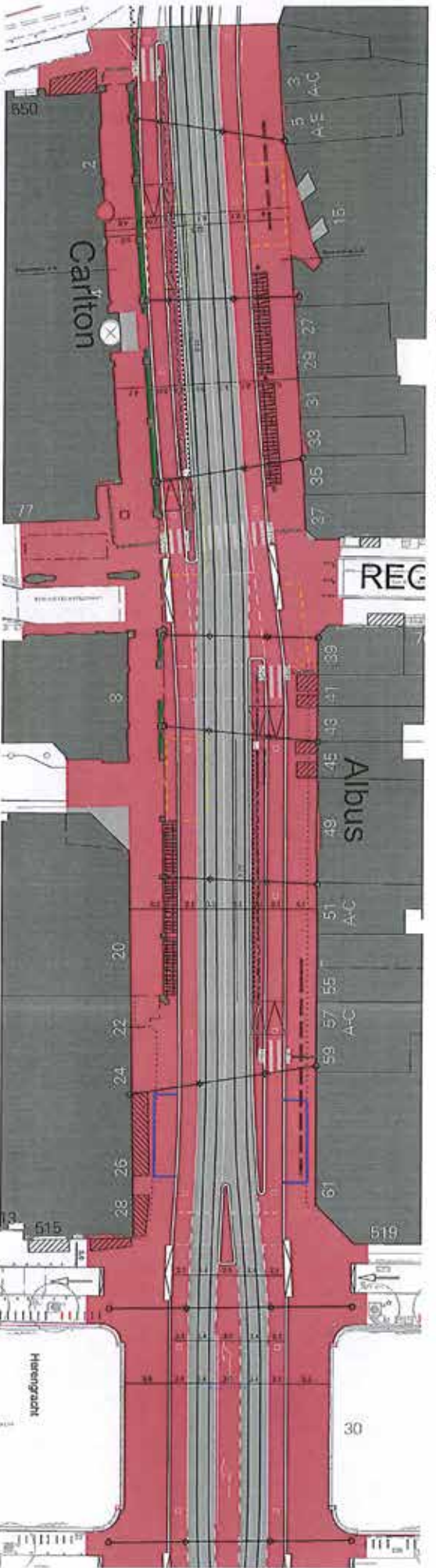


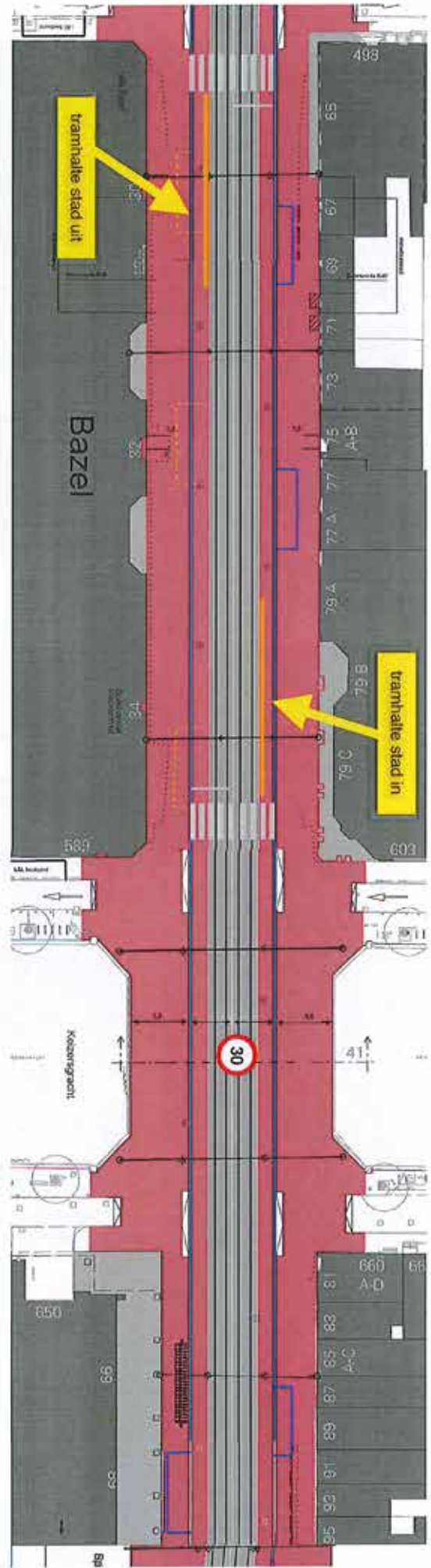
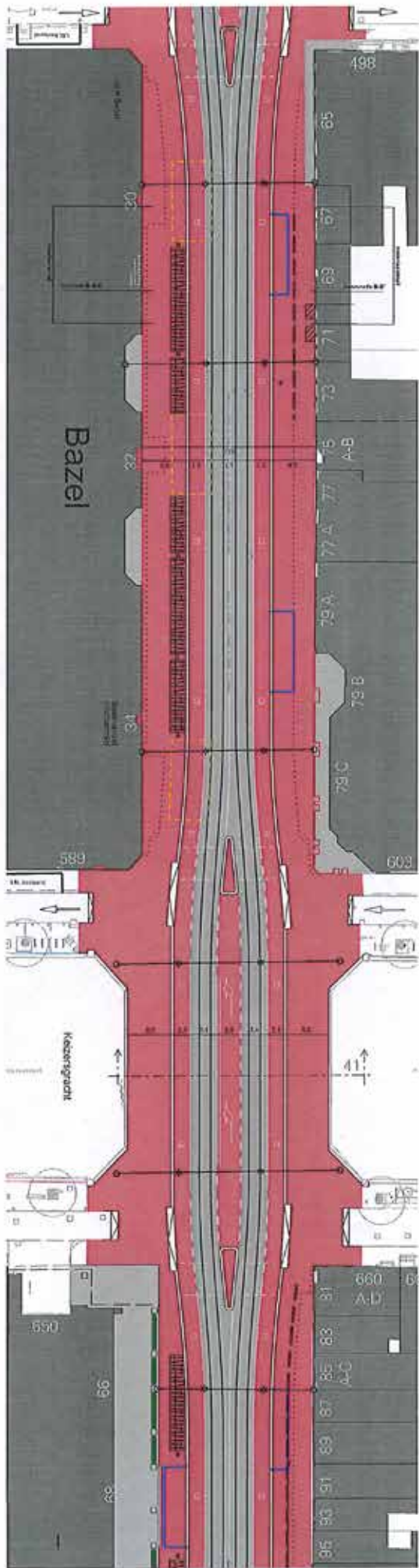
ondernemersvereniging de Vijzel
Amsterdam

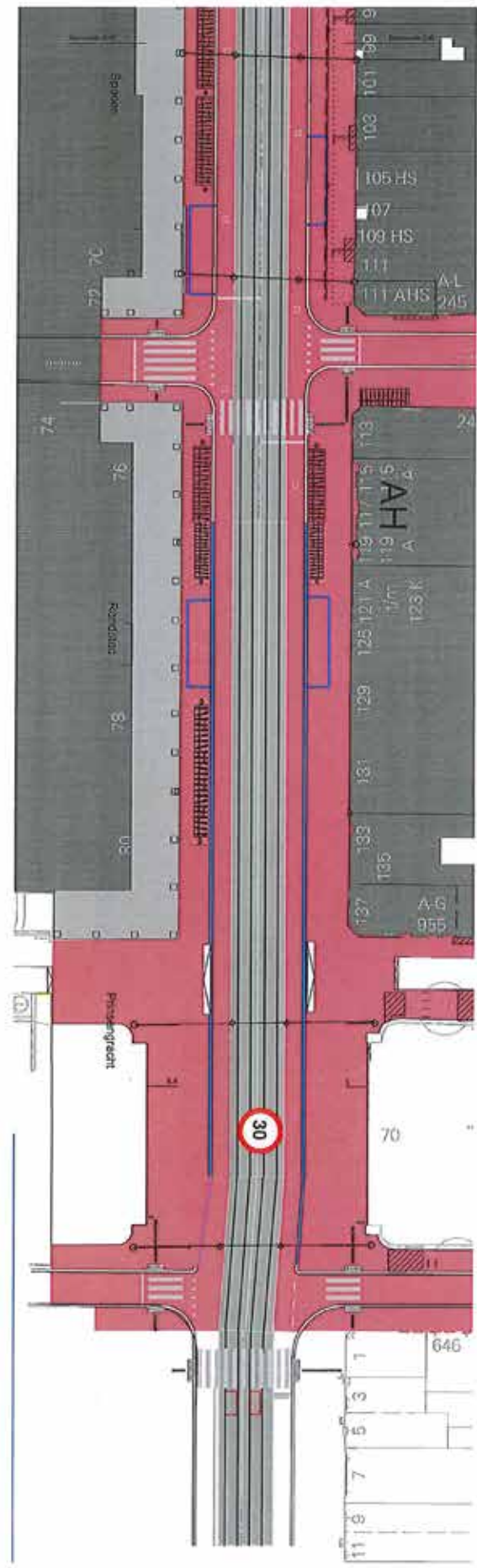
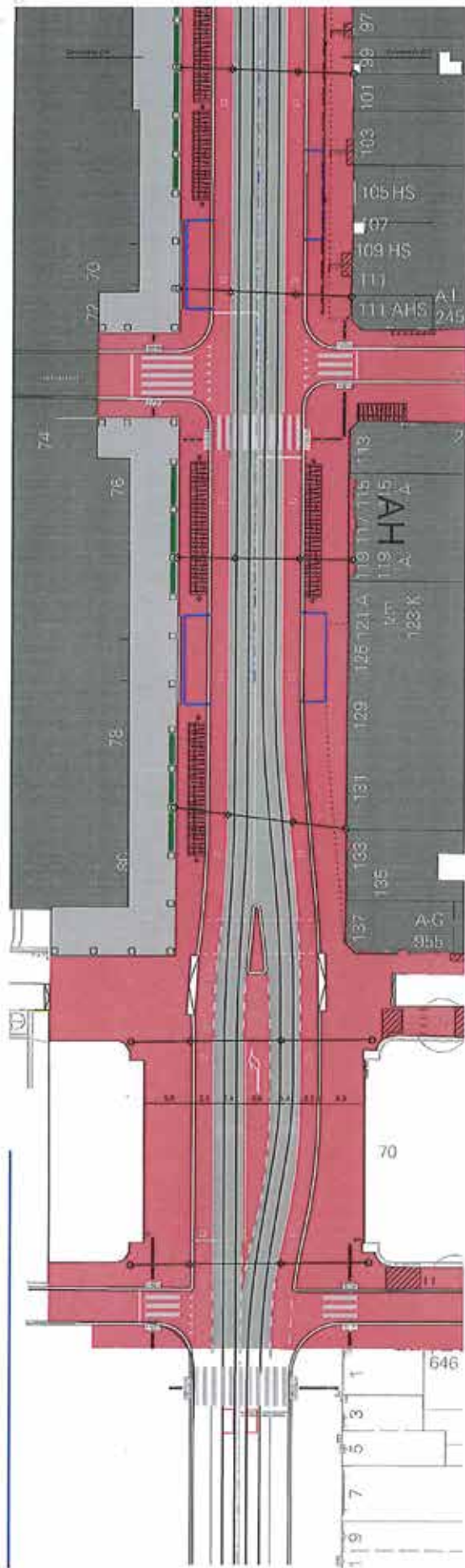
Definitief Ontwerp Rode Loper Vijzelstraat Ondernemersvereniging de Vijzel



Definitief Ontwerp Rode Loper Vijzelstraat Gemeente







Aan: Gemeente Amsterdam, stadsdeel Centrum
Project Rode Loper
tav Mevr. L. Nalis
Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Stadsdeel Centrum
INGEKOMEN

13 JULI 2016

Geregistreerd in ZARA

Amsterdam, 12 juli 2016

Betreft: Inspraak reactie op concept DO Vijzelstraat

Geachte mevrouw Nalis,

Hierbij sturen wij onze reactie op het concept DO Vijzelstraat.

Naar aanleiding van de inspraakavond van 15 juni jl. hebben wij inmiddels een Tramcomité Vijzelstraat opgericht.

Wij hebben onze reactie op het concept DO Vijzelstraat voorgelegd aan bewoners en werkenden in onze buurt; dit is de Kerkstraat tussen Vijzelstraat en Reguliersgracht.

Binnen 3 uur hebben wij 133 handtekening opgehaald van mensen die volmondig ons standpunt delen.

Wij denken dat dit voldoende is om ons standpunt duidelijk te maken en dat u dit serieus neemt. Vooral omdat deze tramhalte voor een veel groter gebied en dus veel meer mensen van belang is.

Hoogachtend,



namens het Tramcomité Vijzelstraat

Bijgevoegd:

=Inspraak reactie op het concept DO Vijzelstraat

=6 lijsten met totaal 133 handtekeningen (in copie, origineel bij ons en ter inzage)

Reactie van de buurt Kerkstraat op het concept DO Vijzelstraat door het Tramcomité Vijzelstraat

Zo'n 20 jaar geleden mochten wij stemmen voor de aanleg metro Noord-Zuidlijn.

Er zijn toen beloftes gedaan dat deze aanleg geen invloed zou hebben op het bestaande openbaar vervoer.

Echter vele jaren, veel overlast en veel ergernis verder constateren wij dat we intussen wel veel hebben moeten inleveren:

- =De buurtbus van de Prinsengracht is opgeheven.
- =De tramhalte van de Prinsengracht is opgeheven.
- =De tramlijnen 24 en 25 zijn uit de Vijzelstraat verdwenen.

Maar de omgeving Kerkstraat / Vijzelstraat is een woonbuurt!!

En wij willen dat onze buurt ook bewoonbaar blijft. Ook voor ouderen.

Er wonen in onze buurt veel ouderen, die willen thuis blijven wonen. Dit is ook beleid van de overheid. Maar dit moet dan wel mogelijk zijn.

Ouderen zijn vaak minder mobiel. Ze hebben behoefte aan een fijnmazig openbaar vervoernet!

Dus hebben we in de buurt behoefte aan haltes voor de tram in de Vijzelstraat.

Wij willen dan ook dat de halte voor Bazel blijft bestaan. In combinatie hiermee willen wij dat de halte die nu gepland staat op de kop Vijzelstraat-noord weer teruggaat naar voor de vroegere V&D.

De uitspraak dat er in de Vijzelstraat geen haltes (op de bruggen) mogelijk zijn delen wij niet.

De Utrechtse straat en de Leidsestraat zijn beide veel smaller, daar zijn wel voldoende haltes.

Bent u ook voor een buurt met goed openbaar vervoer ?

Zet uw naam op de handtekeningenlijst voor de gemeente !

WBZ

TRAMCOMITÉ
VIJZELSTRAAT

<i>Naam</i>	<i>Adres</i>	<i>Handtekening</i>
D		V
C		-
I		/
K		U
L		/
H		v
P		ke
C		7
-		-
I		X
A		gal.
C		e
T		
E		

[illegible]

Ja, ik sta achter de reactie van het Tram comité Vijzelstraat op het concept DO Vijzelstraat.

[illegible]

[illegible]

Ja, ik sta achter de reactie van het Tram comité Vijzelstraat op het concept DO Vijzelstraat.

<i>Naam</i>	<i>Adres</i>	<i>Handtekening</i>
(		/
.		
-		
f		
<		
y		
r		
i		
/		
↓		
f		
f		
m		
f		
j		
k		
i		
k		
y		
z		

Ja, ik sta achter de reactie van het Tram comité Vijzelstraat op het concept DO Vijzelstraat.

[illegible]

GEMEENTE AMSTERDAM
STADSDEEL CENTRUM
PROJECT ROPELOPER
T.A.V. MEVR. L. NALIS

AFGEGEVEN
BY PORTIER



4. Bijlage 2: Verslag inspraakavond met mondelinge inspraakreacties



Notulen

Inspraak concept Definitief Ontwerp Vijzelstraat

15 juni 2016

De Bazel

19.00 - 21.45 uur

Aanwezigen: 45 belangstellenden.

Aanwezigen namens de gemeente Amsterdam:

Arend de Geus (voorzitter), Hannah de Heus (notulist), Boudewijn Oranje (voorzitter stadsdeel Centrum), Jeroen van Straten (projectdirecteur Rode Loper), Ruwan Aluvihare (hoofdontwerper Rode Loper), Lyanne van Diepen (ontwerper Rode Loper), Dirk Iede Terpstra (verkeerskundig ontwerper), Hans Smit (Accountmanager Gebruik, Metro en Tram), Geert van Ham (vertegenwoordiger V&OR), Jelle Postma (Stadsregio Amsterdam), Joke Janse (communicatieadviseur Rode Loper), Marian Breeman (omgevingsmanager Rode Loper), Eveline Haeck (overall omgevingsmanager Rode Loper), Tobias Baardman (manager planvorming Rode Loper), Lieselotte Nalis (assistent planvorming Rode Loper)

Opening

De voorzitter, Arend de Geus, heet alle aanwezigen hartelijk welkom.

Inleiding door Tobias Baardman

Tobias Baardman (projectmanager Rode Loper) vertelt dat de Rode Loper een overkoepelende naam is voor de herinrichting van de openbare ruimte boven de Noord/Zuid-lijn in de stadsdelen Centrum en Zuid. Deze avond staat het concept Definitief Ontwerp voor de Vijzelstraat centraal. Er speelt een aantal andere projecten in de buurt, waaronder de bruggen en de Verkeersmaatregelen Omgeving Muntplein (VOM). Over VOM heeft recent uitgebreid inspraak plaatsgevonden. Over de bruggen komt na de zomer meer informatie. Ook hier komt een heel consultatietraject voor.

De inspraak vanavond gaat over het maaiveld van de Vijzelstraat, vanaf de Munt tot aan de Vijzelgracht.

Presentatie concept Definitief Ontwerp door Ruwan Aluvihare

Ruwan Aluvihare heeft met een heel team mensen het plan gemaakt waarop tot met 13 juli 2016 ingesproken kan worden. In 2012 bestond er al een voorlopig ontwerp (VO) maar dat kon om verschillende redenen niet worden uitgevoerd. De tramsporen zouden naar het westen worden verplaatst maar daardoor bleek o.a. hotel Carlton voor de ladderwagen van de brandweer niet goed bereikbaar te zijn.

Ook de haltes op de bruggen bleken niet mogelijk. De reden is dat de bruggen gebogen zijn, en de trams uit rechte delen bestaan. Met de nieuwe wettelijke eisen voor toegankelijkheid zouden de tramhaltes hoger moeten worden. De trams kunnen dan aan de voor- en achterzijde niet goed toegankelijk zijn voor mindervaliden.

Samen met een expertgroep van bewoners en ondernemers zijn nieuwe uitgangspunten gesteld. Auto- en tramverkeer rijdt over hetzelfde stuk straat (meerijden) en er is meer ruimte voor voetgangers en fietsers. Het is ingericht als 30 km/u straat. Op de stoep is plaats voor laden en lossen, fietsvakken en de brandweer.

Het Plusnet voetganger, waarbij de voetganger prioriteit heeft, is nieuw en uniek. Ook de fietser heeft prioriteit. Besloten is geen tramhaltes aan te leggen op de bruggen, maar op de kop van de Vijzelstraat, bij hotel Carlton en hotel Albus.

Om tot dit plan te komen is een lijst met ontwerpkenmerken gemaakt en zijn er uiteindelijk veertien verkeerskundige varianten uitgewerkt. Ook voor de tramhaltes zijn allerlei varianten uitgewerkt. Uiteindelijk is de 'Kop' van de Vijzelstraat (tussen Muntplein en Herengracht) de plek geworden waar ze nu gepland zijn. Deze plek is dichtbij de Munt en dichtbij het Rembrandtplein, d.w.z. bij plekken waar veel mensen de tram gebruiken.

De kruispunten zijn goed onderzocht om tot een goede en veilige doorstroming te komen met zo min mogelijk verkeerslichten. Er komen alleen verkeerslichten bij de Kerkstraat en bij de zuidzijde van de Prinsengracht. Op andere plekken is gekozen voor een kruispunt met een steunpunt in het midden. Trams worden hier omheen geleid. Fietzers en voetgangers hebben een rustpunt midden op straat, wat de veiligheid vergroot en het oversteken vergemakkelijkt. De opstelstrook is niet groot maar groot genoeg om al het verkeer te verwerken.

Laden en lossen vindt plaats op de voetpaden, tijdens venstertijden van 7.00 tot 11.00 uur. De gemeente is bezig met een proef om te kijken of dit goed met ledverlichting geregeld kan worden. Als deze proef niet slaagt, komen er waarschijnlijk traditionele laad- en losplekken. In principe kan de brandweer de laad- en losplekken bij calamiteiten gebruiken. In het deel tussen Muntplein en Herengracht luistert de opstelplaats voor de brandweer echter zo nauw dat hier aparte plekken zijn die te allen tijde moeten worden vrijgehouden en dus niet als laad- en losplek gebruikt mogen worden. Fietsparkeren gebeurt op het trottoir. Er is een telling gedaan en een prognose gemaakt, en daaruit kwam naar voren dat er behoefte is aan 732 fietsparkeerplekken. Een deel van deze plekken is al aanwezig. Een ander deel wordt zo verwezenlijkt dat de voetgangers nog steeds voldoende ruimte overhouden. Voor de nieuwe plekken wordt gebruik gemaakt van vakken i.p.v. rekken. Hierdoor heeft de voetganger extra ruimte op de momenten dat er geen fietsen staan.

Op de gecombineerde rij-/ trambaan is voor asfalt gekozen. Op de fietsstroken en de voetpaden komen rode klinkers. Bij vaststelling van het DO voor de Vijzelgracht is door de gemeenteraad een motie aangenomen voor klinkers of asfalt met een motief (streetprint) i.p.v. asfalt in de rij-/trambaan. De meningen zijn verdeeld. Klinkers zijn op de Vijzelgracht onmogelijk zonder het gehele spoor te vervangen. De wethouder heeft de expertgroep om advies gevraagd over streetprint. N.a.v. akoestisch onderzoek en een excursie naar voorbeelden van streetprint is het advies van de expertgroep op streetprint negatief. De bestuurscommissie Centrum adviseert 5 en 12 juli over deze keuze. Het College neemt op 4 oktober een besluit.

Er is voor een van de gangbare verlichtingsarmaturen gekozen, niet voor de grote, zware armaturen die op het Damrak hangen. Dit heeft met de hoogte van de panden te maken. De gekozen bolarmaturen geven goed licht.

De straat kent twee arcades, eentje bij het Carlton en eentje bij Prins & Keizer. Dit betreft eigen grond. Het blijkt moeilijk het fietsparkeren onder de arcades te reguleren. Daarom is het plan ontstaan er bloembakken neer te zetten. Het gevaar bestaat dat er dan ook fietsen tegen de bloembakken worden gezet, dus handhaven zal noodzakelijk zijn, zeker bij het Carlton waar minder ruimte is.

Presentatie alternatief plan door Peter Doeswijk en Natalia Walenkamp

Peter Doeswijk (ondernemersvereniging De Vijzel) en Natalia Walenkamp (straatmanager Vijzelstraat/Vijzelgracht) presenteren een alternatief plan omdat ze vonden dat een aantal punten in het concept DO niet goed uitgewerkt zijn. De fietsers en voetgangers zijn het uitgangspunt, maar toch is nu een dominantie van het GVB zichtbaar. Tegen die dominante plek hebben ze bezwaar. Ze pleiten voor het weghalen van het opstelvak in het midden van de bruggen en voor een stoep die van begin tot eind helemaal recht is. Dit levert een mooie boulevard met allure op.

Er wordt nog geteld hoeveel auto's linksaf slaan.

Op de hoeken van de grachten zijn de stoepen in het plan van de Rode Loper smaller door het opstelvak. In het alternatieve ontwerp zijn de stoepen daar breder. Het is veiliger en overzichtelijker om

daar ruimte te hebben bij het oversteken. De tram moet in dit alternatieve plan misschien even achter een afslaande auto wachten, maar het gaat alleen om één tramlijn die maar een paar keer per uur rijdt dus vaak zal dit niet voorkomen.

Het alternatieve plan oogt strakker en geeft veel ruimte.

Bovendien zijn de taxi's er in terug te vinden, terwijl dat in het officiële concept niet zo is.

De haltes bij het Carlton en bij Albus zijn niet handig. Dit is een onmogelijke plek. Handhaven van het fietsparkeren lukt niet. Het is er smal. Door juist daar tramhaltes te maken, wordt het nog smaller.

Daarnaast staan de haltes, die veel ruimte innemen, het grootste deel van de dag leeg. Ook dit pleit ervoor ze op die plek uit het plan te halen, dan is er meer ruimte voor voetgangers. Het beste zou zijn om de tram hier helemaal niet meer te laten rijden: laat deze tram rijden vanaf het Weteringcircuit tot de VU. Dit levert het GVB ook nog een besparing op.

De initiatiefnemers willen dit plan als inspraakreactie indienen.

Inhoudelijke vragen en opmerkingen n.a.v. de presentaties

Een bewoonster is bezorgd dat het bovengrondse vervoer wegvalt als de Noord/Zuidlijn rijdt, en vraagt of het concept DO in overleg met het GVB is gemaakt.

Antwoord Tobias Baardman: Ja, zeker. Naast het GVB is ook de Stadsregio Amsterdam en dienst Metro en Tram betrokken. SRA is opdrachtgever van het GVB en werkt het regionale OV-netwerk uit. GVB maakt op basis hiervan de vervoersplannen.

Een bewoner vraagt waar de fietsen naartoe gaan als er plantenbakken bij de arcade van het Carlton komen.

Antwoord Ruwan Aluvihare: De fietsvakken zijn ingetekend in het ontwerp o.a. aan de overzijde van de straat bij Pathé. Er is in de straat straks plaats voor alle fietsen die er nu staan plus 15%. Waar men bij de hotels geen fietsen voor de deur willen, wil Spaces het bijvoorbeeld graag. 100% zekerheid dat het probleem rond het fietsparkeren wordt opgelost is er niet, maar de gemeente doet enorm haar best. Bij het Carlton zal gehandhaafd moeten worden en samen met het hotel wordt naar de beste strategie gekeken om de fietsen daar weg houden. Met name op vrijdag- en zaterdagavond staan daar nu te veel fietsen.

Een ondernemer die namens drie hotels op de kop Vijzelstraat spreekt, vindt het een mooi plan. Hij merkt op dat hotels geen venstertijden kennen. Vanaf 7 uur 's ochtogens vertrekken er gasten en er komen gasten aan tot 23.00 uur. De Reguliersdwarsstraat is 's avonds afgesloten voor taxi's. Taxi's komen en gaan, maar waar moeten die dan staan?

Antwoord: Ruwan Aluvihare zegt dat er al overleg met deze ondernemer is geweest. De situatie bij zijn hotel (Albus) gaat drastisch veranderen door de tramhalte. De taxi's kunnen straks niet meer voor het hotel stoppen, wel in de zijstraten. Ook is er een plek voor taxi's onder de doorgang van Carlton ter hoogte van de Reguliersdwarsstraat.

Een ondernemer zegt dat er wel laad- en losplekken worden aangewezen, maar dat daar na 11 uur, het einde van de venstertijd, niet meer gestopt mag worden. Klopt dat?

Antwoord Ruwan Aluvihare: Er mag na 11 uur niet meer worden geladen en gelost. Taxi's kunnen stoppen bij de hierboven genoemde plek op een stukje stoep van het Carlton, dat privé-eigendom is. Carlton heeft eerder aangegeven dat taxi's voor Hotel Albus daar ook gebruik van mogen maken.

Een bewoner is bezorgd over het gebruik van de tussenstrook op de bruggen. Op zaterdagavond zal deze gebruikt worden door taxi's, trams, voetgangers en fietsers. Is het gebruik ervan een pilot?

Antwoord Dirk Iede Terpstra (verkeerskundig ontwerper): Als de tram wordt weggedacht, is het een gewoon kruispunt voor links afslaand verkeer, zoals er veel van in Amsterdam zijn. Nieuw hier is alleen dat de tram en doorgaand verkeer door het meerijden er gezamenlijk langs rijden. De middenstrook zorgt ervoor dat voetgangers en fietsers gefaseerd kunnen oversteken, wat een groot voordeel is. Een

alternatief zou zijn het hele kruispunt met verkeerslichten te regelen, maar dan zijn de wachttijden voor voetgangers langer en is er minder comfort. Tevens moeten er met verkeerslichten haaiantanden worden gemaakt waardoor de doorlopende voetpaden (in-/ uitritconstructies) niet meer mogelijk zijn.

Een bewoonster zegt dat de Kerkstraat vroeger Hoofdroute Fiets was. Er wordt nog steeds heel veel gefietst. Zonder verkeerslichten verwacht ze veel (bijna) ongelukken.

Antwoord Dirk Iede Terpstra: Ter hoogte van de Kerkstraat is geen opstelstrook ingepland. Daarom komen hier ook gewoon verkeerslichten, zoals het nu ook geregeld is. Ook bij de Prinsengracht (zuidzijde) komen verkeerslichten.

Een bewoonster is bang dat de geplande plantenbakken vol viezigheid en troep komen te liggen. Wie zorgt voor het beheer van deze bakken?

Antwoord Ruwan Aluvihare: De gebouweigenaren gaan de plantenbakken onderhouden. Het Carlton wil absoluut geen vieze bakken voor de deur. Na enige tijd zal de aanwezigheid en het beheer van de plantenbakken worden geëvalueerd.

Een bewoonster denkt dat de plantenbakken voor het Carlton een sta-in-de-weg zullen zijn: je kunt je niet makkelijk meer van de ene kant van de straat naar de andere bewegen.

Antwoord Ruwan Aluvihare: De doorkruisbaarheid wordt nog besproken met het Carlton. Er wordt gekeken of er enige transparantie in kan komen, of er een kleine doorsteek gemaakt kan worden.

Een van de aanwezigen vraagt of de gemeente vanavond nog op het plan van de ondernemersvereniging gaat reageren.

Antwoord Tobias Baardman: De ondernemersvereniging heeft twee hoofdpunten aangekaart. Het eerste ging over kruisingen en daar heeft de verkeerskundige al op gereageerd (het hele kruispunt moet dan anders geregeld worden), en het tweede ging over de plek van de tramhalte, namelijk voor het Carlton. De ondernemersvereniging wil de halte daar graag weg hebben omdat het er al zo druk is. De gemeente wil juist vanwege die drukte daar een halte hebben: het is de plek waar de reiziger heen of vandaan wil.

Een medewerker van De Bazel vraagt of fietsen wellicht ook op de eerste meters van de grachten geplaatst kunnen worden. Hier zouden bijv. enkele autoparkeerplaatsen omgezet kunnen worden in fietsparkeerplaatsen. Is aan dergelijke voorzieningen gedacht?

Antwoord Ruwan Aluvihare: Alle fietsparkeerplekken die er al zijn, inclusief die op de koppen van de grachten, zijn in de telling meegenomen. De behoefte aan fietsparkeerplekken is gedekt in het plan zoals het er ligt en er is ruimte genoeg op de stoep. Er worden geen parkeerplekken voor auto's op de grachten opgeheven. Wel moet er in de stad nog een scooter- en motorbeleid worden gemaakt. Tot nu toe mogen scooters in fietsparkeervakken staan.

Een bewoonster vraagt waarom er in de ondergrondse parkeergarage op de Vijzelgracht geen plekken voor fietsen worden vrijgemaakt.

Antwoord Ruwan Aluvihare: Daar zijn verschillende redenen voor. Maar de hoofdreden is dat een spreiding van fietsparkeerplekken nodig is over de hele straat. Tevens blijkt een stalling in de parkeergarage niet goed te realiseren. Rondom het Weteringcircuit wordt nu vanuit het stadsdeel gewerkt aan andere fietsparkeervoorzieningen.

Een bewoner/ondernemer zegt dat er eerst een idee bestond om de tram op de bruggen te laten stoppen: naar het noorden op de Keizersgracht en naar het zuiden op de Herengracht. Opeens was dit idee verdwenen en werden de haltes bij het Carlton gepland. Hoe kan dat?

Antwoord Ruwan Aluvihare: Bij dat besluit speelde de toegankelijkheid een grote rol. Tramhaltes moeten 24 cm. hoog zijn om te voldoen aan de wettelijke eisen voor toegankelijkheid, maar de

bruggen zijn gebogen en kunnen hier niet aan voldoen. Daarnaast zou het voor vrachtwagens lastig zijn om de bocht om de haltes te nemen, wat gevaarlijke situaties kon opleveren omdat deels over de stoep zou worden gedraaid. Daarom is uiteindelijk niet voor haltes op de bruggen gekozen.

Een bewoonster zegt dat er in de inleiding werd gezegd dat er voor klinkers en asfalt is gekozen, maar dat klinkers snel stuk gaan. Waarom zijn er dan klinkers op laad- en losplekken gepland? En waarom is er geen mooier materiaal dan klinkers gekozen?

Antwoord Ruwan Aluvihare: Klinkers gaan alleen in combinatie met de tram en gemotoriseerd verkeer snel kapot. Door het trillen van de tram gaan de klinkers een beetje loszitten en als er dan bijvoorbeeld een vrachtwagen overheen rijdt, breken ze. Maar op laad- en losplekken speelt dit niet, want daar rijdt geen tram.

Klinkers horen bij het karakter van Amsterdam. De grachtengordel is ook een echte klinkerbuurt. In heel Amsterdam zijn klinkers te vinden, zij zijn 'Amsterdams mooi'.

Een ondernemer vraagt of verkeer dat van Zuid naar Noord de straat inrijdt, nog kan keren na de Herengracht of niet.

Antwoord Dirk Iede Terpstra: Door de Verkeersmaatregelen Omgeving Muntplein mogen auto's daar straks niet meer doorrijden. Bij de Herengracht komt een bord te staan dat het na 80 meter verboden is te rijden is. Dan kan het verkeer daar de Herengracht op of keren. Deze maatregel gaat eind 2016 in en zal worden gemonitord.

Hoe zit het met touringcars voor het Carlton?

Antwoord Marian Breeman: De Vijzelstraat zal geen touringcarrouete meer zijn. Hierover wordt de touringcarbranche geïnformeerd. Het Carlton is hier ook van op de hoogte.

Een bewoonster vraagt waarom de tramhalte voor De Bazel niet gehandhaafd blijft. Deze ligt op een perfecte plek. Bewoners, toeristen en ouderen kunnen toch niet de hele afstand van de Vijzelgracht tot het Carlton lopen? Of komt er een shuttlebus?

Antwoord Tobias Baardman: Op de Vijzelgracht nabij het Weteringcircuit blijft ook een tramhalte. Het is dus niet zo dat mensen vanaf het Weteringcircuit moeten lopen. Op z'n hoogst moet de helft van de straat worden gelopen. De halte op het Muntplein, voor de voormalige V&D, is weg, maar om toch een halte in de buurt te hebben, is die nu in het noordelijk deel van de Vijzelstraat gepland. Bij het Spui komt naast een tramhalte ook een metrohalte.

Een bewoonster vraagt hoe het dan moet met mensen die vanaf de Keizersgracht of de Kerkstraat met de tram willen. Zijzelf kan wel een stuk lopen, maar ouderen niet.

Antwoord Tobias Baardman: Deze mensen kunnen naar het Carlton lopen of naar het Rembrandtplein.

PAUZE

Inspraak op concept Definitief Ontwerp

De voorzitter vermeldt dat dit niet het enige inspraakmoment is. Er kan ook per mail of per gewone post een inspraakreactie worden gegeven tot en met 13 juli 2016.

Een ondernemer maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van de Kalvertoren en de parkeergarage. Hij vraagt zich af of het touringcarbeleid gehandhaafd gaat worden en hoe het met laden en lossen gaat. Hij vreest dat het langer gaat duren voordat iemand in de parkeergarage is, waardoor de garage minder aantrekkelijk zal worden. Hij wil graag dat er gekeken wordt naar mogelijkheden waarbij het verkeer beter doorstroomt.

Een bewoonster van de Kerkstraat, spreekt niet alleen in namens zichzelf maar ook namens veel burens.

Zij en haar burens maken zich zorgen over de leefbaarheid van de woonbuurt. De bewoners willen makkelijk met de tram kunnen blijven reizen. Ze begrijpt de argumenten om de tram niet bij de Bazel in de Vijzelstraat te laten stoppen niet. In de veel smallere Utrechtsestraat kan de tram immers ook gewoon stoppen? Zij stelt voor de geplande halte bij het Carlton weer terug te brengen naar de oorspronkelijke plek voor V&D, en de halte bij De Bazel te behouden. De buurt heeft al veel ingeleverd (buurtbus en halte Prinsengracht). De bewoners willen in hun eigen buurt oud kunnen worden en alles kunnen bereiken. De Noord/Zuidlijn is niet interessant voor bewoners die kleine stukjes met de tram willen afleggen.

Een bewoner van de Kerkstraat, zegt dat als de bruggen toch vernieuwd moeten worden, zoals eerder werd gezegd, ze op dat moment wat minder bol gemaakt kunnen worden, aangezien dat het argument was om de tram er niet op te laten stoppen.

De voorzitter van de ondernemersvereniging zegt dat de ondernemersvereniging de tram er graag uit wil hebben, maar na de argumenten van de bewoners gehoord te hebben tot het inzicht is gekomen dat de halte bij De Bazel beter kan blijven bestaan. Dan is iedereen tevreden.

De voorzitter van de BIZ Rokin zegt dat zijn vereniging voor een groot deel dezelfde belangen heeft als de ondernemersvereniging De Vijzel. Zijn vereniging heeft ook gepleit voor de terugkeer van de tramhalte voor V&D en meent dat er nog eens goed gekeken moet worden of dit mogelijk is. Als dit onverhoopt echt niet mogelijk is, moeten de tramhaltes zo dicht mogelijk bij de Munt komen te liggen, zoals nu ingetekend in de plannen: voor het Carlton Hotel en hotel Albus. Dit is belangrijk voor het Rokin, voor de bloemenmarkt, voor de Kalverstraat en voor de Reguliersbreestraat. Daarnaast is het wenselijk dat als de halte niet langer Muntplein heet, de bestuurders wel aankondigen dat het de halte voor de Munt is.

In oktober wordt de Vijzelstraat als proef voor verkeer in de noordelijke richting afgesloten. De ondernemersvereniging hoopt dat de proef geen succes wordt en dat de straat weer open gaat. Mocht de Vijzelstraat definitief afgesloten worden, dan hoopt de ondernemersvereniging op een goede keerbeweging, met een mooie U-bocht bij de Herengracht die nog niet in het plan staat.

De ondernemersvereniging pleit tenslotte voor tijdelijke haltes, want alles is pas in april 2018 klaar en dat is te lang om helemaal geen halte bij de Munt te hebben. Deze tijdelijke haltes kunnen eventueel tijdens de werkzaamheden opgeschoven worden, met het werk mee.

Een bewoonster van de Reguliersgracht, pleit ervoor de tramhalte bij De Bazel te behouden. De meeste toeristen stappen uit bij de Munt of het Weteringcircuit, maar voor de bewoners is een halte daar tussenin belangrijk.

Een ondernemer en bewoner, zegt dat het stoplicht bij de Munt gemanipuleerd is. Vroeger konden daar 5 of 6 auto's door die vanuit de Vijzelstraat naar de Munt reden, maar tegenwoordig nog maar 2. Het stoplicht wordt sneller rood, waardoor de straat drukker lijkt. Als het stoplicht wordt teruggezet naar 5 of 6 auto's per keer, is meteen de drukte opgelost.

Daarnaast pleit hij voor het blijven van de tramhalte bij De Bazel.

Een ondernemer (Albus Hotel), ziet veel overeenkomsten tussen de belangen van ondernemers en bewoners. De bewoners willen de tramhalte bij De Bazel graag behouden en volgens hem zou dat een goede oplossing zijn.

Tevens pleit hij ervoor dat als het Muntplein voor verkeer in noordelijke richting wordt afgesloten, het niet verder moet kunnen rijden dan de Herengracht en daar moet draaien. Het laatste stuk van de Vijzelstraat moet dan alleen voor bestemmingsverkeer zijn, want anders rijden daar straks alleen maar taxi's.

Een bewoner wil graag dat de tramhalte voor V&D terugkomt.

Een bewoner en ondernemer onderschrijft dit en zegt tevens dat de halte bij De Bazel moet blijven.

Een bewoner en ondernemer, merkt op dat de tramhalte bij De Bazel veel gebruikt wordt door werknemers van kantoren op de grachten.

Een bewoner zegt dat er een mooie tekening is gemaakt met een lus ter hoogte van de Herengracht en dat deze tekening al naar de gemeente is gestuurd ter inspraak.

Een ondernemer (café De Bazel) zegt geen fietsparkeren voor de deur te willen hebben. De boekhandel wil dat wel, maar daar is geen fietsparkeren ingepland. Hij stelt voor de fietsparkeerplek op te schuiven want dan is iedereen tevreden.

Een bewoner is bezorgd over de oplossing voor het fietsparkeren die de gemeente voorstelt. Hij maakt zich met name zorgen over de fietsen bij het Carlton: waar moeten deze naartoe? Tevens wil hij graag een nieuw beleid voor scooters en motoren.

Een bewoonster van de Amstel zegt dat door VOM straks veel verkeer over de Amstel gaat. Vooral op vrijdagnacht rijden er veel taxi's. In de plannen is er éénrichtingsverkeer op de Amstel, terwijl er niets door de Vijzelstraat gaat. Ze stelt voor om daar twee verkeersstromen van te maken: eentje over de Amstel en een over de Vijzelstraat.

Een ondernemster en bewoonster vraagt zich af of het breder worden van de stoepen automatisch inhoudt dat alle winkels straks bankjes buiten mogen zetten. Dit is een vraag, geen inspraakpunt, en de voorzitter stelt voor dat ze deze vraag na afloop van de bijeenkomst aan de mensen van de gemeente stelt.

Een bestuurslid van de BIZ Rokin merkt op dat de hoteleigenaren het best een goed plan lijken te vinden, maar dat er onrust bestaat over de vraag waar de bussen en taxi's straks precies mogen staan. Wat kan niet meer en wat kan nog wel? Waar in de omgeving kan dit afgehandeld worden? Hij adviseert de gemeente om nog eens met de hotels om de tafel te gaan zitten. Dhr. Van der Meer, Albus hotel, voegt toe dat gasten voor de deur afgezet willen worden. Dat is ook voor de veiligheid van belang. Daarnaast is het business. Gasten gaan geen 500 meter lopen.

Een bewoonster van de Kerkstraat zegt dat het cosmetisch gezien een mooi plan is, maar dat de finesses niet met bewoners en ondernemers zijn afgestemd. Qua tram, taxi's en bussen zijn er nog veel losse eindjes. Ze stelt voor dat de gemeente nog eens met bewoners en ondernemers gaat praten.

Toelichting vervolg

Tobias Baardman vertelt dat de inspraakperiode op 13 juli 2016 ten einde loopt. Alle reacties worden bekeken en daarna beantwoord in een reactienota. Daarin wordt ook aangegeven of reacties in het DO worden verwerkt of niet. Iedereen die zijn of haar adres achterlaat krijgt deze nota toegestuurd. Het concept DO wordt vervolgens na de zomer uitgewerkt tot een DO. Dit wordt besproken in de bestuurscommissie van stadsdeel Centrum, de commissie Infrastructuur en Duurzaamheid, de raadscommissie en uiteindelijk, in maart 2017, de gemeenteraad. Voor bewoners en ondernemers zijn er nog twee inspraakmomenten en ook hier geldt: iedereen die zijn of haar (email)adres achterlaat, wordt hiervan op de hoogte gehouden.

Parallel aan dit concept DO ligt er een concept Terrassenplan voor de Vijzelstraat. De trottoirs worden verbreed en volgens het normale terrassenbeleid komt dit ten goede aan de terrassen en hoeft slechts 1,5 meter vrije doorloopruimte over te blijven. Dat is hier echter niet de bedoeling, want het streven is 3

meter vrij te houden voor de doorloop. Daarom is er een speciaal terrassenplan gemaakt. De inspraak kent dezelfde einddatum (13 juli 2016), maar de procedure verloopt los van deze inspraak. Bij de uitgang is hierover informatie te vinden.

Slotwoord door Boudewijn Oranje

Boudewijn Oranje (voorzitter bestuurscommissie Centrum) bedankt alle aanwezigen voor hun komst en voor het feit dat zij de moeite hebben genomen iets te vinden van hun woon- of werkomgeving.

De Vijzelstraat is niet het enige project in het centrum dat speelt. De Noord/Zuidlijn gaat rijden en het hele tramnetwerk verandert. De afdeling Verkeer is bezig met het laad- en losbeleid en het touringcarbeleid. Ook scooters vormen een vraagstuk dat momenteel speelt.

Deze avond werd er veel over de tram en de tramhaltes gezegd, maar ook dit onderwerp moet, net als de hierboven genoemde kwesties, in een groter geheel worden gezien, in het kader van de hele stad.

De reacties van deze avond nopen de gemeente duidelijk af te wegen waarom bepaalde keuzes voor het concept Definitief Ontwerp werden gemaakt.

Ook het doorrijdend verkeer en het draaien in de straat waren terugkerende relevante onderwerpen.

De gemeente bekijkt en beoordeelt alle reacties serieus. Door het proces van inspraak worden alle voors en tegens, en alle belangen van bepaalde onderwerpen, tegen elkaar afgewogen. Niet alle suggesties kunnen worden overgenomen, maar inspraak leidt altijd tot betere plannen.

Een bewoonster merkt op dat de bewoners bij het referendum over de Noord/Zuidlijn op het hart is gedrukt dat de trams zouden blijven rijden. Dat er iets verandert snappen de bewoners best, maar dat het onleefbaar wordt niet.

Boudewijn Oranje neemt notie van deze opmerking en zegt dat hoe het besluit over de tramhaltes ook uitvalt, het proces transparant en democratisch is.

Sluiting

Om 21.45 uur bedankt de voorzitter iedereen voor zijn of haar komst en sluit de bijeenkomst.

(Verslag: Hanna de Heus)

