



Concept Definitief BLVC- uitgangspunten 3 bruggen en maaiveld Vijzelstraat

Brug 30, brug 41 en brug 70

Auteur(s)

Guido Dister

Directeur Project Rode Loper

Jeroen van Straten

Projectmanager bruggen Vijzelstraat

Leo Venus / Michel Waitz

Omgevingsmanager

Eveline Haeck

Kenmerk

GD120161215

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
G. Dister	E. Haeck		

Inhoud

1	Omgevingsscan	3
1.1	Plangebied	3
1.2	Opgave	4
1.3	Huidige verkeerssituatie, na VOM	5
1.4	Begeleidingscommissie Bruggen Vijzelstraat en Waternet	12
1.5	Omgevingsprojecten	13
2	BLVC-uitgangspunten	17
2.1	Algemeen	17
2.2	Scenario Compact; Brug 41 als kapstok	20
2.3	Hoofdlijnen uitgangspunten ten aanzien van Bereikbaarheid	23
2.4	Hoofdlijnen uitgangspunten ten aanzien van Leefbaarheid	31
2.5	Hoofdlijnen uitgangspunten ten aanzien van Veiligheid	33
3	Communicatie en organisatie	34

1 Omgevingsscan

1.1 Plangebied

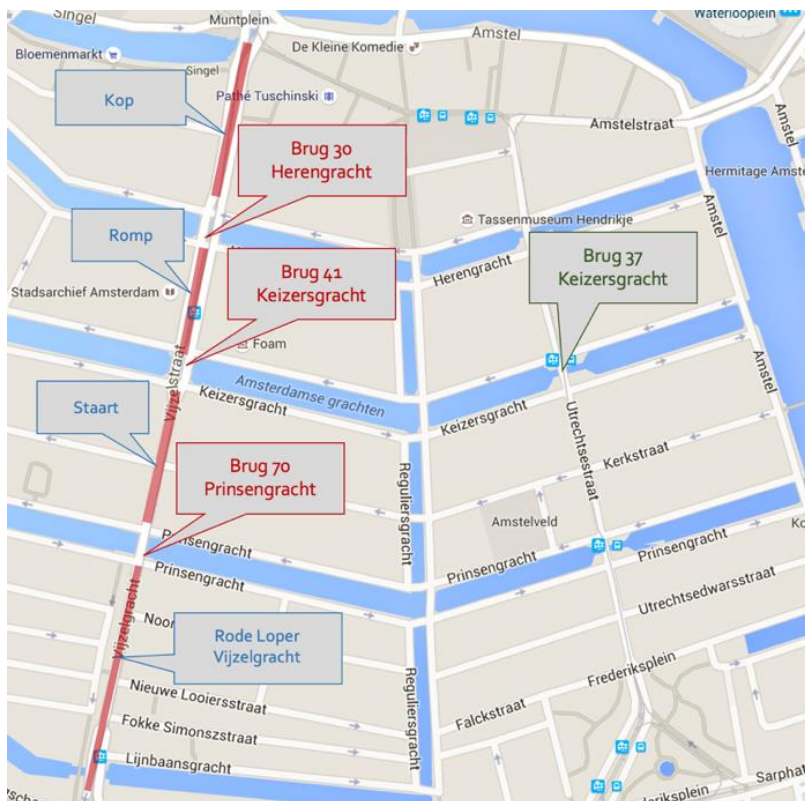
Het plangebied bestaat uit:

De volgende bruggen in de Vijzelstraat:

- Brug 30 over de Herengracht
- Brug 41 over de Keizersgracht
- Brug 70 over de Prinsengracht

Het maaiveld van de Vijzelstraat:

- De Kop, tussen Munt en Herengracht
- De Romp, tussen Herengracht en Keizersgracht
- De Staart, tussen Keizersgracht en Prinsengracht



Figuur 1 Situering

Naast de 3 bovengenoemde bruggen wordt in de definitieve BLVC-uitgangspunten zijdelings brug 37 in de Utrechtsestraat over de Keizersgracht meegenomen. Het gaat dus om drie plangebieden, maar met een uitstraling over een groot omliggend gebied. De bruggen zijn immers schakels in

een belangrijke route voor verkeer en rondvaartboten. Daarnaast lopen er tal van plannen en projecten in de omgeving die invloed hebben op, en afhankelijk zijn van, de Vijzelstraat. Dat maakt de aanpak van de bruggen tot een complexe puzzel. Deze concept BLVC-uitgangspunten beogen daarin heldere keuzes en uitgangspunten te formuleren, waarin rekening wordt gehouden met belangen van de omgeving.

1.2 Opgave

Moment van uitvoering

Als gevolg van het benodigde besluitvormingsproces en het uitgangspunt dat hinder voor tramverkeer beperkt blijft indien werkzaamheden aan de bruggen worden uitgevoerd nadat de dienstregeling NZL in werking is getreden, zal de vernieuwing van de bruggen plaats vinden na juli 2018.

Werkzaamheden brug 30

Vooralsnog wordt uitgegaan van het vervangen van alleen oostelijke brugconstructie. Hierbij wordt de gehele oostelijke brughelft gesloopt en weer opgebouwd (incl. landhoofden, middenpijlers en fundering). Dit is mogelijk omdat de brug gefundeerd kan blijven op de 1^e zandlaag. De invloed van de werkzaamheden op de onderliggende metrobuiz blijft hierdoor binnen een aanvaardbaar niveau. De westelijke brughelft blijft behouden.

Werkzaamheden brug 41

Vooralsnog wordt uitgegaan van het geheel vervangen van de brug. Vanwege de beperkte draagkracht van de eerste zandlaag zal de fundering van de brug op de tweede zandlaag moeten gebeuren, vlakbij de tunnelbuizen van de metro. Om de invloed van deze werkzaamheden op de tunnelbuizen binnen een aanvaardbaar niveau te houden, zal de brug aan de buitenzijde van de tunnelbuizen moeten worden gefundeerd. Dit kan niet gefaseerd worden uitgevoerd. Dit betekent dat de brug er voor een bepaalde periode geheel uit gaat.

Werkzaamheden brug 70

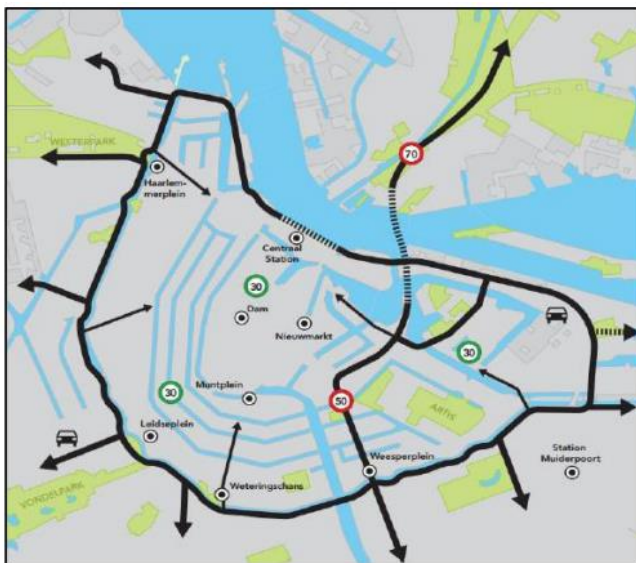
Bij de brug over de Prinsengracht dient alleen het brugdek vervangen te worden. Deze werkzaamheden kunnen gefaseerd uitgevoerd worden.

Maaiveldinrichting Rode Loper

De maaiveldinrichting van de Vijzelstraat maakt deel uit van de Rode Loper. Met de maaiveldinrichting zullen eveneens werkzaamheden aan de ondergrondse kabels en leidingen worden uitgevoerd, net als de vervanging van het tramspoor. Al deze werkzaamheden zullen worden afgestemd op de werkzaamheden brugherstel. Het plangebied is opgedeeld in de Kop, de Romp en de Staart

1.3 Huidige verkeerssituatie, na VOM

Ten tijde van de uitvoering zijn de Verkeersmaatregelen Omgeving Muntplein (VOM) in gebruik genomen conform de eerste fase. De eerste fase betreft het plaatsen van bebording, belijning, trottoirbanden. De tweede fase betreft na evaluatie en besluitvorming het definitief maken waar het goed gaat en aanvullende maatregelen waar het niet goed gaat. Deze BLVC-uitgangspunten gaan uit van de maatregelen conform de 1^e fase. De VOM is dus ingevoerd als het project van start gaat.

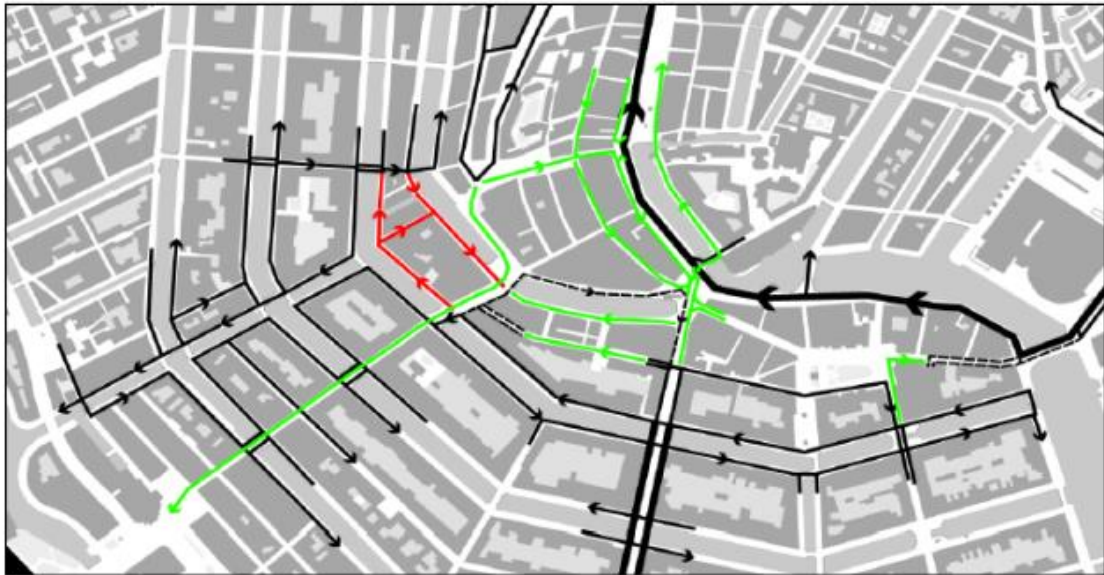


Figuur 2 Principe auto-ontsluiting Centrum (bron: Nota Bereikbare Binnenstad)

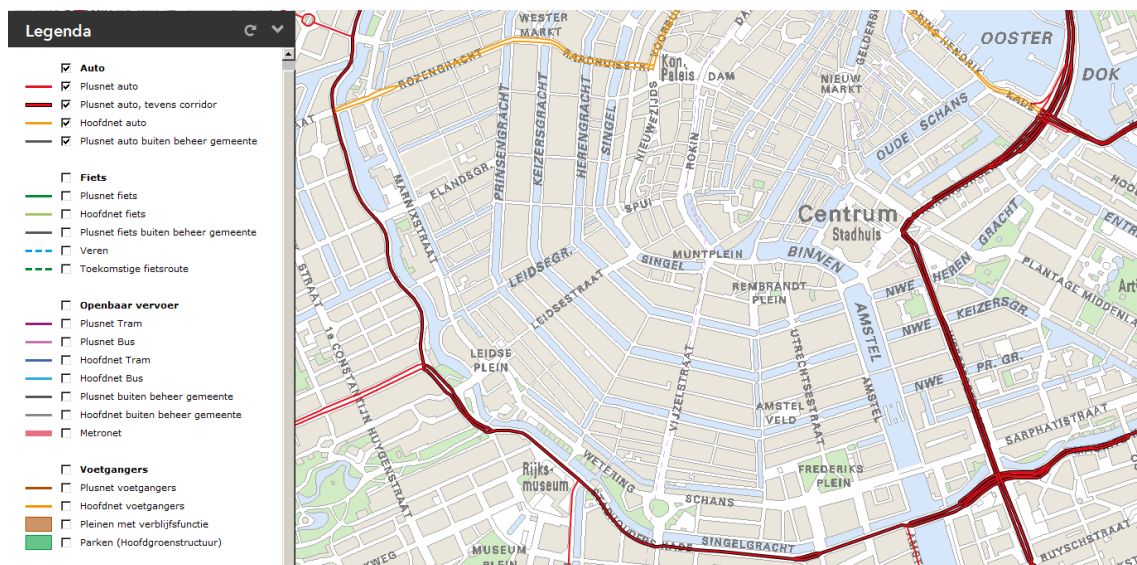
De Verkeersmaatregelen Omgeving Munt (VOM) heeft tot gevolg dat er geen doorgaand verkeer meer mogelijk is vanaf Weteringschans richting Munt/Rokin. Ook is er geen verkeer meer vanaf Munt de Vijzelstraat in. Alleen bestemmingsverkeer van de parkeergarage Kalvertoren rijdt via de Munt af richting Vijzelstraat. Op basis van onderzoek halveert het stad-in verkeer en blijft het stad-uit verkeer gelijk.



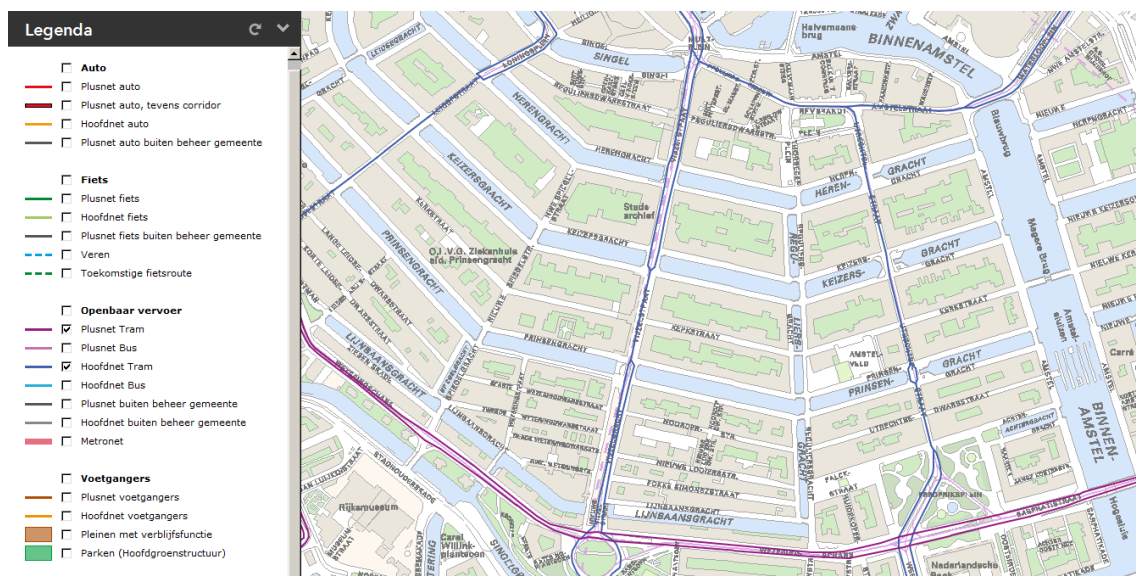
Laad- en losverkeer zal binnen de venstertijden (7:00 tot 11:00 uur) wel doorgang vinden over het Muntplein. Zie figuur 7. Buiten de venstertijden kan het laad- en losverkeer op de Vijzelstraat ter hoogte van de Herengracht keren en terug rijden.



Figuur 4 Laad- en losroutes binnen venstertijden (in groen)

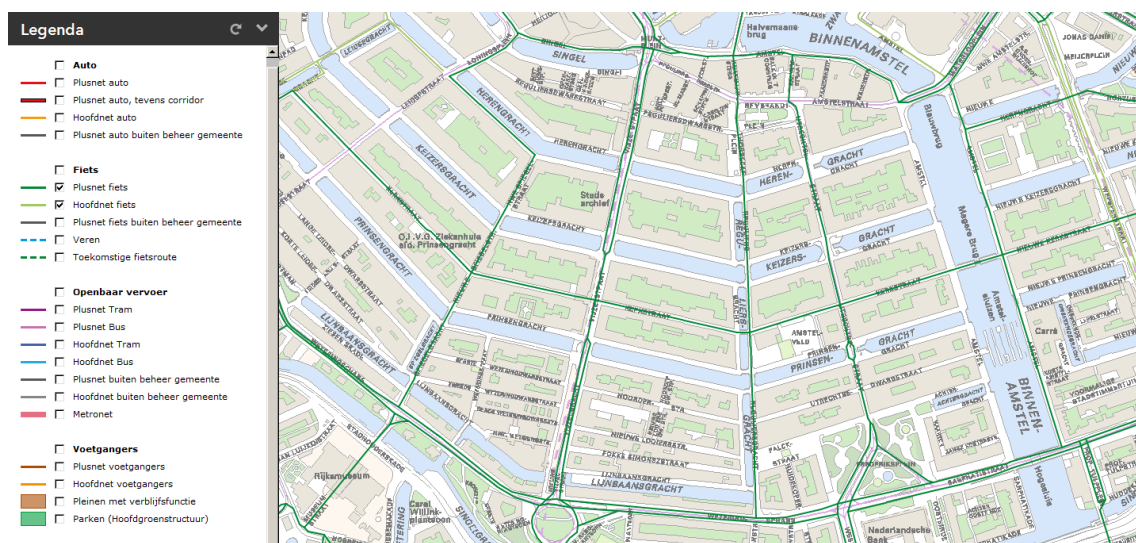
Figuur 5 Auto plusnet (bron: <http://maps.amsterdam.nl/plusnet/>)

De Vijzelstraat behoort niet tot de het hoofd- of plusnet auto. De Vijzelstraat behoort met VOM tijdens de venstertijden tot de 'Vrachtroute stedelijke distributie >7,5 ton'. Doorgaand vrachtverkeer is alleen mogelijk tijdens de venstertijden van laden en lossen. De 'Verplichte touringcarrouete >7,5 ton' is met VOM komen te vervallen.



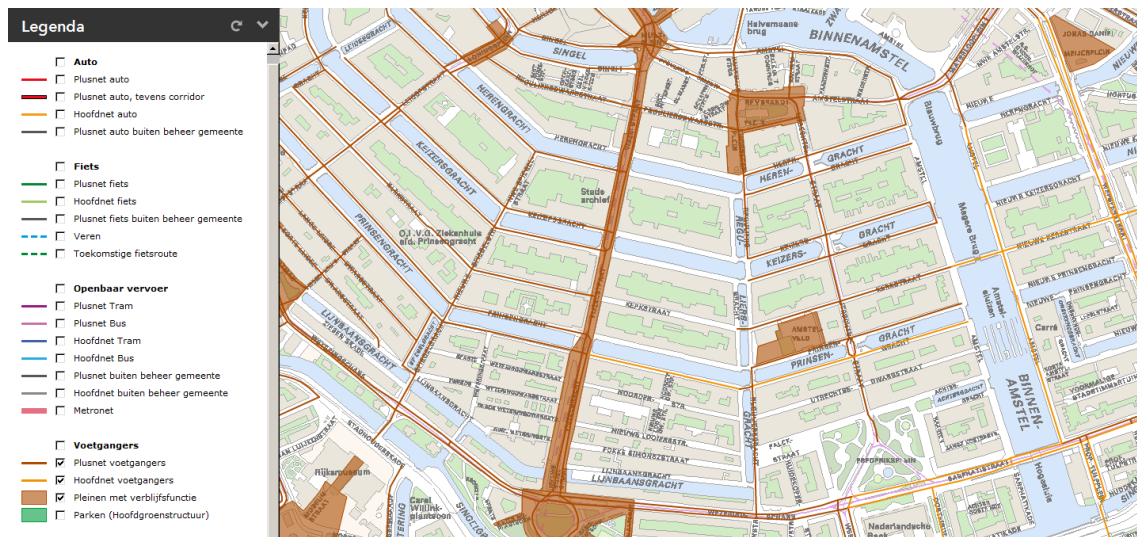
Figuur 6 Openbaar Vervoer Hoofdnet Tram (bron: <http://maps.amsterdam.nl/plusnet/>)

De Vijzelstraat behoort tot Hoofdnet tram. In het huidige vervoerplan rijden lijnen 16 en 24 hetzelfde traject als de Noord/Zuidlijn, maar dan bovengronds. Deze lijnen rijden overdag gezamenlijk iedere 4 minuten. Doordat veel reizigers straks kiezen voor de snellere Noord/Zuidlijn, hoeven de trams minder vaak te rijden. Lijnen 16 en 24 worden dan samengevoegd tot één lijn en rijdt dan de route van de huidige lijn 24. Tussen CS en de Albert Cuypstraat rijden straks minder trams. De frequentie daalt van 16x per uur naar 6x per uur overdag op werkdagen (daling van 60%). Dit wordt gecompenseerd door veel meer metroritten waarmee de reizigersgroei als gevolg van de Noord/Zuidlijn wordt opgevangen. (bron Concept Vervoerplan bij start Noord/Zuidlijn, GVB).



Figuur 7 Fiets plusnet (bron: <http://maps.amsterdam.nl/plusnet/>)

De Vijzelstraat behoort tot plusnet fiets. Er zijn in de omgeving drie andere noord-zuid routes welke ook onderdeel zijn van het plusnet fiets (Spiegelstraat, Reguliersgracht en Amstel). In de oost-west route zijn er eveneens drie plusnet routes beschikbaar. Ten noorden (Amstel), ten zuiden (Weteringschans) en halverwege de Vijzelstraat (Kerkstraat).



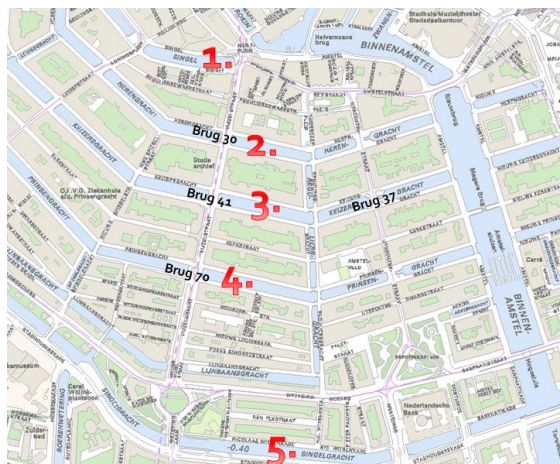
Figuur 8 Voetganger plusnet (bron: <http://maps.amsterdam.nl/plusnet/>)

De gehele Vijzelstraat valt binnen het hoofdnet voetgangers.

Hoofdnetten en plusnetten: De Vijzelstraat is aangewezen als plusnet fiets, hoofdnet tram en plusnet voetgangers.

Met het benoemen van Plus- en Hoofdnetten laat Amsterdam zien waar welke vervoerwijze het meeste prioriteit verdient bij de toedeling van ruimte in straten en voorrang op kruisingen. De hierboven genoemde hoofd- en plusnetten in de Vijzelstraat zijn beschreven in het concept Beleidskader Verkeersnetten Amsterdam, dat tot 9 november 2016 heeft voorgelegen voor inspraak en advies. De op de kaart aangegeven netwerken worden pas definitief wanneer de Gemeenteraad het Beleidskader vaststelt. Naar verwachting gebeurt dat in het eerste kwartaal van 2017.

Vaarwegen: Binnen het plangebied zijn niet alleen de routes over land van belang, maar ook de vaarwegen.



Figuur 9 Vaarroutes

Er zijn 5 'hoofd' vaarroutes door nautisch beheer aangewezen in het Centrum. Van binnen naar buiten:

1. Singel;
2. Herengracht;
3. Keizersgracht;
4. Prinsengracht;
5. Singelgracht.

Waarbij in de periode 1 april t/m 1 oktober er een verplichte vaarroute is op de Prinsengracht tussen de Leidsegracht en de Amstel, in de richting van de Amstel. Op de Singelgracht is de vaarrichting er tussen de Amstel en de Leidsegracht, in de richting van de Leidsegracht.

De Keizersgracht voldoet nu niet als rondvaartroute vanwege de hoogtebeperking van brug 37 bij de Utrechtsestraat. Het college van B&W heeft op 29 maart 2011 besloten om het toen lopende project Utrechtsestraat af te ronden, waarbij uitvoering van het groot onderhoud aan maaiveld en spoor en dus geen groot onderhoud aan de bruggen over de Keizersgracht en de Prinsengracht werd uitgevoerd.

Zodoende komen de bruggen in de Utrechtsestraat op zijn vroegst pas in 2021 (minimaal 10 jaar na besluitvorming) in aanmerking voor renovatie. Dit bood toen expliciete voordelen.

Ondernemers en bewoners hadden relatief snel een kwalitatief hoogwaardige volwaardige winkelstraat terug inclusief tram 4. Het niet verhogen van de Keizersgrachtbrug in de Utrechtsestraat lost het knelpunt in de doorvaart niet op.

Bevoorrading: Aan weerszijden van de straat vindt er momenteel laden en lossen plaats. Er is, ook niet na instelling VOM, geen laad- & losregime op de Vijzelgracht en Vijzelstraat. Na de herinrichting van de Vijzelgracht geldt er in de Vijzelgracht een laad- & losregime met een venstertijd van 7:00 tot 11:00 uur.

De bevoorrading van de Vijzelstraat wordt via de Vijzelgracht aangevoerd. Na de herinrichting van de Vijzelstraat wordt een laad- en losregime ingesteld. Bekeken wordt nog of dat eerder nodig is i.v.m. het laad- en losregime in de Vijzelgracht.

Parkeren: In de Vijzelstraat, ts Keizersgracht en Prinsengracht, mag er in delen worden geparkeerd behalve tijdens de ochtendspits en avondspits. Daarnaast kan er in de zijstraten op straat geparkeerd worden. Het gebouw Prins & Keizer (voorheen Duijntjer) in de Vijzelstraat heeft een parkeergarage met inrit vanaf de Prinsengracht 927. Deze garage is openbaar en 24 uur per dag toegankelijk. De uitrit is gelegen aan de Keizersgracht ter hoogte van huisnummer 648.

In de omgeving zijn de volgende parkeergarages aanwezig:

- Parkeergarage Kalvertoren, Singel, 24 uur per dag
- parkeergarage de Hoofdstad, Prinsengracht 540, 24 uur per dag
- parkeergarages Mobypark, Vijzelstraat 4 (ingang Reguliersdwarsstraat nr. 50)
- parkeergarages Geelvinck, Singel 540 (ingang Reguliersdwarsstraat tegenover nr. 50), uitrijden 24 uur per dag

Deze parkeergarages moeten bereikbaar blijven, zo nodig via een (goed aangegeven) alternatieve route.

Taxi's: Er zijn geen speciale voorzieningen of regelingen voor taxi's binnen het projectgebied. Voor taxi's gelden dezelfde regels als het overige autoverkeer.

Nood- en hulpdiensten: In de huidige situatie wordt de Vijzelgracht en Vijzelstraat gebruikt als uitrukroute voor de nood- en hulpdiensten. Een uitrukroute voor nood- en hulpdiensten dient te allen tijde in twee richtingen over het gehele tracé beschikbaar te zijn binnen het projectgebied. Naast de standaard uitrukroute is de Vijzelstraat tevens onderdeel van de Calamiteitenroute tijdens evenementen. Dit betekent dat tijdens grote evenementen zoals Koningsdag, 4 mei, Gay-

pride er altijd in 2 rijstroken, voor beide richtingen één, voor nood- en hulpdiensten beschikbaar dienen te zijn.

Voorzieningen: Op de Vijzelstraat zijn er geen voorzieningen aanwezig zoals gehandicapten plaatsen, Laad- & lospalen en carsharing plaatsen aanwezig. Op de aanliggende grachten komen deze voorzieningen wel voor.

1.4 Begeleidingscommissie Bruggen Vijzelstraat en Waternet

De Vijzelstraat en de drie bruggen bevinden zich op een kruispunt van binnenstedelijke routes, winkels en voorzieningen. Daarom hebben we te maken met een breed spectrum aan belanghebbenden in en rond de Vijzelstraat. Op basis van gesprekken met belanghebbenden is veel informatie verkregen over de wijze waarop deze belanghebbenden functioneren en wat belangrijk is voor een optimale bedrijfsvoering. Een groot aantal belanghebbenden heeft zitting genomen in de Begeleidingscommissie Bruggen Vijzelstraat. Deze is een aantal keer bij elkaar geweest en heeft een advies opgesteld welke is opgenomen in de Nota van Uitgangspunten.

De Begeleidingscommissie Bruggen Vijzelstraat (BBV) maakt zich bij alle logistieke scenario's zorgen over de te verwachten hinder en stremmingen. De begeleidingscommissie heeft daarom eigenlijk de voorkeur om te wachten met het vernieuwen van de bruggen en het maaiveld in de Vijzelstraat wel zo snel mogelijk aan te leggen.

Gesteld echter, dat brug 41 over de Keizersgracht er slecht aan toe is, en het risico schept dat het nieuwe maaiveld binnen enkele jaren moet worden opgebroken om de onderliggende brug(gen) alsnog te vernieuwen, accepteert de commissie dat wachten weinig realiteitswaarde heeft. De BBV vindt het scenario Brug voor brug evenmin aantrekkelijk, omdat de hinder en stremmingen zich in dat geval maar liefst zeven jaar blijven voortslepen voordat de straat er weer goed bij ligt. Als tweede keuze kan de commissie dan ook leven met het scenario 'Compact'.

Waternet geeft vanuit het bevoegd nautisch gezag de volgende nautische kaders mee:

1. De bruggen in de Vijzelstraat mogen herbouwd/verbouwd worden mits nieuwe maatvoering niet wijzigt t.o.v. de huidige maatvoering.
2. Er dienen tussen 11:00 uur en 23:00 uur minimaal 2 van de hoofdroutes (Herengracht-Keizersgracht-Prinsengracht beschikbaar te zijn voor de scheepvaart tussen de Leidsegracht en de Amstel.
3. De werkzaamheden dienen afgestemd te worden met overige projecten op het water en mogen de doorstroming op de gehele grachtengordel niet extra nadelig beïnvloeden. Denk hierbij aan het vervangen van de bruggen in de Raadhuisstraat-Rozengracht en brug 37 in de Utrechtse straat over de Keizersgracht. Tevens zijn er kade werkzaamheden in uitvoering en nog te verwachten welke van invloed zijn op de scheepvaart.
4. Stremmingen dienen zoveel als mogelijk beperkt te worden tot buiten het vaarseizoen. (van 1 oktober tot 1 april)
5. Bij uitvoering van de werkzaamheden dient het bestuur zich te realiseren dat de eenrichtingsmaatregel op de Prinsengracht en Singelgracht onder druk kan komen te staan. Deze maatregel is van kracht tussen 1 april en 1 oktober.
6. Afhankelijk van de planning en overige project werkzaamheden dienen mogelijk aanvullende verkeersmaatregelen genomen te worden om de doorstroming van de scheepvaart in zijn totaliteit op de grachtengordel te waarborgen. Denk hierbij aan extra één richtingsverkeer maatregelen.

Waternet geeft vanuit het bevoegd nautisch gezag het volgende nautisch advies mee:

1. Stuur in een opdrachtformulering aan op dat scheepvaart stremmingsvrij of beperkt bouwen punten oplevert bij de selectie van een aannemer.

2. Stuur in een opdrachtformulering aan op een bouwwijze zoals bij brug 174 (Leidseplein). Hierbij worden brugdelen op de zijvleugels herbouwd en op een zeker moment gewisseld met oude brugdelen.
3. Nautisch geen bezwaar de werkzaamheden aan brug 70 te combineren met werkzaamheden aan de bruggen 30-37 en 41 mits deze grotendeels stremmingsvrij worden uitgevoerd.
4. Nautisch geen bezwaar de werkzaamheden aan brug 37 en 41 gelijktijdig uit te voeren.
5. Nautisch geen bezwaar als de werkzaamheden aan de bruggen binnen deze scope één voor één worden uitgevoerd mits de volgende volgorde wordt aangehouden: 1e brug 70 Prinsengracht - 2e brug 41 Keizersgracht - 3e brug 37 Keizersgracht - 4e brug 30 Herengracht.

1.5 Omgevingsprojecten

In en rondom het projectgebied van 3 bruggen Vijzelstraat spelen meerdere projecten.

Ten behoeve van het overzicht over de projecten die tussen 2019 en 2022 (verwachte uitvoeringsperiode van 3 bruggen Vijzelstraat) spelen is in deze BLVC-Uitgangspunten een overzicht van omgevingsprojecten opgenomen, inclusief de planning (voor zover bekend).

DIRECTE OMGEVINGSPROJECTEN	
A. Rode Loper	
Herinrichting van Beursplein, Rokin, Muntplein, Vijzelgracht en Ferdinand Bolstraat.	
Raakvlak	De werkzaamheden van de overige projectgebieden zijn alle gereed als gestart wordt aan de Vijzelstraat. Zodoende is er geen raakvlak.
B. Amstel	
Herinrichting Amstel tussen Blauwbrug en Muntplein. Amstel ingericht met eenrichtingsrijweg richting Munt	
Raakvlak	Indien het Uitvoeringsmoment Amstel gelijktijdig is met de Kop Vijzelstraat vinden er gelijktijdig werkzaamheden aan 2 toegangswegen naar de Munt. Indien er tijdens de werkzaamheden geen doorgaand verkeer over de Amstel mogelijk is moet het verkeer wellicht omgeleid worden via de Vijzelstraat naar het Rokin. Dit is niet wenselijk. Bij scenario compact is er geen raakvlak met de Vijzelstraat.
Planning	Uitvoeringsduur ca. 9 maanden Start en gereed in 2018

C. HERENGRACHT onevenzijde (oez) ts brug 32 (Kaassluis) en Vijzelstraat	
Profielwijziging	
Raakvlak Beide werken kunnen niet gelijktijdig uitgevoerd worden i.v.m. bereikbaarheid. De Vijzelstraat gaat voor op dit project.	
Planning Geplande start uitvoering en uitvoeringsduur onbekend	
D. HERENGRACHT onevenzijde (oez) ts Amstel en Utrechtsestraat	
Profielwijziging	
Raakvlak Beide werken kunnen niet gelijktijdig uitgevoerd worden i.v.m. bereikbaarheid. De Vijzelstraat gaat voor op dit project	
Planning Geplande start uitvoering en uitvoeringsduur onbekend	
E. KERKSTRAAT ts Leidsegracht en Amstel	
Profielwijziging, opgedeeld per project tussen 2 zijstraten	
Raakvlak Betreft plusnet fiets, gezien de smalle straat dient het verkeer omgeleid te worden. De grachten en het Singel-Munt-Amstel zijn belangrijke omleidingsroutes. Beide werken kunnen niet gelijktijdig uitgevoerd worden. De Vijzelstraat gaat voor op dit project.	
Planning Is uitgesteld Geplande start uitvoering en uitvoeringsduur onbekend	
VERDERE OMGEVINGSPROJECTEN	
F. Raadhuisstraat / Rozengracht	
Herinrichting Raadhuisstraat – Rozengracht inclusief 6 bruggen.	
Raakvlak Na de uitvoering van de VOM, zijn er geen relaties meer voor het doorgaande autoverkeer. Project Raadhuisstraat – Rozengracht zijde zuidzijde <u>kan gelijktijdig</u> in uitvoering met de bruggen 30, 41 en 70 Vijzelstraat als de aanliggende grachten aan de westzijde <u>niet worden gestremd</u> , dit in verband met de ontsluiting van de buurt. Deze situatie is weergegeven op het onderstaande kaartje.	

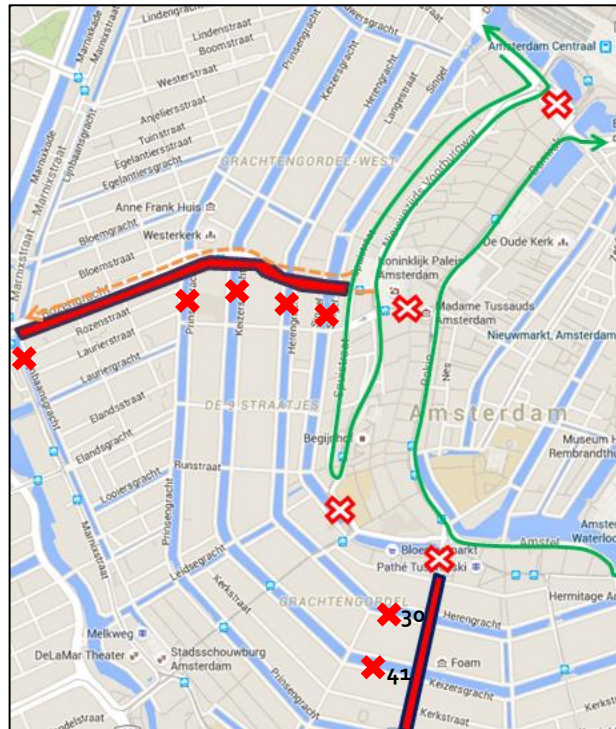
Volgens de huidige planning (okt 2016) start Raadhuisstraat – Rozengracht in september 2019 aan de noordzijde. Aan de zuidzijde wordt eind 2020 gestart.

Indien de aangelegen grachten aan beide zijde wordt gestremd ontstaat de situatie zoals weergegeven op het kaartje. Door regelmatig overleg tussen de projecten wordt er alles aan gedaan om deze situatie te voorkomen.

Eventuele korte stremmingen van de aangelegen grachten moeten middels detailplanning en onderlinge coördinatie verplichting met elkaar worden afgestemd.

Brug 30 wordt alleen het oostelijke brugdeel vervangen. Dit geeft geen conflict met de Raadhuisstraat.

Brug 41 wordt geheel en niet gefaseerd vervangen. Doordat de aanliggende grachten (zowel oost- als westzijde bereikbaar blijft is er geen conflict met de Raadhuisstraat



*Situatie hoe de Raadhuisstraat-Rozengracht **NIE**t tegelijk met de Vijzelstraat in uitvoering kan.*

Het gelijktijdig buiten gebruik stellen van de tram in de Raadhuisstraat-Rozengracht en in de Vijzelstraat is niet toegestaan.

Bij de projecten Vijzelstraat en Raadhuisstraat – Rozengracht worden de volgende eisen in de BLVC kaders opgenomen:

1. de aanliggende wegen van de Herengracht en Keizersgracht moeten minimaal altijd vanaf een zijde bereikbaar zijn voor bestemmingsverkeer.
2. de tijdelijke buitenbedrijfstelling tram op de Vijzelstraat mag niet gelijktijdig met een eventuele tijdelijke buitenbedrijfstelling van de tram op de Raadhuisstraat en Rozengracht
3. Afstemmingsverplichting tussen beide projecten

Planning

Planning september 2019 t/m 2021

Ingebruikname metro Noord/Zuidlijn en het instellen van de gewijzigde tramdienstregeling. In de nieuwe dienstregeling neemt het tramverkeer over de Vijzelstraat met 60% af.
Raakvlak De dienstregeling Noord/Zuidlijn moet in gebruik genomen zijn voordat het tramverkeer wordt gestremd, cq over één tramspoor kan worden geleid als gevolg van de werkzaamheden van aan de bruggen Vijzelstraat.
Planning Uitgangspunt is dat op 22 juli 2018 de Noord/Zuidlijn in exploitatie gaat.
H. De Entree
Herinrichting van de Westertoegang, voorplein CS en Prins Hendrikkade, met daarbij het realiseren van de KNIP Prins Hendrikkade en de aanleg van een ondergrondse fietsenstalling.
Raakvlak Er is geen raakvlak met de Vijzelstraat.

2 BLVC-uitgangspunten

2.1 Algemeen

Uitgangspunt bij het project 3 bruggen en maaiveld Vijzelstraat is dat de functionaliteiten in het gebied veilig doorgang moeten kunnen blijven vinden. Functies moeten zo veel mogelijk bereikbaar zijn voor dezelfde modaliteiten als nu, na VOM. In de paragraaf 2.2 wordt verder in gegaan op diverse scenario's omtrent de volgorde van de uitvoeringsmomenten van de bruggen.

Wegverkeer

De Vijzelstraat is een buurtontsluitingsweg voor het autoverkeer. Voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) maakt de Vijzelstraat deel uit van het plusnet fiets. De fietser dient te allen tijde doorgang te krijgen op of nabij de werkgebieden.

Ná VOM is er geen doorgaand gemotoriseerd verkeer via de Vijzelstraat naar de binnenstad. Het bestemmingsverkeer dient tijdens de stremmingen omgeleid te worden. Voor een goede bereikbaarheid van de omgeving van het projectgebied is het noodzakelijk dat de aangelegen grachten toegankelijk zijn. Wellicht dat hiervoor enkele maatregelen van VOM tijdelijk ter aangepast moeten worden.

Bevoorrading

Bij stremmingen tijdens de venstertijden dient het doorgaande laad- en losverkeer omgeleid te worden. Voor laad- en losverkeer met een bestemming in de directe omgeving dienen tijdelijke maatregelen getroffen te worden om deze op de plek van bestemming te krijgen. De routing van de bevoorrading dient hier op aangepast te worden. Er kunnen bijvoorbeeld ook op de grachten tijdelijke laad- en losplaatsen ingericht worden welke gebruikt kunnen worden door de ondernemers aan de Vijzelstraat.

Nood- en hulpdiensten

Nood- en hulpdiensten moeten te allen tijde de bestemmingen van twee zijden het gebied kunnen bereiken. Een tijdelijke stremming van een aanvalsroutes voor nood- en hulpdiensten mag geen grotere lengte hebben dan 35 meter (in verband met bereik ladderwagens).

- Te allen tijde vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten;
- Gebieden dienen minimaal twee ontsluitingswegen te bezitten;
- Straten dienen van twee zijden bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten. Indien een straat gestremd moet worden (één- of tweezijdig), dient dit in overleg met de sector Servicebureau Operationele Dienst/BBA van de brandweer te gaan;
- Doorrijdbreedte eenrichtingsverkeer minimaal 3,50 meter;
- Doorrijdbreedte tweerichtingsverkeer minimaal 5,50 meter;
- Doorrijdhoogte minimaal 4,20 meter;
- Toegangen tot de belendende percelen dienen vrij gehouden te worden en mogen daarom niet geblokkeerd worden;

- Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomstgebouwen e.d. dienen vrijgehouden te worden van obstakels;
- Containers, schafketen, eco-toiletten etc, dienen minimaal 5 meter uit de gevel te worden geplaatst. Bij bijzondere gebouwen van cultuurhistorische waarde dient een afstand te worden gehouden van minimaal 10 meter.
- Bochtstraal R7;
- Hellingbaan maximaal 7%;
- Verkeersklasse 30 (aslast 10 ton).
- Brandkranen en bijbehorende bordjes dienen schoon, zichtbaar en vrijgehouden te worden (1 meter rondom);
- Aansluitingen voor droge blusleidingen dienen vrijgehouden te worden.

Vanwege calamiteiten route is doorgang voor de Brandweer vereist. Bij een stremming van het autoverkeer dient de Brandweer middels een tijdelijke voorzieningen doorgang, op of nabij de gestremde rijweg, te krijgen. Dit kan bijvoorbeeld via de tijdelijke hulpbrug voor langzaam verkeer. Een dergelijke brug dient te voldoen aan de bovenstaande eisen van de Brandweer (het maatgevende voertuig). Gevolg hiervan is dat de aanliggende grachten, tot waar de hulp brug is gelegen, ook onderdeel gaan worden van de calamiteiten route. Tijdens de evenementen moet deze route dus ook vrij blijven.

Voorzieningen

De voorzieningen in het gebied (autodate plekken, invalideparkeerplaatsen) dienen daar waar deze tijdelijk niet beschikbaar zijn te worden gecompenseerd in het gebied.

Openbaar Vervoer

De uitvoeringswijze van de werkzaamheden zijn bepalend voor de mogelijkheid van de exploitatie van de tram. Het uitgangspunt is dat de werkzaamheden aan elk van de 3 bruggen niet kan worden uitgevoerd zonder dat de bereikbaarheid van de tram in het geding komt. Deze werkzaamheden zullen daarom ná invoering van de NZL dienstregeling worden uitgevoerd. In een bepaalde periode tijdens de vernieuwing van brug 41 zal de tram niet door de Vijzelstraat kunnen rijden.

De gemeente, het GVB en de Stadsregio Amsterdam zijn een TBGN (Tijdelijke Buiten GebruikName van het spoor) procedure overeengekomen. Deze procedure regelt de gevolgen van overlast van werkzaamheden op het spoor en een eventuele financiële compensatie aan het GVB. Bij bepaalde scenario's voor de bruggen is sprake van exploitatieverliezen voor het GVB, omdat de lijnen 16 en 24 worden onderbroken.

Bij de werkzaamheden aan de andere bruggen zou de tram wellicht voor een korte periode kunnen worden omgeleid over enkelspoor. Vanwege de relatief korte doorlooptijd van brug 70 (alleen brugdek) en de complexiteit van een tijdelijke verlegging is het niet effectief om hier het spoor tijdelijk te verleggen. Ook hier is een TBGN-procedure opgestart.

Vanwege de noodzakelijke TBGN bij brug 41 kan er in de luwte van deze werkzaamheden ook gewerkt worden aan de andere bruggen. Hierdoor is er bij brug 30 geen tijdelijke verlegging nodig van het spoor.

Vaarwegverkeer

1. Rondvaartroutes worden niet gehinderd als de doorvaart van brug 41 wordt gestremd, zolang de lage brug 37 niet verhoogd is.
2. De doorvaart van brug 30 stremmen is alleen toegestaan tussen 23:00 uur en 9:00 uur, behoudens uitzonderingen in goed overleg.
3. De doorvaart van brug 70 stremmen is alleen toegestaan tussen 23:00 uur en 9:00 uur, behoudens uitzonderingen in goed overleg.
4. Er dienen tussen 9:00 uur en 23:00 uur minimaal 2 van de hoofdroutes (Herengracht-Keizersgracht-Prinsengracht beschikbaar te zijn voor de scheepvaart tussen de Leidsegracht en de Amstel.

Bewegwijzering

Goede bewegwijzering is een belangrijk onderdeel in de bereikbaarheid van functies.

De opdrachtnemer krijgt de taak om de bewegwijzering bij elke fase van het werk aan te passen. Dit heeft betrekking op zowel de bewegwijzering in het projectgebied als de bewegwijzering in het invloed gebied.

Veiligheid

Veiligheid staat in de uitvoering voorop. Zowel op het gebied van verkeersveiligheid als op , calamiteiten en noodsituaties, bouwveiligheid, sociale veiligheid en openbare orde en veiligheid.

Wet- & regelgeving en richtlijnen

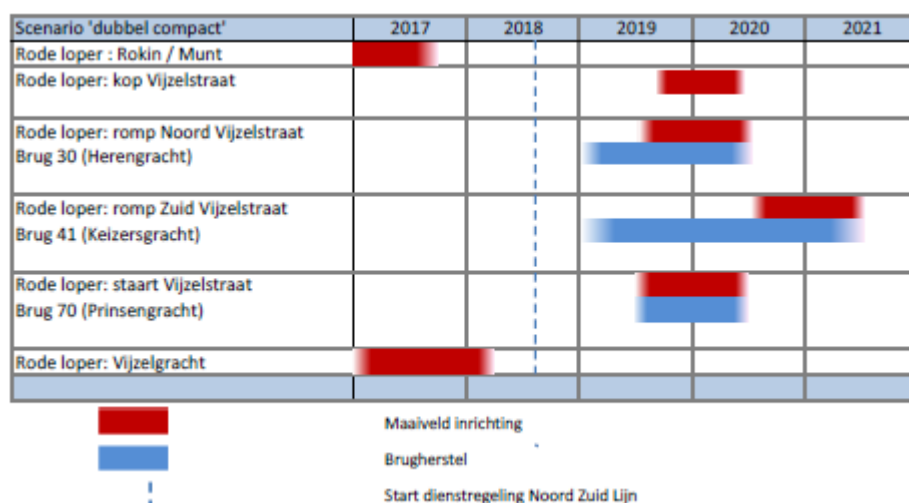
Er dient gewerkt te worden conform de geldende Europese, Nederlandse, Noord-Hollandse en Amsterdamse wet- en regelgevingen en verordeningen.

2.2 Scenario Compact; Brug 41 als kapstok

De werkzaamheden van **brug 41** hebben de grootste impact op de bereikbaarheid van de omgeving. Doordat het aanbrengen van de brugfundering niet gefaseerd uitgevoerd kan worden zal de Vijzelstraat voor een bepaalde periode worden gestremd. De totale bouwtijd voor het slopen en bouwen van de brug wordt ingeschat op 1,5 tot 2 jaar. Het is niet acceptabel om in deze periode de Vijzelstraat te stremmen voor al het verkeer. In verband met het treffen van diverse tijdelijke maatregelen zoals hulpbruggen voor het langzaam verkeer, het verleggen van kabels en leidingen, worden de totale werkzaamheden ingeschat op 2,5 jaar. Het streven zal zijn om de Vijzelstraat zo lang mogelijk bereikbaar te houden voor de tram, waardoor de stremming van de tram (TBGN) beperkt blijft tot maximaal 12 maanden.

Door de TBGN van maximaal 12 maanden ontstaat er luwte in de rest van de Vijzelstraat waarin efficiënt gewerkt kan worden.

De in de Concept BLVC-uitgangspunten genoemde scenario's Zo Spoedig Mogelijk, Wachten en Robuust zijn hiermee komen te vervallen.



Figuur 10 Scenario Compact

De doorlooptijd van **brug 30** bedraagt ca. 15 maanden. Het oostelijke deel van de brug wordt geheel vervangen. De slooplijn van de brug ligt niet in het hart van de brug maar richting het westen. Het resterende brugdeel kan tijdelijk ingericht worden om de verkeerdeelnemers er langs te laten. Het gebied tussen de 2 bruggen kan bereikbaar blijven door aan te rijden via de noordelijke zijde van de Keizersgracht, rechtsaf de Vijzelstraat in. Af rijden kan dan via de zuidzijde van de Herengracht of middels de doorgang over de brug richting Munt.

Door de werkzaamheden van brug 30 in te plannen tijdens de TBGN van brug 41 is er geen tijdelijk spoor nodig. De extra aanleg en opbreken van het tijdelijke spoor wordt hiermee bespaard. De werkzaamheden aan brug 30 worden daarom gekoppeld aan de uitvoering van brug 41.

De doorlooptijd van **brug 70** bedraagt totaal ca. 6 maanden. De werkzaamheden kunnen gefaseerd uitgevoerd worden.

Het vervangen van het deel brugdek waarop de tram rijdt kan snel. Gedacht wordt aan 1 week stremming. Een weekstremming is te overzien voor de tramexploitatie. Het aanleggen van tijdelijke sporen is voor deze korte periode te duur. Door de uitvoering binnen de 12 maanden periode te plannen waarin de TBGN van brug 41 wordt uitgevoerd levert voor de tram geen extra hinder op.

De werkzaamheden aan brug 70 worden daarom gekoppeld aan de uitvoering van brug 41.

In het kader van het project de Rode Loper, wordt het **maaiveld** van de Vijzelstraat heringericht. De werkzaamheden aan de bruggen zijn hier leidend in. Het maaiveld is opgedeeld in drieën, de Kop, de Romp en de Staart.

De Kop

Tot aan de Herengracht hoeft de herinrichting van de Vijzelstraat niet te worden vertraagd door brugherstelwerkzaamheden. Na vaststelling van het DO maaiveld Vijzelstraat kan de Kop ingericht worden (2018). In dit deel worden dan de nieuwe tramhaltes aangelegd, ter vervanging van de (reeds vervallen) haltes op het Rokin (ter hoogte van de voormalige V&D) en de haltes in de Vijzelstraat tussen de Heren- en de Keizersgracht.

Door de TBGN van 12 maanden van brug 41 medio 2019 zullen deze haltes ca. ¾ tot 1 jaar functioneren. Tevens dient er een tijdelijke aansluiting gemaakt te worden van het oude maaiveld (tram spoor) met de nieuwe inrichting en waarschijnlijk ook diverse tijdelijke aansluitingen van ondergrondse kabels en leidingen. Dit betekent dat na de vervanging van brug 30 weer een gedeelte opnieuw ingericht moet worden.

De Kop Vijzelstraat wordt dan op z'n vroegst in 2018 uitgevoerd. Dit is echter gelijktijdig met de herinrichting van de Amstel tussen Blauwbrug en de Munt. Bij de werkzaamheden op de Amstel is het nog onduidelijk of het verkeer doorgang kan houden. Verwacht wordt dat er groot kabels en leidingen werk is. De enige omleidingsroute, bij een eventuele stremming van de Amstel, naar het Rokin is dan de Vijzelstraat. Het is ongewenst om op een omleidingsroute werkzaamheden uit te voeren.

Indien de uitvoering van de inrichting van de Kop wordt gekoppeld aan de uitvoering van brug 30, zijn er geen tijdelijke aansluitingen nodig, hoeven de tijdelijke aansluitstukken van het spoor na 12 maanden niet opnieuw te worden vervangen en liggen de nieuwe tramhaltes er niet 12 maanden ongebruikt bij. Overwogen wordt om vooruitlopend tijdelijke tramhaltes aan te leggen in de Kop tussen Reguliersdwarsstraat en de Munt. Omdat het maaiveld pas later wordt heringericht, kunnen deze tijdelijke haltes snel worden aangelegd. Er kan hierdoor al ruim 1 ½ jaar gebruik van worden gemaakt, voor de TBGN periode voor brug 41. Deze laatste variant maakt deel uit van het voorkeursscenario.

De rest van de Vijzelstraat wordt in delen gefaseerd uitgevoerd. Het noordelijke deel (de Romp) welke is gekoppeld aan brug 30 en het zuidelijke deel (de Staart) welke is gekoppeld aan brug 70. Een fasering over de as (oost-west) lijkt de meest efficiënte fasering dit vanwege eventueel werk aan de kabels en leidingen.

Voordelen compact:

- De Amstel is in 2018 in uitvoering de Vijzelstraat kan, bij stremming verkeer Amstel, dan gebruikt worden als omleidingsroute.
- De nieuwe trambaanconstructie kan sneller en met minder tijdelijke verkeersmaatregelen gebouwd worden omdat er geen exploitatie is.
- Geen noodzaak om in de nacht aan de trambaan te werken met alle geluidshinder van dien voor de omgeving (Hotel Albus, Carlton Hotel en omwonenden).
- Geen werkverkeer bruggen over nieuw ingericht werk.

Nadelen compact:

- Maaiveld van dit deelgebied wordt 2 jaar later uitgevoerd dan bij het eerdere scenario Zo Spoedig Mogelijk uit de concept BLVC-uitgangspunten;
- Aanleg tijdelijke tramhalte, welke niet voldoet aan de toegankelijkheidseisen. De definitieve tramhalte in omgeving Munt is pas laat beschikbaar;
- De Kop Vijzelstraat is niet gereed voordat gestart wordt met de bruggen, waardoor er geen stuwung is van bezoekers richting de rest van de Vijzelstraat.

2.3 Hoofdlijnen uitgangspunten ten aanzien van Bereikbaarheid

Algemeen

Komende maanden komen meer onderzoeksresultaten beschikbaar over bouwen op de Noord/Zuidlijn en een gefaseerde uitvoering per brug. De hier aangegeven doorlooptijden zijn indicatief.

Vanuit de ondernemersvereniging van Vijzelstraat komt de wens om het langzaam verkeer aan de oostzijde van de Vijzelstraat doorgang te laten vinden vanwege de toegankelijkheid richting de aan de oostzijde gevestigde winkels.

2.3.1 Brug 41

Uitvoeringsduur: 30 maanden

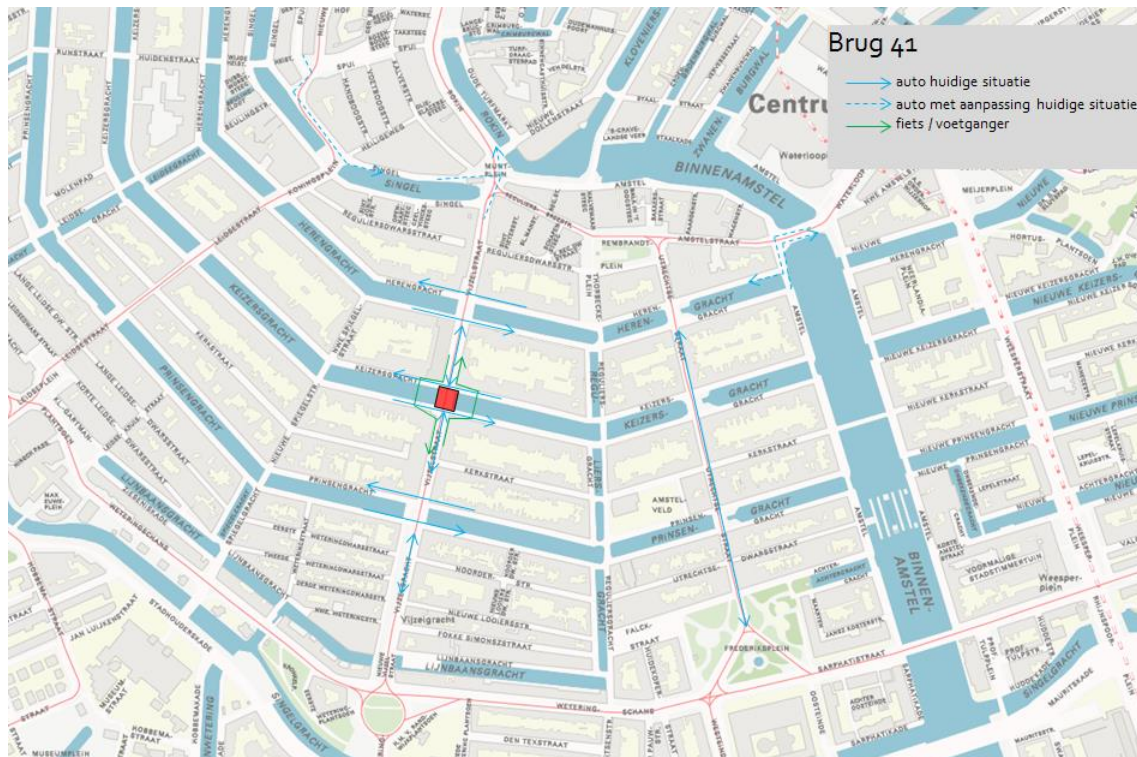
Geen tram (TBGN): 12 maanden

Geen auto: 20 maanden, omleiden

Altijd fietsers

Altijd voetgangers

Altijd aangelegde grachten bereikbaar i.v.m. aansluiting hulpbruggen en achter gelegen gebied



Figuur 11 Verkeerstroom bij brug 41

De tijdelijke maatregelen die getroffen dienen te worden zijn:

1. Langzaam verkeer moet altijd veilig doorgang vinden
Bijvoorbeeld via tijdelijke hulpbruggen
 - a. Fietzers niet laten afstappen
 - b. Voetgangers gescheiden van fietsers
2. Aangelegen grachten bereikbaar
 - a. voor fietsers en voetganger
 - b. voor autoverkeer
 - c. geen vergunningen voor stremmingen van de grachten door derden
3. Tramlijn gestremd voor maximaal 12 maanden
4. Autoverkeer stad-in omleiden
 - a. Vijzelstraat bereikbaar tot Keizersgracht zuidzijde.
5. Autoverkeer stad-uit omleiden
 - a. Vijzelstraat stad-uit verkeer rijdt zich vast op de Keizersgracht noordzijde. De Herengracht kan gebruikt worden om verder af te rijden naar de Utrechtsestraat. Ook is de Reguliersdwarstraat in de periode 6:00 – 21:00 uur beschikbaar om af te rijden naar de Utrechtsestraat.
6. Nood- en Hulpdiensten moeten doorgang vinden op of nabij de gestremde brug
7. De doorvaart van brug 41 mag gestremd worden, zolang de lage brug 37 niet verhoogd is.

Vanwege het stremmen van het autoverkeer (ca. 20 maanden) en het tramverkeer (ca. 12 maanden) wordt brug 41 als kapstok gebruikt waar de overige projectdelen aan op gehangen worden.

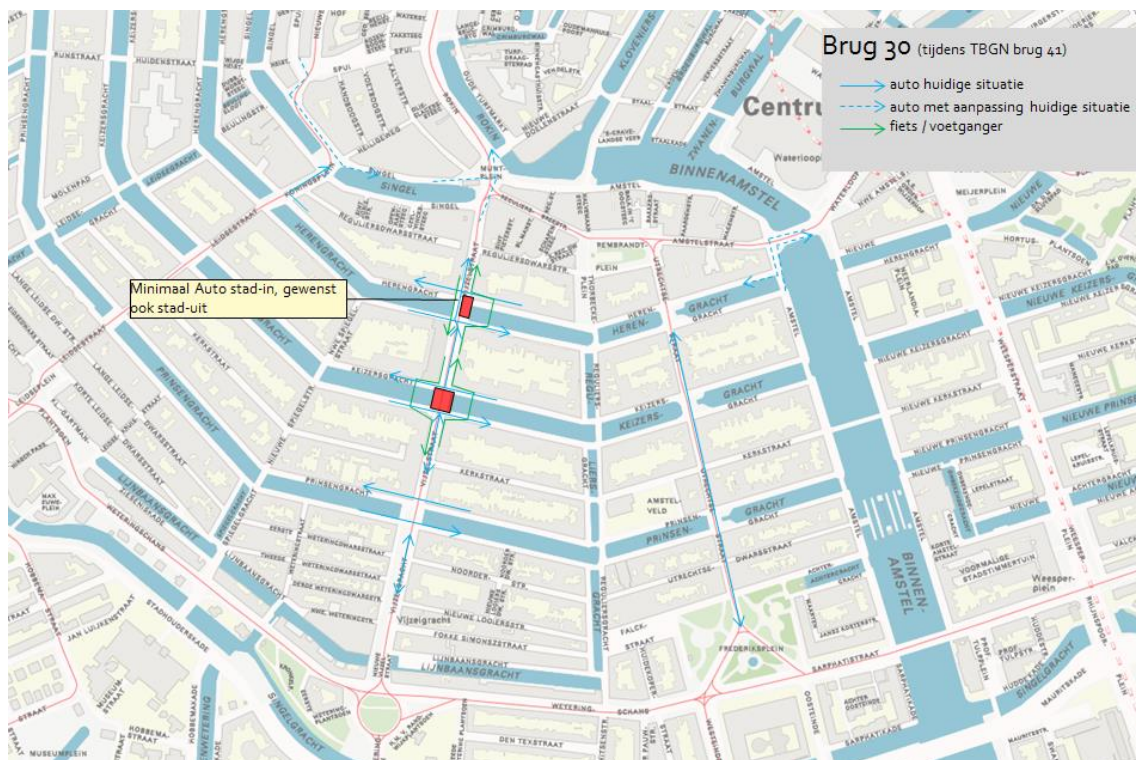
In het onderstaande vlak worden mogelijke maatregelen genoemd welke een bijdragen leveren aan het realiseren van de aan de hierboven genoemde uitgangspunten.

Bovenstaande uitgangspunten zijn te realiseren door bijvoorbeeld:

- Plaatsen tijdelijk brugverbindingen voor langzaam verkeer
- Omleidingsroutes auto stad-in
 - a. Vijzelstraat bereikbaar tot Keizersgracht zuidzijde.
 - i. Om Keizersgracht te ontlasten een omleiding in stellen via Stadhouderskade, Frederiksplein , Utrechtsestraat, Herengracht naar Vijzelstraat
 - ii. Om Utrechtsestraat te ontlasten de VOM maatregel bij hoek Herengracht / Amstel / Blauwbrug tijdelijke aanpassen. Verkeer kan dan vanaf Mr. Visserplein via Blauwbrug, Amstel en Herengracht naar de Vijzelgracht komen
 - iii. Om Herengracht te ontlasten de VOM maatregel bij de Munt tijdelijke aanpassen. Verkeer toestaan om vanaf Amstel linksaf te slaan de Vijzelstraat in
- Omleidingsroutes auto stad-uit
 - a. Vijzelstraat stad-uit verkeer rijdt zich vast op de Keizersgracht noordzijde. Vanaf Keizersgracht noordzijde is de Nieuwe Spiegelstraat bereikbaar. Middels de verplichte rijrichting komt men weer op de Herengracht welke weer naar de Vijzelstraat leidt.
 - i. Het noordelijke deel van de Vijzelstraat is alleen te verlaten via de route Herengracht zuidzijde, Utrechtsestraat, Frederiksplein.
 - ii. Om Utrechtsestraat te ontlasten de VOM maatregel bij hoek Herengracht / Amstel / Blauwbrug tijdelijke aanpassen. Verkeer kan dan vanaf Herengracht via Amstel en Blauwbrug naar de Mr. Visserplein komen
 - iii. Om Herengracht te ontlasten de VOM maatregel rijden over Munt naar Rokin tijdelijke aanpassen.
- Nood- & hulpdiensten
 - a. Altijd doorgang in beide richtingen middels tijdelijke langzaam verkeersbrug
 - i. Het deel van de aangelegen gracht tussen de Vijzelstraat en de hulpbrug wordt onderdeel tot de calamiteitenroute

2.3.2 Brug 30

Uitvoeringsduur: 18 maanden
 Geen tram (TBGN): 12 maanden (brug 41)
 Geen auto stad-uit: 12 maanden, omleiden. Doorgang is wel wenselijk
 Altijd auto stad-in: langs werkgebied
 Altijd fietsers
 Altijd voetgangers
 Altijd aangelegde grachten bereikbaar i.v.m. achter gelegen gebied



Figuur 12 verkeerstromen brug 30 i.c.m. brug 41

De tijdelijke maatregelen die getroffen dienen te worden zijn:

1. Langzaam verkeer moet altijd veilig doorgang vinden
Bijvoorbeeld op westelijk deel of via tijdelijke hulpbruggen
 - a. Fietsers niet laten afstappen
 - b. Voetgangers gescheiden van fietsers
2. Aangelegde grachten bereikbaar
 - a. voor fietsers en voetganger
 - b. voor autoverkeer
 - c. geen vergunningen voor stremmingen van de grachten door derden
3. Tramlijn gestremd voor ca. 12 maanden. De stremming van de tram bij brug 30 dient in hetzelfde tijdvak te liggen
4. Autoverkeer stad-in omleiden

- a. Vijzelstraat bereikbaar tot Keizersgracht zuidzijde -> Zie brug 41.
 - b. Verkeer tussen Keizersgracht en Herengracht (op de romp) doorgang over brug 30
5. Autoverkeer stad-uit omleiden
 - a. Vijzelstraat stad-uit verkeer rijdt zich vast op de Herengracht noordzijde. Het aanpassen van de huidige rijrichtingen is noodzakelijk
 - b. Doorgang over brug 30 is wenselijk maar niet noodzakelijk
 - c. Vanaf Herengracht noordzijde kan ter hoogte van Leidsestraat omgedraaid worden naar Herengracht zuidzijde en verder af te rijden via Utrechtsestraat
 - d. Tussen 6:00 en 21:00 uur kan er ook gebruik gemaakt worden van de Reguliersdwarstraat om naar de Utrechtsestraat te rijden
6. Nood- en Hulpdiensten moeten doorgang vinden
7. De doorvaart van brug 30 stremmen is alleen toegestaan tussen 23:00 uur en 9:00 uur, behoudens uitzonderingen in goed overleg.

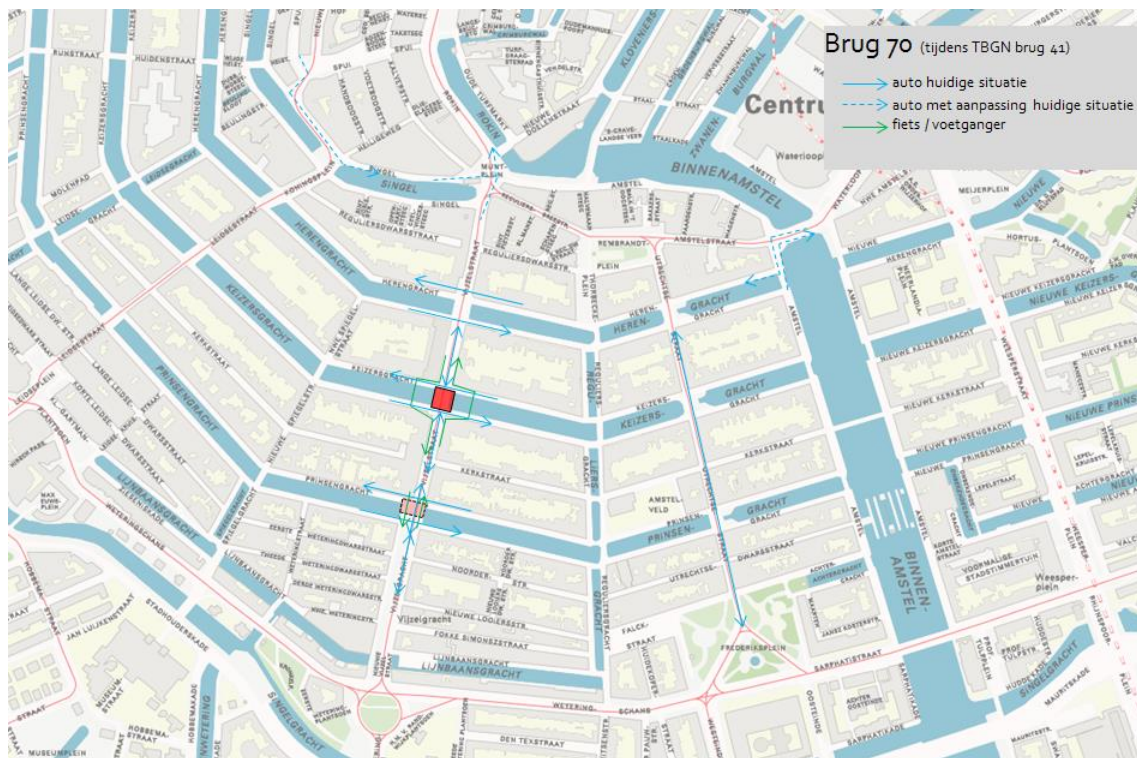
In het onderstaande vlak worden mogelijke maatregelen genoemd welke een bijdragen leveren aan het realiseren van de aan de hierboven genoemde uitgangspunten.

Bovenstaande uitgangspunten zijn te realiseren door bijvoorbeeld:

- Plaatsen tijdelijk brugverbindingen voor langzaam verkeer of tijdelijk inrichten westelijk brugdeel voor langzaam verkeer
- Omleidingsroutes auto stad-in
 - a. Vijzelstraat bereikbaar tot Keizersgracht zuidzijde -> Zie brug 41.
 - i. Bestemmingsverkeer Vijzelgracht tussen Keizers- en Herengracht.
Aanrijden via de Utrechtsestraat, Keizersgracht noordzijde.
Afrijden via Herengracht en Utrechtsestraat
 - ii. De Kop van de Vijzelstraat is ook bereikbaar via de Herengracht noordzijde.
- Omleidingsroutes auto stad-uit
 - a. Vijzelstraat stad-uit verkeer rijdt bij een gestremde rijrichting over de brug zich vast op de Herengracht noordzijde. Vanaf Herengracht noordzijde kan dan ter hoogte van Leidsestraat gekeerd worden en via Herengracht zuidzijde via de Utrechtsestraat af te rijden. Indien het autoverkeer wel in 2 richtingen over de brug kan hoeft er niet ter hoogte van Leidsestraat gekeerd te worden.
 - b. Zie brug 41.

2.3.3 Brug 70

Uitvoeringsduur:	6 maanden
Geen tram (TBGN):	12 maanden (brug 41)
Altijd auto:	in 2 richtingen langs werkgebied
Altijd fietsers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)
Altijd voetgangers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)
Altijd aangelegen grachten bereikbaar i.v.m. achter gelegen gebied	



Figuur 13 Verkeersstromen brug 70 i.c.m. brug 41

De tijdelijke maatregelen die getroffen dienen te worden zijn:

1. Het tijdelijk in richten van het brugdek is mogelijk:
 - a. Auto + fiets stad-in 3,5 m
 - b. Auto + fiets stad-uit 3,5 m
 - c. Voetgangers 4,0 m
2. Aangelegen grachten bereikbaar
 - a. voor fietsers en voetganger
 - b. voor autoverkeer
 - c. geen vergunningen voor stremmingen van de grachten door derden
3. Tramlijn gestremd voor maximaal 12 maanden. De stremming van de tram bij brug 41 dient in hetzelfde tijdvak te liggen
4. Nood- en Hulpdiensten moeten doorgang vinden
5. De doorvaart van brug 70 stremmen is alleen toegestaan tussen 23:00 uur en 9:00 uur, behoudens uitzonderingen in goed overleg.

In het onderstaande vlak worden mogelijke maatregelen genoemd welke een bijdragen leveren aan het realiseren van de aan de hierboven genoemde uitgangspunten

Bovenstaande uitgangspunten zijn te realiseren door bijvoorbeeld:

- Plaatsen tijdelijk brugverbindingen voor langzaam verkeer of tijdelijk het inrichten het overige brugdeel voor langzaam verkeer

2.3.4 Maaiveld

De fasering van het maaiveld is grotendeels afhankelijk van de werkzaamheden aan de ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) en de daarbij behorende beperkingen. De benodigde werkzaamheden aan de kabels en leidingen zijn nog niet bekend.

De Staart Vijzelstraat

Uitvoeringsduur:	2x 4 maanden (oost-west)
Geen tram (TBGN):	12 maanden (brug 41)
Altijd auto:	in 2 richtingen langs werkgebied
Altijd fietsers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)
Altijd voetgangers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)

De Kop Vijzelstraat

Uitvoeringsduur:	2x 4 maanden (oost-west)
Altijd tram:	in 2 richtingen door werkgebied
Geen auto stad-uit:	8 maanden, omleiden
Altijd auto stad-in:	langs werkgebied
Altijd fietsers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)
Altijd voetgangers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)

De Romp Vijzelstraat

Uitvoeringsduur:	2x 4 maanden (oost-west)
Altijd tram:	in 2 richtingen door werkgebied
Geen auto stad-uit:	8 maanden, omleiden
Altijd auto stad-in:	langs werkgebied
Altijd fietsers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)
Altijd voetgangers	in 2 richtingen langs werkgebied (gecombineerd met auto)

De genoemde omleidingsroutes bij de diverse bruggen worden eveneens toegepast bij het maaiveld.

2.4 Hoofdpijnen uitgangspunten ten aanzien van Leefbaarheid

Algemeen

In dit project wordt ernaar gestreefd om de hinder voor de omgeving zo veel mogelijk te beperken en de functies in het gebied doorgang te laten vinden. Daarbij streven we voornamelijk naar een korte duur van de totale hinder. Door het compacter maken van de werkzaamheden wordt de totale hinder minder dan bij het na elkaar uitvoeren van alle werkzaamheden.

Brug 41 ligt in het hart van de Vijzelstraat. Daar vinden ook de grootste werkzaamheden plaats. De overige 2 bruggen worden in het zelfde tijdvak van brug 41 uitgevoerd. Door de overige bruggen niet gelijktijdig in uitvoering te laten zijn wordt het zwaartepunt van de hinder verlegd.

De hinder ten aanzien van leefbaarheid heeft zowel betrekking op de omwonenden en bedrijven als de doorgaande (OV-) reizigers in dit gebied. De eisen ten aanzien van leefbaarheid zijn ondergebracht in drie categorieën: milieu aspecten, werkterrein gerelateerd en economisch belang.

Milieu aspecten

Onder milieu aspecten worden aspecten als geluid, trillingen, stof en emissies verstaan. Deze aspecten ontstaan voornamelijk bij de werkzaamheden aan de bruggen.

werktijden

Voor de uitvoering van 3 bruggen en maaiveld Vijzelstraat wordt het gemeentelijk beleid ten aanzien van werktijden gevolgd. Dit houdt in dat de aannemer 72 uur per week dient te werken. Afwijkingen (meer/ minder) moeten worden onderbouwd en tijdig gecommuniceerd. Lange werkdagen mogen niet ten koste gaan van de kwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid. Werkzaamheden op/aan/onder de trambaan zullen voornamelijk 's nachts tussen 01.00 en 05.30 uur plaatsvinden en overdag, of 24 uur per dag als de trambaan buiten gebruik is.

Voor werkzaamheden buiten de periode van 07.00 tot 19.00 uur en de zondag is een ontheffing nodig, die door de aannemer aangevraagd moet worden. De aannemer dient bij het aanvragen van de ontheffing aan te tonen dat afwijken van reguliere tijden noodzakelijk is of dat er forse voordelen te behalen zijn met betrekking tot planning, werkfasering en/of het beperken van overlast voor de omgeving.

Specifiek voor 3 bruggen Vijzelstraat zal de aannemer worden verplicht om voor 09.00 geen zeer geluid belastende werkzaamheden zoals funderings- en sloopwerkzaamheden uit te voeren.

Geluid en trillingen

Opdrachtnemer zal een nulmeting doen en een bouwkundige opname van de belendende percelen. Tijdens de uitvoering worden trillingen en geluid gemonitord. Bij de uitvoeringswijze wordt voor zover technisch mogelijk gewerkt met trillingsarme uitvoeringstechnieken.

Geluidshinder is een van de belangrijkste hinder aspecten in dit gebied. Geluidshinder kan deels beperkt worden door het toepassen van speciale hekwerken welke een geluidsdempende werking hebben.

In algemene zin moet de opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid.

Licht en verlichting

Een ander belangrijk aspect is licht. Enerzijds is er aandacht voor voldoende verlichting voor de sociale veiligheid en het aanlichten van functies in het gebied. Anderzijds is er aandacht voor het beperken van licht hinder, zoals de verlichting van het werkterrein zelf en de kranen op het werkterrein.

Werkterrein gerelateerd

Onder werkterrein gerelateerd vallen zaken als zicht & uitstraling van de bouwhekken, tijdelijk materiaalgebruik, de bouwplaats en schoon & heel.

De voorschriften aan bouwhekken sluiten aan bij het Amsterdams beleid op dit punt. Halfdichte hekken en zodanig geplaatst dat er geen onoverzichtelijke hoeken ontstaan. De beschikbare ruimte voor bouwketens, depots en parkeerplaatsen is schaars.

Het plaatsen van bouwketen in het gebied wordt niet toegestaan. De opdrachtnemer wordt verzocht om een locatie aan of nabij de Vijzelstraat te huren. Deze locatie dient geschikt te zijn als werkruimte, voor vergaderingen, toiletteren en schaften.

Parkeren van personenauto's op het werkterrein wordt niet toegestaan.

Verder moet de logistiek van het bouwproces en de aanvoer van materiaal en materieel zo worden geoptimaliseerd dat het werkterrein zo beperkt mogelijk wordt gehouden.

Bedrijfsvoering en economisch belang

Veel van de aspecten die belangrijk zijn voor de bedrijven in en rond het projectgebied zijn al bij geluid en bereikbaarheid aan de orde gekomen. Zichtbaarheid van een functie is een van de aspecten die ertoe bijdragen dat een functie kan worden gevonden.

De bouwwerkzaamheden op het rond de bruggen brengen met zich mee dat er bouwhekken zullen worden geplaatst en er binnen de hekken materiaal en materieel komt te staan.

In sommige gevallen kunnen deze hekken, of hetgeen er binnen de hekken staat, zichtlijnen onderbreken. De zichtbaarheid van de functies in het gebied zal dus tijdelijk anders zijn dan nu het geval is. Dat kan niet worden voorkomen. Daar waar de zichtbaarheid tijdelijk vermindert zullen maatregelen worden getroffen (denk aan tijdelijke bebording) om ervoor te zorgen dat functies wel vindbaar blijven.

2.5 Hoofdpijnen uitgangspunten ten aanzien van Veiligheid

Algemeen

Veiligheid staat in de uitvoering voorop. In het contact tussen opdrachtgever en opdrachtnemer zal hier voortdurend aandacht aan worden besteed.

De eisen ten aanzien van veiligheid zijn onderverdeeld in eisen op het gebied van verkeersveiligheid, calamiteiten en noodsituaties, bouwveiligheid, sociale veiligheid en openbare orde en veiligheid

Verkeersveiligheid

Het verkeer in en rond het projectgebied moet zoveel mogelijk conflictvrij worden afgewikkeld. Zeker in dit gebied, met veel langzaam verkeer, is dat een belangrijke eis. Aan de verkeersbewegingen van bouwverkeer worden eisen gesteld; zoveel mogelijk vooruit het werkterrein op en afrijden en zo min mogelijk kruisende bewegingen. Daar waar nodig moeten Amsterdams gecertificeerde verkeersregelaars worden ingezet.

Calamiteiten en noodsituaties

De functies in het projectgebied moeten bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten. Met de nood- en hulpdiensten moet onderzocht worden of de calamiteiten route bij evenementen behouden moet blijven tijdens de uitvoering.

Werkterrein en bouwveiligheid

Werkterreinen moeten goed worden afgesloten zodat deze niet toegankelijk zijn voor onbevoegden. Er mag geen los materiaal, zoals stenen rondom het werkterrein blijven liggen na werktijden. Er zijn meerdere werkprotocollen en richtlijnen van toepassing (CROW, ZWIA,...), waarin nadere eisen worden gesteld om de bouwveiligheid te borgen.

Sociale veiligheid

De sociale veiligheid hangt nauw samen met de locatie en vormgeving van de bouwhekken en de verlichting rondom. In het gebied is camera toezicht. Deze moet ook tijdens uitvoering voldoende dekking blijven geven.

Openbare orde en veiligheid

De eisen ten aanzien van openbare orde en veiligheid hebben voornamelijk betrekking op eisen die worden gesteld tijdens een evenement. Tijdens Koningsdag en Gaypride mag niet of beperkt gewerkt worden. Ook worden er eisen gesteld die het zicht op het werkterrein verminderen en moeten de bouwhekken stevig worden verankerd.

3 Communicatie en organisatie

Het projectgebied kent een variatie aan stakeholders – ondernemers, bezoekers, omwonenden, weggebruikers – die hoge eisen stellen aan de kwaliteit van de omgeving, leefbaarheid en bereikbaarheid. Een goede relatie met onze stakeholders is van groot belang. In de eerste plaats omdat we de gemeente zijn en een goede reputatie en vertrouwen voor ons cruciaal zijn. Maar ook met het oog op het soepel verlopen van het project. Partijen kunnen behulpzaam zijn of tegenwerken. Een goede relatie vermindert de kans op procedures, klachten en vertragingen die voortkomen uit weerstand. Dit betekent dat we moeten investeren in onze relaties. Niet pas vanaf de uitvoering, maar vooral in de fasen die daaraan voorafgaan. Zorgen dat we weten wat hun belangen zijn en bekijken hoe wij onze belangen met die van hen kunnen verenigen. Tijdens de uitvoering moeten we de overlast beperken, ons werkelijk verplaatsen in de belangen van de stakeholders, hun verwachtingen goed managen en ook nu ons bewijzen als betrouwbare partner. Transparante en betrouwbare communicatie begint met een eenduidige boodschap. Die zowel richting geeft aan de mensen binnen als buiten het project.

Het traject in twee fasen:

- **Fase 1: informatie en consultatieronde:** vanaf januari tot maart 2016 heeft een informatie- en consultatiefase plaatsgevonden, waarin een eerste inventarisatie van wensen heeft plaatsgevonden. Resultaat van deze ronde is daarnaast dat een aantal belanghebbenden zitting hebben genomen in de Begeleidingscommissie Bruggen Vijzelstraat.
- **Fase 2: adviesfase tot nota van uitgangspunten:** eind maart is de Begeleidingscommissie Bruggen Vijzelstraat gestart met als doel in juli 2016 een voorlopig advies te formuleren aan het college van B&W over de concept nota van uitgangspunten. Vanaf juli volgt consultatie op de concept nota van uitgangspunten en de concept BLV (Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid) uitgangspunten Vaststelling door college van B&W volgt naar verwachting in de winter 2016/2017.

Het vervolg

Na vaststelling van de NvU Bruggen Vijzelstraat en het DO maaiveld Vijzelstraat zullen bruggen en maaiveld in het vervolg samen worden aangepakt. Afhankelijk van de besluitvorming van de NvU over het voorkeursscenario zal een set aan eisen voor de BLVC worden opgesteld. Deze eisen zullen worden opgehaald bij alle relevante stakeholders en vervolgens worden beoordeeld of ze ingewilligd kunnen worden. Dat gaat gepaard met een terugkoppeling van de ingewilligde eisen naar de omgeving. Dit komt in de plaats van de meer traditionele inspraak op planproducten. Deze methode, de zogenaamde systems engineering, past goed bij een contractvorm engineering & construct.

Herfst 2016 zal een advies worden gevraagd van de bestuurscommissie Centrum aan het college van B&W. Het uitvoeringsbesluit voor bruggen én maaiveld wordt naar verwachting eind 2017 aan de gemeenteraad ter vaststelling voorgedragen. Geplande start uitvoering is begin 2019. De volledige Vijzelstraat is naar verwachting in medio 2021 gereed.