



**Gemeente
Amsterdam**

BLVC-uitgangspunten Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat

**Uitgangspunten ten behoeve van de uitvoering voor de herinrichting van (delen van) de
Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat**

Auteur(s)

Stef ter Braake

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam
Verkeer en Openbare Ruimte

Contactpersoon

Amber van Stijn
Ingenieursbureau

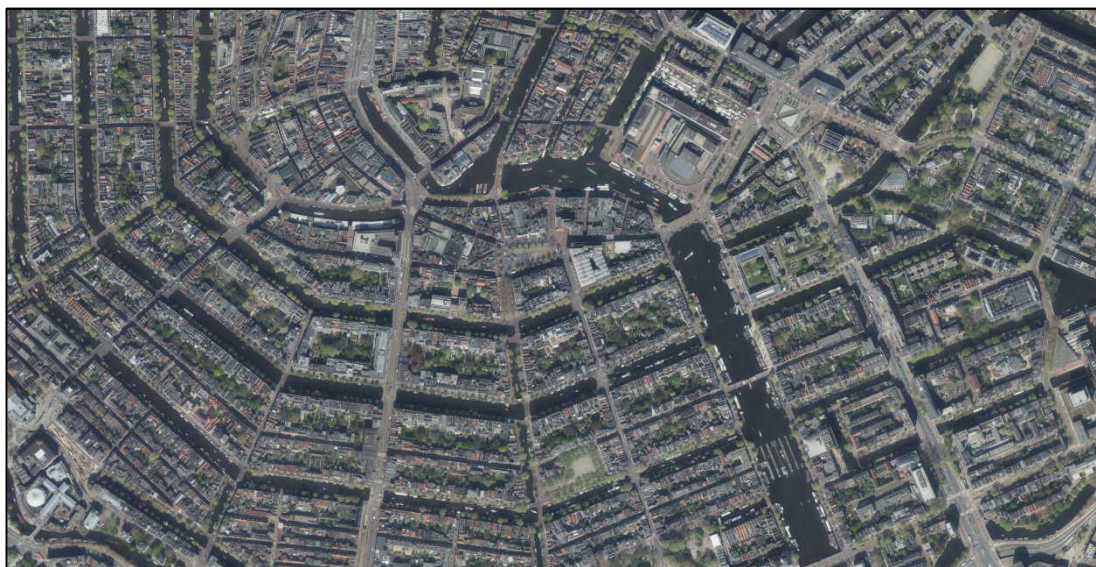


Inleiding en aanleiding

De Kerkstraat en de Nieuwe Kerkstraat zijn drukke straten met een beperkte breedte met een groot aantal voorzieningen van diverse aard. Beide straten zijn onderdeel van het plusnet voetganger en plusnet fiets. Het zijn populaire west-oost en oost-west voet- en fietsverbindingen voor het centrum. Autoverkeer en laad- en losverkeer maken eveneens gebruik van deze straat. Momenteel kan er aan twee zijden van de straat worden geparkeerd. Hierdoor is er beperkte ruimte over voor de voetgangers en fietsparkeren. De combinatie van deze factoren zorgt ervoor dat de straten door de gebruikers, ondernemers en omwonenden als inefficiënt, onoverzichtelijk en onveilig worden ervaren.

Om (delen van) deze straten te verbeteren, is besloten om deze te voorzien van een nieuwe inrichting. De uitvoering hiervan geschiedt in verschillende delen tussen begin 2021 tot en met eind 2023. Via deelopdrachten op basis van de raamovereenkomst worden de uitvoeringswerkzaamheden verstrekt.

De uitvoering van de werkzaamheden vindt gefaseerd plaats. De uitvoering geschiedt op een dusdanige wijze zodat de overlast voor bewoners, ondernemers en bezoekers wordt beperkt waar mogelijk. De werkzaamheden worden zoveel mogelijk gecombineerd met werkzaamheden aan kabels en leidingen en overigen derden.



Figuur 1: Luchtfoto met daarop de projectlocaties

De opdrachtgever is zich er goed van bewust dat de gevolgen van de coronacrisis groot zijn en voor veel veranderingen heeft gezorgd. Voor de uitvoeringsperiode bestaat een redelijke kans dat de situatie anders wordt en werkomstandigheden mogelijk wijzigen. Bij het opstellen van de verschillende BLVC-plannen wordt per deelopdracht de situatie voor de uitvoering bekeken en maatwerk oplossingen voor de gewijzigde situatie besproken. Dit geschiedt in samenspraak met de opdrachtnemer om de gevolgen voor hem goed mee te kunnen laten wegen in de gekozen maatwerkoplossingen. De BLVC-uitgangspunten in dit document worden op basis van de gewijzigde omstandigheden mogelijk (in lichte mate) aangepast.

Contractvorm, doel en positie BLVC-uitgangspunten

Het gehele project zal worden aanbesteed in de vorm van een raamovereenkomst. Deze BLVC-uitgangspunten vormen een integraal onderdeel van de aanbestedingsstukken van de onderhavige overeenkomst. Middels de BLVC-uitgangspunten krijgen de inschrijvers kaders mee waarbinnen hij moet werken. De randvoorwaarden worden vastgelegd in contractdocumenten. Specifiek voor de uitvoering zijn uitvoeringseisen opgesteld. De opdrachtnemer dient tijdens realisatie te voldoen aan de in dit document gestelde eisen en uitgangspunten. **Bij de prijsvorming dienen inschrijvers nadrukkelijk rekening te houden met de uitvoeringsvoorwaarden zoals deze zijn opgenomen in deze bijlage.**

Op basis van deze BLVC-uitvoeringseisen wordt samen met de opdrachtnemer per deelopdracht een BLVC uitvoeringsplan opgesteld als onderdeel van de vergunning Werken in de Openbare Ruimte (WIOR). De BLVC-uitvoeringsplannen worden getoetst en goedgekeurd door het Vooroverleg Werkgroep Werk in Uitvoering (vooroverleg WWU) en de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Het doel van een BLVC-uitvoeringsplan is het per deelopdracht onderzoeken, beschrijven en in kaart brengen van de maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt bouwen en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving.

Omgevingsanalyse

In de onderstaande paragrafen wordt een analyse van de omgeving van de Kerkstraat en de Nieuwe Kerkstraat weergegeven. De Kerkstraat ligt in de zuidelijke Grachtengordel; de Nieuwe Kerkstraat in de Weesperbuurt. Deze buurten bevatten voornamelijk woningen, bedrijfspanden, winkels en horeca van alle soorten.

Hieronder wordt de verkeerssituatie in de buurt beschreven waarna de verkeerssituatie in de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat zelf beschreven wordt.

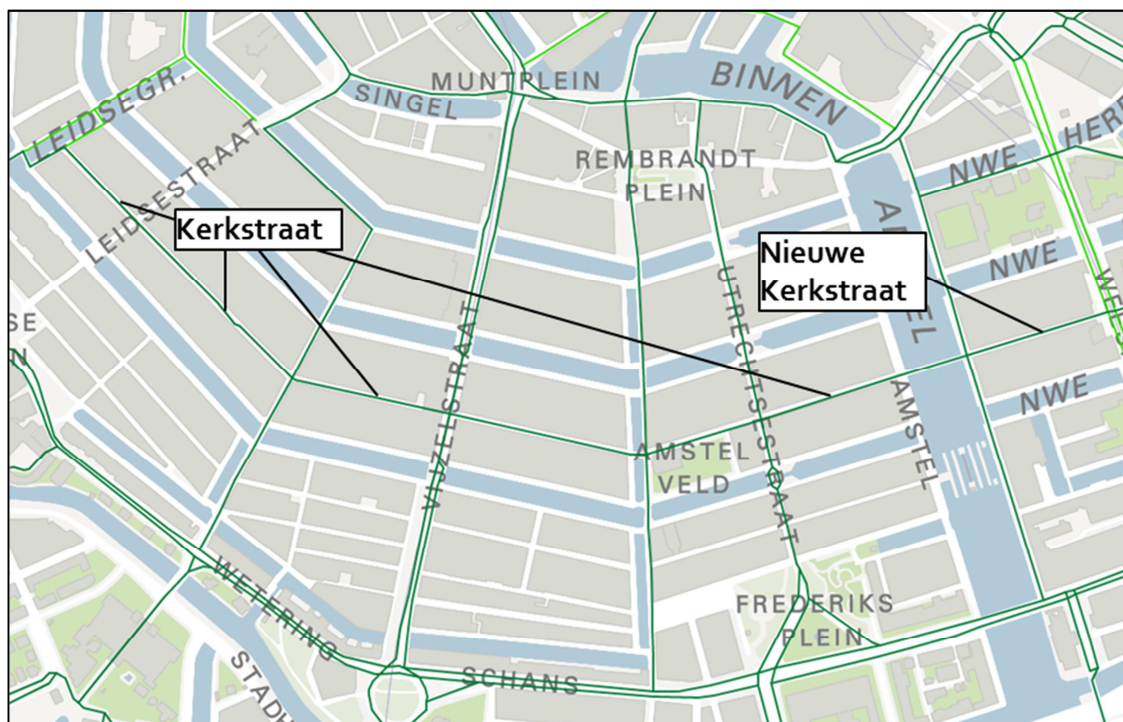
Verkeer in de buurt

Auto

De belangrijkste ontsluitingswegen voor de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat zijn de Vijzelstraat, Utrechtsestraat en de Weesperstraat. Hiervan is alleen de Weesperstraat een hoofd- of plusnet auto, namelijk plusnet corridor. Deze drie straten staan haaks op de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat.

Fiets

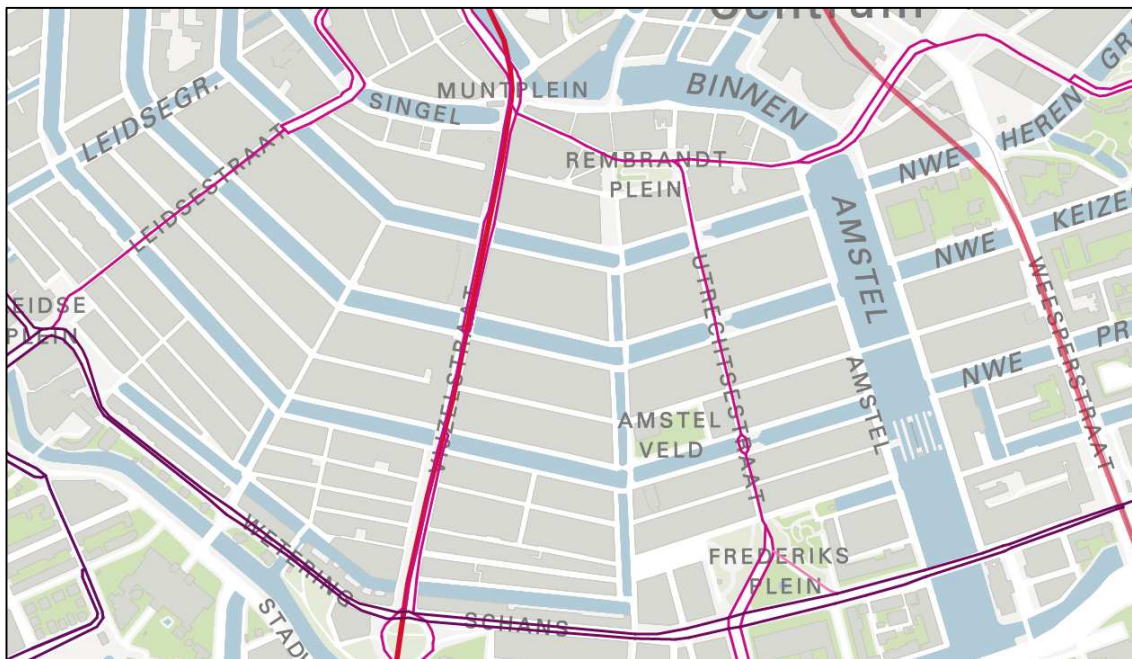
De Kerkstraat en de Nieuwe Kerkstraat vormen beiden een zeer belangrijke doorgaande oost-westfietsverbinding voor het Centrum van Amsterdam. De fietsverbinding is onderdeel van het hoofd- en plusnet fiets. De straten worden doorkruist door een aantal andere hoofd- en plusnetten fiets (Zie Figuur 2).



Figuur 2: Fietsroutes rond de (Nieuwe) Kerkstraat. Donkergroen is plusnet en lichtgroen is hoofdnet.

Openbaar vervoer

De Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat worden gekruist door tramlijnen in de Leidsestraat, Vijzelstraat en Utrechtsestraat. Metrolijnen lopen ondergronds onder de Vijzelstraat en de Weesperstraat (zie Figuur 3).



Figuur 3: Tram- (paars) en metrolijnen (rood) in de buurt van de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat.

De Weesperstraat is onderdeel van meerdere nachtbuslijnen.

Verkeerssituatie Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat

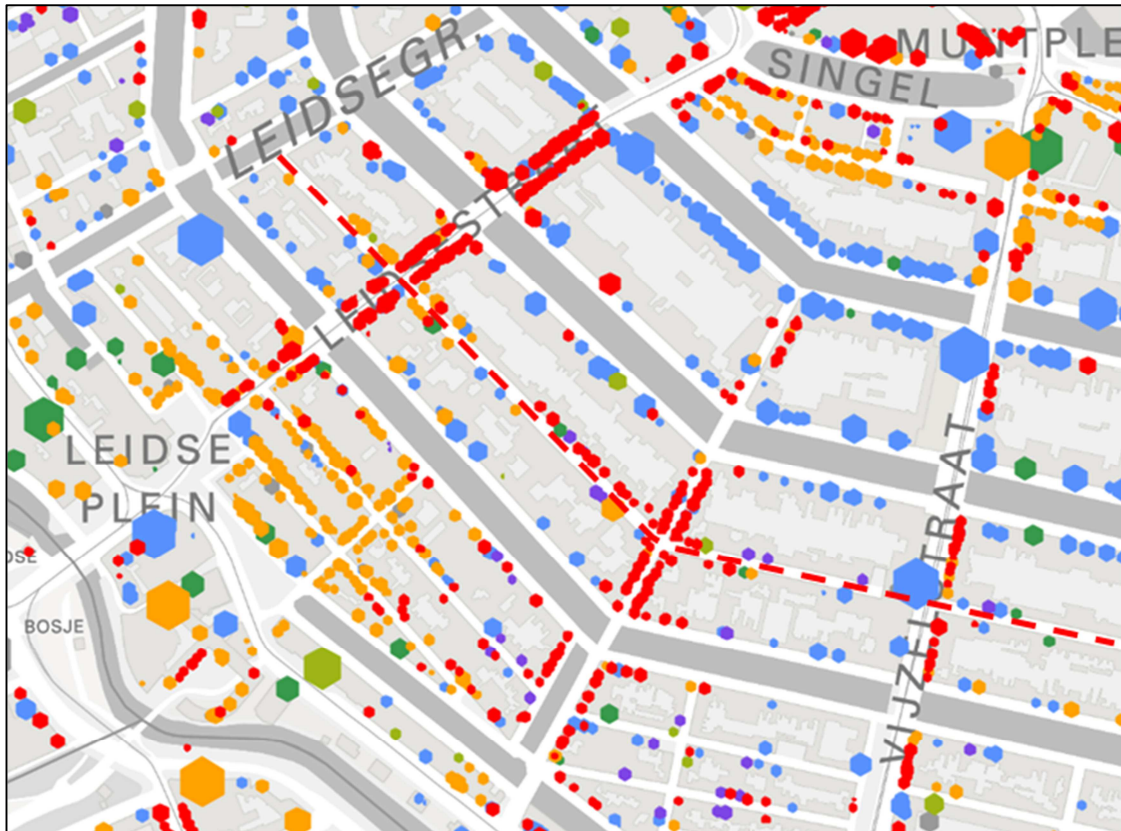
De Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat laat over de gehele lengte dezelfde verkeerssituatie zien: een smalle rijweg voor zowel auto's als fietsers met een trottoirband of looppad met Amsterdammertjes. Trottoirs zijn smal, met name op plaatsen waar aan twee kanten parkeervakken zijn. Voor auto's geldt éénrichtingverkeer deels in oostelijke richting (Kerkstraat: Leidsegracht – Nieuwe Spiegelstraat en Nieuwe Kerkstraat: Amstel – Weesperstraat) en deels in westelijke richting (Nieuwe Spiegelstraat – Amstel). Er bevinden zich langspareervakken in de straat, veelal aan één zijde en waar het past aan beide zijden. Bij het Amstelveld zijn ook haakspareervakken.



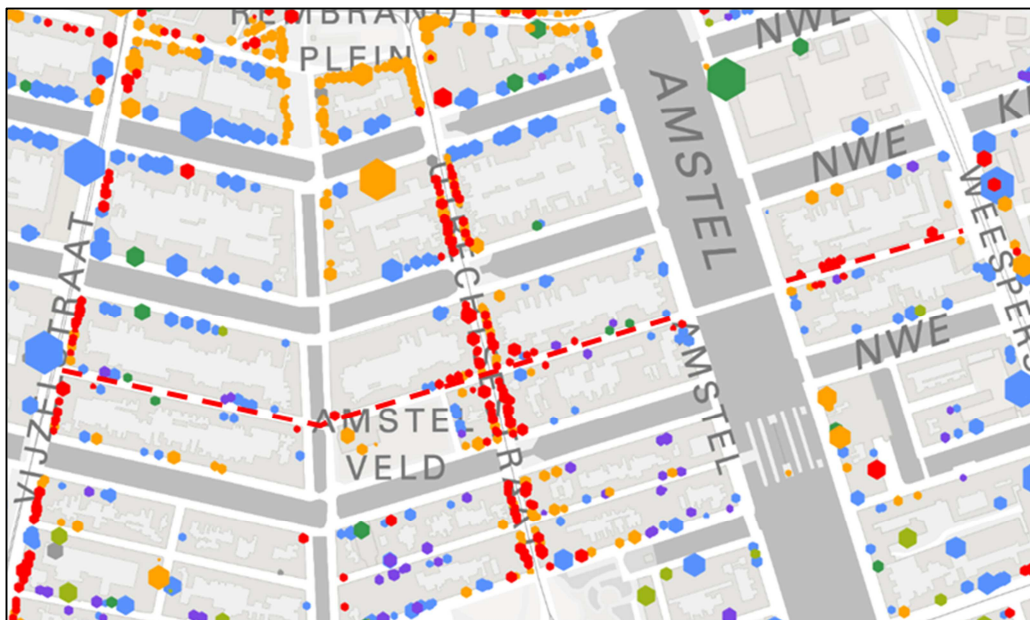
Figuur 4: Straatbeeld Kerkstraat tussen Nieuwe Spiegelstraat en Leidsestraat, kijkend richting Nieuwe Spiegelstraat. Dit beeld is min of meer representatief voor de gehele (Nieuwe) Kerkstraat.

Funcities en voorzieningen

De Kerkstraat is een lange straat tussen de Keizersgracht en de Prinsengracht. Dit gebied zit vol met functies en voorzieningen. Aan de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat bevindt zich een mix van woningen, horeca, kantoren en detailhandel. Vooral rond de Nieuwe Spiegelstraat en de Utrechtsestraat bevinden zich winkels in de Kerkstraat en bij de Leidsestraat veel horeca. Per deelopdracht zullen de functies en voorzieningen gedetailleerd beschreven worden in de betreffende BLVC-plannen (zie ook Figuur 5 en Figuur 6).



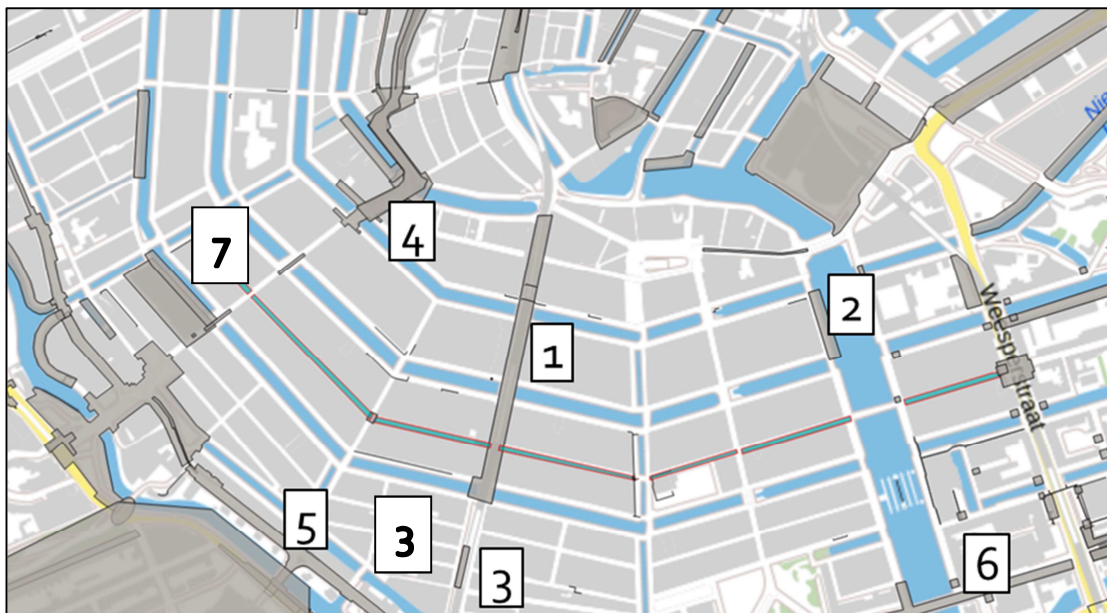
Figuur 5: Functies en voorzieningen aan en rond de Kerkstraat (rode stippellijn) ten westen van de Vijzelstraat. Blauw = kantoor, geel = horeca en rood = winkel.



Figuur 6: Functies en voorzieningen aan en rond de Kerkstraat (rode stippellijn) ten oosten van de Vijzelstraat en de Nieuwe Kerkstraat. Blauw = kantoor, geel = horeca en rood = winkel.

Momenteel bekende gegevens omgevingsprojecten

Nr.	Locatie werkzaamheden	Soort werkzaamheden	GSU	GEU	Coördinatiernr.
1	Vijzelstraat	Definitieve inrichting 'Rode Loper'	26-08-2019	31-12-2021	20155450
	Afstemmen met R. Edens. Afstemming is input voor het BLVC-plan voor de deelprojecten die hiermee raakvlak hebben.				
2	Amstel 214-230	Vervangen kademuur en herinrichten van de kademuur	01-01-2023	01-01-2024	20202797
	Geen conflict				
3	Vijzelgrachtgarage: Vijzelgracht 10-26	Aanleg automatische parkeergarage (VAB)	01-08-2020	01-08-2021	20185738
	Afstemmen met T. van Dijk Uit dit project vloeit ook project Autoluwe buurt Noorderbuurt en Weteringbuurt voort. Autoparkeerplekken bovengronds naar de garage waarbij de openbare ruimte meer ten goede komt voor andere gebruiksdoelen in de buurt. Er is hiervoor momenteel nog geen planning beschikbaar.				
4	Koningsplein	Herinrichting: Oranje Loper	16-09-2019	30-04-2021	20174701 20190962
	Afstemmen met M. LePoutre				
5	Weteringschans	Herinrichting	01-08-2021	01-08-2022	20191048
	Afstemmen met M. Mook				
6	Sarphatistraat	Herinrichting	23-03-2020	31-03-2021	20180217
	Afstemmen met M. van Dijk				
7	Verbouwing voormalige Paleis van justitie aan de Prinsengracht en vervangen kademuur	Verbouw/bouw, walmuurvervanging en herinrichting	01-07-2019	01-01-2023	20171190 en 20197549
	Afstemmen met E. Romein en N. Steenbeeke				



Figuur 7: Omgevingsprojecten (uit CORA)

Evenementen

Evenementen zijn één- of meerdaagse sportieve, culturele of feestelijke gebeurtenissen die een wervend karakter hebben voor een stad en toegankelijk zijn voor een breed publiek. Het kan voorkomen dat er evenementen worden georganiseerd (voor meer dan 100 personen) die nu nog niet bekend zijn die invloed kunnen hebben voor de uitvoeringsmogelijkheden van één of meerdere deelopdracht(en).

In elk geval vinden de volgende jaarlijkse evenementen plaats in het centrum van Amsterdam waarbij grote mensenmassa's te verwachten zijn in de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat:

- Koningsnacht 26 april;
- Koningsdag 27 april;
- Gay pride Amsterdam, eerste weekend van augustus.

En in mindere mate het Amsterdam Dance Event (ADE) in oktober.

Werkzaamheden derden

Binnen de werkvakken worden nadat de verharding verwijderd is door derden werkzaamheden aan onder andere kabels en leidingen uitgevoerd. Momenteel is bekend dat het onder meer gaat om de volgende werkzaamheden:

- Liander gas;
- Liander telecom;
- Liander elektra;
- KPN;
- Ziggo;
- Waternet drinkwater;
- Waternet afvalwater;

- Aannemer groenvoorzieningen;
- Stadswerken gemeente Amsterdam.

De werkzaamheden van Liander vergen over het algemeen de meeste tijd. Zij kunnen circa 5 tot 6 m kabel of buis per dag aanbrengen. Dit is exclusief het aanbrengen van moffen en koppelingen. Deze werkzaamheden hebben hierdoor grote invloed op de snelheid van werken.

Planning

De uitvoering van werkzaamheden geschiedt in verschillende delen tussen begin 2021 tot en met eind 2023. Voor elke deelopdrachten wordt in overleg met de opdrachtnemer een apart BLVC-plan opgesteld met daarin de uitvoeringsduur voor dat deel opgenomen.

Projectspecifieke eisen voor de uitvoering m.b.t. bereikbaarheid

Naast de generieke CROW g6B, Zo Werken wij In Amsterdam op straat (ZWIA) en de BLVC-eisen die volgen uit de verordening WIOR gelden voor de projecten in de Kerkstraat en Nieuwe Kerkstraat de volgende projectspecifieke BLVC-eisen.

Werkverkeer

De aannemer dient de gebruikelijke verkeersroutes zoals worden vastgelegd in de BLVC-plannen te gebruiken voor aan- en afvoer van materialen en materieel. Ondanks eventueel afgegeven ontheffingen is het onder geen beding toegestaan met (gemotoriseerd) materieel gebruik te maken van de Magere brug.

In het geval dat de directie constateert dat (gemotoriseerd) materieel gebruikmaakt van de Magere brug wordt een korting toegepast conform bepaling 01 01 13 lid 06 van de raamovereenkomst naast een eventuele verkeersboete vanuit handhaving en/of politie.

Verkeersdeelnemers en modaliteiten

Voetganger/bewoner/mindervalide

- Voetganger kan altijd langs het werk (bij voorkeur 2 meter loopplank);
- Alle woningen altijd bereikbaar voor voetgangers;
- Minimale breedte looppad is 1,20 meter, bij voorkeur 2 meter;
- Bij voordeuren maximaal 1 loopplank voor een korte weghalen tijdens het werken direct voor de deur;
- In overleg met de directie loopbruggen toepassen t.b.v. bereikbaarheid panden.

Fietser

- Fietsverkeer wordt omgeleid via de dwarsstraten (o.a. Weesperstraat, Amstel, Utrechtsestraat, Reguliersgracht, Vijzelstraat, Nieuwe Spiegelstraat, leidsegracht) en de (Nieuwe) Keizersgracht en de (Nieuwe) Prinsengracht.

Scooter

- Scooters, snor-en bromfiets worden omgeleid via dwarsstraten en de (Nieuwe) Keizersgracht en de (Nieuwe) Prinsengracht.

Auto

- Omleiden via dwarsstraten en voornamelijk Keizersgracht (breder en minder druk t.o.v. Prinsengracht);
- Parkeren blijft mogelijk voor en achter het werk (afhankelijk van keuze autoparkeervrije Kerkstraat). Tijdelijk tweerichtingsverkeer met keerlussen/passeermogelijkheden aan weerszijden van het werkvak;
- Invalideparkeren tijdelijk verplaatsen in de buurt van woning/werk mindervalide;
- Parkeerplekken vergunninghouders (medisch, autodelen e.d.) worden tijdelijk verplaatst naar een plek in de nabijheid;
- Inritten van garages zoveel mogelijk bereikbaar houden door daar een deelfasegrens te situeren;
- Laden en lossen (bewoners en ondernemers) voor of achter het werk. Vrachtwagens rijden achteruit in of uit het werkvak. Dit geschiedt onder begeleiding van een verkeersregelaar. Voor een aantal delen van de Kerkstraat zijn venstertijden voor het laden en lossen ingesteld;

- Afvalinzameling afstemmen met afval en grondstoffen voor rijroutes en tijdelijke inzamelplekken.

Parkeren voertuigen opdrachtnemer(s)

In het werkvak mag maximaal één motorvoertuig staan van de opdrachtnemer voor calamiteiten gedurende de werkzaamheden. Alle benodigde gereedschappen en hulpmiddelen voor de uitvoering van het werk dient de opdrachtnemer op te slaan in een (afgesloten) container binnen het werkvak. Alle overige motorvoertuigen van de opdrachtnemers dienen **ondanks afgegeven ontheffingen** op eigen kosten te worden geparkeerd op reguliere autoparkeerplaatsen of in parkeergarages. Eventuele kosten voor het parkeren van motorvoertuigen en vervoer tussen de parkeerplaats en werkvak(ken) worden geacht te zijn opgenomen onder de uitvoeringskosten van de raamovereenkomst.

Indien er meer dan één motorvoertuig van de opdrachtnemer in het werkvak aanwezig is, wordt er per motorvoertuig per waarneming (door de directie, vertegenwoordiger van de opdrachtgever, gebiedsbeheerder en/of handhaver e.d.) een korting opgelegd conform bepaling 01 01 13 lid 6 van de raamovereenkomst. Dit motorvoertuig dient dan binnen 15 minuten verwijderd te worden. Indien verschillende werkvakken minder dan 150 m van elkaar verwijderd zijn dan mag er voor de werkvakken tezamen slechts één motorvoertuig van de opdrachtnemer voor calamiteiten voor de vakken aanwezig zijn in één van de werkvakken. Deze eis geldt eveneens voor de opdrachtnemers van derden met dien verstande dat de korting wordt verrekend met de BLVC-kostenverrekening.

Openbaar vervoer

Voor de deelopdrachten in de nabijheid van tram en metroinfrastructuur worden een WLS-vergunningen aangevraagd (https://maps.amsterdam.nl/trammetro_vergunning/). De WLS-vergunning kan pas worden aangevraagd nadat het BLVC-plan voor de deelopdracht door de WWU is goedgekeurd.

Er rijden nachtbusen over de Weesperstraat over de Vijzelstraat rijden momenteel geen nachtbusen.

Nood- en hulpdiensten

Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande:

- In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanvalsroute voor nood- en hulpdiensten geen grotere lengte hebben dan 35 meter. De maximale afstand tussen twee opstelvakken is 35 meter;
- Een rijbaanbreedte van 3,5 meter;
- Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 in geval van tweerichtingsverkeer;
- Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte);
- Een bochtstraal van tenminste R7;
- Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°);
- Een toelaatbare asbelasting hebben van min. 10 ton. (VK 30);
- Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak van minimaal 5 bij 10 meter nodig.

Voor opstelvakken voor de autospuit van de brandweer gelden de volgende randvoorwaarden:

- Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter;
- Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter;
- Opstelvak autospuit heeft minimaal (lxb) = 10 x 4m;
- Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter;
- Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (VK 30).

Algemene zaken

Koningsnacht, Koningsdag en Gay Pride

Tijdens Koningsnacht (26 april), Koningsdag (27 april) en Pride Amsterdam (eerste weekend van augustus) zijn de Nieuwe Kerkstraat en de Kerkstraat tussen Amstel en Leidsestraat over de gehele breedte toegankelijk voor al het verkeer en vrij van losliggende materialen. Er zijn geen werkvakken of depots aanwezig. Met uitzondering van de geveltuinen en boomspiegels is het gehele oppervlak voorzien van verharding. Op verzoek van de directie kan hetzelfde gelden voor eventuele andere grotere evenementen.

Depot en opslag

Voor depot en opslag is slechts zeer beperkte ruimte aanwezig. Deze ruimte moet worden gedeeld met de uitvoerders van werkzaamheden van derden. Voor de opslag van materiaal moet worden uitgegaan van het just in time uitgangspunt voor de aanlevering ervan. Per deelopdracht wordt in samenspraak met de opdrachtgever bekeken waar ruimte voor depot en opslag worden gesitueerd.

Huisvuil

Tijdelijke inzamelplekken/-containers (op vaste ophaaldagen) worden in samenspraak met de afvalinzameling vastgesteld.

Terrassen

Per deelproject bepalen wat daarmee gedaan wordt in de tijdelijke situatie. Uitgangspunt is dat terrassen zo min mogelijk buiten gebruik genomen hoeven te worden en indien mogelijk in overleg met de opdrachtgever, opdrachtnemer en terrashouder een alternatieve vorm en locatie kunnen krijgen.

Leefbaarheid

Bouwverkeer mag niet wachten/stilstaan op de openbare weg of op bruggen. Voordat de chauffeur vertrekt dient hij zich er van te vergewissen dat er voldoende plaats is op het depot / bouwterrein om te laden en/of lossen.

De werkzaamheden dienen zodanig uitgevoerd te worden dat de hinder voor de omgeving beperkt blijft. Onder hinder wordt hierbij verstaan, alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied; zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, stof en stank. Het doel is een tevreden omgeving.

Veiligheid

Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van alle gebouwen dienen vrijgehouden te worden van obstakels. Hierbij dienen deuren van nooduitgangen volledig naar buiten open te kunnen draaien. Vluchtroutes dienen vrij te zijn van obstakels en in elk geval voldoende breed te zijn..

Materieel en materiaal dienen binnen de afzetting van het werkterrein of depot te worden opgeslagen. In situaties dat door omgevingsbeperkingen het werkterrein minimale maatvoering moet krijgen, dient de werkende partij zijn logistiek zodanig te organiseren dat opslag van materialen is geminimaliseerd.

De verkeersdeelnemers dienen overzicht te kunnen behouden in de openbare ruimte.

Bouwverlichting mag niet worden gericht op: de openbare weg, tramspoorlijnen, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats.

Er dient zorg gedragen te worden voor overzichtelijke uitritten bij het werkterrein en depot. Hekken moeten steeds door de aannemer gesloten worden. In verband met de verkeersveiligheid mogen bouwhekken het zicht tussen de verkeersdeelnemers niet hinderen.

De uitritten van het werkterrein en depots dienen overzichtelijk te zijn.

Communicatie

Als er wordt gebouwd in de openbare ruimte is hinder tijdens de uitvoering onvermijdelijk. Vanuit de omgeving wordt 'het project' vaak ervaren als een 'minder prettige tijdelijke gast' in het gebied. Met zorgvuldige communicatie zal de beleving van de 'tijdelijke gast' anders worden ervaren. Communicatie is geen tovermiddel voor het slagen van het project. De basis blijft het leveren van een goed product en het nakomen van gemaakte afspraken. Het tijdig betrekken van alle omgevingspartijen zal de ervaren kwaliteit verbeteren en de acceptatie vergroten. Het gehele project vereist een zorgvuldige, open en heldere communicatie naar en met alle belanghebbenden.

In alle communicatie uitingen naar omwonenden en pers is de gemeente Amsterdam de afzender. De opdrachtgever is eindverantwoordelijk voor omgevingsmanagement inclusief externe communicatie en voert regie over de communicatie naar buiten.