

BLVC-plan NDSM werf Oost

Versie oktober 2013

Projectbureau Noordwaarts
Asterweg 20f
1031 HN Amsterdam

Gemeente Amsterdam, stadsdeel Noord
Buikslotermeerplein 2000
1025 XL Amsterdam

Verantwoording

Titel : BLVC-plan NDSM Oost

Revisie : ***.

Datum : 15-10-2013

Auteur(s) : H. Heijen

e-mailadres : h.heijen@noord.amsterdam.nl

Inhoudsopgave

1	HET BLVC-PLAN	4
1.1	INLEIDING	4
1.1.1	<i>Amsterdamse Coördinatiestelsel</i>	<i>4</i>
1.1.2	<i>Project NDSM-werf.....</i>	<i>4</i>
1.2	PROJECTLOCATIE	4
1.2.1	<i>Werf-oost</i>	<i>5</i>
1.3	PROJECTEN IN DE DIRECTE OMGEVING	6
1.4	RANDVOORWAARDEN BOUW/ONTWIKKELING	6
1.5	BEREIKBAARHEID.....	7
1.5.1	<i>Algemene beschrijving bereikbaarheid</i>	<i>7</i>
1.5.1.1	Bouwverkeer	7
1.5.1.2	Autoverkeer	7
1.5.1.3	Parkeren.....	~~8~~ 87
1.5.1.4	Scholen/voorzieningen en bedrijven.....	8
1.5.1.5	Voetgangers en mindervaliden	8
1.5.1.6	Fietzers	8
1.5.1.7	Openbaar vervoer	9
1.5.1.8	Nood- en hulpdiensten.....	9
1.5.2	<i>Bouwlogistiek plan</i>	<i>9</i>
1.5.3	<i>Projectspecifieke beschrijving bereikbaarheid.....</i>	<i>9</i>
1.6	LEEFBAARHEID	9
1.6.1	<i>Bouwterrein</i>	<i>9</i>
1.6.2	<i>Omgeving.....</i>	<i>10</i>
1.7	VEILIGHEID	10
1.8	COMMUNICATIE	11
1.9	PRODUCTEN, PROCEDURES EN OVERLEG	11
1.9.1	<i>Product</i>	<i>11</i>
1.9.2	<i>Procedures en overleg</i>	<i>11</i>
1.10	OVERZICHTSTEKENING NDSM-WERF	~~12~~ 1244

1 Het BLVC-plan

1.1 Inleiding

1.1.1 Amsterdamse Coördinatiestelsel

In 1924 stelde het Gemeentebestuur vast dat er over infrastructurele projecten geïnformeerd en afgestemd moest worden. Dat was het begin van een netwerk van kennis, overleggen en organisaties aangaande boven- en ondergrondse infrastructurele projecten in de openbare ruimte. Alle beschikbare kennis en informatie hierover is op de website www.coördinatiestelsel.amsterdam.nl terug te vinden. Onderstaand rapport is een nadere invulling van het begrip BLVC-plan (B&W-besluit 8 jan. 2002).

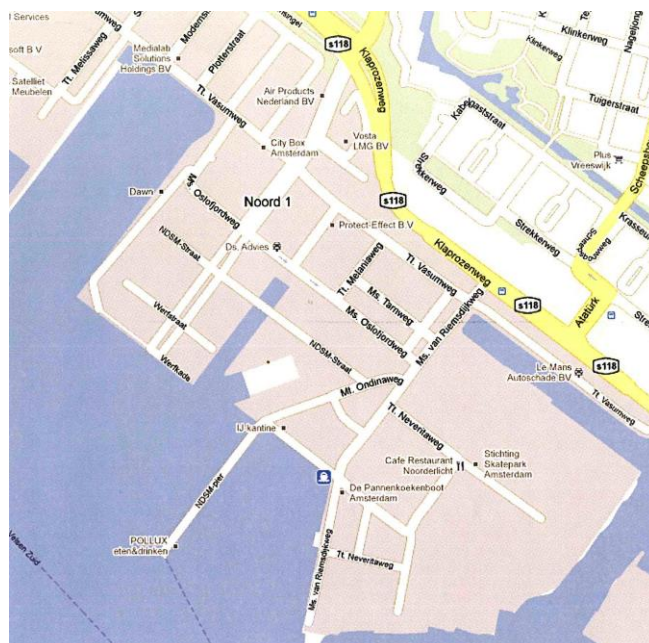
1.1.2 Project NDSM-werf

Voor het projectgebied NDSM-werf, onderdeel van het grootstedelijke project (her)ontwikkeling Noordelijke IJever, is in opdracht van Projectbureau Noordwaarts een integraal BLVC-uitvoeringsplan opgesteld. Dit is een plan om de **Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie** in het projectgebied tijdens de gehele looptijd te waarborgen. Het integrale plan dient als basis voor de projectspecifieke uitwerking per te ontwikkelen deelgebied. Hiertoe zal de uitvoerende partij per deelgebied een projectspecifiek BLVC-plan opstellen.

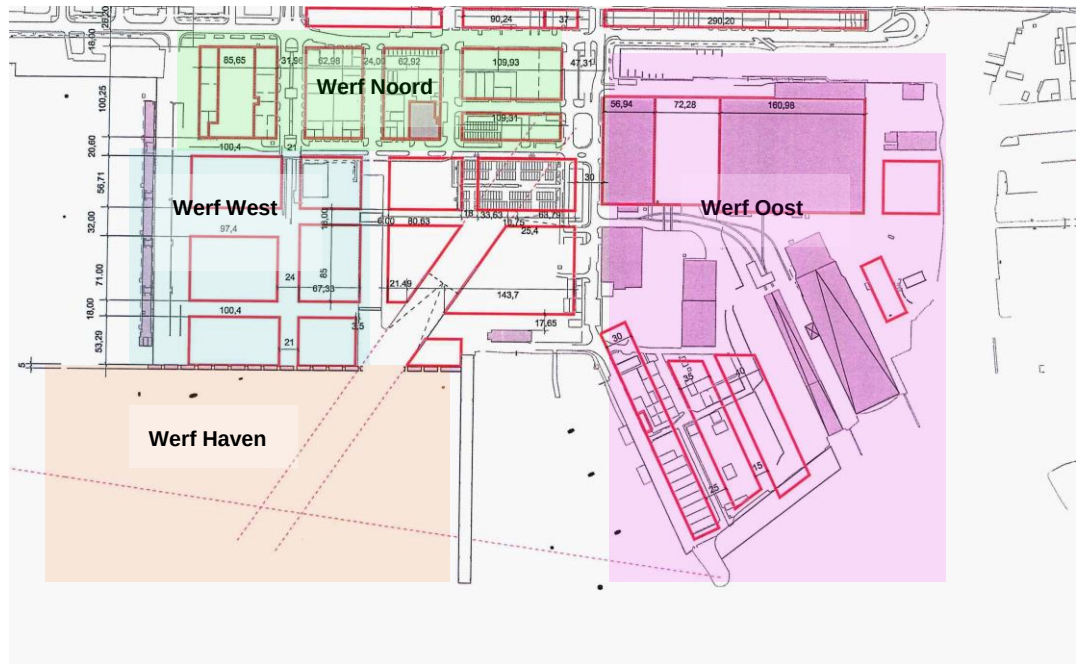
Het integrale BLVC-plan is in de WWU (Werkgroep Werken in Uitvoering) besproken en geaccordeerd.

1.2 Projectlocatie

Het projectgebied dat ontwikkeld wordt ligt ingeklemd tussen de TT. Vasumweg, het IJ en zijkanaal I. Het kaartje hieronder geeft dit gebied weer.



Het projectgebied NDSM-werf valt onder te verdelen in vier projectgebieden.



Omdat de werkzaamheden in werf Oost worden uitgevoerd worden alleen de locatie specifieke kenmerken van dit deelgebied genoemd. Integrale belangen zullen opgenomen blijven in dit plan.

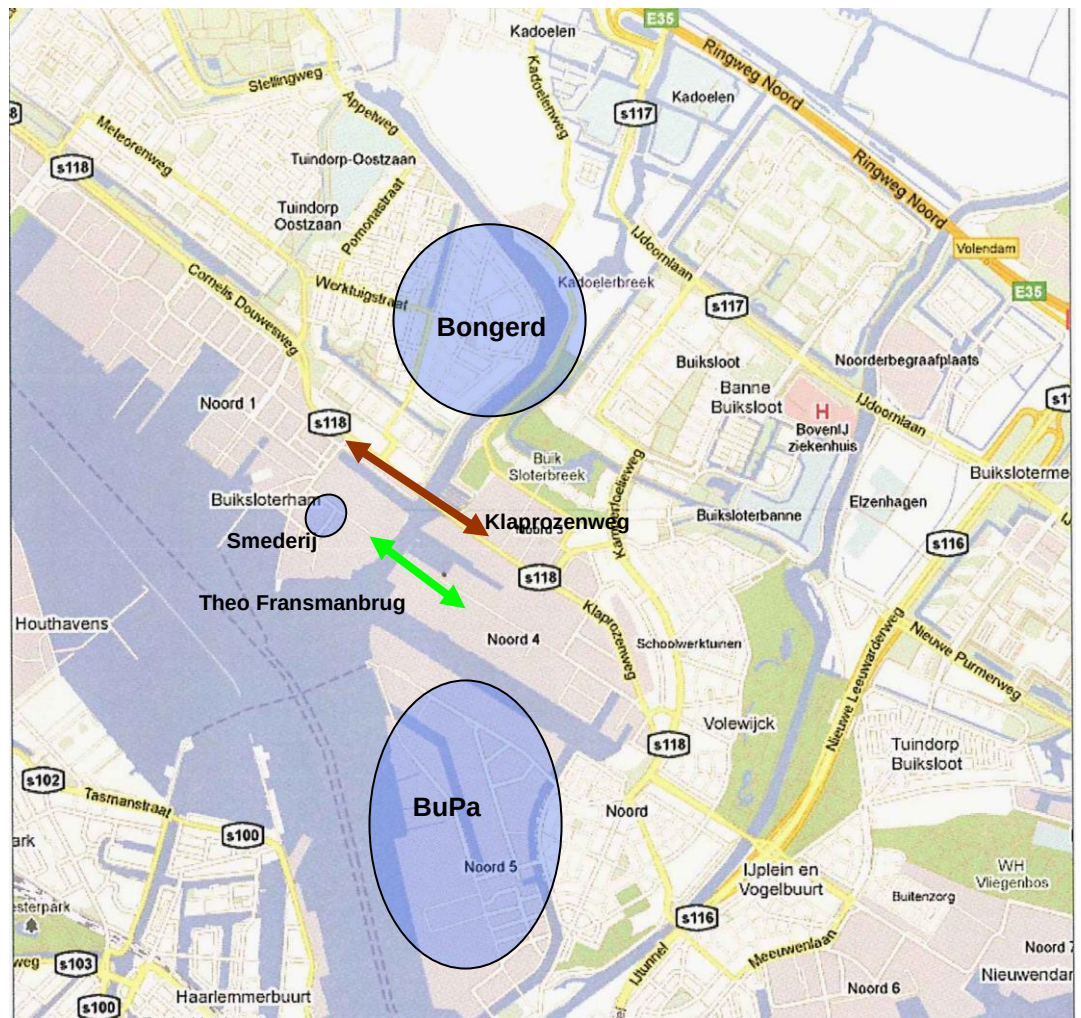
1.2.1 Werf-oost

In het oostelijk deel van de NSDM-werf zijn de karakteristieke kenmerken van de oude scheepswerf nog goed behouden gebleven. Kenmerkende onderdelen van de voormalige scheepswerf zijn inmiddels als Rijksmonument aangewezen. De cultuurhistorische waarde van het terrein is groot, ook naar internationale maatstaven. Het is de bedoeling dat de werf, ondanks de nieuwe plannen, ook in de toekomst de huidige uitstraling houdt. De oude gebouwen die een belangrijk onderdeel vormden in de scheepsbouw (Smederij, Lasloods, Timmerwerkplaats, Scheepsbouwhal) zijn of zullen worden gerenoveerd in zoveel mogelijk de oude stijl. De bebouwing die niet tot dit ensemble behoort zal worden gesloopt om plaats te maken voor nieuwbouw.

In dit gebied zijn veel kunstenaars actief. Verder worden regelmatig evenementen en vlooienmarkten georganiseerd.

Het gebied is gereserveerd voor ontwikkeling door ontwikkelaar Amsterdam Waterfront (AWF).

1.3 Projecten in de directe omgeving



In de omgeving zijn een aantal belangrijke factoren aanwezig die extra druk op de omgeving uitoefenen. In de periode van werkzaamheden voor de ontwikkeling van het projectgebied NDSM-werf moet rekening gehouden worden met:

- Bouwverkeer omliggende projectgebieden als De Bongerd en Buiksloterham
- Geprojecteerde aanpassing aan de infrastructuur van de Klaprozenweg;
- Particuliere ontwikkelingen

Binnen dit BLVC-plan voor de ontwikkeling van de NDSM-werf zal hier niet expliciet op worden ingegaan.

1.4 Randvoorwaarden (bouw)werkzaamheden

De randvoorwaarden die voor dit project zijn vastgesteld zijn:

- Woningen, scholen/voorzieningen en bedrijven in de omgeving blijven bereikbaar;
- Er zal worden gestreefd naar zo min mogelijk hinder van bouwactiviteiten voor woningen, scholen/voorzieningen, horeca en bedrijven in de omgeving;
- Er zal worden gestreefd naar zo min mogelijk hinder van bouwactiviteiten op evenementen en markten;
- Voetgangers en fietsers hebben in principe altijd doorgang of worden omgeleid via de kortst mogelijke route;

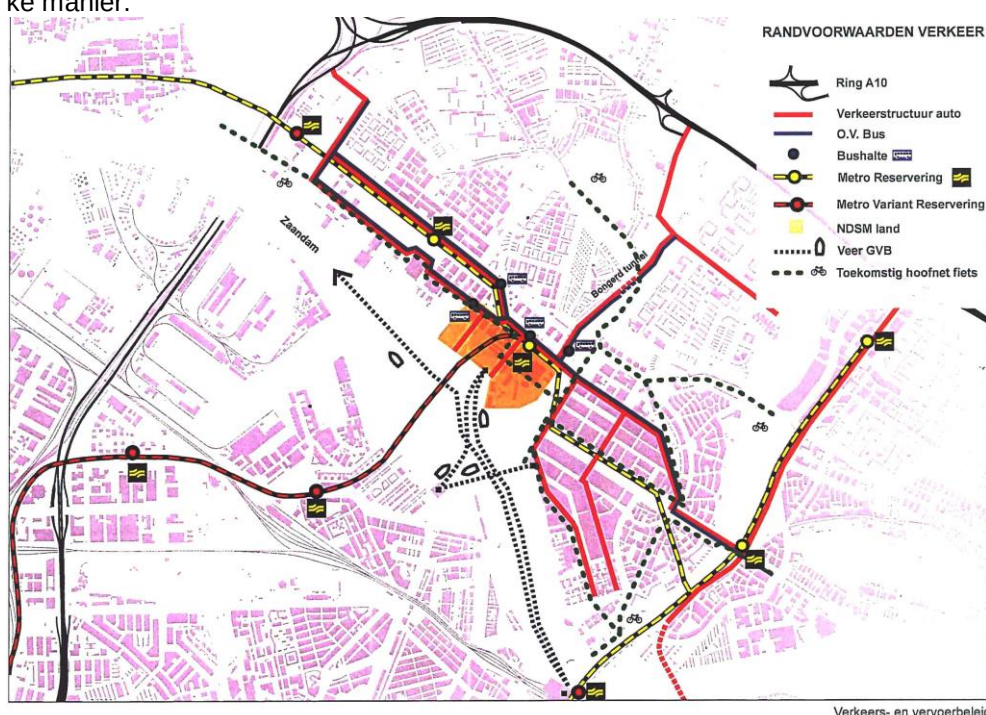
- Rekening houden met eisen van politie en brandweer;
- Rekening houden met bestaande en nieuwe ondergrondse infrastructuur.

De tijdsperiode waarbinnen de (bouw)werkzaamheden plaatsvinden is vanaf 2010 tot minimaal 2030.

1.5 Bereikbaarheid

1.5.1 Algemene beschrijving bereikbaarheid

Voor de bereikbaarheid van de omgeving is per categorie gebruikers van de openbare weg met de volgende uitgangspunten rekening gehouden. Als bijlage is aangegeven de hoofdnetten in de nabije omgeving. Met name voor de hoofdnetten dienen juiste oplossingen gevonden te worden om het verkeer af te wikkelen op een veilige en duidelijke manier.



1.5.1.1 Bouwverkeer

Het bouwverkeer zal allemaal via de Klaprozenweg het terrein in komen. Om de doorgang te bevorderen en de overlast te beperken dient het bouwverkeer al op de Klaprozenweg de juiste weg gewezen te worden.

De NDSM-werk Oost is een werfgebied waar de auto's te gast zijn in een voetgangersgebied. Met name regelmatig groot en zwaar bouwtransport zal een belasting zijn in het gebied. Omdat er geen echte wegen zijn is het reguleren van het verkeer middels borden een moeilijke opgave.

1.5.1.2 Autoverkeer

Binnen de NDSM-werk is geen sprake van doorgaand autoverkeer. De doorgaande route is via de Klaprozenweg waar al het verkeer voor de NDSM-werk overheen rijdt. Dit geeft ook gelijk het knelpunt weer indien er aan de Klaprozenweg gewerkt gaat worden.

1.5.1.3 Parkeren.

Het parkeren in gebied bestaat uit 4 onderdelen

*het dagelijks werkverkeer van mensen die de auto bij het bedrijf parkeren. Omdat het een bedrijventerrein is, is dit een groot aandeel van de geparkeerde auto's

*ter plaatse van de mt Ondinaweg is de NDSM-veer. Van deze verbinding met het centraal station wordt veel gebruikt gemaakt van mensen die vooralsnog gratis parkeren in Noord en dan met de pont naar de stad of centraal station gaan.

*binnen het gebied en met name in de NDSM werf Oost worden jaarlijks een aantal grote evenementen en vlooiemarkten georganiseerd. Dit heeft zijn weerslag op de beschikbare ruimte. Omdat de evenementen zelf het parkeren regelen is afstemming met de organisatie over beschikbare ruimtes gewenst.

*parkeren voor wonen is slechts een kleine onderdeel. Alleen ter plaatse van de studentenhuysvesting is wonen aanwezig.

*per 1-4-2013 wordt betaald parkeren ingevoerd in de NDSM-werf. Hiermee zal de overlast aan parkeren verminderd en beter gereguleerd worden.

1.5.1.4 Scholen/voorzieningen en bedrijven

Binnen het NDSM-werf Oost zit MTV, een skatebaan, een kunstenaarsdorp in de Scheepsbouwloods en een aantal horecabedrijven en andere bedrijven die gericht zijn op bezoekers. De mogelijke omleiding zal dus zo opgesteld moeten worden dat deze voor iedereen direct begrijpbaar is. Gedurende de werkzaamheden zullen de omleidingsroutes en/of de tijdelijke maatregelen in stand worden gehouden en te worden gecontroleerd.

1.5.1.5 Voetgangers en mindervaliden

Voetgangers kunnen in principe langs de werkzaamheden blijven lopen. Bij omleidingen zal zoveel mogelijk verwezen worden via bebording naar een aanliggend voetpad. Alleen bij hei- of hijswerk of als er door plaatsing van noodzakelijke machines en/of materieel onvoldoende ruimte overblijft om de voetgangers veilig te laten passeren zal er tijdelijk een volledige stremming zijn. Naar verwachting zullen de stremmingen voor voetgangers zeer beperkt voorkomen.

Zowel bij bestaande als tijdelijke voetgangersroutes zijn mindervalide maatgevend. Routes moeten dus begaanbaar zijn voor rolstoelen. Bij het instellen van omleidingen zal dit vooraf aangetoond moeten worden. Mochten loopschotten worden gebruikt voor omleidingen van voetgangers, dan dienen deze loopschotten op een zodanige wijze te worden aangebracht dat ook mindervaliden en rolstoelgebruikers deze omleidingen zonder moeite kunnen gebruiken.

1.5.1.6 Fietzers

Fietzers kunnen in principe langs de werkzaamheden blijven fietsen. Eventuele omleidingen zullen zoveel mogelijk aangeduid worden via bebording. Alleen bij hei- of hijswerk of als er door plaatsing van noodzakelijke machines en/of materieel onvoldoende ruimte overblijft om de fietsers veilig te laten passeren zal er tijdelijk een volledige stremming zijn. Naar verwachting zullen de stremmingen voor fietsers zeer beperkt voorkomen.

Loopschotten zijn niet geschikt voor fietsverkeer. De tijdelijke verharding dient uit deugdelijke verharding te bestaan.

Fietzers moeten fysiek voldoende breedte ter beschikking hebben om te fietsen. De fietspaden die om het werkterrein liggen zijn voor 2 richtingen verkeer en moeten bij voorkeur een breedte hebben van minimaal 3.00 m. met daarbij 0.50 m. schrikruimte aan de zijde van de afzetting.

Door de NDSM-werf Oost is een hoofdroute fiets aangelegd via de Theo Fransmanbrug over het Zijkanaal I.

1.5.1.7 Openbaar vervoer

Op de hoek ms van Riemsdijkweg en de mt Ondinaweg is een aanlanding van de pont die een reguliere verbinding heeft met het centraal station. Gezien de vele gebruikers van deze pont is dit een groot aandachtspunt.

In de ms Oslofjordweg ter hoogte van de mt Lincolnweg en op de hoek met de ms Riemsdijkweg is een bushalte gesitueerd.

1.5.1.8 Nood- en hulpdiensten

De bereikbaarheid van de bebouwing en bouwplannen in de directe omgeving blijft in geval van calamiteiten altijd mogelijk. Bij een eventuele afsluiting zullen de nood- en hulpdiensten geïnformeerd dienen te worden en zal een alternatieve aanrijroute worden geboden.

1.5.2 Bouwlogistiek plan

Voor het vaststellen van mogelijke knelpunten op voorhand is het verstandig om een bouwlogistiek plan op te stellen. Dit plan wordt dan eventueel voorgelegd in de WWU om de mogelijke relatie met de omgeving in kaart te brengen.

1.5.3 Projectspectifieke beschrijving bereikbaarheid

Aan de hand van het bouwlogistiekplan dient de uitvoerende partij de bereikbaarheid specifiek voor het project uitwerken (maatvoering uitwerken, signaleren knelpunten op microniveau). Het in het kader van BLVC te leveren eindproduct is een bereikbaarheidsplan met beschrijving en tekeningen (overzicht en details).

Na overeenstemming over het bereikbaarheidsplan zal een bebordingsplan door de uitvoerende partij/aannemer worden gemaakt. De omleidingroutes dienen duidelijk aangeven te worden met vooraankondigingen d.m.v. gele borden met zwarte tekst en pictogrammen, een en ander ter goedkeuring van de verkeerspolitie.

1.6 Leefbaarheid

De werkzaamheden hebben invloed op de leefbaarheid van de omgeving. Denk aan de bereikbaarheid, geluidsoverlast, vervuiling door de werkzaamheden, risico op beschadigingen van eigendommen enz. in samenhang met de grote hoeveelheid doorgaand voet-, fiets- en autoverkeer in dit gebied.

1.6.1 Bouwterrein

Door in een vroeg stadium rekening te houden met de leefbaarheid (in de omgeving) kan tijdens de uitvoering veel worden gewonnen. Om de leefbaarheid zo min mogelijk te verstoren dient de aannemer:

- Te zorgen voor een verzorgd bouwterrein;
- De bereikbaarheid van bedrijven, omwonenden en belanghebbenden te garanderen;
- Het werkterrein in kwalitatief goede vaste hekken te zetten en deze te onderhouden. Hekken mogen niet gaan lopen. Hekken zijn tenminste voorzien van een doek tegen het stuiven van zand en goed verankerd in de grond. Voor plaatsing zal goedkeuring gevraagd moeten worden aan de directie.

- De vrijkomende afvalstromen direct af te voeren conform de wettelijke regelgeving (of tijdelijk op te slaan in geëigende middelen);
- Het werkterrein en directe omgeving schoon te houden (onder andere regelmatig vegen van bijvoorbeeld de aanliggende straten);
- De sloopwerkzaamheden alleen uitvoeren binnen de gebruikelijke werktijden voor de bouwnijverheid (van 7:00 tot 18:00 uur), dit in verband met geluidsoverlast. Voor ruimere werktijden is een ontheffing noodzakelijk;
- Er dient wel rekening gehouden te worden met de aanwezige hotels in de omgeving;
- De te handhaven bomen te beschermen door middel van het aanbrengen van stambescherming en niet onder bomen te werken of spullen opslaan. Hiertoe dienen hekken te worden geplaatst. Een en ander volgens de richtlijnen “werken in de nabijheid van bomen” en specifieke eisen van het stadsdeel;
- De bouwplaats voldoende verlichten, zonder daarbij overlast te veroorzaken richting omwonenden;
- De bouwplaats conform de wettelijke regelgeving inrichten (onder andere Arbowet).

De technische invulling van bovenstaande aspecten voor de bouwplaats zelf is doorgaans op hoofdlijnen geregeld in de contracten (bijv. bestek). Onderdeel van deze contracten is een V&G-plan ontwerpfase, waarin zaken zoals veiligheid en Gezondheid aan de orde komt. Bij aanvang van een bouwproject werkt de aannemer dit uit; het zogeheten V&G-plan uitvoeringsfase. In het V&G-plan blijkt de omgeving nogal eens niet aan de orde te komen. Daarom wordt in het BLVC-plan hier aandacht aan geschonken.

Het in het kader van BLVC te leveren eindproduct is een tekening met bouwplaatsinrichting met daarop ten minste aangegeven de bouwhekken (soort en type), keten, opslag en voorzieningen (onder andere platenbaan).

Bij ingrijpende werkzaamheden en ter voorkoming van mogelijke beschadigingen aan kabels en leidingen (bijv. bouwweg op waterleiding) kan het noodzakelijk zijn om in een vroeg stadium overleg te hebben met de Diensten en Bedrijven en het stadsdeel.

1.6.2 Omgeving

Het algemeen dagelijks beheer van de omgeving/buurt wordt verzorgd door het Projectbureau Noordwaarts. Aanspreekpunt voor de buurt is de omgevingsmanager de heer Pieter Daas (telefoon 020-630 6347). Hier kunnen buurtbewoners met klachten terecht. De omgevingsmanager zal de klachten door communiceren naar de eventueel verantwoordelijke partijen met het verzoek om de klachten te verhelpen. Desnoods wordt handhavend opgetreden.

Voor de NDSM wordt het dagelijks beheer verzorgd door NDSM-beheer, telefoonnummer te verkrijgen via dhr. P. Daas.

Ten aanzien van de evenementen op het terrein kan contact opgenomen worden met dhr. D. de Rooij van Stichting NDSM-werf oost, demian@stichtingndsm-werf.nl, telefoon +31(0)204931070.

1.7 Veiligheid

De veiligheid van iedereen die met de werkzaamheden (bouwplaats en omgeving) wordt geconfronteerd moet gewaarborgd zijn. Een belangrijke rol spelen hierin de volgende zaken:

- Veiligheids- en gezondheidsplan van aannemer en voorbereidende instanties;
- APV;
- Bouwbesluit 2012
- Wet gevaarlijke afvalstoffen (chemisch afval);

- Voorschriften Arbeidsinspectie;
- Overige wettelijke veiligheidsnormen;
- Richtlijnen CROW voor het veilig werken langs de weg of in de bodem.

Ruimte om veilig te kunnen werken betekent veelal dat voetgangers, fietsers en auto's niet meer dezelfde ruimte en/of plaats op de weg kunnen hebben. De tijdelijke situatie moet qua maatvoering, geleiding, bebording, afzetting etc. voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en de overige verkeersdeelnemers. Het is noodzakelijk om vooraf na te gaan of er in de tijdelijke situatie 'nieuwe' conflicten kunnen ontstaan (met betrekking tot sociale- en verkeersveiligheid). Bij de uiteindelijke keuze om een werk op een bepaalde wijze uit te voeren dient veiligheid zwaarder te worden meegewogen als kwaliteit, tijd en geld.

De wegbeheerder draagt mede verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de gebruikers van de openbare weg. Het is van belang tijdens de uitvoering hierop alert te zijn. Zonodig zal hierover afstemming plaatsvinden.

Binnen het bereikbaarheidsplan en de bouwplaatsinrichtingstekening moet het aspect veiligheid tot uiting komen.

1.8 Communicatie

De doelstelling van communicatie is omwonenden en andere belanghebbenden tijdig en volledig te informeren over de werkzaamheden en de tijdelijke maatregelen.

De communicatie zal verzorgd worden door Gemeente Amsterdam, het stadsdeel Noord middels bewonersbrief, aankondiging website stadsdeel of het gebruik van andere sociale media.

De omgevingsmanager voor de NDSM is dhr P. Daas, 020-6306347 en is aanspreekpunt voor de bewoners en de bedrijven. Deze manager richt zich op de communicatie, bereikbaarheid en leefbaarheid in de buurt. De technische zaken worden door de reguliere opzichters waargenomen.

Algemene informatie:

www.noordwaarts.nl

www.noord.amsterdam.nl

1.9 Producten, procedures en overleg

1.9.1 Product

Het onderliggend integrale BLVC-plan dient als basis voor de projectspecifieke uitwerking van de te ontwikkelen deelgebieden.

De volgende producten maken minimaal deel uit van het projectspecifieke BLVC-plan tenzij al vermeld in andere stukken als V&G-plan:

- bereikbaarheidsplan (incl. bebording en omleidingen);
- tekening met bouwplaatsinrichting;
- overzicht met belangrijke namen en telefoonnummers.

1.9.2 Procedures en overleg

De volgende procedure dient met het projectspecifieke BLVC-plan te worden doorlopen:

- Aanvragen WIOR-vergunning. Er dient een WIOR-vergunningen procedure te worden doorlopen (het zogenaamde loopbriefje). Hiermee worden Diensten en Bedrijven en het Stadsdeel noord geïnformeerd en in de gelegenheid gesteld om bezwaren en aanvullende bepalingen te uiten;

- Bij het zorgvuldig doorlopen van de aangegeven procedures wordt de kans op het succesvol en tijdig uitvoeren van uw projecten aanzienlijk vergroot

NDSM-terrein

skatebaan

NTV

Woonruimte

NDSM Debaat

NDSM Debaat

1:1000

12-12-2012

Overzicht tekening NDSM

Schaal: 1:1000

Formaat: A1

d.d. 12-12-2012

in ontwikkeling