

Uitvoeringskader E-buurt Oost

Visie en eisen Gemeente Amsterdam voor de leefbaarheid van een wijk in aanbouw
Een handleiding voor ambtenaren, ontwikkelaars en bouwers met BLVC en bouwlogistiekplan



Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Datum
Augustus 2021

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Doel.....	4
2	Werken in de Openbare Ruimte (verordening WIOR)	6
2.1	Victor (voorheen CORA)	6
2.2	Processen	6
2.2.1	Wanneer wordt er een WIOR aangevraagd	6
2.2.2	Opstellen BLVC plan.....	7
2.2.3	Gedragscodes	8
2.2.4	Toetsing en handhaving.....	9
2.2.5	Afspraken over tijdelijk beheer	10
3	BLVC -kader	11
3.1	Doel.....	11
3.2	BLVC-kader voor herontwikkeling E-buurt Oost.....	11
3.3	BLVC-uitvoeringseisen	12
3.3.1	Het BLVC-uitvoeringsplan/notitie	12
3.3.2	Bereikbaarheid	14
3.3.3	Leefbaarheid.....	17
3.3.4	Veiligheid.....	20
3.3.5	Communicatie.....	22
4	Omgeving	24
4.1	Projectgebied.....	24
4.2	Huidige situatie infrastructuur (Verkeer)	25
4.3	Kabels en Leidingen	28
5	Communicatie	29
5.1	Communicatiestrategie	29
5.2	Contactpersonen Gemeente	29

Bijlage

- Bijlage 1 – Bouwlogistiekplan
- Bijlage 2 – Samenvattingsformulier
- Bijlage 3 - Proces-verbaal van constatering

1 Inleiding

De gemeente Amsterdam (Grond en Ontwikkeling) vindt het als opdrachtgever belangrijk om de gebiedsgebruikers inzicht te geven in wat er gaat gebeuren, welke type overlast er wordt verwacht en wie wat doet om overlast voor de gebruikers in het gebied te beperken.

Dit Uitvoeringskader clustert de randvoorwaarden die meegegeven worden aan bouwers en slopers ('bouwers') van de gebouwen en aannemers van werk aan/in de openbare ruimte wanneer zij een nieuwe vergunning aanvragen.

Dit kader richt zich nu met name op de bouwrijp- en bouwfase. Voor de woonrijpfase zal een nieuw kader worden geschreven en worden besproken met alle (nieuwe) belanghebbenden.



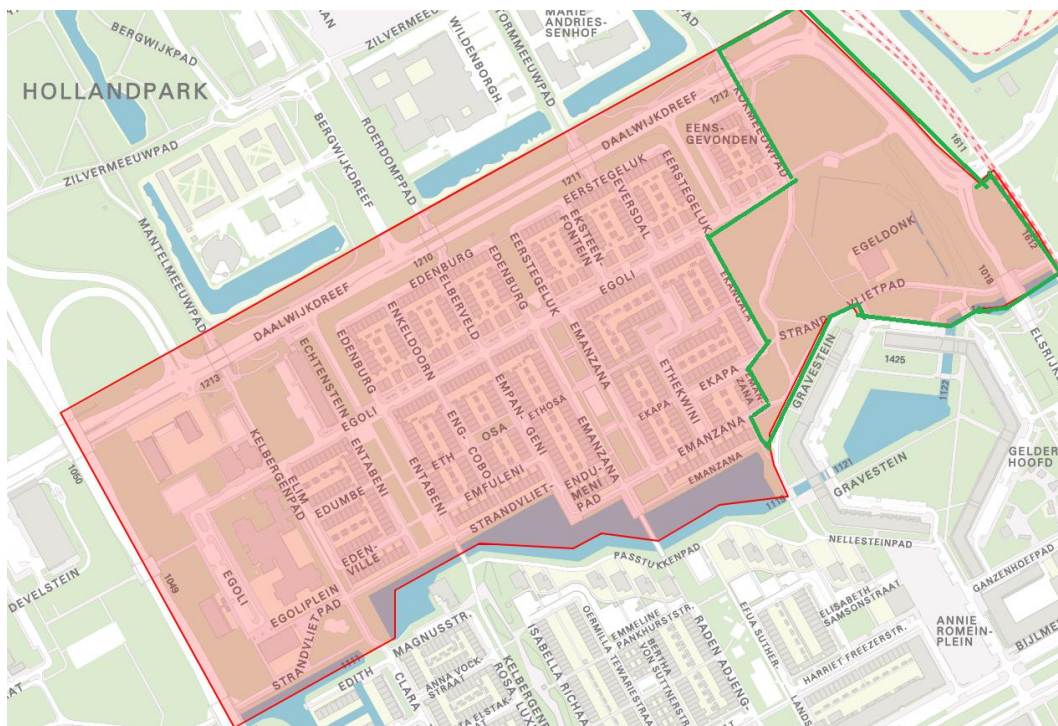
Figuur 1 Het Stedenbouwkundig plan voor de E-buurt Oost

1.1 Aanleiding

De E-buurt-Oost is een woningbouwlocatie aan de rand van stadsdeel Zuidoost, ten zuiden van Diemen. Aan de noord- en oostkant wordt de E-buurt Oost begrensd door de Daalwijkdreef en Elsrijkdreef. Aan de overzijde grenzen de laagbouwwooningen van de E-buurt en de honingraatflats Geldershoofd en Gravestein.

De E buurt is een buurt die is geherstructureerd als onderdeel van de Vernieuwing Bijlmermeer. De flats en garages in de E-buurt zijn gesloopt en tussen 2006 en 2017 is in fasen de nieuwbouw gerealiseerd. Dit zijn overwegend laagbouwwooningen. De E-buurt Oost is de laatste gebiedsontwikkeling in de E-buurt.

De E-buurt Oost wordt een groene, autoluwe woonbuurt. De ca. 550 woningen worden ontwikkeld door drie verschillende partijen. Het woningprogramma bestaat uit hoogbouw (40 tot 60m), middelhoogbouw (20 tot 40m) en laagbouw. Vanaf 2023 start het bouwrijp maken van dit gebied. Vervolgens zal het gebied in drie uitgiftes worden ontwikkeld: ca. 160 woningen door Woningstichting Rochdale, 370 woningen door een marktpartij en ca. 20 woningen door een particuliere bouwgroep. Rond 2027 zullen alle laatste woningen zijn opgeleverd en is de openbare ruimte opnieuw ingericht.



Figuur 2 Locatie E-buurt Oost in de E-buurt

1.2 Doel

Dit BLVC- kader is een integraal onderdeel van de bouwenvelop ten behoeve van de herontwikkeling E-buurt Oost en tevens onderdeel van de opdrachtverstrekking binnen samenwerkingsovereenkomsten (SOK). Middels dit kader krijgen de opdrachtnemers kaders (uitvoeringseisen) mee waarbinnen gewerkt moet worden.

Met dit BLVC- kader heeft de opdrachtgever/aannemer een template dat als basis dient voor het BLVC-plan voor de aanvraag van de WIOR vergunning. De in dit plan aanwezige opbouw, indeling en informatie en voorwaarden kunnen daarvoor worden aan- en ingevuld voor de specifieke (bouw)projecten.

Dit BLVC-kader onderzoekt, beschrijft en brengt de maatregelen in kaart 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. Daarnaast geeft dit kader ook aan op welke manier de communicatie tijdens de uitvoering is gewaarborgd.

In dit Uitvoeringskader worden vijf hoofddoelen geformuleerd waar de gemeente Amsterdam in de uitvoeringsprojecten in de E-buurt Oost op gaat aansturen.

De vijf hoofddoelen voor de E-buurt Oost zijn:

- De veiligheid maximaliseren
- Geluidsoverlast beperken
- Bereikbaarheid waarborgen
- Sturen op fasering
- Omgeving goed en tijdig informeren

De sturing op deze hoofddoelen kan via bestaande wet- en regelgeving en via afspraken in de contracten tussen gemeente en ontwikkelaars.

De veiligheid maximaliseren

- Zo veel mogelijk scheiden van bewonersverkeer en bouwverkeer (en overig groot materieel);
- Bouwwegen en bouwterreinen, directieketen, parkeerplaatsen voor bouwers/aannemers en opslag/depots zo ver mogelijk van bewoonde blokken positioneren en zo beperkt mogelijk houden (aangepast aan de beschikbare ruimte).
- Het projectgebied bevindt zich in een kinderrijke buurt. Zorg dragen dat bouwterreinen, woningbouw en CPO blok, altijd zijn afgesloten door bouwhekken.

Naast verkeersveiligheid is ook sociale veiligheid een speerpunt. Hierbij moet gedacht worden aan goede (tijdelijke) openbare verlichting, hoge halfdichte bouwhekken, toezicht en verkeersstromen zo scheiden dat er nog steeds zicht op elkaar is, etc.

Geluidsoverlast beperken

Het bouwbesluit schrijft wettelijke kaders voor met betrekking tot het aantal dB dat geproduceerd mag worden tijdens bouw- en sloopwerkzaamheden. Deze worden bij het verlenen van een omgevingsvergunning opgelegd aan de aannemer.

Bereikbaarheid waarborgen

De komende jaren gaat er veel gebeuren aan de weginfrastructuur in de E-buurt Oost: sloop Egeldonk 50 (Elixer), bomkap, bouwrijp maken, rooien kabels & leidingen en woonrijp maken. Al deze werkzaamheden hebben gevolgen voor de bereikbaarheid. Binnen het gebied zal er afstemming moeten plaatsvinden over de locaties van de bouwdepots. Het ketenpark kan aan de buitenkant van de Daalwijkdreef/Elsrijkdreef (Eekholt)

In het bouwlogistiekplan (bijlage 1) wordt aangegeven hoe de bouwroutes lopen en hoe de bereikbaarheid van de wijk wordt gewaarborgd. Bewoners worden zoveel mogelijk gescheiden van het bouwverkeer. Het bouwdepot komt zo ver mogelijk van de bewoning af te liggen. Er is een aparte in- en uitgang aan de Elsrijkdreef. Bij evt. calamiteiten, of speciaal transport kan de in-uitrit bij Egoli gebruikt worden.

Sturen op fasering

In de E-buurt Oost ontwikkelen drie opdrachtgevers meerdere kavels. Om de overlast te beperken dienen de ontwikkelende partijen met elkaar af te stemmen over de raakvlakken bij werkzaamheden. De omgevingsmanager wil graag frequent overleg met de verschillende partijen over de voortgang van de planning.

Omgeving goed en tijdig informeren

Duidelijk aangeven wat en wanneer er gaat gebeuren en welke maatregelen er worden getroffen om overlast te beperken draagt bij aan begrip bij omwonenden voor de werkzaamheden. Opdrachtgevers en aannemers dragen samen de verantwoordelijkheid en zorg om de omgeving duidelijk en tijdig te informeren. Ze dragen actief bij aan het delen van informatie en communicatiemiddelen. Zoals bijv. de bouwapp.

2 Werken in de Openbare Ruimte (verordening WIOR)

2.1 Victor (voorheen CORA)

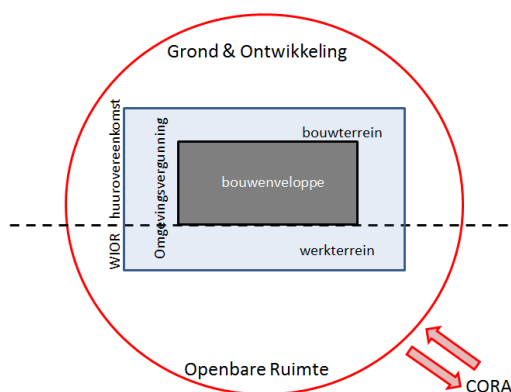
Bureau Stadsregie registreert werken in de openbare ruimte bouwwerken en evenementen van Amsterdam. Hiervoor wordt het coördinatiesysteem VICTOR gebruikt. Voor een aanmelding moet u een account aanmaken: support.VICTOR@amsterdam.nl

De gegevens zijn gekoppeld aan geografische gegevens. Projecten die aangemeld worden in VICTOR krijgen een uniek coördinatie nummer. Voor de E-buurt Oost is dit nummer: W20205996.

Dit Uitvoeringskader inclusief het Bouwlogistiek plan (bijlage 1) en het Definitief Tracé Akkoord zijn geüpload in VICTOR en hangen onder dit nummer. Wanneer er een WIOR vergunning aangevraagd moet worden, dient er alleen nog een BLVC-uitvoeringsplan opgesteld te worden (zie hoofdstuk 2.2.2.)

2.2 Processen

2.2.1 Wanneer wordt er een WIOR aangevraagd



Een WIOR vergunning (Werken in de Openbare Ruimte) is alleen nodig wanneer er wordt gewerkt in de openbare ruimte. Mochten de werkzaamheden plaatsvinden op het bouwterrein (geen openbare ruimte) van het project is er geen WIOR vergunning nodig. Bij eventueel tijdelijk gebruik van projectruimte buiten de kavelgrens wordt een huurovereenkomst met de gebruiker afgesloten

*Figuur 1 Schematische weergave WIOR vs huurovereenkomst
(n.b. CORA= VICTOR)*

Om een WIOR vergunning aan te kunnen vragen dienen een aantal stappen te zijn doorlopen. In 4 stappen kijkt de gemeente met een project naar de mogelijkheden van het combineren van werkzaamheden, de ligging van kabels en leidingen én de maatregelen om overlast voor de omgeving te beperken. Als deze afstemming goed is doorlopen krijgt een project een vergunning voor de werkzaamheden. Bij de uitvoering van de werkzaamheden is

het belangrijk de uitvoeringsvoorschriften in acht te nemen.

(<https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7B11A350D0-75C4-45CD-BAC4-19A0E4B4DDB4%7D>)

Stap 4 van het WIOR-proces betreft de BLVC. Een BLVC plan is noodzakelijk om een WIOR-vergunning te kunnen aanvragen.

2.2.2 Opstellen BLVC plan

Ten behoeve van de WIOR aanvraag dient er een BLVC-plan te worden opgesteld. Wie het BLVC-plan op stelt, hangt af van de initiator van het project. We hebben hierin vier situaties:

- | | |
|-----------------------------------------|----------------------------------------|
| 1. Werkzaamheden (zelf)bouwer: | de (zelf)bouwer stelt een BLVC-plan op |
| 2. Eigen werkzaamheden K&L bedrijven: | K&L bedrijf stelt een BLVC plan op |
| 3. Maaiveld bouwrijp maken: | IB stelt een BLVC-plan op |
| 4. Maaiveld woonrijp maken (incl. K&L): | IB stelt een BLVC-plan op |

Situatie 4 wordt verder uitgewerkt in een volgend kader.

In dit plan moet minimaal aangegeven zijn:

- het coördinatie nummer;
- de scope van de werkzaamheden;
- een omgevingsscan;
- de planning;
- relatie met omgevingsprojecten & evenementen (bijv. Tri Amsterdam);
- veiligheid en risicobeheersing;
- de uitvoeringswijze / fasering;
- de werkgrens/werkruimte;
- een omleidings- en bebordingstekening voor al het verkeer gebaseerd op de eventuele faseringen; (van bijvoorbeeld Stadswerken)
- een communicatiematrix;
- het samenvattingsformulier (zie bijlage 2).

Bij het BLVC-plan behoren duidelijke tekeningen met de omleidingsroutes en -borden, deze moeten ook in faseringstekeningen worden aangegeven. De omleidings- en bebordingstekeningen dienen eerst door de bouwcoördinator en de omgevingsmanager te zijn goedgekeurd voordat deze ter behandeling in de SWU of WWU worden aangeboden. Zie verder de eisen in paragraaf 3.3.1.

Afhankelijk van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden, moet dit een uitgebreidere notitie worden. Dit gaat in overleg met de (eventuele) bouwcoördinator en eventueel de stadsdeelregisseur van Zuidoost.

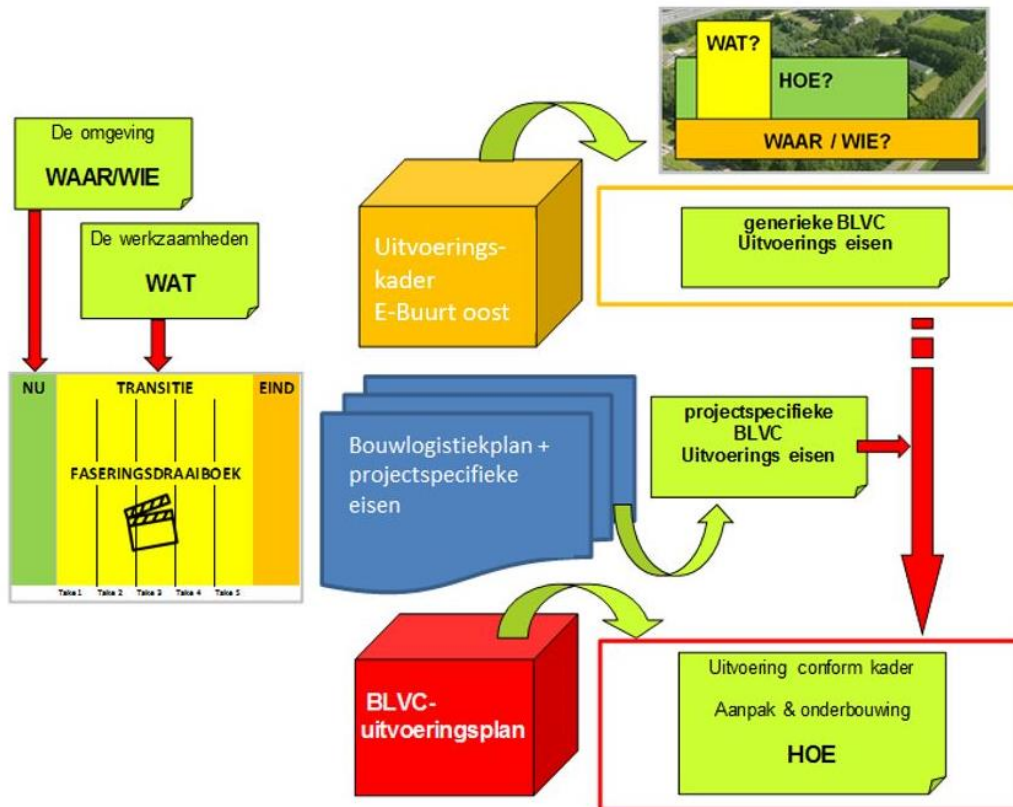
Werkzaamheden die een WIOR-vergunning nodig hebben, zijn op te delen in twee soorten werkzaamheden:

1. Werkzaamheden in de openbare ruimte, maar niet aan hoofdnet auto/fiets.
Wanneer deze werkzaamheden van toepassing zijn, wordt het BLVC plan alleen ingebracht bij het vooroverleg WWU Zuidoost, via Vooroverlegwwu.zuidoost@amsterdam.nl Wanneer er een akkoord is van het vooroverleg WWU Zuidoost, kan er een vergunning aangevraagd worden.

Stukken voor het Vooroverleg WWU Zuidoost aanleveren 7 dagen voor het vooroverleg op donderdag voor 12.00 uur.

2. Werkzaamheden welke impact hebben op het plus- en/of hoofdnet auto/fiets (zie maps.amsterdam.nl/plusnetten) zijn verplicht om na akkoord van het Vooroverleg WWU het BLVC-plan ook bij de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) te laten behandelen. Wanneer de WWU positief adviseert en de stadsdeelregisseur akkoord geeft kan de vergunning aangevraagd worden. Zie voor de richtlijnen: www.coördinatiestelsel.amsterdam.nl

De vergunningverlener (stadsdeel) verleent geen vergunning zonder Vooroverleg WWU Zuidoost of WWU-advies (waarvoor dus een BLVC plan nodig is).



2.2.3 Gedragscodes

Uitvoerende partijen hebben voor de start van hun werkzaamheden in (of in de nabijheid van) de openbare ruimte een WIOR-vergunning nodig. Deze vergunning wordt afgegeven, indien er een vastgesteld BLVC-uitvoeringsplan is. De verplichting om een goedgekeurd BLVC-plan te hebben en de werkzaamheden uit te voeren conform het gestelde in dat BLVC-plan, wordt tevens privaatrechtelijk vastgelegd in de overeenkomsten, die de gemeente met partijen in het kader van de stedelijke ontwikkeling sluit.

Openbare Ruimte	Bouw/werkterrein
Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Algemene Plaatselijke Verordening 2008 (APV 2008) CROW publicaties (bijv. 96b, 250) Amsterdamse verordening WIOR en de Nadere Regels WIOR (oktober 2009) Richtlijnen WWU (april 2010)	Bouwbesluit 2012 Arbeidsomstandighedenwet Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid

Handboek 'Zo Werken Wij In Amsterdam - Op Straat'
www.amsterdam.nl/coördinatiebureau
Huurprijs voor tijdelijk bouwterrein buiten de kavel (indien akkoord om die te onttrekken aan de openbare ruimte)

Figuur 2 Illustratie van de juridische werkingssfeer van het BLVC- kader.

Naast de Wet- en Regelgeving worden er aanvullende afspraken gemaakt. Deze 'gedragscodes' zijn gericht op het verminderen /verhinderen van overlast. In de diverse contracten worden de gedragscodes opgenomen. Er wordt project specifiek ingegaan op onderwerpen zoals aanrijd-/werktijden, het stationair laten draaien van de motor of achteruit rijden.

- **Bestek:** de gemeente gaat aannemers binnen het contract instrueren via het BLVC plan wat onderdeel is van het bestek.
- **Huurovereenkomst:** bouwers ondertekenen een huurovereenkomst met de gemeente voor het gebruik van een bouw-/werkterrein. In deze overeenkomst kunnen verschillende randvoorwaarden en (financiële) sancties voor het gebruik van het bouw-/werkterrein worden opgenomen. De huurovereenkomst dient te zijn ondertekend door de ontwikkelaar (of gemachtigde partij) voordat het werkterrein in gebruik mag worden genomen.
- **V&G-plan:** alle betrokken aannemers en bouwers dienen een Veiligheid & Gezondheidsplan op te stellen.

2.2.4 Toetsing en handhaving

Bij de toetsing en handhaving van werkzaamheden wordt onderscheid gemaakt tussen openbare ruimte (buiten de bouwhekken) en bouwterrein (binnen de bouwhekken).

Openbare ruimte

Tijdens de uitvoering hebben de bouwcoördinator en omgevingsmanager een belangrijke signalerende functie met betrekking tot de naleving van de BLVC-aspecten (verlopen de werkzaamheden volgens afspraak). De handhaving is de verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag: de bouwinspecteur van stadsdeel Zuidoost en de politie.

Bouwterrein

Bouwterreinen zijn te verdelen in twee groepen: terreinen waar de gemeente gaat bouwrijp maken en terreinen die in erfpacht aan ontwikkelaars / bouwers zijn uitgegeven en waar concreet gebouwd wordt.

Handhaving

Bij bouwrijp maken is de gemeente als opdrachtgever verantwoordelijk voor het plan voor bouwrijp maken. Onderdeel van deze plannen zijn alle BLVC-aspecten. Deze plannen worden getoetst door onderstaande partijen:

- Vooroverleg WWU
- Omgevingsmanager
- Stadsdeelregisseur

Tijdens de uitvoering, zowel van het bouwrijpmaken als de uiteindelijke bouw, hebben de bouwcoördinator en omgevingsmanager een belangrijke signalerende functie met betrekking tot de naleving van de BLVC-aspecten (zij bekijken of de werkzaamheden volgens het BLVC plan verlopen).

De handhaving van de afspraken over het gebruik van het bouwterrein en de concrete bouw ligt bij diverse partijen:

- De gemeente (als verhuurder) kan de huurder aanspreken op het niet nakomen van de huurovereenkomst (en het werkterrein terugvorderen).
- Het bevoegd gezag (wegbeheer en politie) kan handhaven indien in de openbare ruimte rond het bouwterrein gevaarlijke situaties ontstaan (bijvoorbeeld het in- en uitrijden van grote vrachtwagens zonder verkeersregelaar).
- Bij de concrete bouw ligt de handhaving bij de arbeidsinspectie (wettelijke veiligheidsnormen en voorschriften) en de inspecteur van de Omgevingsdienst of het Stadsdeel (bouwregelgeving en milieuregelgeving).

2.2.5 Afspraken over tijdelijk beheer

Voor tijdelijk beheer van het gebied worden nadere afspraken gemaakt tussen directie Grond & Ontwikkeling (Gemeente) en bouwer/aannemer. Dit zijn separate afspraken.

3 BLVC -kader

3.1 Doel

Wanneer er door meerdere partijen binnen een kleine ruimte in stedelijk gebied wordt gewerkt, vraagt dat om;

- tijdig analyseren
- faciliteren
- faseren
- coördineren én
- handhaven van afspraken.

Een BLVC-kader heeft als doel om als gemeente regie op de bereikbaarheid, leefbaarheid, communicatie naar bewoners/gebruikers en veiligheid te houden en om tijdig te kunnen acteren, bijvoorbeeld om te voorkomen dat er ruimte als werk/bouwterrein ingericht wordt die men een korte tijd later nodig heeft als route, omdat elders een route gestremd wordt. Op basis van een principe planning wordt bekeken welke 'tijdelijke situaties' er ontstaan in het plangebied en welke voorwaarden meegegeven moeten worden aan de uitvoerende partijen.

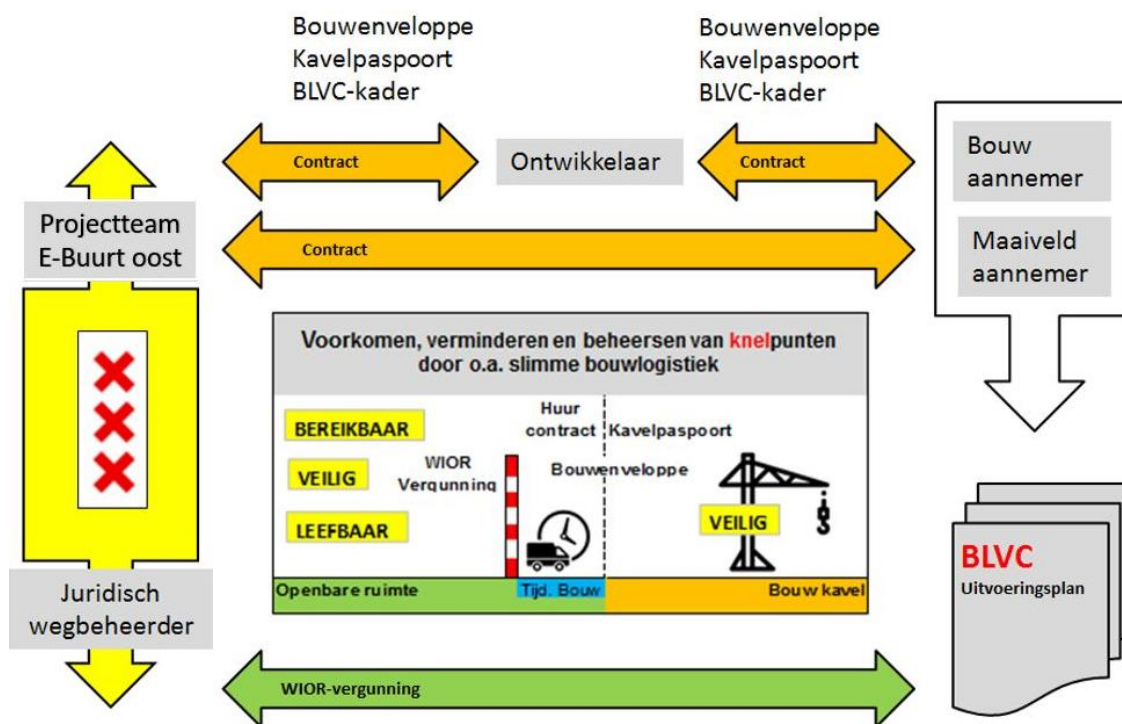
Het Generieke BLVC-kader + de impactanalyse bevatten bij elkaar de generieke en project specifieke uitvoeringseisen, gebaseerd op de WAT, WAAR en WIE.
Een BLVC-uitvoeringsplan bevat de toelichting op de HOE in woord en beeld.
De maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt werken en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving'.

3.2 BLVC-kader voor herontwikkeling E-buurt Oost

Welke ruimte ten behoeve van bouwterreinen en bouwroutes kan onttrokken worden aan de openbare ruimte? Zijn er routes die tijdelijk aangelegd, versmald of opgeheven moeten worden? Wat zijn dan de alternatieven? Deze vragen moeten beantwoord worden voor alle (deel-) werkzaamheden in het plangebied.

Om als gemeente regie op de openbare ruimte te houden is een BLVC-kader voor het gehele gebied een belangrijk instrument. Het is een kader van afspraken en 'jaarplaatjes' bedoeld voor de bouwers en aannemers. Maar ook voor alle betrokken om te laten zien dat er weloverwogen met oog voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid wordt gewerkt.

Elk project krijgt altijd het vastgestelde Uitvoeringskader herontwikkeling E-buurt Oost mee (generieke uitvoeringseisen) + de eventuele aanvullende project specifieke eisen (voortkomend uit de impactanalyse). Op basis hiervan stelt de aannemer van een project een BLVC-uitvoeringsplan op.



Figuur 3 Het BLVC kader

3.3 BLVC-uitvoeringseisen

3.3.1 Het BLVC-uitvoeringsplan/notitie

Het BLVC-kader is (naast de wet- en regelgeving) de leidraad voor het maken van een BLVC-uitvoeringsplan, toegespitst op een bouwproject of een werk in de openbare ruimte.

Het BLVC-uitvoeringsplan is een essentieel onderdeel van het project (ontwikkelingen en civiele projecten) en de daaraan gekoppelde vergunning met betrekking tot de openbare ruimte. Het BLVC-uitvoeringsplan (of notitie) dient goedgekeurd te zijn door de Gemeente Amsterdam voor afgifte van een vergunning voor werken in de openbare ruimte (WIOR). In deze paragraaf is uiteengezet wat een BLVC-uitvoeringsplan precies is/omvat en hoe het proces van vaststelling is geregeld.

Nr.	Algemeen
1	Zowel de bouwaannemer als de maaiveld/infra aannemer dient een BLVC-Uitvoeringsplan op te stellen. Hierna verder genoemd als 'Opdrachtnemer'. De ontwikkelaars in het gebied krijgen van de gemeente het nu voorliggend BLVC-kader mee en zijn er verantwoordelijk voor dat dit BLVC-kader aan hun contract met de bouwaannemer wordt toegevoegd.
2	Het BLVC-Uitvoeringsplan dient een nadere uitwerking te zijn van de BLVC-eisen in dit BLVC-kader en het contract tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer.
3	In het BLVC-uitvoeringsplan dient helder te zijn beschreven waar, wanneer en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden om de hinder voor de omgeving te beperken en de

	bereikbaarheid van alle aanwezige modaliteiten (verkeersstromen) te borgen (zoals voetganger, brommer, fiets, taxi, auto, laden en lossen, openbaar vervoer en nood-en hulpdiensten).
4	Het BLVC-uitvoeringsplan dient te bestaan uit de volgende zaken: <ol style="list-style-type: none"> 1. Uitvoeringsplan 2. Faseringstekeningen 3. Omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen 4. Bouwplanning / uitvoeringsplanning
5	Het uitvoeringsplan dient uit ten minste de volgende onderdelen te bestaan: <ol style="list-style-type: none"> 1. Inleiding (aanleiding, doel, leeswijzer) 2. Projectbeschrijving (wat) 3. Omgevingsanalyse (waar/ wie) 4. Toelichting fasering in woord en beeld (Hoe: dit is de kern van het BLVC-uitvoeringsplan) <ol style="list-style-type: none"> a. Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden; b. Een toelichting per fase wat de impact is voor 'de omgeving' (c.q. de stakeholders die zijn aangedragen door de omgevingsmanager van de gemeente) met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de maatregelen die de Opdrachtnemer treft om te voldoen aan de in dit BLVC-kader gestelde eisen. Bij het bepalen van de BLVC-maatregelen en bij de uitvoering zelf dienen, indien van toepassing ook de uitvoeringsvoorschriften van de netbeheerders in acht worden genomen. De beschrijving in dit onderdeel dient samen te hangen met, en te worden ondersteund door de in onderstaande eis 6 beschreven de faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen. c. De te verwachten hinder, in de vorm van een 'hinderkalender'. 5. Communicatieparagraaf met een communicatie middelenmatrix (wat/ wanneer/ naar wie/ door wie). 6. Contactpersonenoverzicht (naam / rol / email / telefoonnummer).
6	De faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen dienen naast de Nederlandse norm- en regelgeving (o.a. CROW) aan de volgende eisen te voldoen: <ol style="list-style-type: none"> 1. Elke tekening dient één fase en/of aanpassing van de verkeerssituatie te bevatten. 2. Uit de tekeningen dient op een duidelijke wijze de verkeerssituatie af te lezen te zijn. 3. De locatie van het werkterrein inclusief alle onttrekkingen van de openbare ruimte dienen te zijn weergegeven. 4. De bouwrouting (vanaf de autoweg) naar/binnen het projectgebied en de routes van de overige modaliteiten (fietsers, bestemmingsverkeer, nood- en hulpdiensten enz.) dienen te zijn aangegeven. 5. De bouwplaats-inrichting (bouwketen/opslag/eventueel bouwbord/calamiteiten opstelplaatsen) dient te zijn aangegeven. 6. Per fase blijkt op welke locatie de Opdrachtnemer en eventuele derden (die door Opdrachtnemer gecoördineerd worden) werkzaamheden uitvoeren. 7. Voor locaties die kritisch zijn met betrekking tot bereikbaarheid of veiligheid dienen dwarsprofielen te zijn opgenomen in de tekeningen. 8. De tekeningen dienen ten minste voorzien te zijn van een stempel van het bedrijf, een status van de tekening, datum, handtekening/paraaf, een schaalindeling en te zijn gerefereerd aan een vast en bekend punt
Nr.	WIOR-vergunning (Werken In de Openbare Ruimte)
7	De Gemeente Amsterdam heeft vastgesteld dat eenieder die werkzaamheden uitvoert in de openbare ruimte een WIOR-vergunning (werken in de openbare ruimte) moet aanvragen. Hiervoor dient de Opdrachtnemer te voldoen aan de voorwaarden in de WIOR-vergunning. Zie: https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/ Om een WIOR-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan nodig. Let op: tijdig aanvragen i.v.m. doorlooptijd en benodigde processtappen

Nr.	Het proces
8	<p>Het proces om tot vaststelling van het BLVC-uitvoeringsplan te komen en een WIOR-vergunning aan te vragen ziet er als volgt uit:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Opdrachtnemer neemt kennis van het kader en de project specifieke eisen en wensen en verwerkt deze in zijn/haar BLVC-uitvoeringsplan. 2. Opdrachtnemer bespreekt op eigen initiatief het concept BLVC-uitvoeringsplan met de bouwcoördinator en omgevingsmanager E-buurt Oost. 3. Opdrachtnemer brengt het in het bovenstaande overleg aangepaste concept BLVC-uitvoeringsplan in het Vooroverleg WWU van het Stadsdeel Zuidoost. (https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/werken-openbare-ruimte/coördinatiestelsel-werken-weg/overlegdata-contactgegevens-vooroverleg/) Tijdens dit overleg geeft de Opdrachtnemer een toelichting op het BLVC-uitvoeringsplan en bespreekt eventuele dilemma's. 4. Als er Werkzaamheden worden uitgevoerd op/aan een hoofdnet, brengt de Opdrachtnemer het op het bovenstaande overleg aangepaste concept BLVC-uitvoeringsplan in de Werkgroep werk in Uitvoering (WWU) 5. Na akkoord van het WIOR-vooroverleg of resp. de WWU dient Opdrachtnemer de WIOR-vergunning aan te vragen. Als alle door de procesbegeleider vastgestelde stappen goed zijn doorlopen dan ontvangt u, op basis van uw account, na aanvraag binnen VICTOR uw vergunning of instemmingsbesluit binnen 5 werkdagen 6. Opdrachtnemer mag niet eerder starten met fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte c.q. zijn werkzaamheden volgend uit het aangenomen werk, voordat de WIOR-vergunning is verleend. 7. De voorwaarden die in de WIOR-vergunning worden vermeld dienen te worden opgevolgd. <p>Let op: Bij onverhoopte wijzigingen, terug naar stap 1. De Stadsdeelregisseur bepaalt of vervolgens ook de overige stappen wederom doorlopen moeten worden.</p>
Nr	Centrale Verkeers Commissie (CVC)
9	<p>Tijdelijke inrichting welke langer dan een jaar blijven functioneren, dienen met CVC goedkeuring aangelegd te worden.</p>

3.3.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid in het BLVC-uitvoeringsplan

In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het vooral over de impact van het werkterrein op de beschikbare ruimte voor het verkeer. Blijven de rijstroken voor auto- fiets en voetgangers in stand, worden ze plaatselijk verschoven of versmald of is er een stremming en moet het verkeer omgeleid worden. Specifieke aandacht gaat uit naar bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de buurtbereikbaarheid en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdnetten. Doel is een minimale impact op de bestaande bereikbaarheid situatie.

Nr.	Topeis
1	<p>Bestaande en nieuwe functies (woningen, bedrijven en voorzieningen) in het projectgebied en directe omgeving dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor alle verkeersfuncties (voetgangers -rolstoel, scootmobiel, kinderwagen-, fietsers, auto's, vrachtauto's, nood- en hulpdiensten) waarvoor de functie bereikbaar moet zijn om goed te functioneren. Conform de comforteisen, die zijn opgenomen in het ZWIA (Zo Werken Wij in Amsterdam). https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coördinatiestelsel/wior/handboek/</p>
Nr.	Nood- en hulpdiensten

2	<p>De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is te allen tijde gegarandeerd volgens de eisen van de diensten. Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een rijbaanbreedte van minimaal 3,5 meter. 2. Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 in geval van tweerichtingsverkeer. 3. Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). 4. Een bochtstraal van tenminste $R = 7,0$ meter 5. Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°). 6. Een toelaatbare aslast van 10 ton.
3	<p>In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanrijroute voor nood- en hulpdiensten nooit langer zijn dan 35 meter. De maximale afstand tussen twee opstelvakken is dus 35 meter. Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.</p>
4	<p>Voor opstelvakken voor de autospuit gelden de volgende randvoorwaarden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter. 2. Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. 3. Opstelvak autospuit heeft minimaal $(L \times B) = 10 \times 4$ meter 4. Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. 5. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton
5	<p>De brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt dient tevens binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste:</p> <ul style="list-style-type: none"> - De brandkraanbordjes zichtbaar zijn - De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn <p>Zie ook: https://www.brandweer.nl/media/1359/121116_hr_bluswatervoorziening.pdf</p>
6	<p>Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst en zorginstellingen dienen vrijgehouden te worden van obstakels. De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien. Vluchtroutes dienen vrij te zijn van obstakels.</p>
Nr.	Voetgangers
7	<p>Voetgangers dienen altijd alle woningen, winkels en voorzieningen op een veilige wijze te kunnen bereiken. Doorgaande looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden en te voldoen aan de richtlijnen uit het handboek "Zo werken wij in Amsterdam op straat" (ZWIA).</p> <p><i>Toelichting: Dit handboek is een verplichte leidraad voor werken in Amsterdam volgens de Amsterdamse Verordening WIOR (Werken in de Openbare Ruimte) en voor het verkrijgen van een WIOR-vergunning.</i></p>
Nr.	Stremmingen / omleidingen / tijdelijke situatie
8	<p>Bij een niet te vermijden stremming van een modaliteit (auto, fiets, bus, voetganger,..) dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebodingsplan vooraf door de initiator te worden afgestemd met de bouwcoördinator, GVB Verkeersregie en de nood- en hulpdiensten. De periode, de duur en de noodzaak van de stremming dient helder beschreven te zijn.</p> <p>(Deel)projecten dienen met elkaar af te stemmen dat een project niet op de omleidingsroute van een ander project (bijv. Echtenstein) werkt.</p>
9	<p>De Opdrachtnemer dient (bij de wegbeheerder) na te gaan dat de omleidingsroute voor de gebruikers geschikt en beschikbaar is en voldoende (rest)capaciteit heeft. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan.</p>

	<p>Tijdelijke voetpaden zijn minimaal 150 cm breed, enkelzijdig fietspad minimaal 200 cm en dubbelzijdig fietspad minimaal 300 cm. Dit betreft de minimale breedte, de breedte is afgestemd op de reguliere verkeersstromen op spitsijden.</p> <p>Fietsers op Plus- of Hoofdnet Fiets moeten hun weg altijd, zij het met een 'bypass' of tijdelijke weg/doorsteek, fietsend kunnen vervolgen. Met de Gemeente Diemen zijn afspraken gemaakt over de omleiding fietspad Kokmeeuwpad via het Roerdomppad.</p>
10	Opdrachtnemer dient de bereikbaarheid en/of veiligheid van tijdelijke situaties door middel van kwantitatieve berekeningen of een kwalitatieve beoordeling te onderbouwen (verificatie).
11	<p>Haltes van het openbaar vervoer dienen altijd toegankelijk te zijn. Wanneer dit door omstandigheden niet mogelijk is, moet dit in goed overleg met de vervoermaatschappij worden afgestemd. –evt. een alternatieve halte realiseren- en tijdig worden vastgesteld in de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU).</p> <p>Tijdig is minimaal 4 weken voor start uitvoering buiten. Bij grootschaliger 'Tijdelijk Buiten Gebruik Name (TBGN) van het openbaar vervoer, geldt een verplichte TBGN procedure die 1,5 jaar voor buiten gebruik name in gang gezet moet worden.</p>
12	Gedurende de bouwactiviteiten vindt frequente afstemming plaats met de bouwcoördinator over de actuele planning en impact op infra- en parkeer capaciteit.
13	<p>Openbare ruimte wordt zo kort mogelijk onttrokken aan de openbaarheid. Hierbij wordt nagestreefd om onttrekkingen zoveel mogelijk in aaneengesloten perioden te laten plaatsvinden, zodat wordt voorkomen dat (verkeer)situaties frequent wijzigen.</p> <p><i>Aandachtspunt: Verkeersscenario's rondom evenementen kunnen door onttrekking van openbare ruimte tijdelijk aangepast moeten worden.</i></p>
Nr.	Evenementen
14	De evenementenkalender moet worden geraadpleegd om evenementen in beeld te krijgen en om hier mee af te stemmen.
Nr.	Bouwverkeer
16	<p>Primair uitgangspunt is om bouwverkeer te scheiden van bewonersverkeer.</p> <p>Door het 'werken op een postzegel', wat in E-buurt Oost vaak het geval is en zal zijn, is dit niet altijd mogelijk. Waar bewoners gebruik van de weg of het maaiveld maken, of dit nu samen met bouwverkeer is of niet, spreken we van een openbare weg/ openbare ruimte.</p> <p>De opdrachtnemers dienen extra voorzichtig te zijn en moeten rekening houden met zeer beperkte ruimtes om te bouwen en slechte bereikbaarheid voor bouwverkeer. Daarvoor moet goed gekeken worden naar de bouwvelop en het Bouwlogistiek Plan (bijlage 1)</p>
17	Routes van bouwverkeer op het stedelijk wegennet zijn gebaseerd op de minste overlast voor de omgeving en de grootste veiligheid. Het bouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet. Indien mogelijk wordt, om dodehoek ongevallen te voorkomen, linksaf de bouwplaats op- en afgereden.
18	Aan- en afrijdroutes van bouwverkeer dienen aangegeven te worden (Elsrijkdreef). Hierbij is het uitgangspunt het Bouwlogistiek Plan.
19	Bouwverkeer mag niet bufferen (wachten/stilstaan) op de openbare weg. Bouwverkeer laadt en lost niet op de openbare wegen in de omgeving of reeds ingericht maaiveld.
21	Bouwverkeer, inclusief vervoer van/voor bouwvakkers ('klusbussen' en personenauto's) moet zoveel mogelijk binnen het betreffende werkterrein parkeren.
Nr.	Diensten / voorzieningen
22	Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval binnen het projectgebied door de gemeente en particuliere bedrijven dient tijdens de uitvoering doorgang te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet beschikbaar zijn, dient de Opdrachtnemer in overleg met de gebiedsbeheerder tijdig een alternatieve locatie in te richten.
23	Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden.
24	<p>Binnen het gebied zijn een aantal openbaar vervoer voorzieningen:</p> <p>- Metrohalte Verrijn-Stuart</p>

- Bushalte Daalwijkdreef	
Nr.	Parkeren
25	Openbare parkeerplaatsen dienen bereikbaar te zijn. Indien een openbare parkeerplaats tijdelijk opgeheven moet worden, dient de Opdrachtnemer dit tijdig met de wegbeheerder en parkeerexploitant af te stemmen. In overleg kan dan gezocht worden naar een alternatieve locatie. Invalidenparkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd op een alternatieve locatie in de nabijheid. (Tijdelijk) opgeheven parkeerplaatsen dienen doorgegeven te worden aan parkeermutaties.DBI@amsterdam.nl
26	Opdrachtnemer dient minimaal 48 uur van tevoren ter plaatse een duidelijke aanduiding aan te brengen dat een autoparkeerplaats tijdelijk wordt opgeheven. Vooraf dient dit verzoek ingediend te worden bij het Stadsloket. (https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7bE4341B52-) Indien fietsparkeerplaatsen verwijderd moeten worden, dient 14 dagen vooraf een vooraankondiging geplaatst te worden. De aanvraag verloopt via het Stadsloket.
27	Laad- en losmogelijkheden moeten gehandhaafd blijven. Tijdelijke beperkingen dienen in zorgvuldig overleg met de belanghebbenden gepland/geregeld te worden (alternatieven zoeken, tijdstip werkzaamheden afstemmen, etc.).

3.3.3 Leefbaarheid

Leefbaarheid in het BLVC -uitvoeringsplan

In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het bij leefbaarheid om alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied; zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, trilling, stof, stank en beleving. Het doel is een tevreden omgeving.

In de E-buurt Oost wordt langere tijd dicht bij bestaande woningen gewerkt en gebouwd. Duidelijke uitleg over het hoe, wat, wanneer en waarom is belangrijk.

Nr.	Top eis
1	Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt wordt. Hij/zij dient aan te geven wat er wordt gedaan om de overlast te beperken.
Nr.	Bouwmethode / materieel
2	Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. emissie reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast bij de aan- en afvoer van materialen en personeel (vermindere(n) -aantallen en tijdsduur-, verschon(e)n en verspreide(n) (over modaliteiten en in de tijd).
3	De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving (zowel op als onder maaiveld). In algemene zin moet de opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid. Indien men voornemens is af te wijken van de wet- en regelgeving zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden. De richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid is van toepassing op dit kader. Traditioneel heien en/of trillen van damwanden en palen (heipalen of vibropalen) is daarom alleen toegestaan wanneer aangetoond wordt dat de overlast minimaal zal zijn (bijvoorbeeld grote afstand tot omgeving) of wanneer er technisch geen andere keuze is en dat goed onderbouwd is.
4	Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast. Zo dient bijvoorbeeld alle materieel dat voorzien is van achteruitrijd signalering uitgevoerd te zijn met witte ruis techniek. Geluid producerende installaties (waaronder pompbemaling) staan binnen

	een bouwterrein zover mogelijk van de aangrenzende kantoren, woningen en voorzieningen. Als de installaties desondanks hoorbaar zijn in de verblijfsruimtes van de aangrenzende kantoren en woningen, worden geluid beperkende maatregelen toegepast.
Nr.	Bouwterrein / werkterrein
5	Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtgever of Opdrachtnemer ervoor te zorgen dat er een opname/nulmeting uitgevoerd wordt aan de belendende bebouwing en de voor de werkzaamheden in gebruik zijnde openbare ruimte, om schade bij de aanvang van werkzaamheden vast te stellen. Deze wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze nulmeting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder (openbare ruimte) of schade-expert (bebouwing) bindend.
6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken of houten schuttingen; ▪ Afzettingen van het werkterrein moeten heel en schoon zijn; ▪ Bouwhekken zijn hoog en minimaal halfdicht (type City Fence of gelijkwaardig); Maximaal dicht is niet per definitie beter, bouwhekken dienen afgestemd te zijn op de aard van het werk en de omgeving; ▪ Bouwhekken geven geen ruimtebeperking aan openbare zijde; ▪ Bouwhekken zijn in de grond verankerd (bij een uitvoeringsperiode van langer dan 3 maanden); ▪ Voorkomen moet worden dat aan bouwhekken fietsen kunnen worden bevestigd; ▪ Bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten; ▪ De bouwhekken staan in een rechte lijn; ▪ De bouwhekken zijn onderling gekoppeld; ▪ Bouwhekken worden zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan; ▪ De bouwhekken blokkeren niet het zicht tussen de verkeersdeelnemers; ▪ In- en uitritten dienen veilig en overzichtelijk te zijn; ▪ Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan materiaal tegen de bouwhekken op te slaan. Materiaal dient 'hufferproof' minimaal 1 meter uit de bouwhekken te worden opgeslagen. <p>De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het plaatsen en onderhouden (schoon, functioneel, op de juiste plek, goed zichtbaar, etc.) van alle afzettingen en tijdelijke verkeersmaatregelen op en rondom het werkterrein.</p>
7	<p>Uitingen op de bouwhekken worden afgestemd met de omgevingsmanager van de gemeente. Reclame is niet toegestaan (verwijzing wel bij onvindbaarheid/onzichtbaarheid van ondernemingen). Met mooie impressies en sfeerbeelden kan een gebied aantrekkelijker worden.</p> <p>Opdrachtnemer overlegt met de omgevingsmanager over de 'look en feel' van de bouwhekken in de E-buurt Oost. Op locaties waar bewoners op uitkijken worden zoveel mogelijk 'groene hekken' toegepast.</p> <p>Bouwborden, bouwschuttingen en andere openbare aankondigingen in de openbare ruimte worden belast volgens de Verordening Reclamebelasting 2020. Op de website van de gemeente Amsterdam staat meer informatie over deze verordening en de tariefstelling.</p>
8	Het werkterrein moet netjes en schoon zijn. Opdrachtnemer dient verspreiding van (opwaaiende) materialen en bodem- en stofdeeltjes vanaf de bouwwegen en het werkterrein te minimaliseren/voorkomen.
9	Bouwverlichting mag niet hinderlijk zijn voor gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats.
10	Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuult.

11	Elke opdrachtnemer moet zijn werkterrein en omheining beheren. Door bijvoorbeeld te zorgen dat de loopschotten goed en recht blijven liggen. De opdrachtnemer dient zoveel mogelijk bij te dragen aan het leefbaar houden van de omgeving.
12	Wanneer het werkterrein niet meer nodig is, deze, in overleg met de bouwcoördinator, direct toegankelijk en bereikbaar maken in overleg met het uitvoeringsregieteam van E-buurt Oost.
13	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is weer over te dragen aan de Gemeente Amsterdam en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).
Nr.	Uitvoeringsduur / moment
14	<p>Het Amsterdamse college van B&W wenst dat belasting van en hinder voor de omgeving als gevolg van de werkzaamheden zo snel mogelijk worden afgerond, uiteraard rekening houdend met de leefbaarheid voor de omgeving.</p> <p><u>Bouwkundige werkzaamheden:</u> Werkzaamheden mogen worden uitgevoerd van maandag tot en met zaterdag van 07:00 uur tot en met 19:00 uur. Buiten deze werktijden alleen met ontheffing van de Gemeente Amsterdam. Werkzaamheden op zaterdag vanwege omwonenden beperken en starten na 09:00 uur, vooraf dient dit aan de omgeving gecommuniceerd te worden middels informatiebrief met vermelding van reden en contactpersoon.</p> <p><u>Werkzaamheden in de Openbare Ruimte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Werkzaamheden ter plaatse van Plus- of hoofdnet worden uitgevoerd van maandag tot en met zaterdag van 07:00 uur tot en met 19:00 uur. Buiten deze werktijden is werken alleen mogelijk na goedkeuring Vooroverleg WWU en WWU met ontheffing van de Gemeente Amsterdam. ○ Werkzaamheden met hinder op de rijbaan Elsrijk- en Daalwijkdreef alleen buiten spitstijden. Spitstijden zijn maandag tot en met vrijdag van 07:00 t/m 09:30 uur en van 15:00 t/m 18:00 uur. Indien tussen 19.00 en 07.00 uur wordt gewerkt mag dat alleen met ontheffing van de Gemeente Amsterdam. <p>Naast de Wet- en Regelgeving worden er aanvullende afspraken gemaakt. Deze 'gedragscodes' zijn gericht op het verminderen /verhinderen van overlast. In de diverse contracten worden de gedragscodes opgenomen. Er wordt project specifiek ingegaan op onderwerpen zoals aanrijd- /werktijden, het stationair laten draaien van de motor of achteruitrijden.</p>
Nr.	Geluid-, trillings- en stofoverlast
15	Geluid: zie bouwbesluit en A.P.V.: De geluidsnorm van 60 dB mag niet overschreden worden. Zie bouwbesluit 2012, artikel 8.4, lid 1. Als dit piekniveau overschreden gaat worden, dient een ontheffing te worden aangevraagd.
16	<p>In voorkomende gevallen worden geluiddempende voorzieningen voorgeschreven in het bestek. In zijn algemeenheid geldt dat de aannemer zich aan de richtlijnen moet houden.</p> <p>Stationair laten draaien of achteruit rijden van vrachtwagens en graafmachines (kranen) voor 07.00 uur is niet toegestaan.</p>
17	<p>Trillingen: zie regels bouwbesluit, tabel 4 van de Meet- en beoordelingsrichtlijn deel B 'hinder voor personen en gebouwen' 2006 en de SBR-richtlijn voor trillingen die zich op scheurvorming en schade aan gebouwen richt.</p> <p>Het doel is het voorkomen van trillingen. (Bij grondwerk gelden deze trilling eisen uit het bouwbesluit dus niet automatisch)</p>
18	Stof: zie regels bouwbesluit. Het doel is het voorkomen van stofoverlast, bijvoorbeeld door het nathouden terrein of gebruik van stofschermen.

Nr.	Nakomen van afspraken
19	Bij het niet nakomen van de minimale BLVC-eisen uit dit BLVC-kader kan de projectorganisatie een korting (boete) opleggen van € 1000,- per geval per dag. Deze korting (boete) wordt pas opgeheven nadat de Opdrachtnemer heeft aangetoond dat het gebrek verholpen is. (Zie bijlage 3 het Proces Verbaal van constatering)

3.3.4 Veiligheid

Veiligheid in het BLVC-uitvoeringsplan

Veiligheid gaat boven alles. In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het vooral over de impact van het werkterrein (inclusief de werkzaamheden) op de omgeving (verkeersdeelnemers, bewoners).

De werkterreinen die aangegeven zijn op de faseringstekeningen (onderdeel van het BLVC-uitvoeringsplan) veroorzaken een verstoring in de openbare ruimte. Er is minder ruimte voor de gebruikers van de openbare ruimte. Voetpaden, fietspaden en/of rijstroken worden verlegd en oversteekplaatsen veranderen soms van plaats. Door deze wijzigingen kunnen nieuwe conflicten ontstaan met betrekking tot sociale- én verkeersveiligheid.

Het projectgebied E-buurt Oost bevindt zich in een kinderrijke buurt. Extra aandacht voor de veiligheid in de breedste zin van het woord is daarom essentieel.

Nr.	Topes
1	De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers. De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren en de impact op veiligheid in de openbare ruimte te minimaliseren. Dit dient vooraf door de Opdrachtnemer aantoonbaar te worden gemaakt, door bijvoorbeeld de keuzes en afwegingen inzichtelijk te maken.
Nr.	Verkeersmaatregelen en -voorzieningen
2	Tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM) moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-96B richtlijnen. TVM in de openbare ruimte worden bekostigd door de Opdrachtnemer en aangevraagd bij Stadswerken. Indien een TVM langer dan vier maanden benodigd is dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden (indiening aanvraag door projectteam). Stadswerken (afdeling infrastructuur en service) draagt zorg voor de plaatsing van de TVM. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het beheer van de TVM. Onder deze TVM worden omleidingsroutes en RVV bebording verstaan. Afzettingen, hekwerken, verkeersregelaars behoeven niet via Stadswerken geregeld te worden.
3	Voor de veiligheid van werknemers op het werkterrein dient er een veiligheidsstrook van tenminste 60 cm breed op het werkterrein te zijn binnen de afzetting (conform CROW 96B).
4	Scheiding van snel en langzaam verkeer (voetgangers) in geval van gevaarlijke rijbewegingen en mogelijke gevaarlijke ontmoetingen.
Nr.	Schade in openbare ruimte
5	De Opdrachtnemer dient tijdens de bouwperiode vervuiling/ beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten het werkterrein in de openbare ruimte te herstellen op zijn kosten. Bij beschadiging van bomen schakelt de Opdrachtgever een schade expert in voor beoordeling en verdere afhandeling van deze schade.
6	Schade aan de openbare weg/ in de openbare ruimte ten gevolge van Werkzaamheden dient direct gemeld te worden en binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de wegbeheerder en bouwcoördinator (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).

7	De wegbeheerder en de omgevingsmanager (van OG en/of ON) controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'.
8	Eventuele schades aan de (openbare) weg (inclusief eventuele fiets- en voetpaden en parkeerplekken en gerelateerde objecten en voorzieningen) buiten het werkterrein zullen in overleg met de wegbeheerder van V&OR ofwel zelf worden hersteld ofwel door de wegbeheerder van V&OR worden hersteld voor rekening van de Opdrachtnemer. <i>Let op: Tijdens de bouwfase is het op kabels- en leidingentracés plaatsen van tijdelijke objecten enkel toegestaan indien wordt voldaan aan de eisen van de desbetreffende netbeheerder(s).</i>
9	Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient de Opdrachtnemer binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen en te onderbouwen waarom herstel binnen de gestelde termijn niet mogelijk is. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan de wegbeheerder. Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtnemer een nulmeting uit te voeren om schade bij de aanvang van de werkzaamheden vast te stellen. Deze nulmeting wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze o-meting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder bindend.
Nr.	Tijdelijke verharding
10	Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking, conform de comforteisen die zijn opgenomen in de ZWIA (Zo Werken Wij In Amsterdam op straat). Daarom mag een tijdelijke voetgangersvoorziening geen hoogteverschil bevatten groter dan 2 cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan 2 cm, dient de Opdrachtnemer de overbruggingsconstructie van dat hoogteverschil aan de wegbeheerder voor te leggen.
Nr.	Afsluiting werkterrein / materieel
11	De opdrachtnemer is 24 uur per dag verantwoordelijk voor de veiligheid op het bouwterrein. Daarom moet hij het werkterrein zo afsluiten dat het betreden van het werkterrein door onbevoegden wordt voorkomen.
12	Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaats afscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien of middels schuifpoorten. De opdrachtnemer dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit.
13	Aan de buitenzijde van het bouwterrein is aan beide zijden van de entree de ISO/VCA bebording aangebracht. Ook is een telefoonnummer vermeld waarmee 24/7 contact kan worden opgenomen bij calamiteiten.
14	Elektrische installaties, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, zullen 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.
Nr.	Zicht op elkaar
15	Het zicht rondom het projectgebied kan door het plaatsen van afzettingen worden verminderd. De wijze van afzetten (een open, dicht, hoog of laag hek), de locaties waar het werkterrein in- en uitgereden wordt zijn zaken die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid van het projectgebied. De opdrachtnemer dient helder aan te geven waarom gekozen wordt voor een hoog of laag hek en/of waarom eventueel afgeweken wordt van een dicht hek (geredeneerd vanuit veiligheid, functionaliteit, leefbaarheid).
16	Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, door deze op een goede manier in te richten en bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden te plaatsen.
17	Bij de inrichting van het bouw- en werkterrein dient de Opdrachtnemer maatregelen te nemen om het bouwverkeer altijd vooruit het werkterrein (Elsrijkdreef) in- en uit te laten rijden zodat de

	chauffeur goed zicht heeft op te kruisen verkeersstromen (hoofdnet OV, bus). Bij voorkeur haaks kruisen. Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien Opdrachtnemer kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en de wegbeheerder akkoord is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar vereist.
18	Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn ROVL 2011.
Nr.	Verkeersregelaars
19	Verkeersregelaars dienen in het bezit te zijn van een aanstellingscertificaat verkeersregelaar. De verkeersregelaars dienen dit certificaat bij uitvoering van de werkzaamheden bij zich te dragen.
Nr.	Hijzen
20	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen. Zie voor de voorwaarden: (https://www.bwtinfo.nl/dossiers/richtlijn-bouw-en-sloopveiligheid) ▪ Indien afwijking hiervan incidenteel noodzakelijk is, dient de Opdrachtnemer aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan en hier uitdrukkelijk akkoord op hebben van het bevoegd gezag waarmee separate beheers afspraken worden gemaakt. Te denken valt dan aan: venstertijden en volledige afzetting hijsgebied en gevarezone. ▪ Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een veiligheidspersoon
Nr.	Procedure bij calamiteiten
21	Opdrachtnemer dient een organisatie in te richten die in geval van calamiteiten altijd (24/7) bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder of omgevingsmanager van Opdrachtnemer.

3.3.5 Communicatie

Communicatie in het BLVC-uitvoeringsplan

Naast de technische (inhoudelijke) uitvoering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid rondom de werkzaamheden, speelt het aspect communicatie een belangrijke rol. Het loopt door alle aspecten heen, bundelt deze aspecten en vormt het gezicht naar buiten.

In het BLVC-uitvoeringsplan wordt in het communicatiehoofdstuk antwoord gegeven op de volgende vragen:

1. Waar, wanneer, waarom wordt er gewerkt en wat merkt de omgeving ervan.
2. Wat is de communicatie boodschap
3. Welke communicatiemiddelen worden ingezet en welke planning hoort daarbij?

Dit resulteert in een communicatiemiddelenmatrix: wat/ wanneer/ naar wie/ door wie.

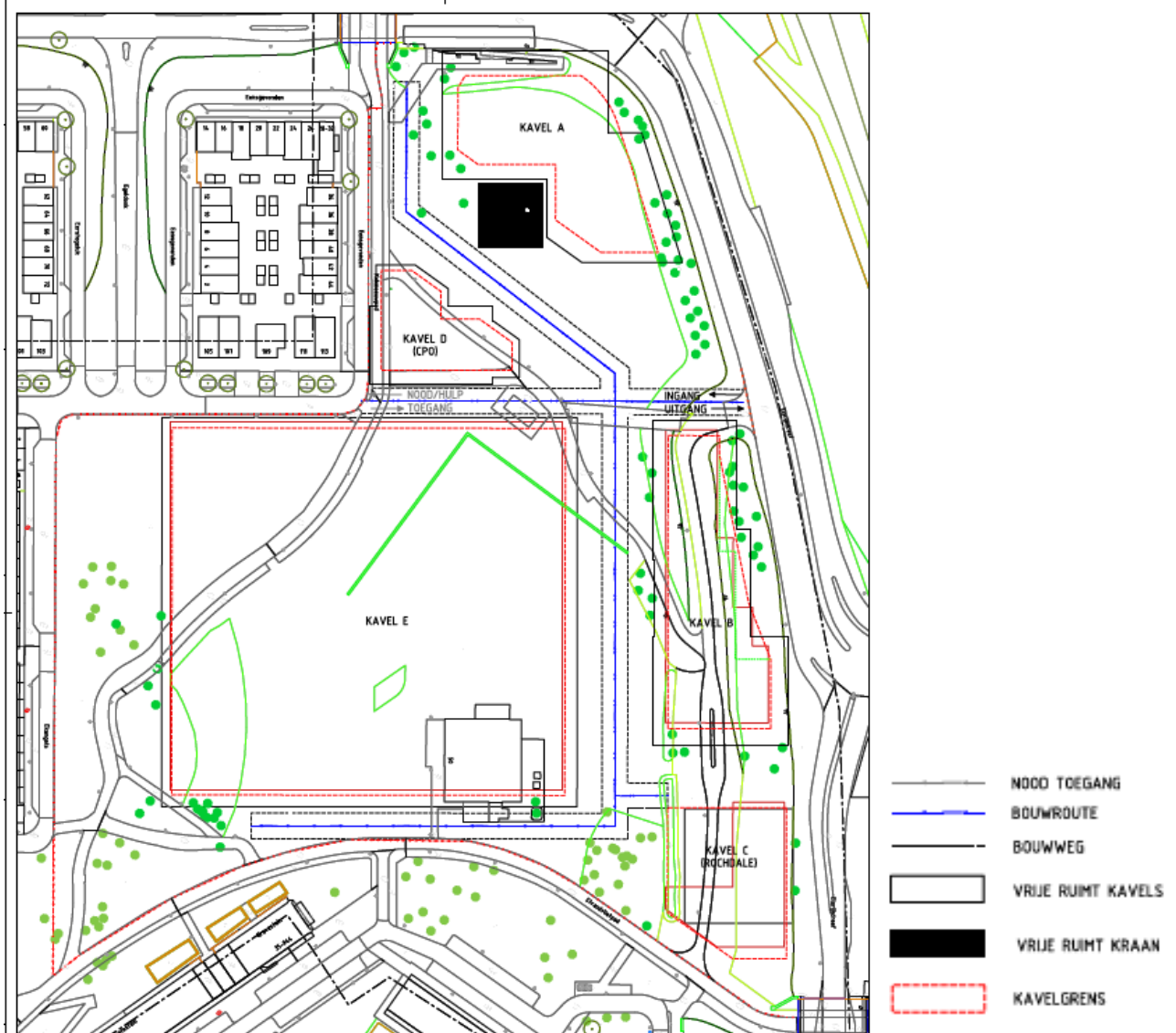
Contactnummer van iemand ter plekke

Nr.	Topeis
1	De communicatie dient zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving tijdig (maximaal twee weken voordat de werkzaamheden starten) op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden (waar parkeren, grof afval, bereikbaarheid woningen etc.), de gevolgen van de werkzaamheden en met wie er contact kan worden opgenomen in geval van mogelijke overlast problemen en/of calamiteiten tijdens de uitvoering.
Nr.	Afzender

2	Voor werkzaamheden in de openbare ruimte in opdracht van een gemeentelijke opdrachtgever, is gemeente Amsterdam afzender en opdrachtgever van de communicatie. De uitvoerder/aannemer dient hierbij de benodigde informatie tijdig aan te leveren bij de omgevingsmanager.
3	Voor alle bouwwerkzaamheden is de opdrachtnemer verantwoordelijk en afzender voor goede en tijdige bouwcommunicatie tijdens de uitvoering. Bewonersbrieven worden voor versturing gedeeld met de omgevingsmanager en communicatieadviseur van de Opdrachtgever. Opdrachtnemer verzorgt voor verspreiding.
Nr.	Tijdig communiceren
4	De ontwikkelaar/aannemer heeft een inspanningsverplichting om (pro)actief de relatie met de stakeholders in algemene zin goed te krijgen en te houden. In het BLVC-plan staat beschreven met welke concrete activiteiten en middelen dit doel wordt bereikt, inclusief de contactmomenten.
5	De Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de omgevingsmanager van de gemeente. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit de gemeente.
6	De ontwikkelaar/aannemer informeert de omgevingsmanager een maand voorafgaand aan de werkzaamheden. Er wordt afgesproken hoe de informatie over de werkzaamheden met de stakeholders wordt gedeeld: per brief, informatiebijeenkomst en/of persoonlijk contact.
7	Vanuit de gemeente wordt een eerste contact gemaakt met de stakeholders voor wat betreft de uitvoering van de werkzaamheden.
8	De ontwikkelaar/aannemer stemt verdere (bouw)communicatie-uitingen af met de omgevingsmanager.
Nr.	Procedure bij vragen en klachten
9	De uitvoerder/aannemer richt, in overleg met de bouwcoördinator en omgevingsmanager een informatiepunt in waar stakeholders terecht kunnen met directe vragen en klachten, gerelateerd aan de werkzaamheden. Bijv. door een dagelijks inloopspreekuur in een bouwkeet. Deze mogelijkheid moet duidelijke zichtbaar zijn en/of makkelijk vindbaar zijn.
10	Bij klachten wordt zo snel mogelijk - maar in elk geval binnen 24 uur - de klacht opgelost of informatie verstrekt over hoe de klacht opgelost gaat worden.
10	Alle meldingen en klachten die binnenkomen bij de ontwikkelaar/aannemer, worden direct gemeld aan de uitvoeringscoördinator en omgevingsmanager.
11	De ontwikkelaar/aannemer lost calamiteiten op het werk, zo snel mogelijk op. De calamiteit wordt ook zo snel mogelijk – maar uiterlijk binnen twee uur – gemeld aan de bouwcoördinator.

4 Omgeving

4.1 Projectgebied



Figuur 6 Kavels

Ontwikkelingen die plaats gaan vinden:

- Bouwactiviteiten
- Aanleg bouwwegen
- Grondverzet
- Bomenkap
- Baggeren en dempen sloot
- Rooien van K&L
- Aanleg K&L

4.2 Huidige situatie infrastructuur (Verkeer)

Hoofdnetten zijn onderdeel van het groot stedelijk wegennet. Zo'n structuur heeft vele voordelen. Een hoofdnet biedt de weggebruiker doorlopende routes die over de stadsdeelgrenzen heen gaan. Het vergemakkelijkt de planning van de reis. Een tocht met de auto bijvoorbeeld begint in de eigen straat, gaat via een lokale 'gebiedsontsluitingsweg' naar het Hoofdnet Auto, vervolgt wellicht via een rijksweg, om weer via een lokale gebiedsontsluitingsweg te eindigen in de straat van bestemming.

De Hoofdnetten zijn zelf weer onderverdeeld in een hoofdnet Auto (Plusnet en Corridor), Hoofdnet Fiets (Plusnet), Hoofdnet Openbaar Vervoer (Plusnet, Comfortnet en Metro) en Plusnet Voetgangers. Middels de website Plus- en Hoofdnetten (<https://maps.amsterdam.nl/plushoofdnetten/?LANG=nl>) zijn de plus- en hoofdnetten te raadplegen.

Bij werken aan of op de plus- en hoofdnetten dient dit te worden afgestemd met de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Zie voor de eisen en randvoorwaarden paragraaf 3.3.1.



Figuur 7 Huidige verkeerssituatie

Roerdomppad (A) en Strandvlietpad (B) zijn onderdeel van het plusnet Fiets. De Daalwijkdreef (C) en Elsrijkdreef (tot de Provinciale weg) (D) zijn onderdeel van het plusnet Auto, het overige deel van de Elsrijkdreef (E) en de Bijlmerdreef (F) zijn onderdeel van het hoofdnet Auto. De Goiseweg (G) is plusnet Auto corridor. De Daalwijkdreef (C) is plusnet OV (bus)

Hieronder volgen een aantal foto's van de huidige verkeerssituatie. Ter hoogte van de letter D is een inrit vanaf de Elsrijkdreef naar het plangebied. Dit is de enige bouw in/uitrit. Ter hoogte van de letter C (vanaf de Daalwijkdreef) kunnen de huidige bewoners het gebied in en uitrijden via de straat Egeldonk.



Figuur 8 In/uitrit bouwverkeer vanaf Elsrijkdreef



Figuur 9 Fietspad onder Daalwijdreef door



Figuur 10 Toegang bewonersverkeer via Egeldonk



Figuur 11 Einde Egeldonk aansluiting Egoli



Figuur 12 Egoli met linksaf richting Eensgevonden



Figuur 13 Einde Egoli met aansluiting op fietspad dat onder Daalwijkdreef door gaat

4.3 Kabels en Leidingen

In de ondergrond bevindt zich een uitgebreid netwerk van kabels en leidingen, bestemd voor het transport van vloeistoffen, gassen, elektrische of optische signalen. Hier moet uiteraard zorgvuldig en kundig mee omgegaan worden.

Midden onder het projectgebied loopt een K&L- zone die ook in de toekomstige situatie blijft bestaan. In deze zone bevinden zich ondergrondse hoogspanningsleidingen. Deze zone geeft beperkingen aan de belastbaarheid en daarmee aan de mogelijkheid voor (tijdelijke) inrichting tijdens de bouw. Er vindt afstemming plaats tussen projectteam en Tennet over de werkzaamheden.

Bij graafwerkzaamheden moet men zich uiteraard houden aan de regels/de wet en is een Klic-melding in ieder geval een verplichting. De aanleg inclusief aansluitingen van alle NUTS-tracés (exclusief huisaansluitingen) wordt besproken en gecoördineerd in het uitvoeringsoverleg.



Figuur 14 Kabels en leidingen corridor hoogspanning door plangebied (in rood)

5 Communicatie

5.1 Communicatiestrategie

Goede communicatie voorkomt veel problemen en kan leiden tot meer begrip voor de situatie tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Communicatie is daarom een essentieel onderdeel van het BLVC-plan. Het maken van afspraken over de communicatie-uitingen naar de stakeholders door de ontwikkelaar/aannemer en/of het projectteam, is belangrijk.

Om de communicatiestappen van een project duidelijk in beeld te brengen wordt per project een communicatieparagraaf van het BLVC-plan project specifiek uitgewerkt.

5.2 Contactpersonen Gemeente

Het doel van de inzet van de gemeentelijke uitvoeringsmanager en omgevingsmanager is een efficiënte uitvoering te realiseren door een goede coördinatie binnen het gebied en afstemming met de omgeving.

De verantwoordelijkheden van de bouwcoördinator zijn onder andere het beheer van de bouwweg, de coördinatie van de diverse uitvoerende partijen, de overall planning voor het gebied (inclusief de werkzaamheden van diensten en bedrijven) en de bewaking van de informatie richting het Grond en Ontwikkeling. Ook bewaakt de bouwcoördinator de samenhang, effectiviteit en kwaliteit van verkeersmaatregelen in relatie tot project en omgeving en adviseert hij de aannemers voor het maken van BLVC-plannen en beoordeelt hij hun BLVC-plannen. Om de bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouw te faciliteren en te kunnen vooruitkijken in de tijd vormt het Bouwlogistiekplan (zie hoofdstuk 5) de basis.

Omgevingsmanager

De omgevingsmanager is 'het gezicht naar buiten'. Hij/zij is verantwoordelijk voor het zo soepel mogelijk laten verlopen van de uitvoering van de projecten van E-buurt Oost in haar omgeving. Dit door een open en heldere communicatie met de omgeving, een aanspreekpunt vanuit de organisatie die de plannen tevens bekijkt door het oog van haar omgeving en faciliteren van een daadkrachtige organisatie wanneer de situatie daar om vraagt.

De uitvoeringsmanager is verantwoordelijk voor het aansturen van het uitvoeringsproces. Het doel van de inzet van de uitvoeringsmanager is een efficiënte uitvoering te realiseren door een goede coördinatie binnen het gebied en afstemming met de omgeving. Hij/zij bewaakt ook de informatie richting Grond en Ontwikkeling.

Uitvoeringsmanager

De omgevingsmanager IB is 'het gezicht naar buiten'. Zij is verantwoordelijk voor het zo soepel mogelijk laten verlopen van de uitvoering van de projecten van E-buurt Oost in haar omgeving. Dit door een open en heldere communicatie met de omgeving, een aanspreekpunt vanuit de organisatie die de plannen tevens bekijkt door het oog van haar omgeving en faciliteren van een daadkrachtige organisatie wanneer de situatie daar om vraagt.

De uitvoeringsmanager bewaakt de samenhang, effectiviteit en kwaliteit van verkeersmaatregelen in relatie tot project en omgeving en adviseert en beoordeelt de aannemers voor het maken van BLVC-plannen. Om de bereikbaarheid en veiligheid tijdens de bouw te faciliteren en te kunnen vooruitkijken in de tijd vormt het Bouwlogistiekplan (bijlage 1) de basis.

Contactpersonen Gemeente

Functie	Naam	Telefoonnummer	E-mail adres
Opdrachtgever	Maaïke Romans	06-4601 4859	m.romans@amsterdam.nl
Omgevingsmanager	n.t.b.		
Projectleider IB	Geert Jan Pietersen	06-5375 2609	g.pietersen@amsterdam.nl
Assistent projectleider	Inge Smit	06-1330 2377	i.smit@amsterdam.nl
Directievoerder IB (Projectleider uitvoering IB)	n.t.b.		
Toezichthouder IB	n.t.b.		
Omgevingsmanager IB	Inge Smit	06-1330 2377	i.smit@amsterdam.nl
Communicatieadviseur	Els De Canniere	06-12080369	els.de.canniere@amsterdam.nl
Gebiedsbeheerder	Catrinus Mak	06-24821498	c.mak@amsterdam.nl
Gebiedsmakelaar	Enid Pieters	06-12296795	e.pieters@amsterdam.nl
Stadsdeelregisseur	Edwin van de Brink	06-1025 4141	E.van.den.Brink@amsterdam.nl
Brandweer (afstemming nood- en hulpdiensten)	Michel Klanke	06-2030 0411	m.klanke@brandweer.amsterda m.nl
BLVC-adviseur	R. v.d. Hoek	06-4104 6688	r.van.der.hoek@amsterdam.nl

Stakeholders

De gemeente Amsterdam heeft een stakeholderslijst beschikbaar met alle nutsbedrijven en gemeentelijke contactpersonen per deelgebied. Deze kan bij de omgevingsmanager of uitvoeringsmanager opgevraagd worden. Voor overige belanghebbende kan contact opgenomen worden met de omgevingsmanagers.

Contact opnemen met belanghebbenden uit deze stakeholderlijst t.b.v. het informeren van de omgeving gaat via de omgevingsmanager.

Bijlage 1 - Bouwlogistiek plan

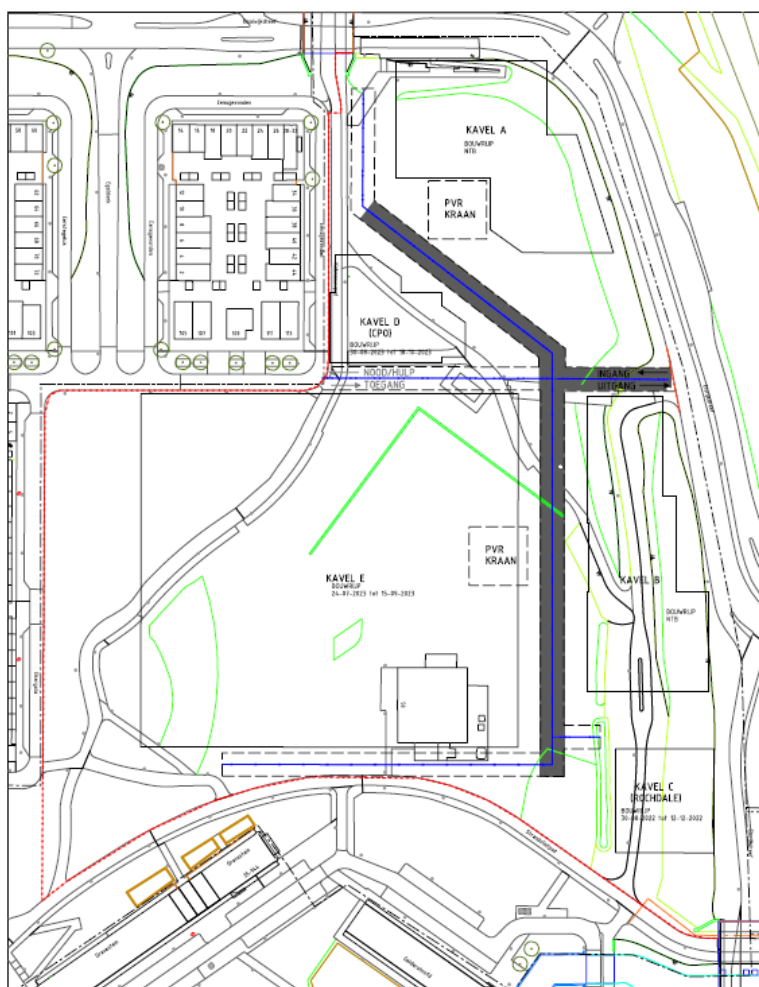
In het BLVC- kader is de volgorde van de werkzaamheden voor bouwrijpmaken en bouwen uitgewerkt, waarbij rekening is gehouden met de brede aanwezige K&L-strook en de BLVC-uitvoeringseisen die opgenomen zijn in bijlage 2.

De belangrijkste uitgangspunten die bepalend zijn geweest voor deze principe fasering zijn de volgende:

1. De K&L- strook stelt eisen m.b.t. toegestane belasting. Daar dient bij de keuze van het bouwterrein/ketenpark rekening gehouden te worden; er mag op de strook geen extra belasting op de K&L komen. Door middel van een innovatieve druk verdelende manier zijn er wellicht wel mogelijkheden om de strook te benutten. Hiervoor moeten de betreffende nutspartijen/Tennet akkoord geven;
2. Bouwveiligheidszones; bouwveiligheidszones worden berekend volgens de landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid. De aannemer dient aan te tonen dat de Bouwveiligheidszone niet over openbaar gebied ligt. Zie: <https://www.bwtinfo.nl/dossiers/richtlijn-bouw-en-sloopveiligheid>. Indien dit wel het geval is zal met de gemeente besproken moeten worden of deze delen tijdelijk uit de openbaarheid kunnen worden gehaald, of dat de bouwveiligheidszone met technische maatregelen kan worden verkleind zodat deze alsnog binnen de beschikbare ruimte blijft.
3. Vanuit leefbaarheid en veiligheidsoogpunt dient het bouwverkeer zoveel mogelijk gescheiden te worden van het overige verkeer in de wijk. Daarom wordt de in/uitrit aan de Elsrijkdreef uitsluitend gebruikt door bouwverkeer;
4. Het bouwverkeer zolang mogelijk via het hoofdnet afwikkelen. Gebruik maken van woonstraten alleen in geval van calamiteiten (calamiteiten uitgang situeren aan de Egoli). Daarom wordt de in/uitrit aan de Elsrijkdreef zo lang mogelijk gebruikt door uitsluitend bouwverkeer;
5. Vanuit leefbaarheid en efficiëntie is een goed bereikbaar, compact, veilige bouwplaats belangrijk;
6. Voor het ketenpark wordt een locatie gekozen die voor alle werkzaamheden centraal ligt en direct ontsloten wordt via de bouwweg. Het ketenpark is in principe gesitueerd in de hoek Daalwijkdreef/Eekholt zodat bouwverkeer en werknemers gescheiden wordt.
7. Een robuuste fasering met zo min mogelijk onderlinge afhankelijkheden kan evt. uitloop eenvoudig opvangen.

Fasering Bouwrijp maken

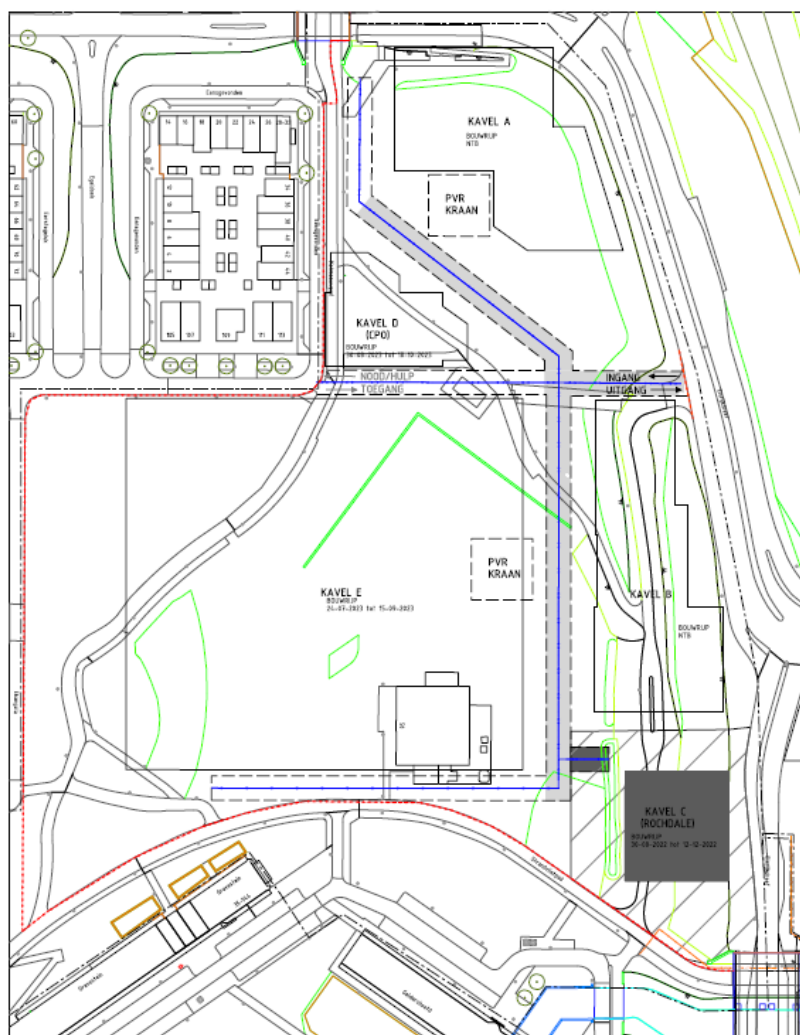
Als uitgangspunt voor het bouwrijp maken wordt voor fasering binnen het projectgebied 2 fasen aangehouden. Fase 1 omvat het bouwrijp maken van alle bouw kavels langs de Elsrijkdreef en Daalwijkdreef. Fase 2 omvat de kavels van de laagbouw en het CPO.



Fase 1-A
Bouwwegen

Fase 1 A: augustus t/m september 2023

In deze fase worden de bouwwegen aangelegd en beschermende maatregelen voor de Tennet kabel getroffen.

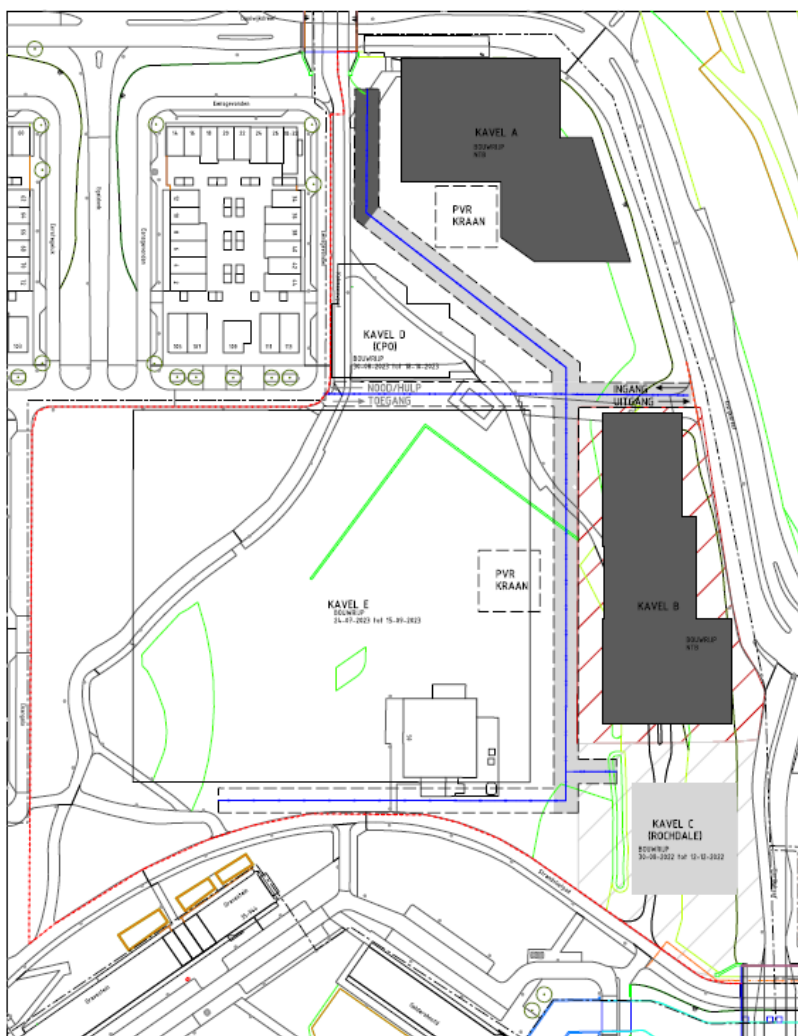


Fase 1-B
Bouwrijp Rochdale

Fase 1B: september t/m november 2023

In deze fase wordt kavel C (Rochdale) inclusief omliggend terrein bouwrijp gemaakt.

- Er worden bomen gekapt;
- Het talud Elsrijkdreef wordt aangepast;
- De sloot wordt voorbelast;
- Kabels en leidingen worden verwijderd;
- Aansluiting bouwwegen kavel C wordt gemaakt.

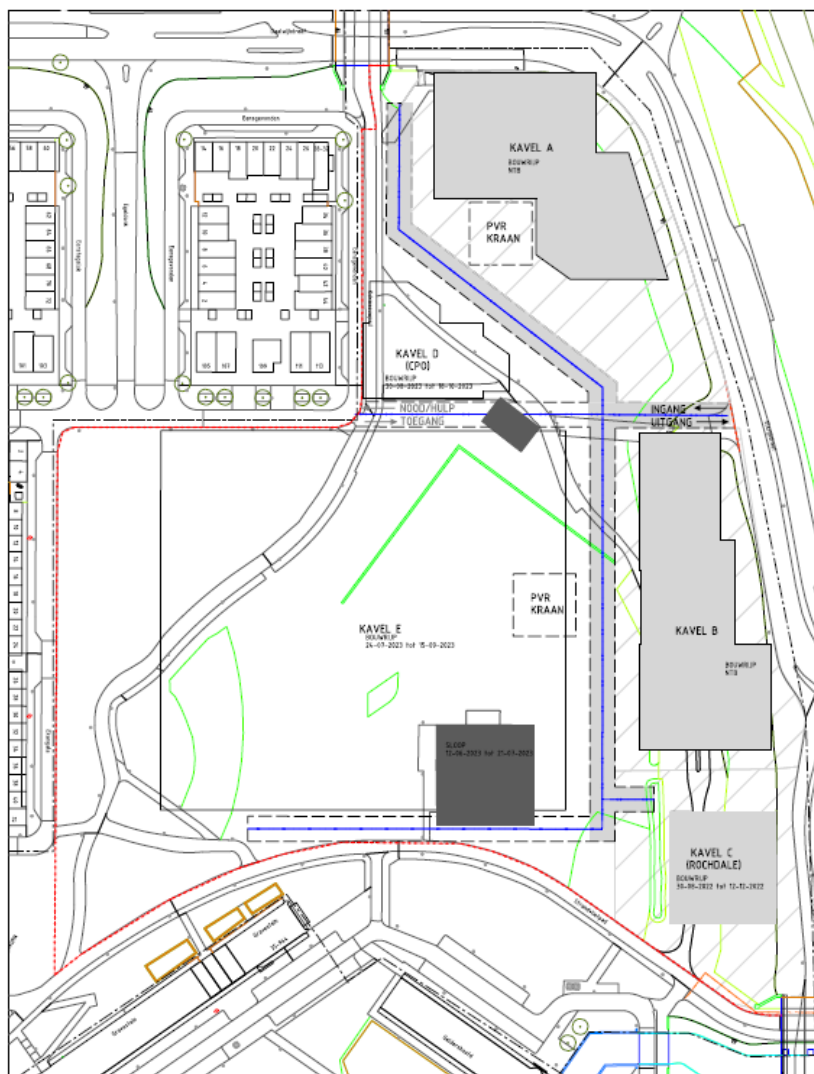


Fase 1-C
Bouwrijp Kavel A+B

Fase 1C: oktober t/m december 2023

In deze fase worden kavel A, B en omliggend terrein bouwrijp gemaakt.

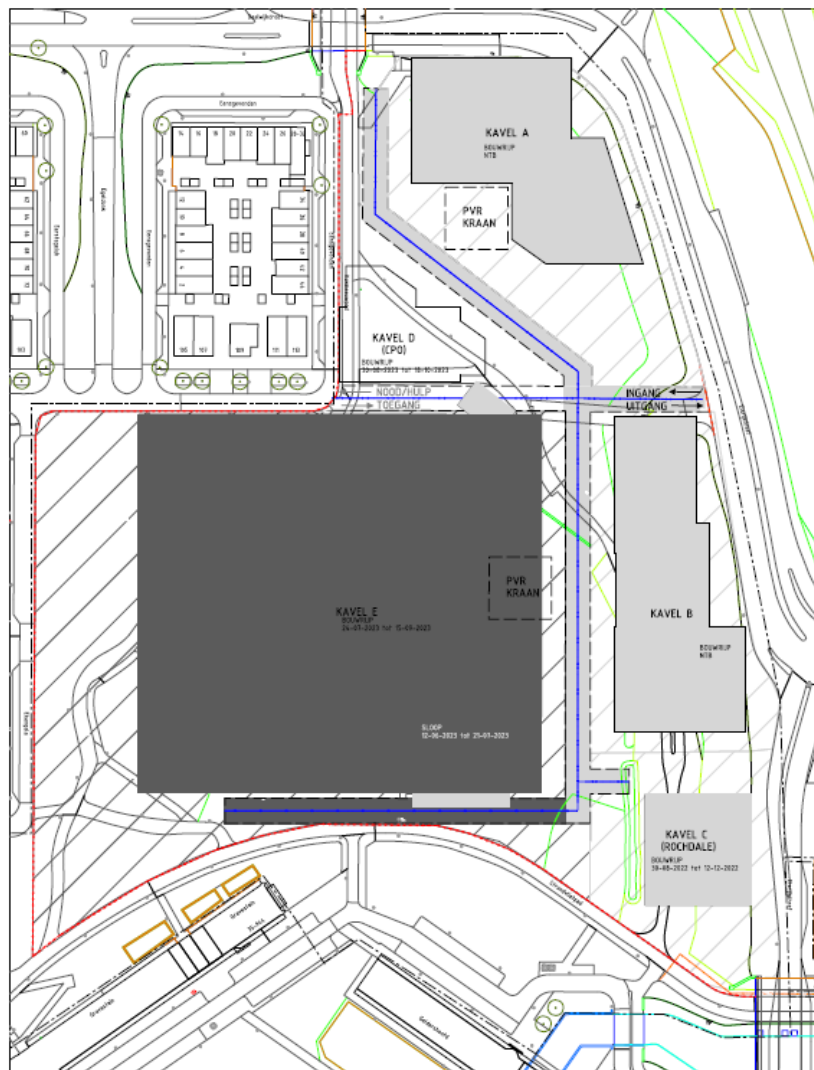
- De bushalte wordt verplaatst;
- Kabels en leidingen worden verwijderd;
- Er worden bomen gekapt;
- Het talud wordt aangepast;
- De sloot wordt voorbelast.



Fase 2-A
Sloop Egeldonk 50

Fase 2A: maart t/m april 2023

In deze fase worden Egeldonk 50 (Broedplaats Lola Buitenpost) gesloopt en de bmx-baan verwijderd.

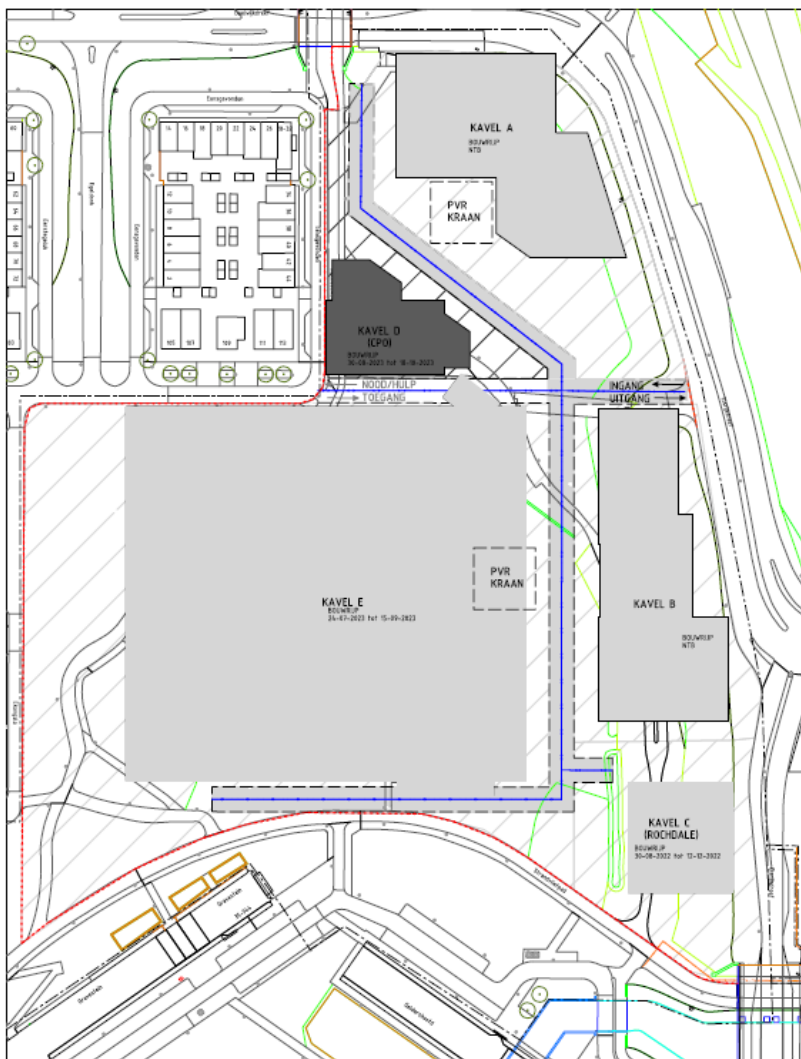


Fase 2-B
Bouwrijp Kavel "E"

Fase 2B: mei t/m juli 2023

In deze fase wordt kavel E bouwrijp gemaakt.

- Er worden bomen gekapt;
- Kabels en leidingen worden verwijderd;
- Het fietspad wordt afgesloten;
- Moestuincomplex wordt verwijderd;
- Het 'speelbos' wordt afgesloten
- Aansluiting bouwwegen zuidzijde worden gemaakt.



Fase 2-C
Bouwrij CPO

Fase 2C: augustus t/m september 2023

De CPO kavel inclusief omliggend terrein wordt bouwrijp gemaakt.

- Er worden bomen gekapt
- Kabels en leidingen worden verwijderd.

Bijlage 2 - Samenvattingsformulier

Samenvatting van werkzaamheden per uitvoerder

Coördinatienummer :

Uitvoerder (bedrijfsnaam) :

Contactpersoon ter plaatse :

Telefoon :

Werkterrein (bij meerdere werkterreinen, per werkterrein opgeven): adres of locatie,

Lengte en breedte werkterrein :

Lengte en breedte opbreking :

Omschrijving werkzaamheden

[omschrijving werkzaamheden]

Werkmethode

[omschrijving werkzaamheden bv open sleuf, boren, damwand]

Fasering

[omschrijving werkzaamheden]

Object(en) plaatsen? Vermeld bij elk object:

Omschrijving

Aantal

Maten (lxb in meters)

Binnen of buiten het werkterrein?

De weg afsluiten? Vermeld:

Straatnaam / locatie

Huisnummers (van - tot)

Datum (van - tot)

Parkeerplaatsen afzetten? Vermeld:

Aantal plaatsen:

Straatnaam / locatie:

Datum (van - tot):

Buiten uw werkterrein rijden of parkeren waar dat normaal niet mag? Vermeld:

Voertuig(en) soort voertuig:

Soort : parkeren/rijden met een bedrijfsvoertuig op het trottoir / fietspad / weg (streep door wat niet van toepassing is)

Straatnaam / locatie:

Datum (van - tot):

Kenteken:
Gewicht:
Afmetingen:
Aslast:

(Geluids)hinder? Vermeld:

Datum (van-tot):

Tijd (van-tot):

Decibel:

Werkzaamheden:

Bij werken buiten reguliere tijden: waarom kunnen de werkzaamheden (beter) niet overdag plaatsvinden?

Bewonersbrieven verspreiden in het gebied:

Stuur deze samenvatting mee met het BLVC-plan naar het stadsdeel. De adressen vindt u op:
<https://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie/overige/coordinatiestelsel/coordinatiestelsel-0/stadsdeelregisseurs/>

Bijlage 3 - Proces verbaal van constatering

Proces verbaal van constatering

Aan [CONTRACTPARTIJ]
Van Projectteam E-buurt Oost
Datum

Onderwerp Overtreding [KORTE AANDUIDING], [DATUM], [LOCATIE]

Datum en tijdstip constatering:
Geconstateerd door (persoon):

Beschrijving constatering / overtreding:
[FEITEN OVERTREDING, DATUM, TIJD, PLAATS, SITUATIE, BIJ VOORKEUR MET
BEELD]

Contract:
[IN TOELICHTING MOTIVEREN WELKE EIS EN CONTRACT OVERTREDEN WORDT
EN OP WELKE GROND(EN);
BLVC-KADER VERSIE X;
GROND UITGIFTECONTRACT DATUM;
RAW BESTEK DATUM, ETC]

Bovengenoemde constatering betreft een activiteit of gebeurtenis die niet in
overeenstemming is met [INVULLEN CONTRACT, EIS/ARTIKEL]. Hiervoor wordt u
een boete opgelegd van € 1.000 per gebeurtenis en per dag dat deze voortduurt.
[AANVULLEN, EENMALIG OF PER DAG DAT DEZE OVERTREDING DUURT]. Het
bedrag van de boete [BIJ KAVELS: WORDT IN MINDERING GEBRACHT OP DE DOOR
U GESTORTE BORG], [BIJ RAW WERKEN: DIENT IN MINDERING TE WORDEN
GEBRACHT OP DE EERSTVOLGENDE TERMIJN STAAT].

Gemeente Amsterdam
[NAAM, PL-UITVOERING BIJ Maaiveld WERKEN OF PM BIJ KAVELS]

Cc: omgevingsmanagement E-buurt Oost

Bijlagen (foto's, situatieschets):