

BLVC-kader Sloterdijk Centrum

Uitvoeringsvoorwaarden voor bouwprojecten in (en projecten in de openbare ruimte)



Auteur(s)

Alex van der Woerd

Opdrachtgever

Delphine van Wageningen

Contactpersoon

Edwin Meisner

Kenmerk

CBNW08

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
A.B. v/d Woerd	D. van Wageningen		20 dec 2017-

Inhoud

BLVC-kader Sloterdijk Centrum	1
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Doel	4
1.3 Van kader tot uitvoeringsplan	5
1.4 Juridisch kader	6
1.5 Leeswijzer	7
2. Proces/werkwijze	8
3. Projectgebied en omgevingsanalyse	11
3.1 De deelprojecten	11
3.2 Huidige situatie	12
3.3 Omgevingsprojecten en evenementen	15
3.4 Haarlemmerweg (N200)	16
3.5 Overige aandachtspunten	18
4. BLVC-Uitgangspunten	19
4.1 Algemene eisen	19
4.2 Projects specifieke eisen	28
Bijlagen	30

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Vijf jaar geleden kampte Sloterdijk met een slecht imago en veel leegstand. Dit werd veroorzaakt door de eenzijdige thematische focus op Telematica, het slecht functioneren van de vervoersknoop en de vastgoedcrisis.

Sinds het opstellen van de Gebiedsstrategie en het flexibele bestemmingsplan is een nieuwe koers ingezet met als doel het gebied te transformeren van een monofunctioneel kantorengedrag naar stoer en stedelijk gebied om in te werken én te wonen.

Dit heeft zijn vruchten afgeworpen: de eerste ontwikkelingen in het gebied zijn al duidelijk zichtbaar in tijdelijke bebouwing en evenementen, getransformeerde gebouwen, de komst van hotels en de vergroening van het Orlyplein.



Sloterdijk-Centrum gezien in vogelvlucht vanuit het westen

1.2 Doel

Wanneer er door meerdere partijen binnen een kleine ruimte in stedelijk gebied gewerkt wordt, vraagt dat om tijdig analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken. In een BLVC-gebiedskader worden voor een gebied, waar verschillende projecten gerealiseerd

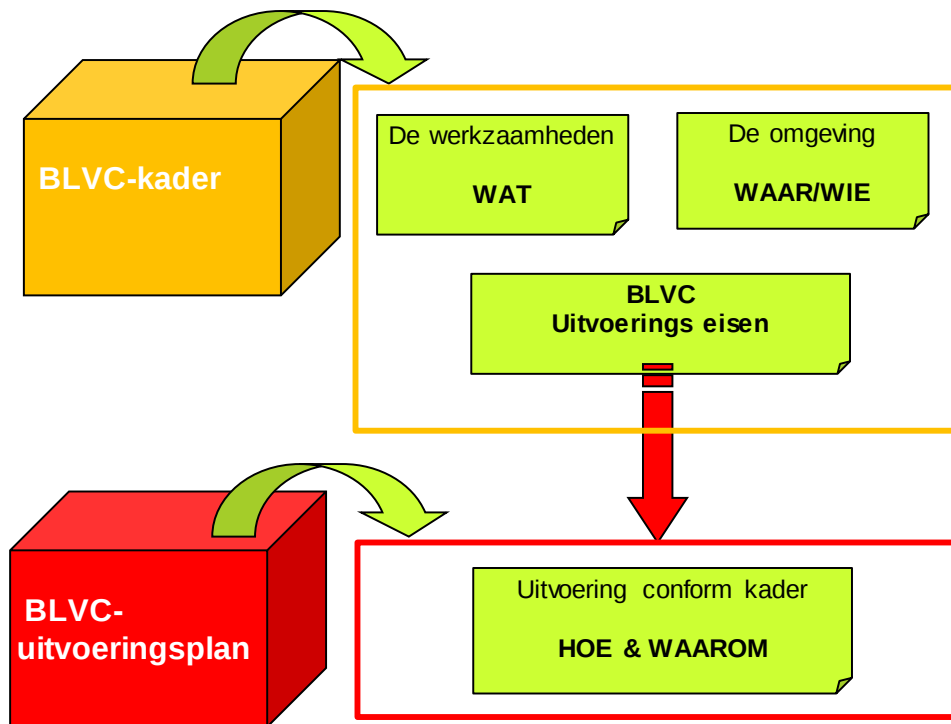
worden, overkoepelende BLVC-eisen geformuleerd. Een BLVC-kader voor een gebied met diverse projecten op een kleine ruimte heeft als doel om als gemeente regie op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te houden en om tijdig te kunnen acteren; bijvoorbeeld om te voorkomen dat er ruimte als werk/bouwterrein ingericht wordt die je een tijdje later nodig hebt als route, omdat elders een route gestremd wordt. Op basis van een principeplanning wordt zichtbaar welke tijdelijke situaties er ontstaan in het plangebied en welke voorwaarden meegegeven moeten worden aan de uitvoerende partijen. Door daar als het ware een bouwfilm van te maken, wordt de volgorde en impact van (opeenvolgende) bouwfaserings zichtbaar.

'Het doel van het BLVC-gebiedskader is het scheppen van randvoorwaarden voor alle bouw- en openbare ruimte projecten in het plangebied voor het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving tijdens de uitvoering'.

1.3 Van kader tot uitvoeringsplan

Dit BLVC kader geeft de Opdrachtnemer kaders waarbinnen hij moet werken. Op basis van dit kader stelt de opdrachtnemer BLVC-uitvoeringsplannen op en legt deze als onderdeel van de WIOR-vergunning (Werken in de Openbare Ruimte: WIOR) ter toetsing voor aan de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Om tijdens alle ontwikkelingen in het gebied regie op de openbare ruimte te houden is een BLVC-kader een belangrijk instrument.

Het voorliggend BLVC-kader Sloterdijk-Centrum wordt door de projectorganisatie zo nodig geactualiseerd en eventueel aangevuld met nadere eisen voor de deelprojecten die op een gegeven moment op het punt staan om gecontracteerd te worden.



Figuur 2: Het BLVC-kader

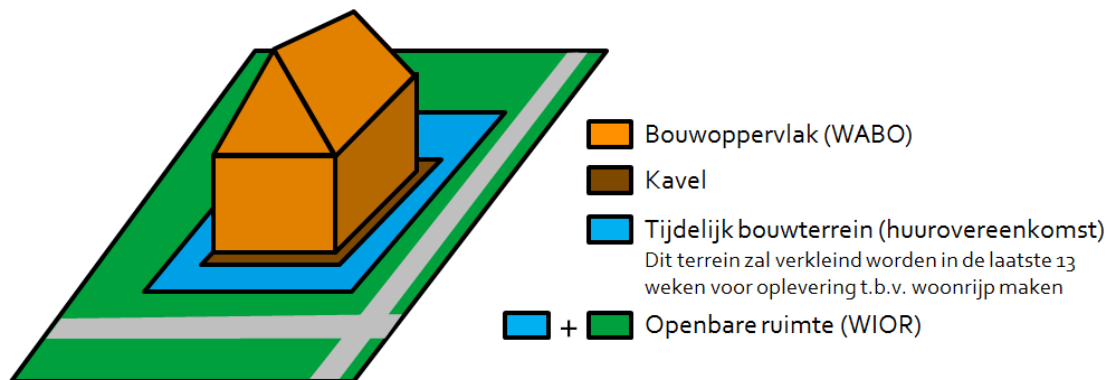
Een BLVC-kader bestaat uit de uitvoeringseisen, gebaseerd op de WAT en WAAR en WIE. Een BLVC-uitvoeringsplan bevat de toelichting op de HOE en WAAROM in woord en beeld. De maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt werken en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving.

1.4 Juridisch kader

De scope van een BLVC-gebiedskader heeft betrekking op alle bouw-, sloop- en verbouwactiviteiten en openbare ruimte projecten. Verder is het kader van toepassing op alle bovengrondse en ondergrondse infrastructuur en de overige inrichting van de openbare ruimte. Het juridisch kader voor de bouw-, sloop en relevante vergunningen is vanuit de Wet Algemene Bepaling Omgevingsrecht (WABO) gelegd en is van toepassing op het **kavelpaspoort**. Voor het uitvoeren van bouwwerkzaamheden is er vaak extra ruimte benodigd buiten het kavelpaspoort, afspraken daaromtrent worden geregeld in de **bouwenveloppe of een huurcontract**. Deze bouwenveloppe heeft twee juridische onderleggers, nl. zaken die vanuit de WABO (als zijnde bouw/logistieke zone) zijn geregeld en daarna vanuit de WIOR als zijnde ruimte voor het aanleggen van bijv. huisaansluitingen en de woonrijpfase. De **WIOR** (Werken In de Openbare

Ruimte) is in Amsterdam geregeld vanuit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV)- WIOR. Daarbij gelden richtlijnen vanuit de CROQ 96b en het ZWIA, 'Zo werken wij in Amsterdam op straat', als verplichte leidraad. Het ZWIA is te downloaden op <https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coördinatiestelsel/werken-openbare-o/handboek-werken-wij/>.

Zie figuur 3 ter illustratie van de juridische werkingssfeer van het BLVC- kader.



Figuur 3: Illustratie van de juridische werkingssfeer van het BLVC- kader.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de scope en het doel van dit kader en de procedures voor het behouden van de regie op dit kader tijdens de planvorming en uitvoering van dit project en het vaststellen van blvc-detailplannen van bouwers en aannemers infra.

In hoofdstuk 3 is het plangebied beschreven. Daarbij zijn alle deelprojecten benoemd en staat in hoofdstuk 4 de omgevingsanalyse.

In hoofdstuk 5 zijn de BLVC-uitgangspunten voor Sloterdijk-Centrum benoemd. Algemene eisen zijn te vinden in bijlage 2. Welke eisen worden aan de uitvoering gesteld op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie voor alle werkzaamheden in het plangebied en welke rollen zijn daarbij van belang.

2. Proces/werkwijze

In het plangebied zijn diverse stakeholders actief, nl.:

- Aannemers bouwrijp en sloop
- Aannemers infra
- Aannemers bouw
- Beheerders railinfra
- Beheerders openbare ruimte
- Beheerders kabels en leidingen

De genoemde stakeholders doorlopen voordat werken (zowel bouwwerkzaamheden op particulier terrein als werk in de openbare ruimte) een afstemmingsproces met het BLVC-kader als basis, om vervolgens te komen tot een goedgekeurd BLVC plan. **Deze goedkeuring van de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) dient een maand voor uitvoering van het werk te zijn verkregen.**

Het BLVC-kader Sloterdijk-Centrum bevat uitvoeringsvoorwaarden (spelregels) voor alle activiteiten in het plangebied (zie figuur 1), voor alle stakeholders (aannemers, nevenaannemers, toeleveranciers, nutsbedrijven en beheerders). Dit proces bestaat uit:

1. BLVC-kader (voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
2. CVC (alleen voor projecten openbare ruimte)
3. Aanleveren BLVC-plan (voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
4. Vooroverleg WWU (voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
5. Instemming WWU (voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
6. Aanvraag WIOR-vergunning (alleen voor projecten openbare ruimte)
7. Huurcontact bouwterrein (alleen voor bouwprojecten)
8. Uitvoering

In dit proces heeft de wegbeheerder, in dit geval de gebiedsregisseur van Haven Amsterdam, Patrick Kroon, tel. 06 5109 6194, e-mail: patrick.kroon@portofamsterdam.nl, een belangrijke stem. Voor het efficient doorlopen van het proces is het belangrijk de gebiedsregisseur vroegtijdig bij het hele proces van voorbereiding tot realisatie te betrekken.

Bovengenoemde stappen worden hieronder toegelicht.

Stap 1: BLVC-kader

De stakeholders dienen door betreffende Projectmanager van de gemeente Amsterdam in het ontwikkeltraject het BLVC-kader toegestuurd te krijgen. Een BLVC-plan moet op basis van dit kader dient 12 weken voor aanvang werkzaamheden ingediend te worden.

Stap 2: CVC

Deze stap is van toepassing bij een gewijzigd ontwerp van de openbare ruimte die langer dan 12 maanden dient te functioneren. De CVC (Centrale Verkeer Commissie) toetst de ontwerpen op basis van de Amsterdamse Standaarden en zal na goedkeuring de status 'definitief ontwerp' planfase, toekennen. In situaties waarin er als gevolg van bouwwerkzaamheden een definitieve

wijziging in de openbare ruimte plaatsvindt, is de CVC-behandeling daarvan een onderdeel van het ontwerpproces.

Stap 3: Aanleveren BLVC-plan

De uitvoerende partijen (opdrachtgever en opdrachtnemer stemmen onderling af wie indient) zijn verantwoordelijk voor het tijdig aanleveren van een BLVC-uitvoeringsplan. Het toetsingsproces van concept naar definitief (stappen 3, 4 en 5 samen) duurt ongeveer 8 weken afhankelijk van de grootte van het project. Het plan dient ingediend te worden bij de Projectmanager en assistent projectmanager van het project. Eerdere afstemming of contact over het plan is natuurlijk mogelijk: hoe eerder hoe beter..

Het BLVC-plan dient in overeenstemming te zijn met het voorliggende BLVC-gebiedskader Sloterdijk-Centrum, zie verder hoofdstuk 3 en 4 voor de eisen gesteld aan de inhoud.

Stap 4: Vooroverleg Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU)

Het BLVC-plan wordt vervolgens, indien goed genoeg beoordeeld te zijn door de projectmanager en BLVC-adviseur, door de uitvoerende partij voorgelegd ter bespreking in het WWU-vooroverleg van Stadsdeel West/Nieuw West/Haven. Het vooroverleg heeft een 2-wekelijkse cyclus en vergadert altijd op de dinsdagmiddag. De aanlevertermijn is 1 week voor het geplande vooroverleg. Aanleveren en afstemming is met de voorzitter van het WIOR overleg. Dat is stadsdeelregisseur van Nieuw West Frits Roosingh, tel: 06 51 09 64 90, e-mail: f.roosingh@amsterdam.nl. Na goedkeuring door het vooroverleg, mag het plan worden opgestuurd naar de WWU. De stadsdeelregisseur in de uitvoering voor Sloterdijk Centrum is Patrick Kroon van Port of Amsterdam.

Stap 5: Instemming WWU

Na verwerking van het advies en afstemming met de technisch projectleider wordt het BLVC-plan ingediend bij de WWU via WWU@amsterdam.nl. De aanlevertijd is 12 dagen en elke woensdag is er een WWU-overleg. Ook hier geldt dat er van te voren dient te worden afgestemd met het secretariaat van de WWU i.v.m. de agenda. In het WWU-overleg volgt direct een akkoord of geen akkoord met opmerkingen voor aanpassingen in het plan. Aan de hand van de impact van de aanpassingen, dient het hele proces vanaf stap 3 te worden doorlopen of kunnen de aanpassingen worden afgehandeld met het secretariaat van de WWU.

Stap 6: Aanvraag WIOR-vergunning

Openbare ruimte projecten zullen tijdens of na de voornoemde afstemmomenten, maar voor het starten van hun werkzaamheden in de openbare ruimte een **WIOR vergunning (Verordening Werken in de Openbare Ruimte)** moeten aanvragen. De aanvraagprocedure van de objectvergunning, rvv ontheffing, tijdelijke verkeersmaatregelen enz. loopt via Loket Amsterdam. De vergunning wordt verleend door de wegbeheerder, in dit geval de gebiedsregisseur van Haven Amsterdam, Patrick Kroon, tel. 06 5109 6194, e-mail: patrick.kroon@portofamsterdam.nl. De vergunning wordt aangevraagd na het positief doorlopen van de stappen 1 t/m 5. Er dient rekening te worden gehouden met verschillende behandeltermijnen van de vergunningsaanvraag, welke afhankelijk zijn van het stadsdeel.

Stap 7: Huurovereenkomst bouwterrein (alleen voor bouwprojecten)

Op basis van een goedgekeurde bouwplaatstekening (als onderdeel van het BLVC-plan) wordt een huurcontract opgesteld voor het te gebruiken bouwterrein buiten de erfpacht of eigendomsgrens. De uitvoerder dient deze bouwplaatstekening in DWG aan te leveren. Contactpersoon voor is projectleider grond en Ontwikkeling Charlotte Rietdijk, tel 06 22208592, e-mail c.rietdijk@amsterdam.nl. De projectleider grond heeft contact met de afdeling vastgoed die de overeenkomst opstelt.

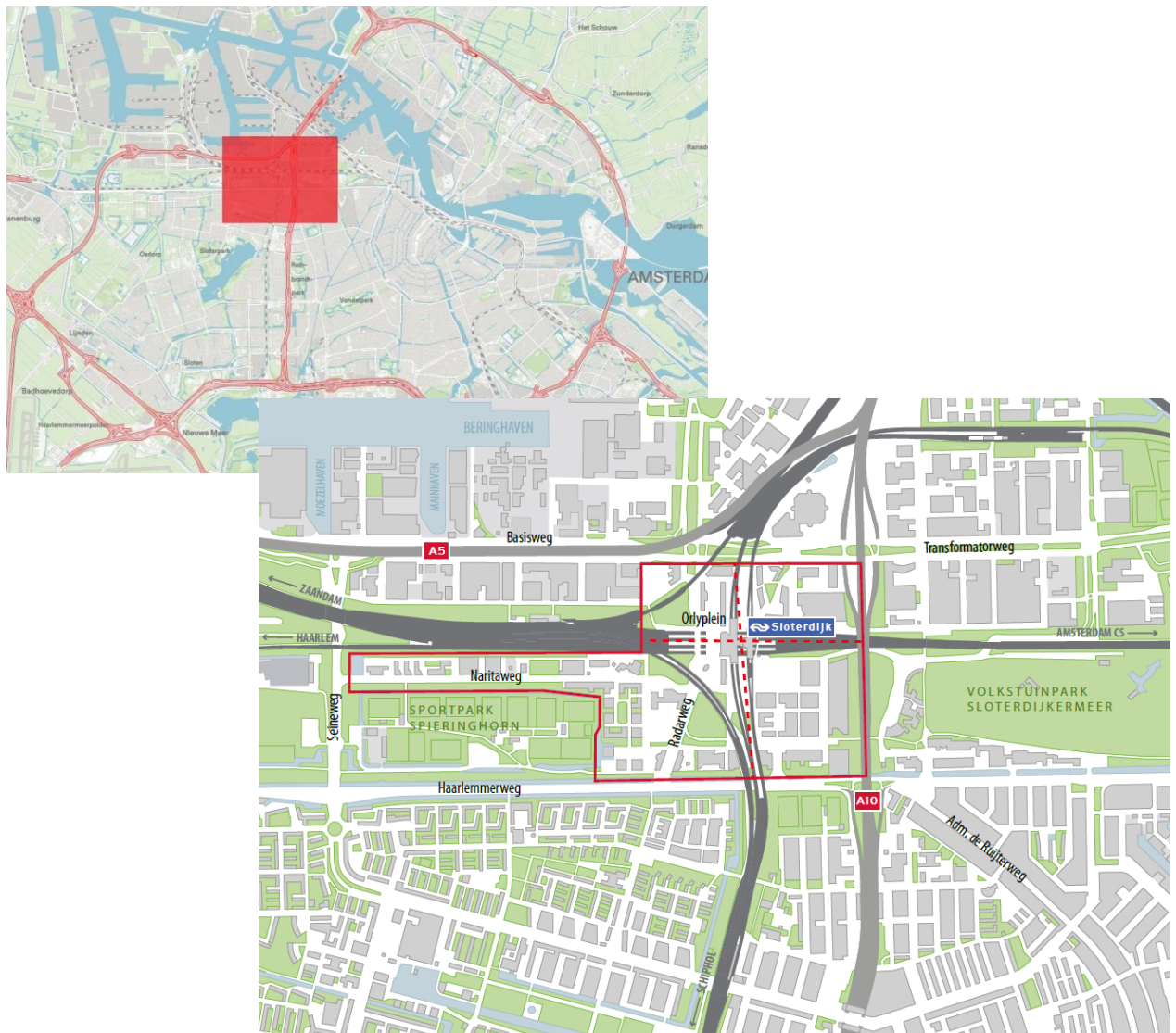
Stap 8: Uitvoering

Tijdens de uitvoering controleert de toezichthouder en beheerder van het gebied of de uitvoerder zich houdt aan het BLVC-plan.

3. Projectgebied en omgevingsanalyse

3.1 De deelprojecten

Sloterdijk Centrum ligt ten westen van de A10-West, tussen de Westrandweg en Haarlemmerweg.

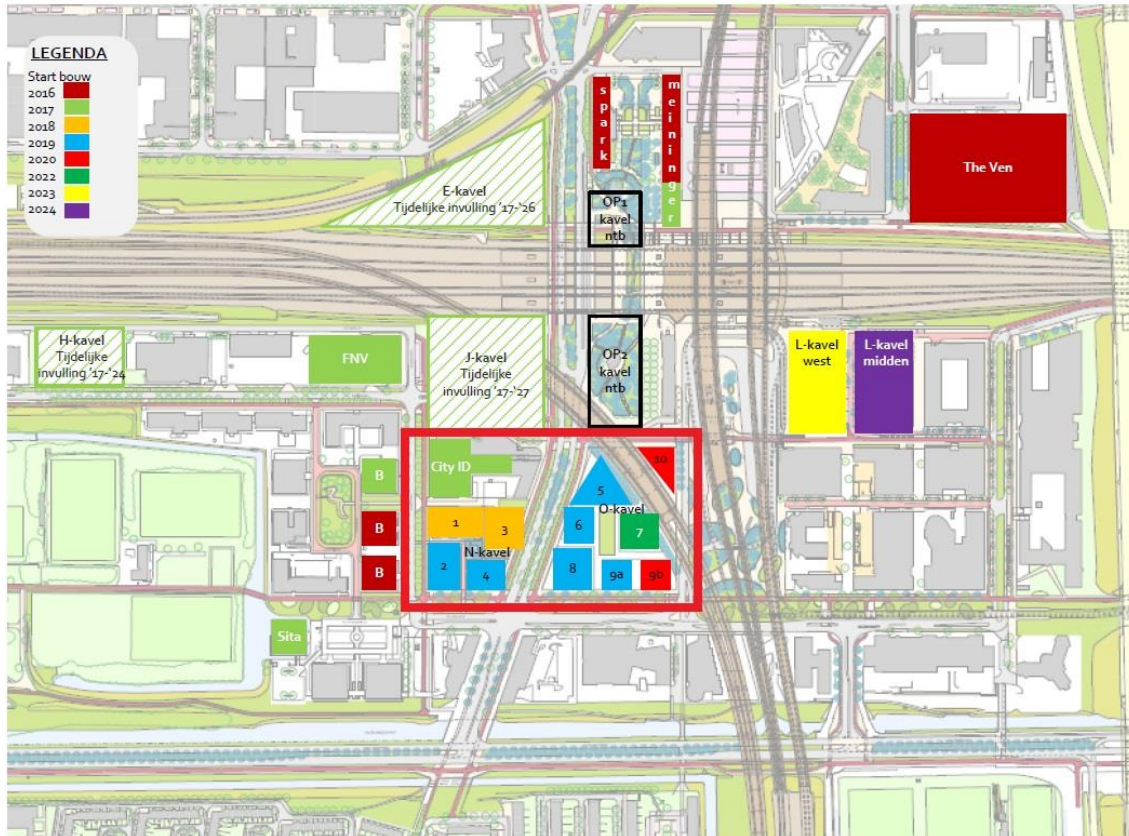


Ligging van het projectgebied in Amsterdam.

De totale werkzaamheden in het gebied bestaan uit kavelontwikkeling, herontwikkeling en het definitief inrichten en/of aanpassen van de openbare ruimte. De kavels N (Arlandaweg) en O (Carrascopeplein) gaan als eerst in uitvoering. De herinrichting van de Arlandaweg volgt na de herinrichting van de Haarlemmerweg.

Kavelontwikkeling Sloterdijk Centrum

Faseringskaart
Versie 10 februari 2017



In het rode kader bevinden zich de bouwblokken die binnenkort in uitvoering gaan en gezamenlijk een grote impact kunnen hebben op het functioneren van de openbare ruimte in Sloterdijk Centrum. Deze kaart is uit het voorjaar van 2017 en nog voor het grootste deel actueel.

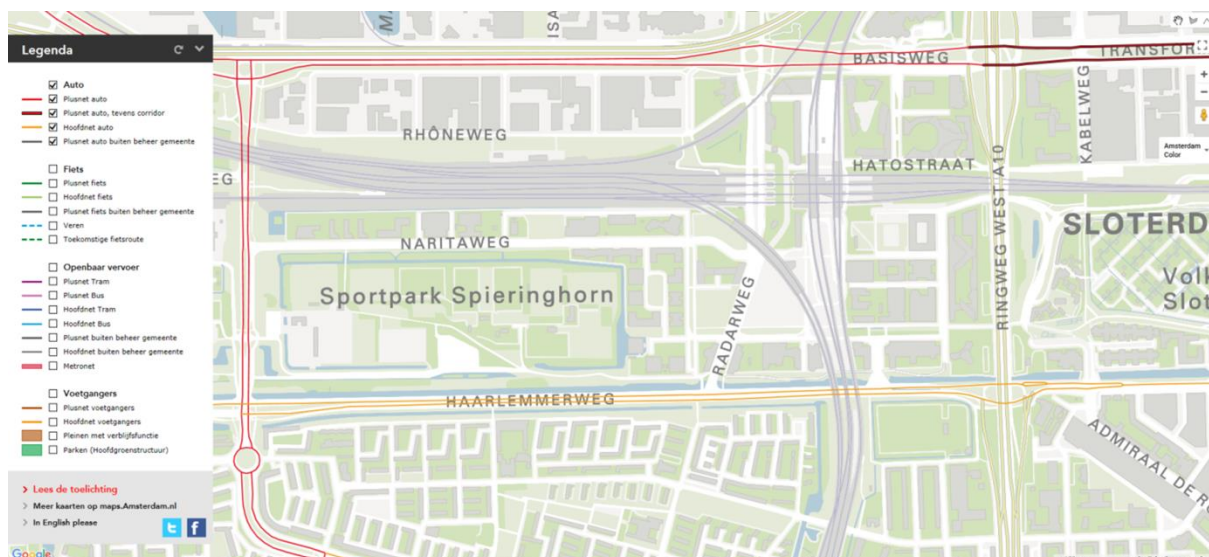
Detailkaarten van de kavelontwikkeling en een overzicht van de openbare ruimte staan in de bijlage 2 en 3.

3.2 Huidige situatie

We beschrijven de huidige situatie op basis van de verkeerscategorie en andere mogelijk belangrijke omgevingsactiviteiten.

Verkeerssituatie

De Basisweg in het noorden, de Seineweg in het westen en de Haarlemmerweg in het zuiden vormen samen met de A10-West als een ring het hoofdnet auto voor het gebied.

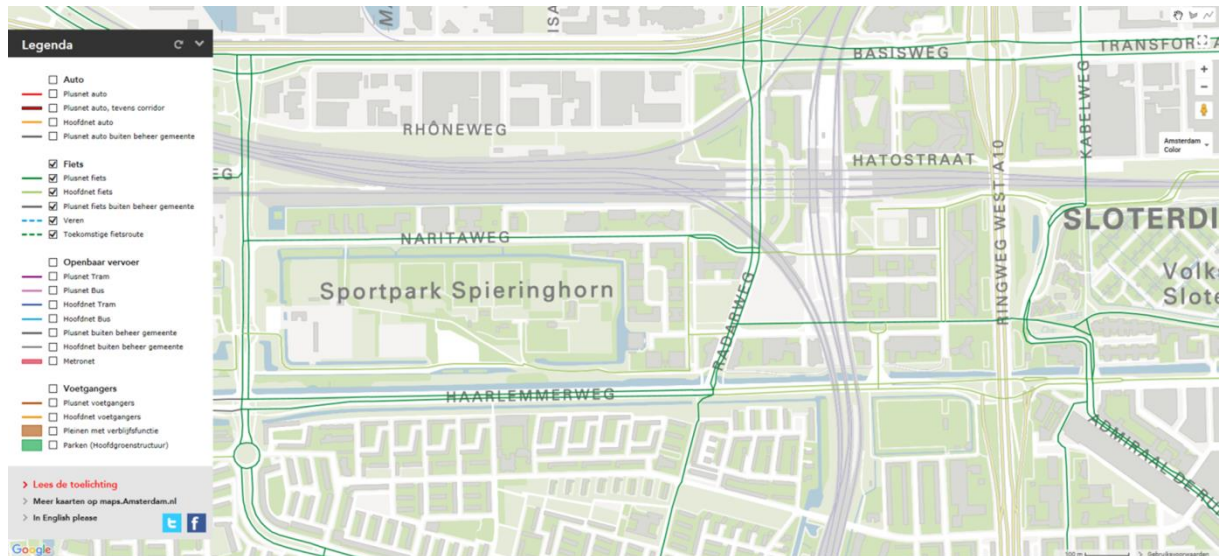


Het projectgebied is een groot OV-knooppunt voor de stad Amsterdam en Noord Holland. Zie de figuur hieronder voor de twee belangrijkste verkeersassen die het gebied ontsluiten. Het betreft de Radarweg en de Arlandaweg (in rood aangegeven).

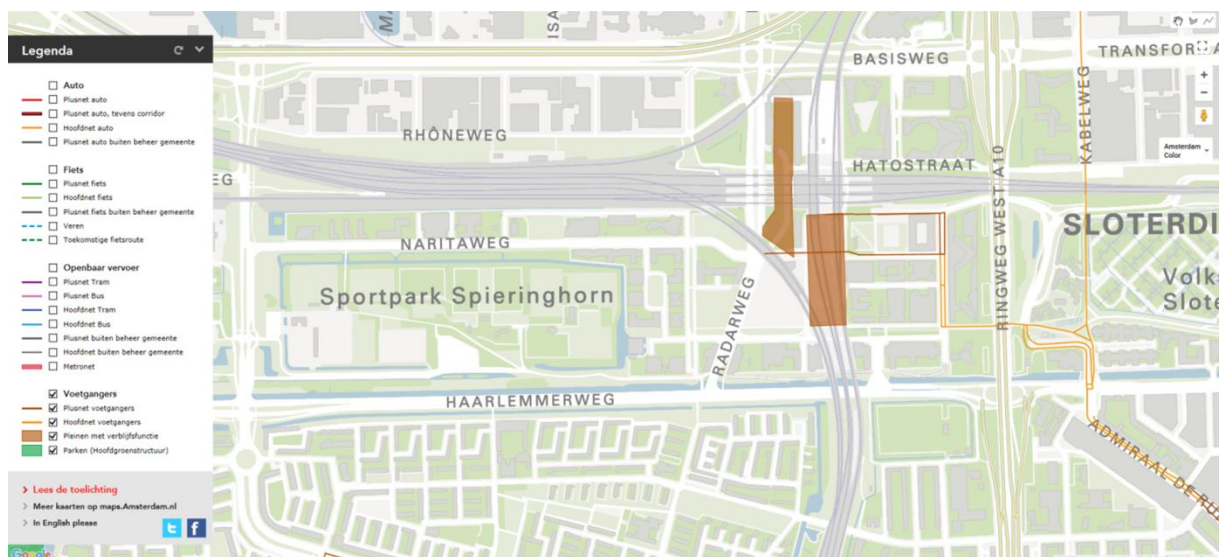


De Transformatorweg, Basisweg tot en met de Radarweg, Arlandaweg, Naritaweg en Kimpoweg vormen de hoofdnetten t.b.v. OV. De Haarlemmerweg vanaf de Radarweg tot en met de A10 is ook een hoofdnet OV. Zuidelijk gelegen in het Stadsdeel Nieuw West zijn de Burgemeester de Vlugtlaan en Admiraal de Ruijterweg hoofdnetten OV.

Het hoofdnet fietsdoorkruist het gebied. De belangrijkste wegen zijn de Radarweg, Arlandaweg, Naritaweg en Barajasweg. In het oosten van station Sloterdijk behoren de Kimpoweg, Kingsfordweg en Teleportboulevard tot het hoofdnet fiets.



Het hoofdnet voetganger is hier helemaal gericht op station Sloterdijk. Dat houdt niet alleen in dat het stationsgebied essentieel is voor voetgangers, maar ook de toeleidende wegen zoals de Radarweg, Teleportboulevard en Naritaweg.

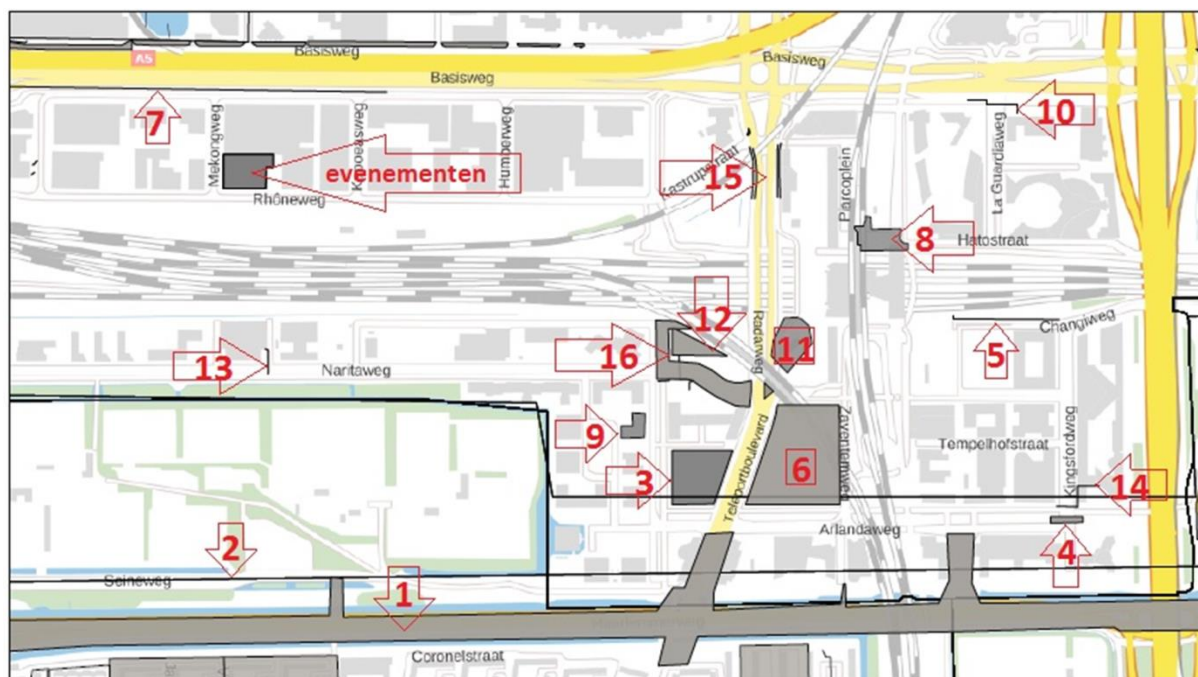


Naast de treinstations zijn ook het metro- en busstation zeer belangrijke voorzieningen. Naast de vele kantoren zijn er diverse hotels in het gebied gevestigd.

Tot slot is het stationsgebied voor grootschalige evenementen in de regio een essentieel transferpunt.

3.3 Omgevingsprojecten en evenementen

In het *Coördinatiesysteem Openbare Ruimte Amsterdam, (CORA)* zijn alle openbare ruimte- en maaiveldprojecten en evenementen opgenomen. Met behulp van CORA worden integrale projectplanningen gemaakt en projecten op elkaar afgestemd. Hieronder (ein in bijlage 8) staat een overzicht van de CORA-projecten per 7 november 2017.



1	16850	HAARLEMMEWEG ts Admiraal de Ruijterweg en gemeente Halfweg (N200)	reconstructie, aanpassingen diverse kruisingen, bouwen bruggen, dijkverhoging, aanleg ecopassage en leggen drinkwaterleiding	Regisseren	23-10-2017	1-1-2020	20123734	Waternet Drinkwater	Ridder, M. (0652534455)	WIOR Project
2	35243	de Bretten (gebied ten noorden van de Haarlemmerweg vanaf Station Sloterdijk tot Halfweg)	De Brettenkate - 2019 (jaarlijks september) (ONDER VOORBEHOUD)	Regisseren	1-9-2019	30-9-2019	20154277	null	null	Evenement
3	41924	RADARWEG ARLANDAWEG BARAJASWEG	bouwrijpmaken kavel N3, oprichten van (volgt)	Administren	1-5-2017	1-9-2018	20163919	null	null	Bouwprogramma
4	44145	ARLANDAWEG thv oversteek Kingsfordweg	spoor vervangen en wegdek aanpassen/vervangen	Regisseren	1-5-2018	1-7-2018	20166139	GVB	Lobstein, P. (0620136530)	WIOR Project
5	46759	CHANGIWEW / ZAVENTEMWEG / TELEPORTBOULEVARD	Leggen LS kabel (335 m)	Regisseren	2-10-2017	15-1-2018	20170879	Lander, distributie Electriciteit	Coutinho, O. (0627119834)	WIOR Project
6	47414	ARLANDAWEG, RADARWEG en ZAVENTEMWEG	bouwrijp maken Kavel O	Regisseren	1-11-2017	1-5-2018	20171633	Stadsdeelwerken	Regeer, W.R. (0641842756)	WIOR Project
7	48185	BASISWEG ts huisnr. 48 t/m 60	Vervangen gasleidingen (800 m)	Regisseren	30-9-2017	29-12-2017	20172404	Lander, distributie Gas	Azzouzi, A. El (0653205972)	WIOR Project
8	49744	PIARCOPLEIN	herinrichting	Regisseren	1-10-2017	22-12-2017	20173963	Stadsdeelwerken	Gribnau, H. (0620411314)	WIOR Project
9	50378	NARITAWEG 139 - 149	wijzigen in 73 won.,	Administren	15-3-2017	1-2-2018	20174597	null	null	Bouwprogramma
10	50536	LA GUARDIAWEG to 36 t/m 66, GATWICKSTRAAT 1	leggen Ziggo coax huisaansluitkabel (100 m)	Administren	16-10-2017	16-12-2017	20174755	Ziggo B.V.	Luijk, V. (0881860094)	WIOR Project
11	50566	Ortyplein 76	BRET.BAR@Night	Regisseren	2-9-2017	1-1-2018	20174785	null	null	Evenement
12	50626	BARAJASWEG / NARITAWEG	Leggen Ziggo huisaansluitkabels (338 m)	Regisseren	23-10-2017	23-12-2017	20174845	Ziggo B.V.	Luijk, V. (0881860094)	WIOR Project
13	50667	NARITAWEG huisnr. 70	Leggen HDPE buis (35 m)	Regisseren	6-11-2017	31-12-2017	20174886	Eurofiber	Celik, O. (06-10213531)	WIOR Project
14	51021	KINGSFORDWEG huisnr. 99 / ARLANDAWEG huisnr. 72	Leggen Ziggo huisaansluitkabels (61 m)	Regisseren	6-11-2017	6-12-2017	20175240	Ziggo B.V.	Luijk, V. (0881860094)	WIOR Project
15	51377	RADARWEG / HANEDASTRAAT	aanbrengen bromfietser drempel / vergroten druppel	Regisseren	1-4-2018	1-7-2018	20175596	Ingenieursbureau	Drost, J. (0615418664)	WIOR Project
16	51659	NARITAWEG ts Radarweg en Narajasweg, BARAJASWEG ts Narita en Plesostraat	herinrichten openbare ruimte	Regisseren	1-3-2018	1-7-2018	20175878	Havenbedrijf Amsterdam	Hofstra, A. (0653532872)	WIOR Project

Een zeer belangrijk omgevingswerk is de reconstructie van de N200. Hier wordt door Waternet de hoofdtransportleiding vanuit de westerleidingduinen naar Amsterdam vervangen en de N200 wordt gereconstrueerd. De werkzaamheden van de N200 zijn leidend. Dit leidt soms tot kansen (bijvoorbeeld als er toch al wegen zijn afgesloten), soms tot belemmeringen.

3.4 Haarlemmerweg (N200)

De belangrijkste BLVC-randvoorwaarden van de N200, waar rekening mee moet worden gehouden, zijn:

- Daar waar bestaande VRI's fysiek gewijzigd of vervangen moeten worden of tijdelijke VRI's ingezet moeten worden, met het oog op gewijzigde verkeerssituaties, wordt de beheerder van de VRI's minimaal zes maanden voor aanvang van de wijziging geïnformeerd over de nieuwe configuratie, zodat de beheerder deze regelingen correct kan voorbereiden. Voor minimale wijzigingen, zoals groentijden e.d., die geen fysieke aanpassingen vragen, wordt de beheerder van de VRI's minimaal één maand voor aanvang van de wijzigingen geïnformeerd over de nieuwe configuratie. Werkzaamheden aan de VRI's worden uitsluitend door of namens de beheerder uitgevoerd.
Om te zorgen voor een correcte afstemming van de werkzaamheden, verkeersmaatregelen en verkeersregelingen is door OG een speciale Werkgroep VRI's opgericht. In deze werkgroep nemen deel de VRI-specialisten van gemeente Amsterdam, Team Verkeerstactiek, ON (na gunning) en OG.
Daar waar bestaande VRI's kortstondig buiten bedrijf worden gesteld of niet bruikbaar zijn door een opeenvolgende wijzigingen in het wegprofiel, draagt ON, in overleg met de beheerder van de VRI's, zorg voor inzet van conform Regeling Verkeersregelaars 2009 bevoegde verkeersregelaars. De wijze van afstemming wordt nader uitgewerkt in de uitvoeringsplannen.
- Om de hinder voor het verkeer alsmede de hinder van omrijdend verkeer zo veel mogelijk te beheersen dienen maatregelen binnen onderstaande kaders te worden genomen:
 - Het doorgaande verkeer wordt over het hoofdwegennet omgeleid. Onder het hoofdwegennet wordt in deze verstaan het Rijkswegennet, Provinciaal wegennet alsmede de stadsroute S102 (Basisweg, Westpoortweg) naar de N202;
 - Het lokale verkeer wordt zo mogelijk over het Amsterdams Hoofdnet omgeleid;
 - Maatregelen worden genomen om sluipverkeer op daarvoor ongeschikte wegen, zoals Burgemeester Vening Meineszlaan, Witzanghlaan, Tom Schreursweg, Osdorperweg en Wethouder van Essenweg te minimaliseren;
 - Geen gelijktijdige capaciteitsbeperking op de aansluitingen Kimpoweg en Radarweg op de N200 (t.b.v. bereikbaarheid Sloterdijk);
 - Capaciteitsbeperking Seineweg (S103) minimaliseren en alleen wanneer geen capaciteitsbeperking op is op de aansluitingen Australiëhavenweg, Radarweg en Kimpoweg op de N200 (t.b.v. bereikbaarheid Westpoort en Sloterdijk);
 - Geen gelijktijdige capaciteitsbeperking op de aansluitingen Admiraal de Ruijterweg, Burgemeester de Vlugtlaan (S104) en Willem Schermerhornstraat op de N200;
 - Werkzaamheden op de kruisingen, waardoor extra capaciteitsbeperking ontstaat op N200 of aansluitingen, worden uitsluitend in het weekend (tussen vrijdag 21:00 en maandag 5:00 uur) uitgevoerd;
 - Werkzaamheden noordzijde kruising Seineweg en reconstructie aansluiting Seineweg (S103) vinden gelijktijdig plaats;

- Aansluiting Australiëhavenweg wordt gedurende maximaal één maand afgesloten voor onderhoud, aanpassing en reparatie van de aansluiting Australiëhavenweg met de N200.
- **Langzaam verkeer**

Fietsverkeer dient in beginsel een directe fietsverbinding parallel aan de N200 te hebben. Hierbij wordt rekening gehouden met de hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort, rekening houdend met de fasering in uitvoering. Deze eisen staan nader uitgewerkt in publicatie 74 van het CROW en het ZWIA. Duidelijk is dat dit in deze situatie niet volledig uitvoerbaar is.

Het (brom-) fietspad parallel aan de N200 wordt in ieder geval tijdens de aanleg van de drinkwatertransportleidingen volledig gestremd. Afhankelijk van de planning van de werkzaamheden kunnen, in overleg met de wegbeheerder, gedurende de uitvoering delen van het (brom-) fietspad (tijdelijk) worden opengesteld. De omleidingsroute voor de rechtstreekse fietsverbinding Haarlem – Amsterdam v/v dient een minimale breedte van 3 meter te hebben.

De maximale omrijdfactor tussen Osdorperweg en Admiraal de Ruijterweg bedraagt 1,2. Daarnaast dient te allen tijde een oversteek over Zijkanaal F beschikbaar te zijn. De volgende omleidingsroutes worden voorgeschreven in het uitvoeringsplan voor de aanleg van het nieuwe 10 kV tracé, voorafgaand aan de aanleg van de drinkwatertransportleidingen, wordt door OG uitgewerkt hoe wordt gezorgd voor begeleiding van het (brom-) fietsverkeer over de omleidingsroute (veiligheid, waaronder gladheidsbestrijding) en bij plaatselijke kwaliteitsvermindering van de (brom-) fietsroute. Op de gemarkeerde omleidingsroutes moeten snel en langzaam verkeer zo mogelijk worden gescheiden van elkaar.

ON is voor de vervolgwerkzaamheden gehouden aan het in stand houden van de in het uitvoeringsplan aanleg 10 kV tracé uitgewerkte omleidingsroute, zolang stremming van het (brom-) fietspad benodigd is voor het werk. ON wordt gestimuleerd de volledige snelfietsroute zo snel mogelijk op te leveren.

Opdrachtnemer werkt de volgende eisen uit in het uitvoeringsplan:

 - Ten aanzien van de noord/zuidverbinding is het voor (brom-) fietsers en voetgangers te allen tijde mogelijk nabij de Australiëhavenweg/Willem Schermerhornstraat en nabij de Seineweg/Burgemeester de Vlugtlaan de N200 over te steken;
 - Tussen de Einsteinweg (A10 West) en de Radarweg is steeds minimaal één oversteekplaats over de N200 beschikbaar;
 - Ter hoogte van de Admiraal de Ruijterweg blijft zowel de noord/zuidverbinding als de oost/westverbinding beschikbaar voor (brom-) fietsers en voetgangers;
 - De woningen en bedrijven aan de Haarlemmerweg dienen te allen tijde bereikbaar te zijn met dezelfde vervoermiddelen zoals nu het geval;
 - Wanneer hiervan wordt afgeweken, worden met de gebruikers specifieke afspraken gemaakt;
 - Alle routes dienen geschikt te zijn voor mindervaliden, zoals omschreven in het ZWIA.

Het volledige BLVC-kader van de N200 is te raadplegen via CORA onder coördinateinummer 20123734.

3.5 Overige aandachtspunten

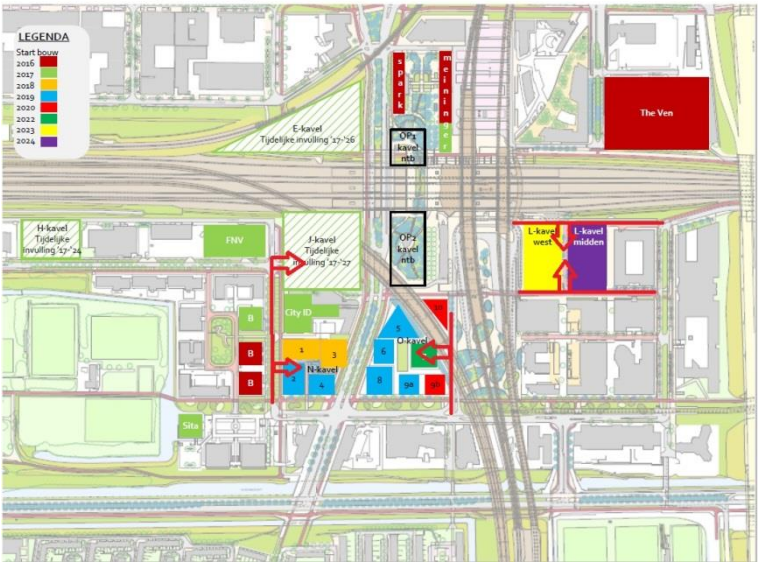
De omgevingsscan richt zich voornamelijk op de huidige stand van zaken van CORA. Projecten buiten dit kader kunnen tevens invloed gaan hebben op de bereikbaarheid van Sloterdijk Centrum. Het kan nog blijken dat er nog andere projecten (in de bredere omgeving) zijn waarmee ook zal moeten worden afgestemd.

4. BLVC-Uitgangspunten

4.1 Algemene eisen

	Algemeen
	- De bouwwerkzaamheden vinden plaats in een omgeving die volop in gebruik is. Er wordt dagelijks gewoond, gewerkt en geleerd. Deze omgeving moet gewoon kunnen blijven functioneren en moet bereikbaar te zijn voor alle relevante vervoerwijzen volgens de comforteisen uit "Zo Werken Wij In Amsterdam op Straat" (ZWIA). - Bouwers zijn verantwoordelijk voor de uitvoerbaarheid van hun project. In overleg met de projectorganisatie dienen zij o nodig slimme combinaties te vinden van gelijktijdige of juist achtereenvolgende werkzaamheden.
	Bereikbaarheid
	Algemeen De capaciteit (lees: aantal rijstroken) van de belangrijkste verbindingen in het projectgebied (Arlandaweg, Radarweg, Kingsfordweg en Kimpoweg) moet gehandhaafd blijven.
	Langzaam verkeer - Omleidingsroutes voor langzaam verkeer (fietzers en voetgangers) worden tot een minimum beperkt. Extra oversteekbewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer zijn gebaseerd op de kortste route, de ontwerpwijzer voor de fiets van het CROW (publicatie 74) hanteert maximaal 600 meter omrijdafstand voor fietsers. Voor voetgangers maximaal 140% van bestaande route. In alle gevallen geldt dat een omleidingsroute niet van lagere orde mag zijn dan de oorspronkelijke route (bij vrijliggend (brom)fietspad dus fietsers niet verplaatsen naar fietsstrook of mengen op de rijbaan, maar een alternatief (tijdelijk) vrijliggend (brom)fietspad bieden). - Indien het noodzakelijk is om voet- en (brom)fietspaden tijdelijk te versmallen, dan geldt voor het voetpad minimaal 1,50 meter, voor een eenrichtings(brom)fietspad 1,80 meter en voor een tweerichtings(brom)fietspad 3,00 meter. - Wanneer er onvoldoende ruimte is om dit te realiseren dient het project met een alternatief te komen, zoals bijvoorbeeld: - Verschuiven van fiets- of voetpad - Deels overkluisen van fiets- of voetpad

	○ Smaller maken over een korte afstand ○ Tweerichtings(brom)fietspad tijdelijk ombouwen naar eenrichtings(brom)fietspad
	Openbaar vervoer • Het openbaar vervoer (bus en tram) mag niet worden gehinderd door bouwwerkzaamheden. Dit geldt specifiek voor het bouwverkeer t.b.v. de O-kavels, dat dient te worden afgestemd op de dienstregeling van het GVB, Connexion en EBS; er mag niet gebufferd worden op de Zaventemweg. • Stremmingen van routes voor het openbaar vervoer zijn alleen toegestaan buiten de exploitatie, of eventueel in het weekend. • De nachtbus kan in uitzonderlijke gevallen kort worden omgeleid via de Sloterdijkweg en de Kingsfordweg. Voor de tram is er geen alternatief vervoersplan beschikbaar, daarom kan deze niet gestremd worden. • In alle gevallen geldt dat geplande aanpassingen voor het openbaar vervoer minstens zes weken vooraf goedgekeurd moeten zijn, zodat GVB voldoende tijd heeft de dienstregeling aan te passen..
	Bouwverkeer • Routing van bouwverkeer op het <u>stedelijk wegennet</u> is gebaseerd op de minste overlast in combinatie met de grootste veiligheid, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het hoofdnet auto. • Tijdens de herinrichting van de N200 (volgens huidige planning tot eind 2019) dient deze vanaf de A10 zoveel mogelijk vrij te blijven van bouwverkeer. De route voor bouwverkeer loopt dan vanaf de A10-West via de S102 Basisweg/Transformatorweg en Radarweg naar het projectgebied. Bouwverkeer volgt de routes die zijn aangegeven in dit BLVC-kader. • Laden en lossen geschiedt op de bouwterreinen. • Laden en lossen geschiedt zoveel mogelijk buien de verkeersspitsen (dus zoveel mogelijk tussen 9 en 15 uur).
	Ontsluiting bouwterreinen • De bouwterreinen dienen te worden ontsloten door middel van één centrale in- en uitgang (poort) t.b.v. alle achterliggende bouwterreinen. Deze bouw- en uitritten dienen alleen vanaf de aansluitende achterliggende wegen aangesloten te worden, nl. de Barajasweg (kavel N en J), Zaventemweg (kavel O), Naritaweg (kavel H) en de Changiweg en Teleportboulevard (kavels L), voor de O, P en E-kavels is het afhankelijk van de scope van het werk. Zie onderstaande tekening (locatie poorten indicatief). • Wanneer bouw- in en uitritten nabij een kruispunt liggen met verkeerslichten, dient daarvoor de WIOR-proces te worden vervolgd. Dit houdt onder meer in, dat voor eventuele werkzaamheden aan de kruising de aanwijzingen van de gemeente Amsterdam V&OR dienen te worden gevolgd. • Deze bouw-ritten mogen de werking van verkeerslichten op nabijgelegen kruispunten niet nadelig beïnvloeden.

	Kavelontwikkeling Sloterdijk Centrum Faseringskaart Versie 30 februari 2017 
	Bouwlogistiek • Het 'just in time delivery' principe geldt voor alle bouwlogistiek in Sloterdijk-Centrum. Hierdoor hoeven minder bouwmaterialen te worden opgeslagen op bouwterreinen waardoor de omvang ervan beperkt kan blijven. • Als de bouwplaats vol staat met vrachtwagens of materieel waardoor voor de aanrijdende vrachtwagens geen plaats is, dan dienen deze te wachten op daarvoor aangewezen bufferplaatsen. Geen stilstaande vrachtwagens op de openbare weg. • De bouwlogistiek valt onder de verantwoordelijkheid van het project. Zij dient zo nodig op afstand bufferlocaties te realiseren.
	Nood- en hulpdiensten / brandweer • Gebouwen, bouwwerken en bouwterreinen dienen gegarandeerd bereikbaar te zijn voor de nood- en hulpdiensten (bij voorkeur vanaf twee kanten). Nood- en hulpdiensten moeten binnen de vastgestelde aanrijdtijd alle woningen en voorzieningen kunnen bereiken. • Afstemming vindt plaats met de dienstdoende bereikbaarheidscoördinator van de Brandweer Amsterdam-Amstelland (sector Servicebureau Operationele Dienst/Bereikbaarheid Bluswatervoorzieningen en Aanvalsplannen).
	Uittreksel van 'Formulier: Voorwaarden en richtlijnen Brandweer voor tijdelijke maatregelen', van Brandweer Amsterdam-Amstelland • Te allen tijde vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten; • Wijken wordt minimaal twee langs twee zijden ontsloten; • 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. • Een tijdelijke stremming van een aanvalsroutes voor nood- en hulpdiensten mag geen grotere lengte hebben dan 35 meter (in verband met bereik ladderwagens) en wordt altijd vooraf wordt gecommuniceerd met de bereikbaarheidscoördinator. Afwijkingen van deze voorwaarden zijn alleen mogelijk indien vooraf goedgekeurd door de bereikbaarheidscoördinator van de brandweer.
	Leefbaarheid
	Algemeen • De omgeving kan hinder ondervinden van bouwstof, zwerfvuil en geluidsoverlast, maar ook stankoverlast en eventueel emissie van schadelijke stoffen. Hinder voor omwonenden en omgeving dient zoveel mogelijk te worden voorkomen. • De directe omgeving van de bouwplaats wordt door het bouwproject dagelijks schoon gehouden zwerfafval van de bouw.
	Werktijden • Wanneer bepaalde werkzaamheden specifiek voor hotels hinder kunnen veroorzaken, denkt dat vooraf met de hotels te worden besproken en zo nodig maatregelen te worden genomen. • Bouwverkeer tijdens de 'school en lunchspits' zoveel mogelijk minimaliseren (8.00 – 9.00 uur en 12.00-13.30).
	Geluidshinder • Geluid als gevolg van de werkzaamheden (bijvoorbeeld graven en slopen) worden tot een minimum beperkt. Hiertoe moet opdrachtnemer een plan uitwerken en in het BLVC-plan opnemen. Zie richtlijn geluid 2016 op te vragen bij de projectorganisatie. • Bij het aanbrengen (en verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden wordt gebruik gemaakt van geluidssarme technieken.

	• Ten behoeve van het gebruik van het materieel op de bouwplaats dienen technische en/of organisatorische maatregelen getroffen te worden om de geluidproductie van de stationaire en mobiele installaties te beperken. • Bij afwijkingen van de wet- en regelgeving moet een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd worden. De aanvraag dient 6 weken voor aanvang van de werkzaamheden ingediend te worden. Het College van burgemeester en wethouders, voor deze het dagelijks bestuur van het stadsdeel, kan eisen stellen met betrekking tot maximale geluidbelasting en desgewenst een prognose onderzoek en/of geluidmetingen eisen. • Het voornemen om werkzaamheden uit te voeren buiten de dagperiode wordt tijdig gecommuniceerd aan de omgeving en aan de omgevingsmanager van de gemeente (gegevens nader te verstrekken). Hierbij worden ook de maatregelen die genomen worden om hinder tot een minimum te beperken gecommuniceerd. Afdeling handhaving handhaaft op de normen. • Er mogen in de directe nabijheid van scholen geen luidruchtige werkzaamheden uitgevoerd worden tijdens de tentamen/examenperiode. Data en tijden nader af te stemmen met ROC.
	Stankoverlast en vuile grond • Wanneer (graaf)werkzaamheden worden uitgevoerd in verontreinigde bodem ten behoeve van het functievrij maken, bouwen en inrichten van het maaiveld worden passende maatregelen genomen om stankoverlast voor derden te beperken en gezondheidsschade te voorkomen. Om te bepalen bij welke werkzaamheden maatregelen nodig zijn en welke maatregelen genomen moeten worden, wordt de Omgevingsdienst geconsulteerd.
	Trillingen • Trillingen als gevolg van de werkzaamheden (bijvoorbeeld graven en slopen) worden tot een minimum beperkt, uitgangspunt is trillingsvrij bouwen. • Bij het aanbrengen (en eventueel verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden wordt gebruik gemaakt van geluids- en trillingsarme technieken.
	Werkterrein • Een gerichte maatregel om overlast te voorkomen is een verzorgd werkterrein. Dit levert minder ergernis op voor de directe leefomgeving. Een schoon werkterrein (en directe omgeving) wordt gerealiseerd door extra te vegen, goede vlakke en schone loop- en rijroutes in stand te houden en door nette en adequate afzettingen te plaatsen. Tijdelijke en definitieve verhardingen moeten heel en schoon zijn.
	Eisen aan bouwborde: • Uitingen op de bouwhekken dienen ter akkoord voorgelegd te worden aan de omgevingsmanager. • Bouwborde worden op zijn vroegst geplaatst vanaf moment van de erfpachtuitgifte. • Bouwborde hebben een ingetogen chique uitstraling en zijn terughoudend

	in omvang, kleur en lichtniveau. • Uitingen op bouwboarden en - hekken in overleg met de omgevingsmanager.
	Verlichting • Bouwverlichting mag niet verblindend / hinderlijk worden gericht op de openbare weg, spoor, gebouwen, woningen, hotels en voorzieningen in de omgeving.
	Afscherming bouwterrein • De werkterreinen worden fysiek afgeschermd met deugdelijke hekwerken of houten schuttingen. Deze afscheiding dient onderhouden te worden. Bouwmaterialen moeten binnen de hekken worden opgeslagen. • Wanneer de afscheiding wordt gevormd door een steiger, wordt in dat geval de onderste 2 meter met schotten afgetimmerd en wordt de rest van de steiger voorzien van een doek tegen stuiven en vallen van voorwerpen. • De hekwerken en andere bouwplaatsafscheidings worden om de 50 m, voorzien van bebording ('Verboden toegang, melden bij de uitvoerder') en relevante pictogrammen.
	Afsluiten bouwterrein • Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaatsafscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten die bij calamiteiten te openen moeten zijn door nood- en hulpdiensten worden voorzien van sloten waarvan de brandweer beschikt over een loper (zogenaamde 'code roze sloten'). • Elektrische installaties, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, worden vergrendeld of opgeborgen om te voorkomen dat deze door onbevoegden in werking kunnen worden gesteld. Buiten de bouwplaats (voor zover dit zal voorkomen) zullen dergelijke middelen nooit onbeheerd worden achtergelaten. • Bouwhekken zijn van onderen dicht, zodat er geen fietsen aan vastgezet kunnen worden.
	Veiligheid
	Algemeen • Het verkeer in en rondom het projectgebied (directe omgeving van de bouwplaats, inclusief eventuele omleidingen die door opdrachtnemer zijn ingesteld) dient op een veilige wijze afgewikkeld te worden. • Wegen, fiets- en voetpaden moeten periodiek schoon gehouden worden van bouwvuil. Indien nodig tussentijds extra schoonmaken.
	Omleidingsroutes • Tijdelijke verkeersroutes dienen te worden voorzien van goed begaanbare verharding en voldoende verlichting. • Voor het winterseizoen dient de aannemer ervoor te zorgen dat tijdelijke verkeersroutes (indien nodig) sneeuwvrij gemaakt worden en dat er wordt

	gestrooid. Dit eventueel in overleg met de wegbeheerder..
	Openbare verlichting De omgeving moet goed verlicht zijn. Voorkomen moet worden dat er donkere hoeken of nissen ontstaan waar mensen zich in kunnen verschuilen.
	Manoeuvreren bouwverkeer Achteruitrijdend verkeer in de openbare ruimte is alleen toegestaan als er geen andere oplossing mogelijk is. Bij achteruitrijdend en stekend/manoeuvrend bouwverkeer worden verkeersregelaars ingezet door de aannemer.
	Toegankelijkheid voorzieningen in noodgevallen Alle op of nabij het bouwterrein aanwezige brand- en blusvoorzieningen, VRI-kasten, hoofdkranen en waterleidingen etc. dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten en bij calamiteiten.
	Veiligheid op en rond het bouwterrein - Plaatsing van bouwhekken en de inrichting van de bouwplaats dient zodanig te zijn dat er geen nissen, tunnels en onoverzichtelijke hoeken in de openbare ruimte ontstaan. Denk aan voldoende zicht bij kruispunten. - Het bouwterrein is schoon, geveegd en opgeruimd. Voorkom vervuiling op en buiten de bouwplaats. Eventuele vervuiling direct opruimen. Tijdelijke opslag van (bouw-) materialen beperken. - Er worden maatregelen genomen om de veiligheid van passanten te borgen bij het passeren van het bouw- en of werkterrein zodat langzaam verkeer niet omgeleid hoeft te worden, bijvoorbeeld bij hoogbouw. - Tijdelijke voorzieningen buiten de bouwplaats, zoals fietsomleidingen, verkeersborden, loopbruggen, transportbanden, worden beheerd en onderhouden door opdrachtnemer. - Eventuele kosten voor het beschermen van kabels en leidingen en/of het tijdelijk omleggen van kabels en leidingen zijn voor rekening van de bouwer/aannemer.
	Communicatie
	Algemeen De Gemeente Amsterdam hecht grote waarde aan goede communicatie en overleg met de beheerders van gebouwen/instanties in de directe omgeving van het project. Doel van deze communicatie en het overleg is te komen tot een optimale bouwlogistieke afstemming, informeren en een acceptabele hinder voor de omgeving. Ruim voordat er gecommuniceerd wordt met de omgeving dienen over de communicatie afspraken gemaakt te worden met de communicatieadviseur van de Gemeente Amsterdam. De communicatieadviseur zal om die reden ook altijd deel uitmaken van de beoordeling van eventuele plannen.

	- De communicatieparagraaf bevat de volgende onderdelen: - Achtergrond - Welke partijen zijn betrokken en hebben werk? - Communicatiedoel en doelstellingen - Doelgroepen aangeven - Controleer wie afzender is van de communicatie: het project of de gemeente Amsterdam - Hoe is de communicatie georganiseerd en wie is waarvoor verantwoordelijk? - Communicatiemiddelenmix: uitgesplitst in middel, doel, doelgroep en verantwoordelijken - Overzicht van planning voor deadlines voor het aanleveren van producten op te communiceren - Er wordt grootschalig gebouwd in een omgeving die al in gebruik is. Communicatie met de burens is essentieel om begrip voor de langdurige werkzaamheden te kweken en daar waar nodig bij te sturen en voor de burens maatwerk te leveren. Dit dient (ook) door de aannemer/ontwikkelaar actief ter hand te worden genomen.
	Proces - Het BLVC-plan dient door ontwikkelaar/bouwer (in bijzijn van medewerker Sloterdijk-Centrum besproken te worden met de directe stakeholders (woonachtig of gevestigd naast bouwterrein). - Er dient actief deelgenomen te worden aan (informatie)bijeenkomsten met de omgeving (maandelijks), alwaar presentaties dienen te worden gegeven over de voortgang van de bouw. - Er dient een organisatie te zijn ingericht die in geval van calamiteiten of hinder altijd (24/7) telefonisch bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder. Dit dient te worden uitgewerkt in het BLVC-plan. - Het team communicatie Sloterdijk-Centrum van de gemeente Amsterdam heeft een regisserende en faciliterende rol in de communicatie richting omgevingspartijen en wordt daarbij actief betrokken. - De ontwikkelaar/bouwer is de afzender en uitvoerder van de eigen communicatie-uitingen. De ontwikkelaar/bouwer is zowel verantwoordelijk voor de inhoudelijke informatie als voor de tijdige en zorgvuldige uitvoering van de bouwcommunicatie. Voor werkzaamheden in de openbare ruimte in opdracht van een gemeentelijke opdrachtgever is gemeente Amsterdam afzender en uitvoerder van de communicatie. - De ontwikkelaar/bouwer dient alle (bouw)communicatie vóór uitvoering af te stemmen met team communicatie van Sloterdijk-Centrum, gemeente Amsterdam (inclusief perswoordvoering). - Alle meldingen en klachten die binnenkomen bij de ontwikkelaar/bouwer, dienen direct te worden gemeld aan de omgevingscoördinator Sloterdijk-Centrum en in beginsel zo spoedig mogelijk maar uiterlijk binnen drie werkdagen te worden afgehandeld.
	Rolverdeling Aannemer - gemeente De aannemer/ontwikkelaar zorgt voor de communicatie over de

	werkzaamheden in afstemming met de gemeente Amsterdam. Contactpersonen bij de gemeente zijn de assistent projectmanager en communicatieadviseur. De gemeente kan adviseren bij de communicatie en is sommige gevallen ook afzender zijn van de communicatie over de bouw. De ontwikkelaar/bouwer is verantwoordelijk voor het aanleveren van alle informatie over de bouwwerkzaamheden, bouwmethodes, tijdelijke inrichting, alternatieve routes, planning en hinder voor omgeving, zodanig dat de omgeving tijdig en volledig geïnformeerd kan worden.
	Planning - Acht weken voor de start uitvoering levert de ontwikkelaar/bouwer een communicatieplanning aan bij team communicatie van Sloterdijk-Centrum. In samenspraak met Sloterdijk-Centrum wordt bepaald welke mijlpalen worden gecommuniceerd en via welke middelen dit wordt gedaan. - Bewoners worden twee weken voor aanvang bouw op de hoogte gesteld van de werkzaamheden. Dit kan middels een brief of andere communicatiemiddelen. - Werkzaamheden die door geplande werkzaamheden overmatige hinder voor de omgeving veroorzaken (geluid, stank, trillingen, stof, bereikbaarheid en dergelijke) mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving hierover op tijd (ten minste een week van te voren) is geïnformeerd.
	Bouwborden - Bouw- en informatieborden worden op zijn vroegst geplaatst vanaf moment van de erfpachtuitgifte. - De opdrachtgever maakt en plaatst een goed zichtbaar bouwbord. De inhoud en uitstraling wordt afgestemd met team Sloterdijk-Centrum. Bouwborden in opdracht van de gemeente (of gezamenlijke projecten) voldoen aan de huisstijl van de gemeente Amsterdam. Het bouwbord mag geen zichtprobleem voor het verkeer opleveren. - Het is de opdrachtnemer verboden om reclame uitingen van derden op of rondom het bouw- en werkterrein te hebben, met uitzondering van een artist impression van het project zelf.
	Overige punten
	Afwijkingen - Indien er niet voldaan kan worden aan een van de eisen die gesteld zijn in dit BLVC-kader, is afwijking in beginsel mogelijk, mits afdoende aangetoond en onderbouwd in het BLVC-plan, ter beoordeling van Sloterdijk-Centrum. Hiervoor geldt het volgende: - Kleine afwijkingen worden onderbouwd en voor akkoord voorgelegd aan de projectmanager van Sloterdijk-Centrum, voordat het plan voor akkoord wordt voorgelegd in het Coördinatieoverleg Sloterdijk-Centrum en WWU. - Grote afwijkingen (waaronder in ieder geval afwijkingen op de voorgeschreven geluids- en trillingsarme technieken voor het

	aanbrengen van fundering en damwanden) worden onderbouwd en met advies van het Coördinatieoverleg Sloterdijk-Centrum voor akkoord voorgelegd aan de directie van Sloterdijk-Centrum en <i>WWU</i> .
--	---

4.2 Projects specifieke eisen

	Kavel N en O
	- Ten aanzien van hinder voor en omleiden van langzaam verkeer op de Radarweg dienen opdrachtnemers van beide kavels op gezette met de projectorganisatie zoveel overleg te plegen als in de ogen van de projectorganisatie nodig is. - Laden en lossen en bufferen vindt niet plaats vanaf/op de Radarweg. - Aan weerszijden van de Radarweg dient er een bromfietspad in één richting in bedrijf te blijven, of aan één zijde een volwaardig tweerichingsbromfietspad. Aan beide zijden dient er een voorziening voor voetgangers aanwezig te zijn. Zie voor de minimale eisen de algemene eisen.
	Kavel N
	- Bouwers dienen hun logistiek onderling af te stemmen. - Bij de start van het werk en tijdens de bouw dient er structureel overleg zijn met de omliggende hotels.
	Kavel O
	- Bij de start van het werk en tijdens de bouw dient er structureel overleg te zijn met de openbaar vervoerbedrijven in verband met de exploitatie van het openbaar vervoerknooppunt van NS, stads- en streekvervoer. - Bouwers dienen hun logistiek onderling af te stemmen. - Het Carascoplein is niet toegankelijk voor bouwverkeer in verband met de aanwezige bovenleiding en mogelijke verstoring van de dienstregelingen.
	Kavel J
	Bij de start van het werk en tijdens de bouw dient er structureel overleg zijn met de omliggende hotels.
	Kavel L

	• Bij de start van het werk en tijdens de bouw dient er structureel overleg te zijn met de scholen in het gebied.
	Projecten in de openbare ruimte
	• Bouwprojecten hebben vaak hun eigen dynamiek. Als gevolg van procedures en ontwikkelingen kunnen bouwprojecten worden uitgesteld of juist worden versneld. Met deze dynamiek dienen openbare ruimteprojecten in te spelen. • Leidend in dit gebied zijn de werkzaamheden aan de Haarlemmerweg en de daarbij goedgekeurde omleidingsroutes.

Bijlagen

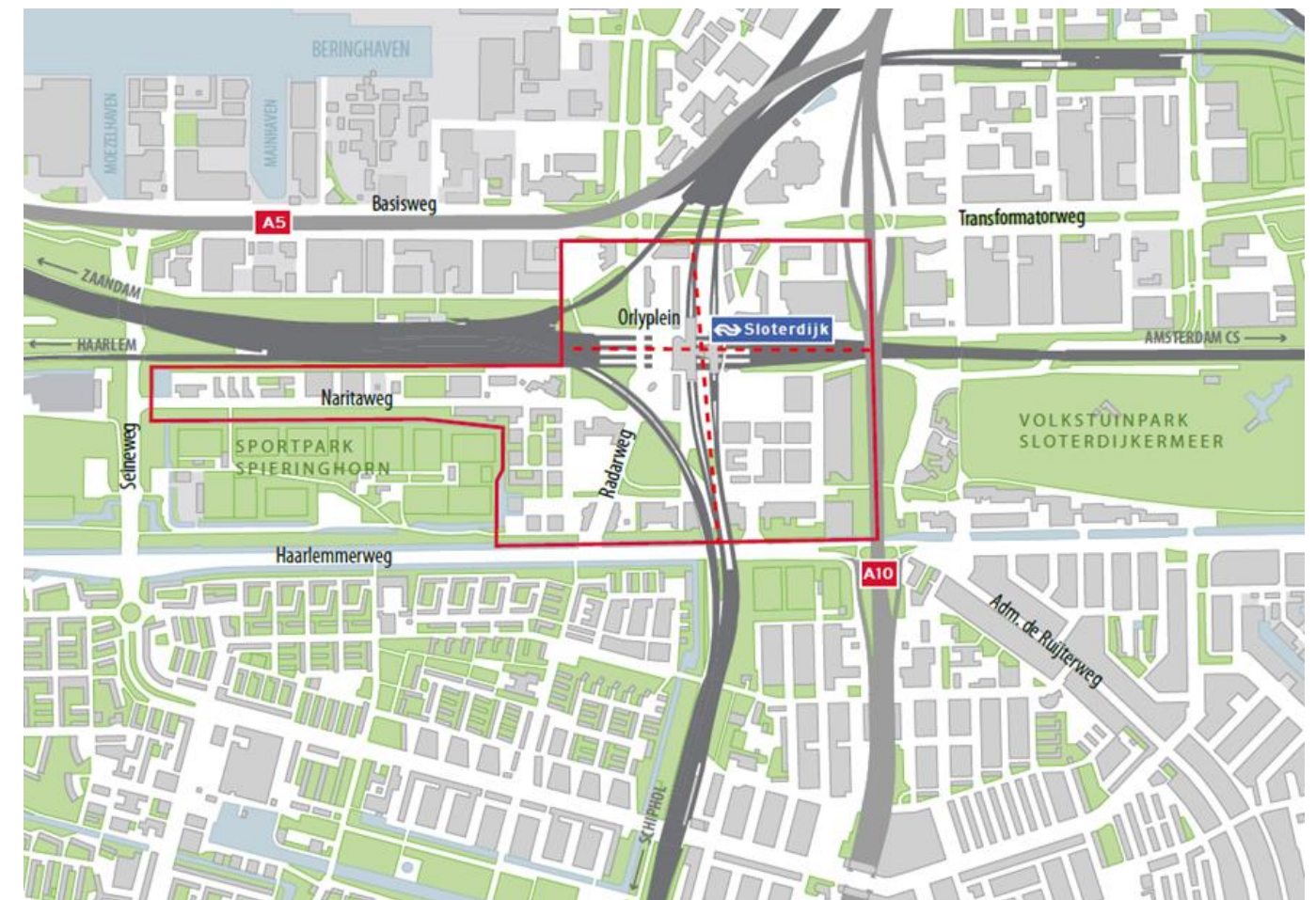
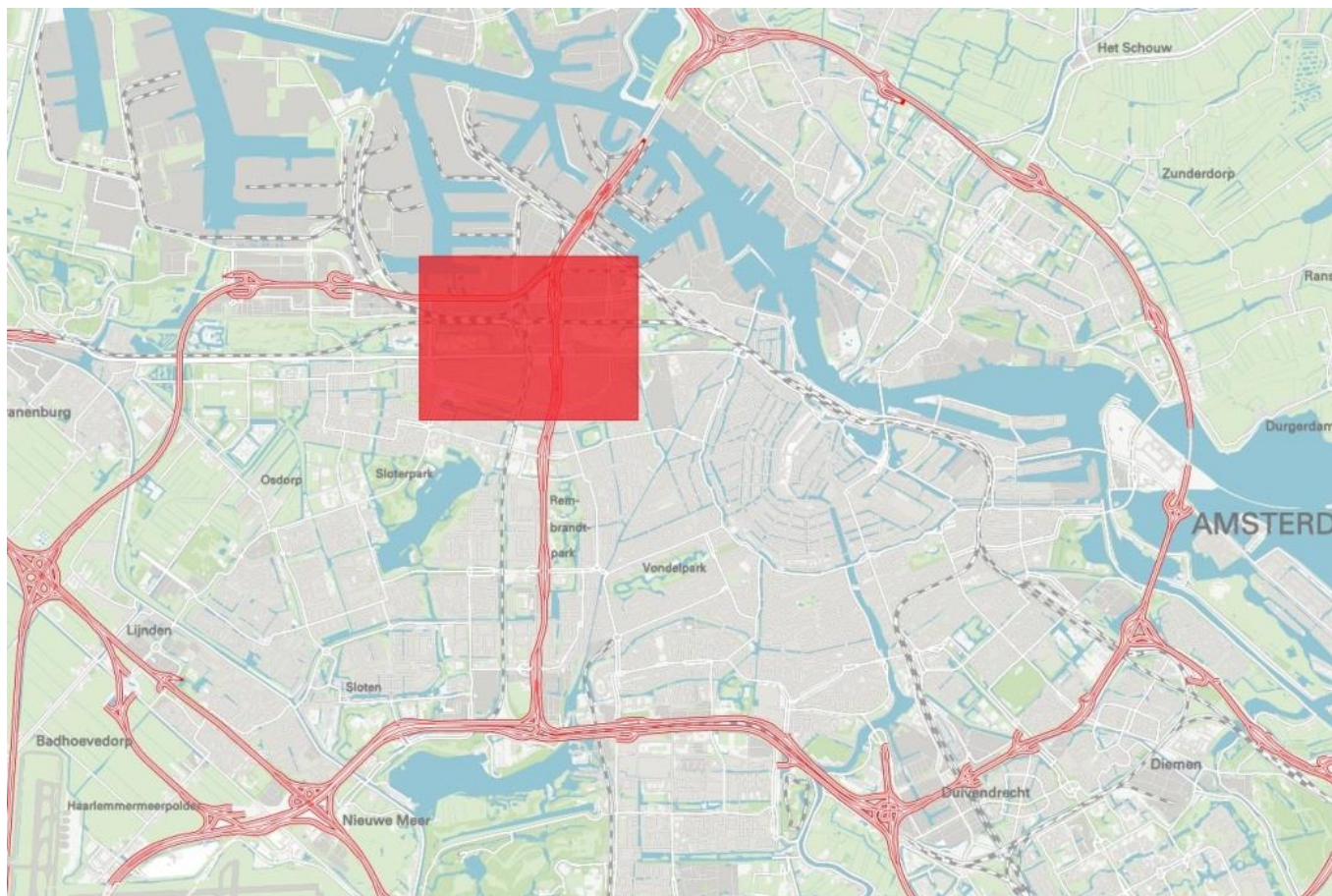
1. Overzicht projectgebied
2. Kavelontwikkeling
3. Voorlopige planning Openbare Ruimte Sloterdijk Centrum
4. Netwerk auto
5. Netwerk OV
6. Netwerk fiets
7. Netwerk voetganger
8. CORA-analyse
9. Nadere regels O-kavel

Bijlage 1 - Overzicht projectgebied

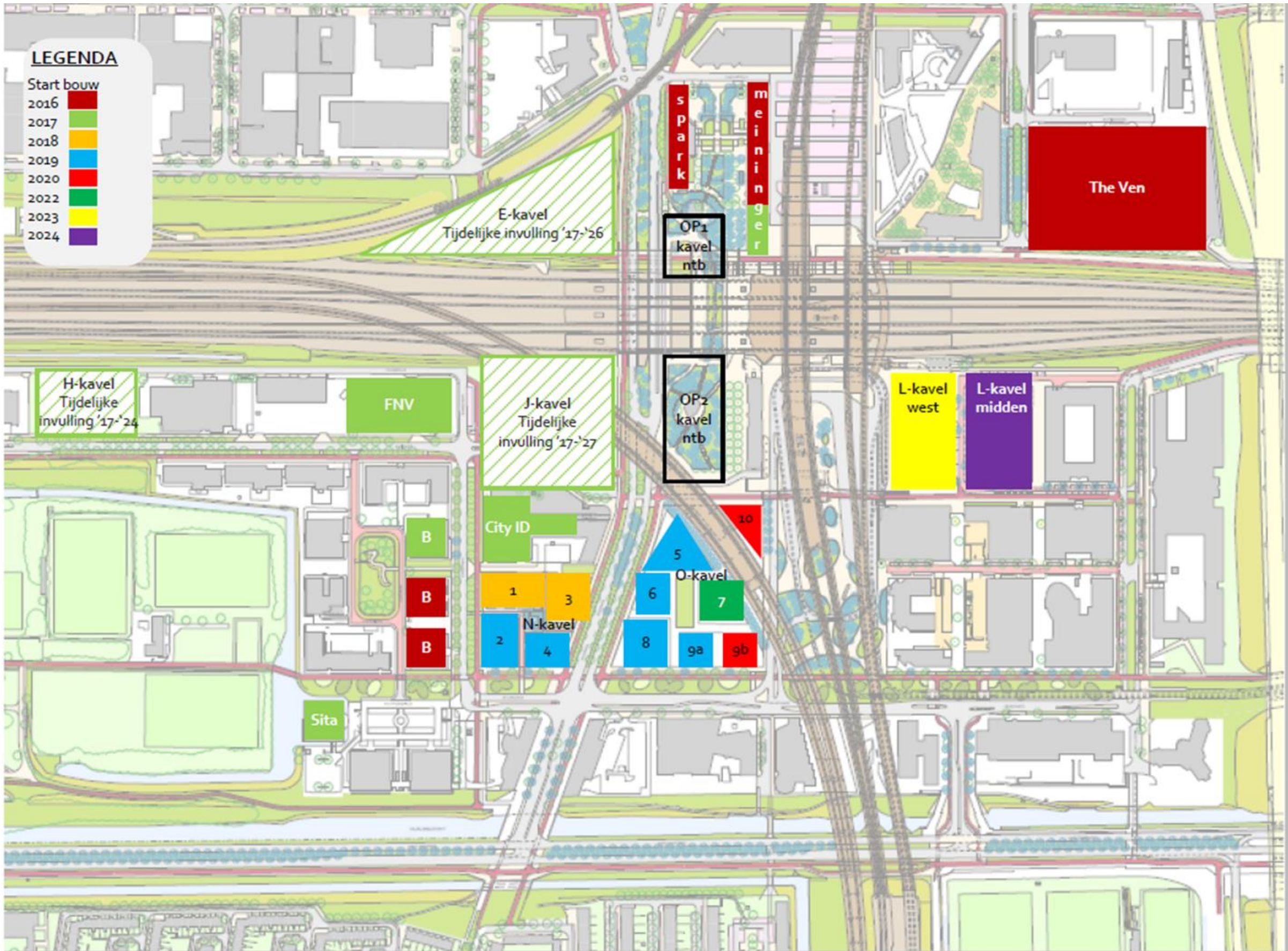
Vijf jaar geleden kampte Sloterdijk met een slecht imago en veel leegstand. Dit werd veroorzaakt door de eenzijdige thematische focus op Telematica, het slecht functioneren van de vervoersknoop en de vastgoedcrisis.

Sinds het opstellen van de Gebiedsstrategie en het flexibele bestemmingsplan is een nieuwe koers ingezet met als doel het gebied te transformeren van een monofunctioneel kantorengebied naar stoer en stedelijk gebied om in te werken én te wonen.

Dit heeft zijn vruchten afgeworpen: de eerste ontwikkelingen in het gebied zijn al duidelijk zichtbaar in tijdelijke bebouwing en evenementen, getransformeerde gebouwen, de komst van hotels en de vergroening van het Orlyplein.



Bijlage 2 - Kavelontwikkeling

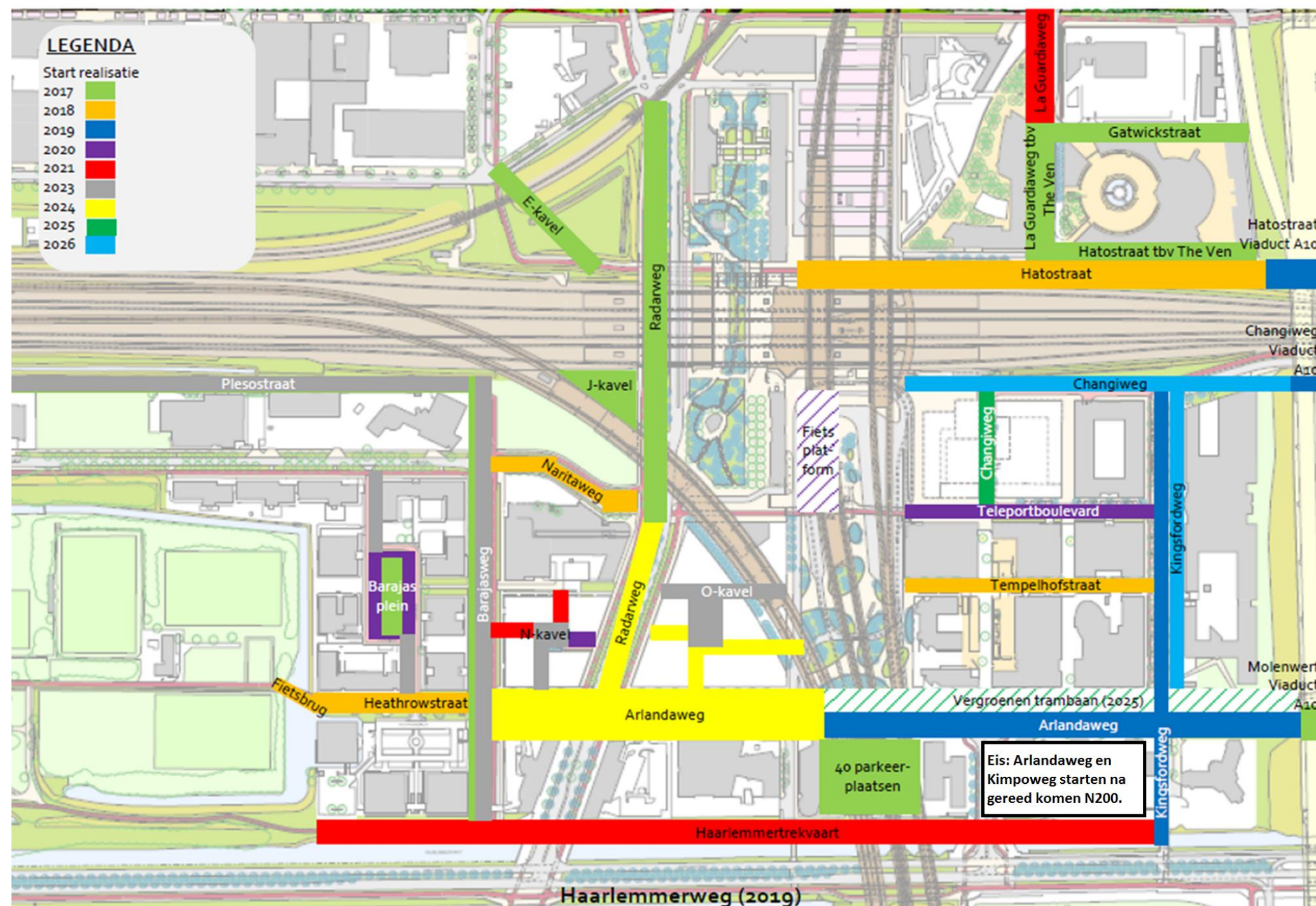


Bijlage 3 - Openbare ruimte Sloterdijk Centrum

Openbare ruimte Sloterdijk Centrum

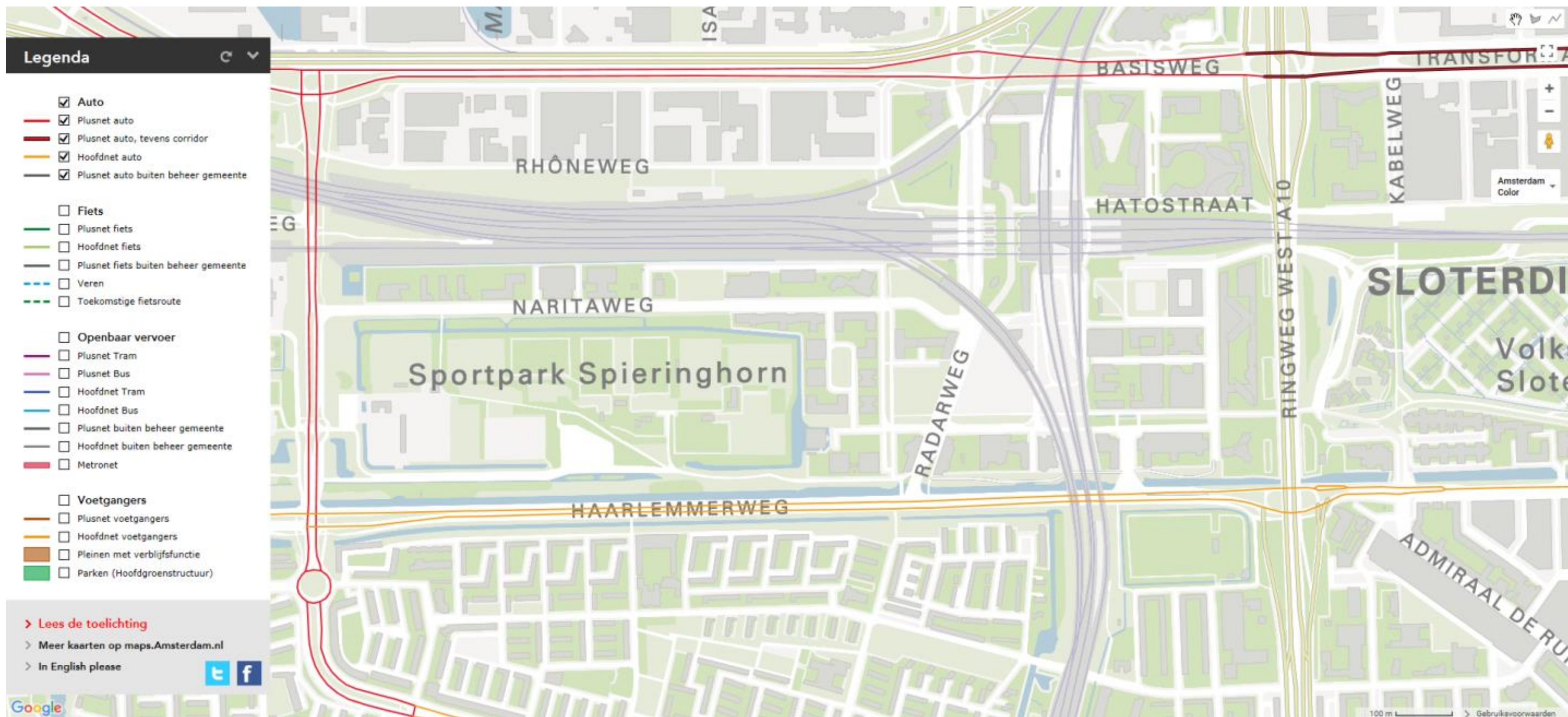
Faseringskaart

bijgewerkt december 2017

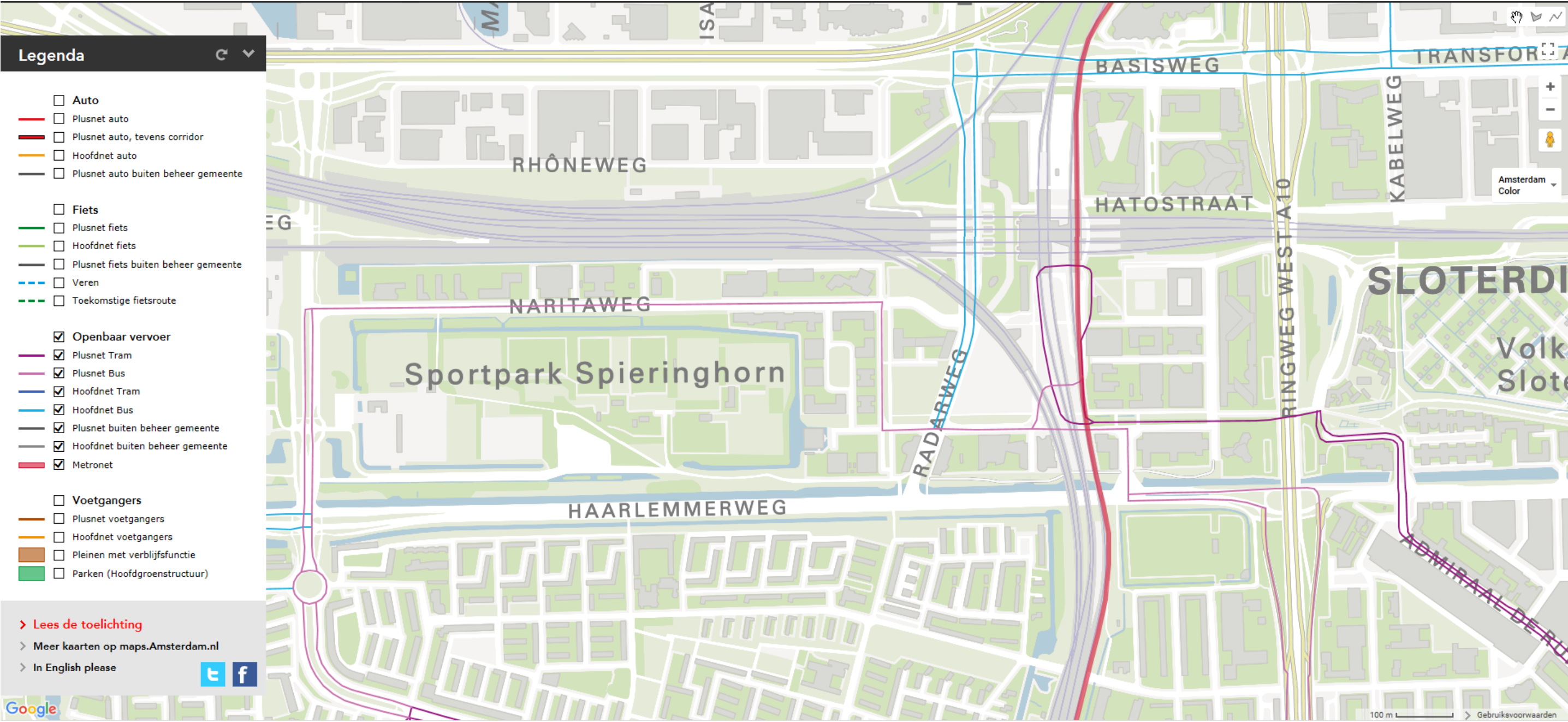


Bovenstaand overzicht is een momentopname van december 2017 en hier kunnen geen rechten aan worden ontleend. Raadpleeg voor een actuele planning CORA en de gebiedsregisseur.

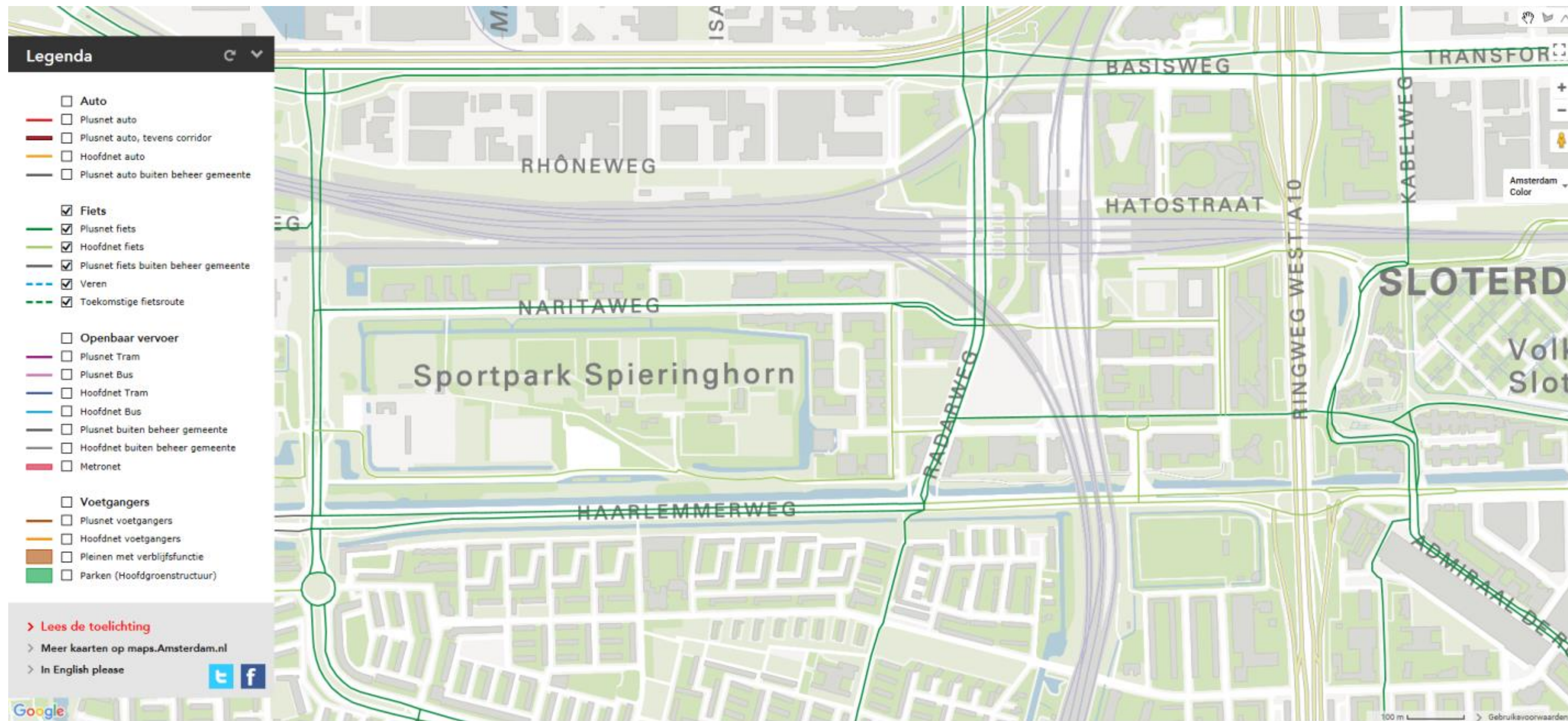
Bijlage 4 - Netwerk auto



Bijlage 5 - Netwerk openbaar vervoer



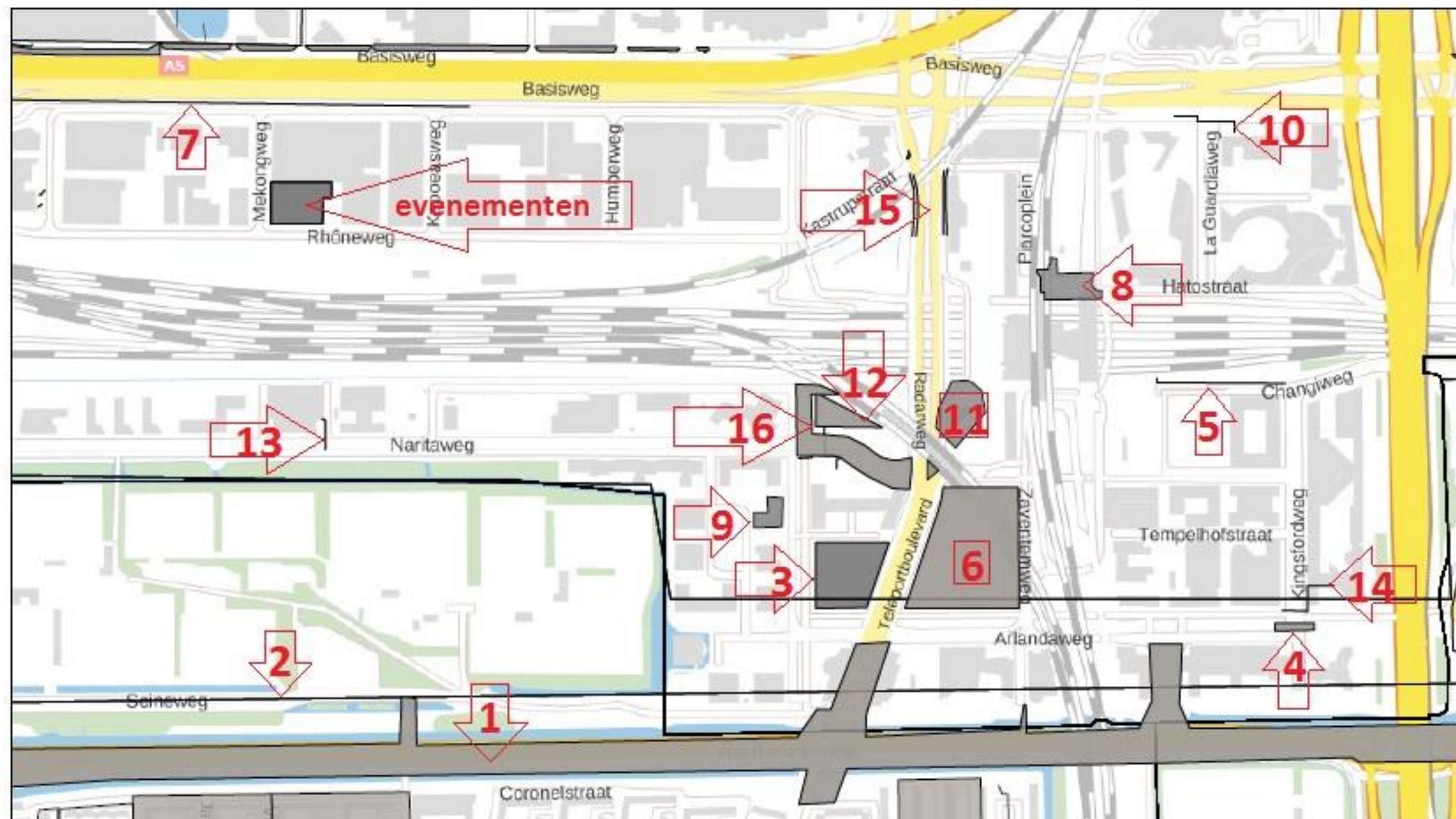
Bijlage 6 - Netwerk Fiets



Bijlage 7 - Netwerk voetganger



Bijlage 8 - CORA-analyse



1	16850	HAARLEMMERWEG ts Admiraal de Ruijterweg en gemeente Halfweg (N200)	reconstructie, aanpassingen diverse kruisingen, bouwen bruggen, dijkverhoging, aanleg ecopassage en leggen drinkwaterleiding	Regisseren	23-10-2017	1-1-2020	20123734	Waternet Drinkwater	Ridder, M. (0652534455)	WIOR Project
2	35243	de Bretten,(gebied ten noorden van de Haarlemmerweg vanaf Station Sloterdijk tot Halfweg)	De Brettensgate - 2019 (jaarlijks september) (ONDER VOORBEHOUD)	Regisseren	1-9-2019	30-9-2019	20154277	null	null	Evenement
3	41924	RADARWEG ARLANDAWEG BARAJASWEG	bouwrijpmaken kavel N3, oprichten van (volgt)	Administreren	1-5-2017	1-9-2018	20163919	null	null	Bouwprogramma
4	44145	ARLANDAWEG thv oversteek Kingsfordweg	spoor vervangen en wegdek aanpassen/vervangen	Regisseren	1-5-2018	1-7-2018	20166139	GVB	Lobstein, P. (0620136530)	WIOR Project
5	46759	CHANGIWEG / ZAVENTEMWEG / TELEPORTBOULEVARD	Leggen LS kabel (335 m')	Regisseren	2-10-2017	15-1-2018	20170979	Liander, distributie Electriciteit	Coutinho, O. (0627119834)	WIOR Project
6	47414	ARLANDAWEG, RADARWEG en ZAVENTEMWEG	bouwrijp maken Kavel O	Regisseren	1-11-2017	1-5-2018	20171633	Stadsdeelwerken	Regeer, W.R. (0641842756)	WIOR Project
7	48185	BASISWEG ts huisnr. 48 t/m 60	Vervangen gasleidingen (800 m')	Regisseren	30-9-2017	29-12-2017	20172404	Liander, distributie Gas	Azzouzi, A. El (0653205972)	WIOR Project
8	49744	PIARCOPLEIN	herinrichting	Regisseren	1-10-2017	22-12-2017	20173963	Stadsdeelwerken	Gribnau, H. (0620411314)	WIOR Project
9	50378	NARITAWEG 139 - 149	wijzigen in 73 won.,	Administreren	15-3-2017	1-2-2018	20174597	null	null	Bouwprogramma
10	50536	LA GUARDIAWEG to 36 t/m 66, GATWICKSTRAAT 1	leggen Ziggo coax huisaansluitkabel (100 m')	Administreren	16-10-2017	16-12-2017	20174755	Ziggo B.V.	Luijk, V. (0881860094)	WIOR Project
11	50566	Orlyplein 76	BRET.BAR@Night	Regisseren	2-9-2017	1-1-2018	20174785	null	null	Evenement
12	50626	BARAJASWEG / NARITAWEG	Leggen Ziggo huisaansluitkabels (338 m')	Regisseren	23-10-2017	23-12-2017	20174845	Ziggo B.V.	Luijk, V. (0881860094)	WIOR Project
13	50667	NARITAWEG huisnr. 70	Leggen HDPE buis (35 m')	Regisseren	6-11-2017	31-12-2017	20174886	Eurofiber	Celik, O. (06-10213531)	WIOR Project
14	51021	KINGSFORDWEG huisnr. 99 / ARLANDAWEG huisnr. 72	Leggen Ziggo huisaansluitkabels (61 m')	Regisseren	6-11-2017	6-12-2017	20175240	Ziggo B.V.	Luijk, V. (0881860094)	WIOR Project
15	51377	RADARWEG / HANEDASTRAAT	aanbrengen bromfietser drempel / vergroten druppel	Regisseren	1-4-2018	1-7-2018	20175596	Ingenieursbureau	Drost, J. (0615418664)	WIOR Project
16	51659	NARITAWEG ts Radarweg en Narajasweg, BARAJASWEG ts Narita en Plesostraat	herinrichten openbare ruimte	Regisseren	1-3-2018	1-7-2018	20175878	Havenbedrijf Amsterdam	Hofstra, A. (0653532872)	WIOR Project

Bovenstaand overzicht is een momentopname van december 2017 en hier kunnen geen rechten aan worden ontleend. Raadpleeg voor een actuele planning CORA en de gebiedsregisseur.

Bijlage 9 - Nadere regels O-kavel

Nadere regels voor de ontwikkelingen en bijkomend bouwverkeer O-kavel, in aanvulling op het BLVC kader.

- A. Net als in de eindsituatie is het voorstel om de toegang van het O kavel voor het bouwverkeer aan de Zaventemweg te positioneren onder de Hemboog door. De ontsluiting van het kavel is vanwege hoogteverschillen alleen mogelijk vanaf de Zaventemweg en/of de Arlandaweg. De Zaventemweg en Arlandaweg zijn echter belangrijke routes van en naar het busstation op het Carrascopelein.
 - De Zaventemweg is een lokale ontsluitingsweg die behoort tot het plusnet OV.
 - De Arlandaweg is hoofdnet en plusnet fiets en hoofdnet en plusnet OV.
- B. Het bouwverkeer moet spoedig vanaf de Zaventemweg de bouwplaats kunnen opdraaien. Dit gebeurt door op het O kavel een bouwweg aan te leggen waarop men niet mag laden en lossen. Het laden en lossen gebeurt op de naastgelegen stroken bij de bouwplaatsen, eventueel uitwijk gebied voor het laden en lossen is het middenterrein. Op deze manier kan het overige bouwverkeer altijd passeren.
- C. Voor blok 10 is het niet mogelijk om vanaf het binnenterrein te bevoorraden. Het voorstel is om tijdens de bouw het voetpad geheel af te sluiten. Gehele afsluiting bevordert de veiligheid van de voetganger. Om te zorgen dat het vrachtverkeer de Zaventemweg niet hindert zal deze moeten steken op de in en uitgang (locatie A). Dit gebeurt onder begeleiding van een verkeersregelaar.
- D. Om ervoor te zorgen dat het bouwverkeer kan doorstromen wordt een extra (in-) en uitrit opgesteld (locatie D) wanneer locatie A wordt gestremd. Omdat deze extra uitrit direct uitkomt op de opstelstrook van de Zaventemweg wordt hiervoor een extra verkeersregelaar ingezet. Verder is uitrit D permanent gesloten.
- E. Zoals aangegeven bij C is het voorstel om het hele voetpad af te sluiten tot aan de Arlandaweg. Voetgangers worden omgeleid via de Radarweg.
- F. Om de gevels van de blokken 5, 6 en 8 te realiseren zal op een bepaald moment in de bouw vanaf de Radarweg gewerkt moeten worden. De Radarweg vormt een voetgangersomleidingsroute voor de Zaventemweg, zoals voorgesteld bij C en E. Voorwaarden die aan de bouwers meegegeven worden:
 - Er dient minimaal een voetpad van 1,5m breed overblijven.
 - De verandering mag niet langer dan 4 maanden duren.
 - Afstemming dient plaats te vinden met de bouwwerkzaamheden op de N-kavel. Het voetpad mag niet aan beide kanten van de Radarweg verhinderd worden.
- G. Voor de blokken 8, 9A en 9B zal op een bepaald moment in de bouw gewerkt moeten worden vanaf de Arlandaweg. Voorwaarden zijn:
 - Er dient minimaal een voetpad van 1,5m breed overblijven.
 - De verandering mag niet langer dan 4 maanden duren.

ALGEMEEN: Om conflicten met het langzame verkeer te verminderen, worden de bouwers verplicht verkeersregelaars in te zetten op drukken tijden.

