



**Gemeente
Amsterdam**

BLVC-kader en concept Faseringsplan Amsteloever

**Uitvoeringseisen en fasering voor gebied Amstelstation -
Amsteloever**

Versie:

9 juni 2022:

- Alle planningen nog indicatief en voorlopig
- Reactie Amstelvista en Breevast verwerkt
- Vastgesteld WWU Oost 16 juni 2022 (BLVC-kader & voorkeursscenario)
- Instemming WWU Oost 16 juni 2022 (Faseringsplan en planning)
- Masterplan K&L wordt later toegevoegd.

Opdrachtgever

Gemeente Amsterdam, projectteam Amsteloever

Auteur:

Geertjan Cronenberg

M.m.v. Guido Dister, Paul Hovens, Juliette van Baar

Kenmerk

P0032021

Victor W20001229

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Doel	4
1.3	BLVC-kader en Faseringsplan en Masterplan K&L	5
1.4	Juridische positie van het BLVC- kader	6
1.5	Proces van opstellen en vaststellen BLVC-kader en Faseringsplan	7
1.6	Leeswijzer	8
2	Positie BLVC-kader en faseringsplan	9
2.1	Omgevingsmanagement in gebied Amsteloever	9
2.2	Raakvlakprojecten	11
2.3	Voor BLVC relevante overleggen	11
2.4	Projectspecifieke BLVC-eisen	13
2.5	Communicatie	13
2.6	Toezicht en handhaving	13
2.7	Contactpersonen gemeente gebied Amsteloever	14
3	BLVC-uitvoeringseisen	15
3.1	Algemene en proces-eisen	15
3.2	Bereikbaarheid	18
3.3	Leefbaarheid	23
3.4	Veiligheid	26
3.5	Communicatie	29
4	Faseringsplan	31
4.1	Gebiedsanalyse	31
4.2	Planning op hoofdlijnen	33
4.3	Fasering op hoofdlijnen	34
5	Uitwerking per bouwcluster	44
5.1	Inleiding	44
5.2	Amstelvista	44
5.3	Van der Kunbuurt	48
5.4	Fietsparkeergarage	50
5.5	Leeuwenburg	53
5.6	Tooropgebouw	56
5.7	Conclusie	60

6	Aanpak rond de stationsloper	61
6.1	Inleiding	61
6.2	Wat zijn de scenario's?	61
6.3	Scenario: Om de beurt	63
6.4	Scenario: Tegelijk	65
6.5	Scenario: Apart	67
6.6	Beoordeling Scenario's	68
7	Hoe verder	71
7.1	Inleiding	71
7.2	Proces en besluitvorming	71

Bijlagen:

- Algemene kaders
- Voor BLVC belangrijke documenten
- Uitwerkingen per bouwplot
- Beoordeling eerdere Scenario's

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

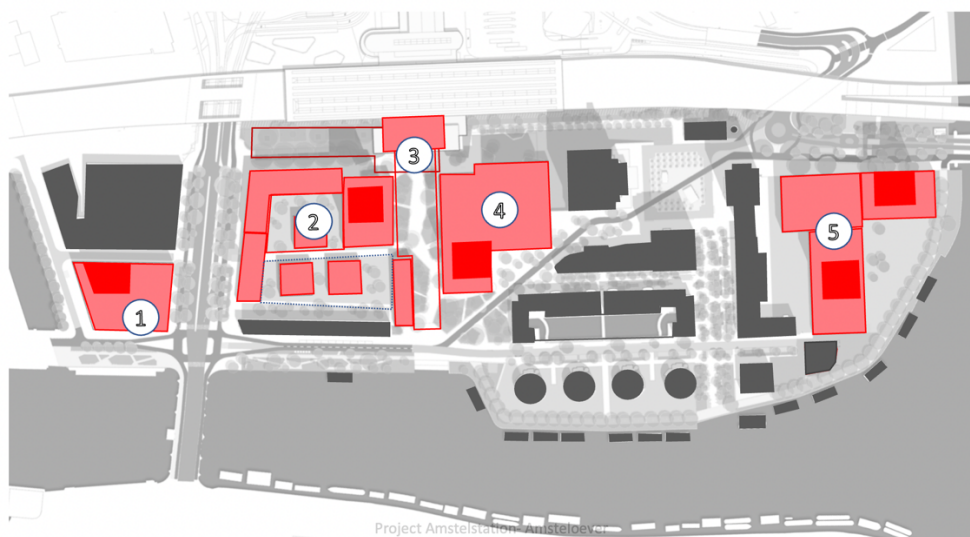
Voor het gebied Amstelstation-Amsteloever is een stedenbouwkundig plan opgesteld, dat voorziet in de ontwikkeling tot hoog-stedelijk woon- en werkgebied. De komende jaren zal daarom sprake zijn van een gebied in transitie, met forse sloop- en bouwactiviteit, zowel in de bebouwde ruimte als in de openbare ruimte.

Dit kader moet voorzien in een ordentelijk verloop van de bouwwerkzaamheden, zodat het gebied bereikbaar, veilig en leefbaar blijft, met een goede bouwlogistiek.

In hoofdlijnen gaat het van noord naar zuid om de volgende clusters, met elk eigen eigenaren / opdrachtgevers:

- 1 Sloop en nieuwbouw Amstelvista (DVM / RJB group);
- 2 Sloop en nieuwbouw Van der Kunbuurt (Stadgenoot en gemeentelijke tender);
- 3 Bouw nieuwe fietsparkeergarage en stationshal (Prorail / NS);
- 4 Deels sloop en nieuwbouw Leeuwenburg (Vastint);
- 5 Deels sloop en nieuwbouw rond Tooropgebouw (Breevast).

Aansluitend daarop zullen ook de openbare ruimte en kabels en leidingen worden aangepakt.



Afbeelding 1.1. Clusters bouwprojecten in het plangebied (noorden is links)

Deze projecten vinden volgens planning deels overlappend in tijd plaats en grenzen deels aan elkaar. Tegelijkertijd moet het gebied veilig en toegankelijk blijven voor de resterende functies, zoals de toegankelijkheid van het station, de resterende bebouwing en nieuwe functies die al zijn gerealiseerd. Ook moet de kabel- en leidingeninfrastructuur gefaseerd worden aangepast en vernieuwd. Dit alles vraagt om een goede planning en fasering en afspraken over werkwijze, werkterrein en bouwroutes.

1.2 Doel

Tijdens bouwwerkzaamheden en werk in de openbare ruimte gaan de dagelijkse zaken gewoon door. Hinder voor de omgeving is onvermijdelijk, maar moet binnen de perken blijven. Denk aan

geluidsoverlast, bouwverkeer, wegafzettingen, werkterreinen in de openbare ruimte, straatreiniging, opbrekingen en omleidingen. Het is belangrijk om de bedrijven, bewoners en bezoekers inzicht te geven in wat er gaat gebeuren, wanneer, welke hinder er wordt verwacht en wie wat doet om hinder voor de gebruikers in het gebied te beperken. Zowel in de eindsituatie als in de periode daarnaar toe zal de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied gewaarborgd moeten zijn. Ook voor de ontwikkelende en bouwende partijen is het belangrijk dat werkterrein beschikbaar en bereikbaar is, dat men elkaar zo min mogelijk in de weg loopt. Voor een gebied in transitie betekent dat dat er zoveel mogelijk vooraf inzicht moet zijn op wat we de komende periode van plan zijn te realiseren, hoe dat wordt gefaseerd, wat daarvoor nodig is en welke uitvoeringseisen daarbij gesteld moeten worden aan de verschillende deelprojecten.

Deze doelstelling is te vertalen naar de volgende leidende principes:

Leidende principes:

Bij alle te maken keuzes worden onderstaande vier leidende principes gehanteerd:

1. Veiligheid boven alles.
2. Bereikbaarheid voor alle gebruikers.
3. Een tevreden omgeving.
4. Bouwers kunnen uit de voeten.

1.3 BLVC-kader en Faseringsplan en Masterplan K&L

BLVC kader

Voor de regie op de openbare ruimte en afstemming van alle uitvoeringswerkzaamheden met betrekking tot de transformatie van gebied Amsteloever is het BLVC-kader opgesteld. Hierin staan de procesafspraken en generieke (uitvoerings)eisen die de gemeente stelt aan werkzaamheden in of met invloed op de openbare ruimte.

Faseringsplan

Hoe zijn de verschillende verkeersstromen in het gebied geborgd en welke projecten zijn in uitvoering? Wanneer starten de projecten en wanneer zijn ze gereed? Dit zijn vragen die bepalen hoeveel (bouw)ruimte per project beschikbaar is in de openbare ruimte. Daarvoor is een faseringsplan opgesteld. Naast regie houden op de ontwikkeling van het gebied vereist bouwen in een gebied in transitie het continu analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken.

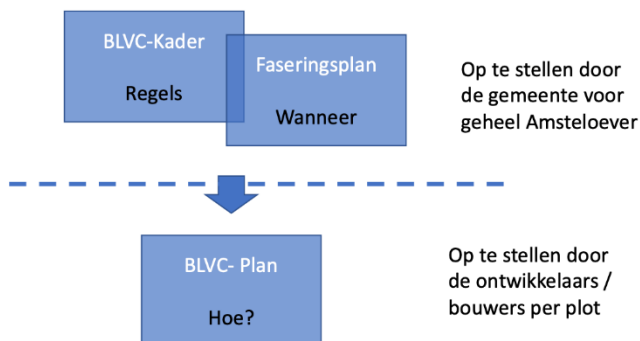
In het faseringsplan zijn de afspraken over de fasering in hoofdlijnen vooraf vastgelegd. Dit op basis van een analyse van de planning en impact van de verschillende projecten. Hiermee wordt bepaald wie wanneer waar aan de slag kan, afgestemd op de aangrenzende projecten.

De ontwikkelende partijen werken dit elk uit in een faseringsdraaiboek voor hun eigen Blok- en Bouwplannen.

Let op: het Faseringsplan is gebaseerd op de nu bekende planningen van de verschillende bouwclusters. Deze kunnen de komende tijd nog wijzigen, bijvoorbeeld door vertraging in de goedkeuring van bestemmingsplan, bouwplannen of financiering. Als dit aan de orde is, treden de gemeente en de ontwikkelende partijen in overleg en wordt het Faseringsplan mogelijk op onderdelen geactualiseerd. In hoofdstuk 7 wordt het proces tot verdere vaststelling van de planning beschreven.

Masterplan Kabels en Leidingen

Door de ontwikkelingen in Amsteloever zullen ook forse ingrepen in de ondergrondse kabels en leidingen nodig zijn. Denk aan de aanleg van een volledig nieuw stelsel in de Van der Kunbuurt, verzwaring van het elektriciteitsnet, aanleg van WKO's (Warmte Koude Opslag) en warmtenetten etc. Kaveloverstijgende regie is van belang om deze werkzaamheden goed in te passen en te faseren. Doelstelling is de kabels en leidingen zoveel mogelijk in één keer naar hun definitieve plek te verleggen. En te zorgen dat aansluitingen op tijd gereed zijn. Het masterplan K&L moet daarvoor zorgen. Het masterplan wordt in het voorjaar van 2022 opgesteld en wordt onderdeel van het BLVC-kader.



Figuur 1.3.: globale positie BLVC-kader, faseringsplan en BLVC-plannen

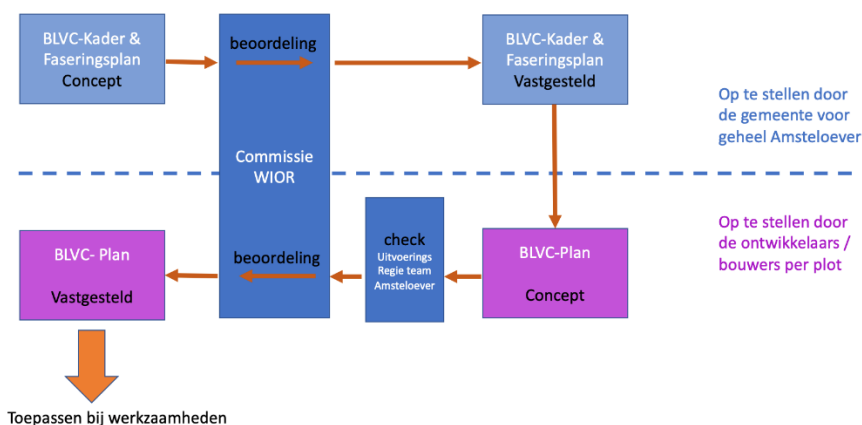
Het BLVC-kader + Faseringsplan bevatten de generieke en project specifieke uitvoeringseisen, gericht op WAT, WANNEER, WAAR en WIE.
Een BLVC-uitvoeringsplan bevat de uitwerking in woord en beeld van HOE.

1.4 Juridische positie van het BLVC- kader

Het BLVC-kader en Faseringsplan stelt eisen en voorwaarden. Het wordt vastgesteld in het WIOR- (voor)overleg van de gemeente. Uitwerking volgt in BLVC-uitvoeringsplannen, die moeten passen binnen de afspraken uit het BLVC-kader. Elke ontwikkelaar is verantwoordelijk voor het opstellen en (doen) uitvoeren van een BLVC-uitvoeringsplan.

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 alleen afgegeven, indien er een goedgekeurd en vastgesteld BLVC-uitvoeringsplan is. Daarbij wordt getoetst aan het BLVC-kader en aan het Faseringsplan.

De verplichting om een goedgekeurd BLVC-plan te hebben en de werkzaamheden uit te voeren conform het gestelde in dat BLVC-plan, is tevens privaatrechtelijk vastgelegd in de overeenkomsten, die de gemeente met partijen sluit in het kader van de stedelijke ontwikkeling.



Figuur 1.4.: Illustratie van de positie en proces van vaststelling van het BLVC- kader en BLVC- uitvoeringsplannen.

1.5 Proces van opstellen en vaststellen BLVC-kader en Faseringsplan

Het BLVC Kader en faseringsplan is/wordt in hoofdlijnen als volgt opgesteld:

1. Analyse van het gebied, de werkzaamheden en de beoogde planning, waarmee inzicht ontstaat in de mogelijkheden en uitdagingen (gereed);
2. In overleg met de betrokken ontwikkelaars, komen tot principe-oplossingen en -fasering (gereed);
3. Vastleggen in concept BLVC-Kader en Faseringsplan (gereed na finale commentaarronde en -bespreking);
4. Behandeling en vaststelling in WWU Oost overleg (Werkgroep Werk in Uitvoering) van BLVC-kader (procedures en eisen);
5. Nader uitwerken en vaststellen Faseringsplan met alle partijen;
6. Behandeling en vaststelling in WWU Oost overleg van Faseringsplan (planning en werkvolgorde);
7. Vastgestelde BLVC-kader en Faseringsplan door ontwikkelaars / realisatoren uit te werken in BLVC-plannen.

Belangrijk gegeven is dus dat eerst alleen het BLVC-kader en het proces ter vaststelling aan het WWU Oost overleg wordt voorgelegd (hoofdstukken 1, 2, 3 en 7). Daarbij wordt het concept Faseringsplan ter oriëntatie meegestuurd.

Nadat het Faseringsplan met de ontwikkelende partijen verder is gehard, wordt ook het Faseringsplan (hoofdstuk 4, 5 en 6) ter vaststelling aan het WWU Oost overleg voorgelegd.

Zie hoofdstuk 7 voor de stapsgewijze procesmatige uitwerking van de vaststelling.

1.6 Leeswijzer

Na dit inleidende hoofdstuk is dit stuk als volgt opgebouwd:

In hoofdstuk twee 'Positie BLVC-kader en faseringsplan' wordt ingegaan op positie van en de wijze van regie en toetsing om van BLVC-kader tot een BLVC-uitvoeringsplan te komen en hoe het vervolgens qua toezicht en handhaving is geregeld.

In hoofdstuk drie wordt het BLVC-kader uitgewerkt in (uitvoerings)eisen. Eerst wordt aangegeven waar een BLVC-uitvoeringsplan aan dient te voldoen. Vervolgens zijn de generieke uitvoeringseisen opgenomen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.

In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op het Faseringsplan. Hier wordt de fasering op hoofdlijnen in het plangebied beschreven.

In hoofdstuk 5 wordt elk bouwcluster afzonderlijk beschouwd, zowel qua werkzaamheden, planning, bouwruimte als knelpunten die dat oplevert.

In Hoofdstuk 6 wordt specifiek ingegaan op het gebied rond het station, de stationsloper. Hier komen drie bouwclusters samen, waardoor nadere afstemming nodig is.

In hoofdstuk 7 wordt het proces van verdere afstemming en vaststelling van het BLVC Kader beschreven.

In een later stadium (verwachting is mei 2022) volgt de uitwerking van het Masterplan Kabels en Leidingen.

2 Positie BLVC-kader en faseringsplan

2.1 Omgevingsmanagement in gebied Amsteloever

De gemeente hecht grote waarde aan goed omgevingsmanagement. Dat wil zeggen het met respect voor de omgeving vormgeven en realiseren van het project, zodanig dat de omgevingsimpact tijdens de realisatie wordt geminimaliseerd en er draagvlak wordt gecreëerd en weerstand wordt voorkomen.

Het omgevingsmanagement bestaat uit het geheel aan activiteiten gericht op het met oprechte belangstelling verkennen en betrekken van alle omgevingspartijen, met als doel de eisen en gezamenlijke doelen te onderkennen, tegengestelde doelen te identificeren en zoveel mogelijk op te lossen, en de regie te houden. Dit zowel in de voorbereidingsfase als in de uitvoeringsfase.

Omgevingsmanagement is succesvol als het imago van de gebiedstransitie intact blijven of verbeteren, de omgeving weet waar het aan toe is en de hinder voor alle stakeholders beperkt blijft. In projectgebied Amsteloever is dit een gezamenlijke verantwoordelijkheid van gemeente en de verschillende ontwikkelende partijen.

De verschillende ontwikkelende partijen worden tijdens de uitvoering medeverantwoordelijk voor de volgende onderdelen van het omgevingsmanagement:

- Actueel houden van inventarisatie belangen stakeholders, kennismaken met stakeholders, goede relatie opbouwen en onderhouden;
- Werken op een omgevings-sensitieve manier in de geest van en conform de eisen in dit BLVC-kader en het door Realisator nader uit te werken BLVC-plan;
- Het doorlopen van onder meer (gemeentelijke) procedures en verantwoordelijk voor diverse voor BLVC relevante vergunningen;
- Aanleggen, onderhoud en beheer van diverse tijdelijke maatregelen, zoals tijdelijke voetgangersverbindingen, verkeersomleidingen, tijdelijke fietsparkeerplaatsen (zwaartepunt hiervan zal bij de gemeente / openbare ruimte liggen);
- Verstrekken van goede informatie over het project aan de omgeving tijdens informatiebijeenkomsten (waaronder de beheergroep met bewoners), en verstrekken schriftelijke informatie aan Opdrachtgever;
- Klachtenregistratie en oplossen van klachten;
- Monitoring (in overleg met de Opdrachtgever).

Omgevingsbenadering gebied Amsteloever

Binnen gebied Amsteloever vinden de komende jaren veel ontwikkelingen plaats. De directe omgeving (bewoners en bedrijven) wordt intensief betrokken bij alle ontwikkelingen, omdat zij de meeste hinder ondervindt van alle aaneengeschaalde werkzaamheden.

De gemeente heeft de omgeving - waar nodig en waar mogelijk – intensief betrokken bij de uitwerking en voorbereidingen voor dit project. Hiervoor hebben verschillende ontwerpssessies plaatsgevonden met directe stakeholders (NS, ProRail, Stadgenoot, DVM, Vastint en Breevast) en de bewoners van de

woningen in de directie omgeving (Van der Kunbuurt en Omval). Er is rekening gehouden met de wensen van de directe omgeving en is geprobeerd deze waar mogelijk te integreren in de planvorming en dit BLVC-kader.

Ook is geïnventariseerd wat hun belangen en (BLVC) wensen zijn tijdens de uitvoeringsfase. Een groot deel van deze wensen is vertaald in de eisen zoals geformuleerd in hoofdstuk 3. De omgeving heeft de sterke behoefte ook tijdens de uitvoering goed op de hoogte gehouden te worden. De verschillende ontwikkelaars dienen ervoor te zorgen dat deze relatie met de omgeving ook tijdens de uitvoering van het project behouden dan wel verstevigd wordt.

Daarnaast is de kwaliteit van de openbare ruimte en de stationsomgeving (binnen en buiten) in de bouwphase zeer belangrijk. Wat hierbij van belang is om te beseffen is dat het hier een project betreft dat zich bevindt nabij een belangrijk knooppunt voor openbaar vervoer. Sociale veiligheid is belangrijk. Daarom wordt ook van de ontwikkelaars en realisators inzet op het beheer van en rondom het werkterrein verwacht. Dat betekent hier dat de tijdelijke voorzieningen die worden ingezet voor dit project een goede bereikbaarheid en goede overzichtelijkheid moeten bewerkstelligen. Dat is de reden dat gevraagd wordt aandacht te besteden aan de routing, geleiding, verlichting, materialisatie en detaillering van tijdelijke voorzieningen.

Ontwikkelaars / bouwers / opdrachtnemers / aannemers of realisatoren?

Er worden verschillende termen gebruikt voor de partijen die (straks) gaan ontwikkelen en bouwen. Feit is dat de te (her)ontwikkelen gebouwen worden aangepakt in opdracht van de verschillende ontwikkelaars. Zij zullen doorgaans de bouwactiviteiten uitbesteden aan (opdracht nemende) bouwers of aannemers. Die partijen hebben vervolgens werkruimte nodig. De eisen en voorwaarden in dit BLVC-kader gelden voor alle ontwikkelaars, die dit onverkort moeten doorleggen bij de door hen ingeschakelde uitvoerende partijen (opdrachtnemers, bouwers of aannemers dus).

Evenzo gelden de eisen in dit BLVC-kader ook voor de uitvoerende partijen (aannemers) die in opdracht van of namens de gemeente of kabel- en leidingbedrijven in de openbare ruimte aan de slag gaan. Alle ontwikkelende / bouwende / opdracht nemende / uitvoerende partijen tezamen worden in dit rapport ook beschreven met de term "realisators".

Belangrijkste stakeholders

Hieronder volgt een overzicht van de belangrijkste stakeholders die reeds zijn geïnventariseerd:

- Bewoners Van der Kunbuurt, woongebied De Omval en woonschepen
- NS (Stations, reizigers en fiets)
- ProRail
- Stadgenoot
- Vastint-Leeuwenburg
- DVM – Amstelvista en Rembrandt- / Breitnertoren en huurders;
- Breevast – Tooropgebouw / DNB
- Omringende bedrijven (w.o. First Sponsor – Mondriaantoren en huurders, restaurant Blooker, Ode aan de Amstel, Nationale Nederlanden, The Cloud en huurders, TopRow, Coffee Connection)

- Belangenorganisaties (Cliëntenbelang en Onbeperkt Oost, Fietzersbond etc)
- Intern Gemeente Amsterdam (o.a. Stadsdeel Oost, Verkeer & Openbare Ruimte, Grond en Ontwikkeling)
- GVB
- Dagelijks beheerders van de openbare ruimte en het station

2.2 Raakvlakprojecten

In de wijde omgeving van de Amsteloever vinden veel werkzaamheden plaats, die uitstraling hebben op het projectgebied. De belangrijkste hiervan zijn:

<u>Omschrijving</u>	<u>Tijdsperiode (indicatief)</u>
Aanpassingen en verbouwingen in oostzijde stationsgebouw	tot medio 2022
Herprofilering Spaklerweg (ten zuiden van brug)	2021-2023
Werkzaamheden tramspoor Mr Treublaan	2023
Vervanging Berlagebrug	2023
Herprofilering Weesperzijde ten noorden Ringdijk	2021-2022
Bouw blok B/C Julianaplein	2021-2023
Ontwikkellocatie Omval (ten oosten van spoor)	2022-2024

De verschillende omgevingsprojecten bieden kansen en risico's voor de uitvoering van de werkzaamheden in gebied Amsteloever.

2.3 Voor BLVC relevante overleggen

Voor de Ontwikkelaars / realisators zijn in elk geval de volgende overleggen van belang voor het afstemmen van de werkzaamheden met projecten en belanghebbenden in de (directe) omgeving. Dit zijn:

1. BLVC-Faseringsoverleg (voorbereidingsfase, adviserend);
2. Beheergroep Amsteloever (ca 4x / jaar) (adviserend);
3. Uitvoeringsregiooverleg Amsteloever (1-4x / maand) (adviserend en besluit voorbereidend);
4. WWU Oost overleg (vaststelling).

Toelichting:

1. Het BLVC-faseringsoverleg is een overleg in de voorbereidingsfase, ter afstemming tussen de verschillende ontwikkelende partijen en de gemeente. Zwaartepunt ligt in eerste instantie op het gebied waar veel zaken samenkomen: de omgeving van het station. Doel is te komen tot gezamenlijke faseringsafspraken op hoofdlijnen.
2. In de beheergroep Amsteloever zijn vertegenwoordigers van de belanghebbenden in de directe omgeving vertegenwoordigd. Het gaat hierbij om bewoners, en ondernemers in het gebied, maar ook de realisators die in actieve uitvoering gaan of zijn.
3. Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zal specifiek t.b.v. het werk in Amsteloever een Uitvoeringsregiooverleg ingesteld worden. De betrokkenen bij het overleg zijn: Realisators, verkeerstactiek, stadsdeelregisseur, politie, wegbeheerder, en het gemeentelijk projectteam.

4. Het reguliere stedelijke WWU Oost overleg¹ geeft uiteindelijk een oordeel over de BLVC uitvoeringsplannen. Pas als dit overleg heeft ingestemd, kan een benodigde WIOR- vergunning voor de uitvoering van de werkzaamheden worden aangevraagd. Realisators leggen hun BLVC-plannen zelf aan het WWU Oost overleg voor. Nadat het BLVC-plan is vastgesteld kan in overleg met de gemeente worden afgezien van verdere deelname aan het WWU Oost overleg.

Met BLVC samenhangende functies en rollen

De Realisator zal ten behoeve van het project te maken krijgen met een aantal met BLVC samenhangende functionarissen. Dit zijn in ieder geval:

- De stadsdeelregisseur Oost / Stadsregie gemeente Amsterdam
Deze instanties zijn verantwoordelijk voor afstemmen van projecten binnen het stadsdeel Oost / gemeente, zodanig dat de optimale bereikbaarheid en kwaliteit binnen het gebied en daarbuiten gewaarborgd wordt en tegelijkertijd de verschillende bouwactiviteiten in het gebied, binnen deze randvoorwaarde, efficiënt verloopt, ongeacht welke partij Opdrachtgever is. De stadsdeelregisseur is de voorzitter van het WIOR-vooroverleg.
De stadsregisseur heeft het mandaat van het college van B&W om tijdvakken vast te stellen. Stadsregie levert de voorzitter het WIOR-overleg.
- De Stationsmanager
De stationsmanager is als dagelijks beheerder namens NS stations verantwoordelijk voor het Amstelstation. Deze manager moet worden betrokken bij projecten die invloed hebben op reizigersstromen en logistiek van en naar het station.
- De beheerder van stadsdeel Oost / V&OR
Stadsdeel Oost is het bevoegd gezag (vergunningverlening en handhaving) van de WIOR-vergunning en is samen met V&OR juridisch wegbeheerder. De juridisch wegbeheerder is verantwoordelijk voor een veilige openbaar gebied, en heeft daartoe een belangrijke rol in WIOR-(voor)overleg.
- De Omgevingsmanager Amsteloever (gemeente)
 - Vormt schakel tussen stadsdeel, stakeholders (bedrijven, bewoners en overige instellingen) en bouwende partijen, gericht op de uitvoering van alle projecten in het plangebied;
 - Toetst BLVC-plannen vooraf in onder meer Uitvoeringsregieoverleg;
 - Signaleert tijdens de uitvoering van projecten van afwijkingen op BLVC-plannen en meldt dit aan projectmanager en andere ontwikkelende partijen;
 - Treedt direct op om maatregelen te laten treffen als dit noodzakelijk is, bij afwijkingen op BLVC-plannen tijdens de uitvoering van projecten;
 - Vormt het centrale aanspreekpunt voor meldingen en klachten van de omgeving;
 - Draagt actief oplossingen aan bij problemen in de uitvoering op het vlak van BLVC of dagelijks beheer.
 - Stemt af met de werkgroep Communicatie;
 - Is voorzitter van de beheergroep;
 - Is in de lead over en vast aanspreekpunt voor de omgevingsmanagers van de realisators. De verdere taakverdeling tussen omgevingsmanager van de gemeente en omgevingsmanager van de realisators vloeit voort uit de eisen in hoofdstuk 3.

¹ Het indienen van het BLVC Uitvoeringsplan ter behandeling in het WWU Oost dient te geschieden middels de webapplicatie Victor. Hiervoor zijn inloggegevens nodig. Voor meer informatie zie <https://victor.pleio.nl/>

2.4 Projectspecifieke BLVC-eisen

Elk project krijgt het vastgestelde BLVC-kader mee (generieke uitvoeringseisen) + de aanvullende planningseisen (voortkomend uit het Faseringsplan). Op basis hiervan stelt een Realisator een BLVC-uitvoeringsplan op. Het is nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van Realisator om bijtijds in het voorbereidingsproces te starten met het opstellen van het BLVC-plan, gezien de relevante doorlooptijden.

Concept BLVC-plannen worden eerst besproken in het Uitvoeringsregieteam Amsteloever (hierin zitten o.a. de Omgevingsmanager, BLVC-adviseur en Stadsdeelregisseur). Indien nodig worden nadere uitvoeringseisen (locatie- of project specifiek) meegegeven en daarna samen met het Concept BLVC-plan voorgelegd aan het WWU Oost overleg. Daar wordt een en ander vervolgens vastgesteld.

Voor infra/openbare ruimte projecten kan de gemeente ervoor kiezen om zelf al het BLVC-uitvoeringsplan op te stellen en ter vaststelling voor te leggen aan het WWU Oost overleg. Vervolgens kan deze meegegeven worden aan de aannemer.

2.5 Communicatie

De Omgevingsmanager maakt deel uit van het Uitvoeringsregie overleg.

Hinder is helaas onontkoombaar, maar tijdige en juiste communicatie over de uitvoering zorgt dat bewoners, bezoekers en bedrijven weten wat ze kunnen verwachten. Het voorkomt en beperkt weerstand en klachten en daarmee vertragingen, meerkosten en faalkosten.

De omgevingsmanager van de Gemeente voor het gebied Amsteloever is het aanspreekpunt voor de contactpersoon van de realisators. Hij overlegt met en zet vervolgens acties uit richting de communicatie-adviseur van het gebiedsteam.

2.6 Toezicht en handhaving

Helaas wordt in de praktijk niet altijd gewerkt conform de werkwijze die is opgenomen in het BLVC-uitvoeringsplan, waar de uitvoerende partij een WIOR-vergunning voor gekregen heeft. Daarom is toezicht en handhaving noodzakelijk.

Toezicht en handhaving bestaat uit het toezien op zowel publiekrechtelijke als privaatrechtelijke afspraken, wetten, lokale regelgeving of beleid en wordt uitgevoerd door verschillende partijen:

- De mensen van de directie THOR (Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte) doen de bestuursrechtelijke zaken (APV);
- De politie doet de strafrechtelijke zaken;
- De inspecteurs van VTH B&G (vergunningen, toezicht en handhaving bouw en gebruik) – onderdeel van het stadsdeel- richten zich op de bouwveiligheid/omgevingsvergunning; De Omgevingsdienst (OD) doet dat ook, maar dan specifiek voor gebouwen waar zware milieueisen voor gelden, het omgevingsloket van Amsterdam bepaalt welke partij (VTH B&G of OD) aan zet is;
- De projectorganisatie Amsteloever houdt toezicht op de naleving van de privaatrechtelijke afspraken (Het BLVC-uitvoeringsplan en de specifieke afspraken tussen het project en de ontwikkelaar of realisator).

2.7 Contactpersonen gemeente gebied Amsteloever

Naam	Rol	Telefoonnummer
Ben Boers	Stadsdeelregisseur en wegbeheerder	06-27006367
Hanny van der Meijs	Projectmanager	06-12479943
Patrick Winkel	Manager techniek	06-29249969
Paul Hovens	Planner	06-51560933
Juliette van Baar	Assistent Projectmanager	06-15138548
Geertjan Cronenberg	Omgevingsmanager	06-11321876
Guido Dister	BLVC-adviseur	06-10947877
Hans de Bruin	Communicatie-adviseur	0651852015

3 BLVC-uitvoeringseisen

3.1 Algemene en proces-eisen

De Realisator dient zijn werkzaamheden zo in te richten en te sturen (plannen, organiseren, bewaken, beheersen, rapporteren en corrigeren) dat het werk wordt gerealiseerd met minimale hinder voor de omgeving en optimaal past in zijn omgeving conform de uit het BLVC-kader en faseringsplan voortvloeiende eisen. Hinder heeft in deze context de betekenis: een negatieve invloed op de bereikbaarheid, leefbaarheid en/of veiligheid voor de omgeving als gevolg van de Werkzaamheden.

Nr.	Algemeen
A1	Zowel een bouwaannemer als een maaiveld/infra aannemer dient een BLVC-Uitvoeringsplan op te stellen. Hierna verder genoemd als 'Realisator'. Voor het tijdig indienen, toetsen en goedkeuren van het Uitvoeringsplan gelden de vastgestelde procedures van gemeente Amsterdam. De ontwikkelaars in het gebied krijgen van de gemeente het nu voorliggend BLVC-kader en faseringsplan mee en zijn er verantwoordelijk voor dat dit BLVC-kader en faseringsplan aan hun contract met de bouwaannemer wordt toegevoegd.
A2	Het BLVC-Uitvoeringsplan dient een nadere uitwerking te zijn van de BLVC-eisen in dit BLVC-kader en faseringsplan en het contract tussen ontwikkelaar en aannemer / realisator.
A3	In het BLVC-uitvoeringsplan dient helder te zijn beschreven waar, wanneer en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden om de hinder (impact) 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).
A4	Het BLVC-Plan dient te bestaan uit de volgende zaken: 1. Uitvoeringsplan 2. Faseringstekeningen 3. Omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen 4. Bouwplanning inclusief een apart bouwlogistiek plan.
A5	Het uitvoeringsplan dient uit ten minste de volgende onderdelen te bestaan: 1. Inleiding (aanleiding, doel, leeswijzer) 2. Projectbeschrijving (wat) 3. Omgevingsanalyse (waar, wanneer / wie) 4. Toelichting fasering in woord en beeld (Hoe: dit is de kern van het BLVC-uitvoeringsplan) a. Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden; b. Een toelichting per fase wat de impact is voor 'de omgeving' (waaronder de stakeholders die zijn aangedragen door de omgevingsmanager van de gemeente) met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de maatregelen die de Realisator 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 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 de nadere eis beschreven de faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen. c. De te verwachten hinder, uitgezet in de tijd, in de vorm van een 'hinderkalender'. 5. Communicatieparagraaf met een communicatie middelenmatrix (wat / wanneer / naar wie / door wie). 6. Contactpersonenoverzicht (naam / rol / email / telefoonnummer).
A6	De faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen dienen naast de Nederlandse norm- en regelgeving (o.a. CROW) aan de volgende eisen te voldoen: 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 (fietzers, bestemmingsverkeer, nood- en hulpdiensten enz.) dienen te zijn aangegeven. 5. De bouwplaatsinrichting (bouwketen/opslag/eventueel bouwboard) incl. contouren bouwveiligheidsruimte dient te zijn aangegeven. 6. Per fase blijkt op welke locatie de Realisator en eventuele derden (die door Realisator 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
A7	Realisator neemt actief deel aan de Beheergroep Amsteloevers gedurende de volledige looptijd van het project.
A8	Realisator neemt actief deel aan het Uitvoeringsregie-overleg gedurende de volledige looptijd van het project. Van verdere deelname kan worden afgezien als gedurende het project blijkt dat dit volgens de gemeente niet langer meerwaarde heeft.
A9	De Realisator dient vanaf de voorbereiding van de uitvoeringsfase voor dit project een kundige omgevingsmanager aan te stellen. De Realisator dient aan te tonen dat zowel de in te zetten omgevingsmanager (persoon) als ook de organisatie van de Realisator ruime ervaring heeft met: • omgevingsmanagement bij projecten in een stedelijke omgeving; • raakvlak-management binnen deze bovengenoemde projecten; • omgevings-sensitiviteit, bij realisatie van projecten. Daarnaast dient te worden geborgd dat de aan te stellen omgevingsmanager een dusdanige positie heeft binnen de werkomgeving van Realisator, dat het omgevingsbelang bij het eigen project voldoende onder de aandacht wordt gebracht.
A10	De omgevingsmanager van Realisator dient een bevoegdheid te hebben om in samenspraak met de opdrachtgever het werk bij te sturen indien de BLVC-eisen en het BLVC-uitvoeringsplan tijdens de uitvoeringsfase niet worden nageleefd.
A11	De Realisator heeft een coördinatieverplichting ten aanzien van de werkzaamheden van derden op het eigen bouwterrein, zoals onderaannemers of kabel- en leidingbedrijven.
Nr.	Kabels en Leidingen

A12	Kabels en leidingen: Ontwikkelaars en gemeente moeten ruimte bieden aan elkaar en aan derden voor het tijds aanleggen van kabels en leidingen (hoofdnet, distributienet), zodat nieuwe kavels en functies tijds aangesloten kunnen worden; Daartoe dient de gemeente tijds ruimte te krijgen voor het realiseren van de (al dan niet tijdelijke) openbare ruimte; uitgangspunt is dat definitieve inrichting slechts een maal wordt aangelegd.
Nr.	Wet lokaal spoor (WLS)
A13	Voor werkzaamheden in de openbare ruimte binnen de gemeente Amsterdam binnen het ruimtelijk profiel van lokaal spoorweginfrastructuur is zowel de WIOR als de Wet lokaal spoor van toepassing Het ruimtelijk profiel is een begrens gebied (vanaf de buitenste spoorstaaf 2,5 meter) om de lokale spoorweginfrastructuur heen, dat wordt gebruikt om te bepalen of werkzaamheden vergunningplichtig zijn ten aanzien van de WLS. Onder lokaal spoorweginfrastructuur (metro- en traminfrastructuur) wordt begrepen alle objecten die nodig zijn voor een werkend lokaal spoorwegsysteem en is dus breder dan alleen de sporen. Het omvat bijvoorbeeld ook haltes en perrons, bovenleidingen, veiligheidssystemen en transformatorhuizen. Om een WLS-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan nodig.
Nr.	Niet nakomen van afspraken
A14	Bij het niet nakomen (na een redelijke termijn van herstel) van de minimale BLVC-eisen uit dit BLVC-kader en faseringsplan kan de gemeente na motivatie de werkzaamheden laten stilleggen en/of een boete opleggen. Deze stillegging / boete wordt pas opgeheven nadat de Realisator heeft aangetoond dat het gebrek verholpen is. Blijft Realisator na herhaalde aanzegging in gebreke, dan kan de gemeente bovendien de gevolgbkosten, waaronder de kosten voor het oplossen van het gebrek, verhalen op de Realisator.

3.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid in het BLVC-uitvoeringsplan

In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het 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 bereikbaarheid van het station, de buurtbereikbaarheid, bereikbaarheid voor minder validen en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdnetten. Doel is een minimale impact op de bestaande bereikbaarheidssituatie.

Nr.	Topeis
B1	Bestaande en nieuwe functies (woningen, station, bedrijven en voorzieningen) in het projectgebied en directe omgeving dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor alle verkeersfuncties (voetgangers -rolstoel, scootmobiel, kindervagen-, fietsers, brommers, auto's, vrachtauto's, nood- en hulpdiensten) waarvoor de functie bereikbaar moet zijn om goed te functioneren. Dit conform de comforteisen, die zijn opgenomen in ZWIA (Zo Werken Wij in Amsterdam).
Nr.	Nood- en hulpdiensten
B2	De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten moet te allen tijde gegarandeerd zijn volgens de eisen van de diensten. Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande 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 ten minste $R = 7,0$ meter 5. Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°). 6. Een toelaatbare aslast van 10 ton.
B3	In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanvalsroute 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 opstellvlak van minimaal 5x10 meter nodig.
B4	Voor opstelvakken voor de autospuut gelden de volgende randvoorwaarden. 1. Afstand opstellvak autospuut tot eengezinswoning is max. 40 meter. 2. Afstand opstellvak autospuut tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. 3. Opstellvak autospuut heeft minimaal $(l \times b) = 10 \times 4$ m 4. Afstand opstellvak autospuut tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. 5. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton
B5	Brandkranen of aansluitpunten van de droge blusleidingen dienen 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 ten minste: - De brandkraanbordjes zichtbaar zijn - De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn
B6	Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van woningen, kantoren, 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.

Nr.	Voetgangers
B7	Voetgangers dienen altijd alle woningen, station, 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). Voor de directe stationsomgeving gelden aanvullend eisen uit SITS. Tijdens werkzaamheden moet de westelijke toegang van het Amstelstation ten minste van twee zijden (van de drie: noordzijde, westzijde, zuidzijde) bereikbaar zijn met corridors van ten minste 4,0 m breedte. Voor rustige voetgangerscorridors geldt voorts een minimale vrije breedte van 1,5 m. Voor drukke corridors geldt een minimale vrije breedte van 4,0 m. In het algemeen geldt: de breedte moet afgestemd zijn op de reguliere verkeersstromen op spijstijden. Bij tijdelijke oversteken voor langzaam verkeer over rijbanen voor gemotoriseerd verkeer dienen verkeersregelaars ingezet te worden. Na akkoord van de gemeente kan eventueel na de eerste periode deze inzet van verkeersregelaars worden beëindigd.
Nr	Fietzers
B8	Fietzers dienen altijd alle woningen, station, winkels en voorzieningen op een veilige wijze te kunnen bereiken. Doorgaande fietsroutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor grote verkeersstromen en te voldoen aan de richtlijnen uit het handboek "Zo werken wij in Amsterdam op straat"(ZWIA). De doorgaande fietscorridor door het plangebied Amsteloever (Spaklerweg – Amstelplein - fietsdiagonaal – Weesperzijde) mag niet worden gestremd. Noodzakelijke omleidingen ervan mogen maximaal 50 m extra rij-afstand veroorzaken. Langere omleidingen zijn alleen incidenteel en gedurende korte tijd (< 21 dagen per jaar) toegestaan, als dit onontkoombaar is voor noodzakelijke werkzaamheden. De doorgaande fietscorridors Berlagebrug – Treublaan – Prins Bernhardplein mag niet worden gestremd. Noodzakelijke omleidingen ervan mogen maximaal 50m extra rij-afstand veroorzaken. Tijdelijke routes voor fietsers dienen vloeiend te zijn (geen haakse bochten). Breedte: twee richtingen: bij voorkeur 4 m, minimaal 3,50 m; bij één richting: minimaal 2,5 m breed. De breedte moet afgestemd zijn op de reguliere verkeersstromen op spijstijden.
B9	De onbewaakte maaiveld fietsenstalling aan de westzijde van het station (2440 plekken) dient bereikbaar en beschikbaar te zijn. Deze dient ten minste van 1 zijde per fietspad van voldoende breedte bereikbaar te zijn en van/naar het station met een rechtstreeks voetpad van voldoende breedte. Bij tijdelijke vervanging / verplaatsing van deze stalling dient op maximaal 300 m van de stationsingang (westzijde of oostzijde) vervangende capaciteit te worden gerealiseerd. Tijdelijke fietsenstallingen dienen duidelijk herkenbaar en bewegwijzerd te zijn vanuit de omgeving, sociaal veilig te zijn en goed te zijn verlicht.
Nr.	Auto's

B10	Autoverkeer over de Treublaan mag niet worden gestremd. Het verkeer over deze route mag geen hinder ondervinden van de werkzaamheden tijdens de spitsperiodes, ma t/m vr 7.00-9.00 uur en 16.30-18.30 uur. Hinder buiten de spits mag niet leiden tot doorstromingsproblemen op het omringende wegennet. Uitzonderingen zijn alleen in overleg met en na akkoord van de gemeente mogelijk. Autoverkeer van en naar de Hoefsmid / Omval vanaf de Treublaan moet altijd mogelijk zijn. Autoverkeer van en naar de parkeergarage van The Cloud aan de Ringvaart moet altijd mogelijk zijn. Autoverkeer (waaronder brandweerwagens) van en naar de brandweerkazerne aan de Ringdijk moet altijd ongehinderd mogelijk zijn. Autoverkeer van en naar de parkeergarage van de Mondriaantoren aan de Spaklerweg moet altijd mogelijk zijn. Autoverkeer van de Spaklerweg naar het Amstelveen en de parkeerbak langs het spoor dient altijd mogelijk te zijn. Autoverkeer op de Spaklerweg mag niet worden gestremd. Het verkeer over deze route mag geen hinder ondervinden van de werkzaamheden tijdens de spitsperiodes, ma t/m vr 7.00-9.00 uur en 16.00-18.30 uur. Uitzonderingen zijn alleen in overleg met en na akkoord van de gemeente mogelijk. Uitzondering is bijvoorbeeld: doorgaand autoverkeer (verbinding Overzichtweg – Spaklerweg Zuid) mag tijdens werkzaamheden kortdurend worden gestremd (weekenden / nachten), als dit noodzakelijkerwijs voortvloeit uit de werkzaamheden ter plaatse. Periode en duur ter goedkeuring door WWU Oost overleg.
Nr.	Openbaar vervoer
B11	Bus- en tramverkeer over de Treublaan of Spaklerweg mag niet worden gestremd of hinder ondervinden. Uitzonderingen zijn alleen in overleg met en na akkoord van de gemeente en GVB mogelijk.
Nr.	Stremmingen / omleidingen / tijdelijke situatie
B12	In verband met de schaarse openbare ruimte binnen Amsteloevers dient Realisator zijn werkterrein zoveel als mogelijk op het op dat moment beschikbare eigen kavel op te lossen. Extra openbare ruimte onttrekken is geen vanzelfsprekendheid. Bij een niet te vermijden stremming van een modaliteit (auto, (brom)fiets, OV, voetganger) door de grootte van het werkterrein dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebodingsplan vooraf te worden afgestemd met het Uitvoeringsregieteam. De periode, de duur en de noodzaak van de stremming dient helder beschreven te zijn.
B13	De Realisator 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.
B14	Realisator dient de bereikbaarheid en/of veiligheid van tijdelijke situaties door middel van kwantitatieve berekeningen of een kwalitatieve beoordeling te onderbouwen (verificatie), de aspecten uit topeis B1 meenemen.
B15	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 het WIOR-vooroverleg. Tijdig is minimaal 6 weken voor start uitvoering een akkoord in het WIOR vooroverleg. Bij grootschaliger 'Tijdelijk Buiten Gebruik Name (TBGN) van het openbaar vervoer, geldt een verplichte TBGN procedure die 1,5 jaar voor buiten gebruikname in gang gezet moet worden.

B16	Gedurende de bouwactiviteiten moet frequente afstemming plaats vinden in en met het Uitvoeringsregieteam over de actuele planning en impact op infra- en parkeercapaciteit. Frequentie wordt door de gemeente bepaald (reken op afhankelijk van de bouwintensiteit 1-4x maand).
B17	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 onnodig frequent wijzigen.
Nr.	Bouwverkeer
B18	Zwaar bouwverkeer (vrachtwagens) is niet toegestaan op het stedelijk wegennet tijdens het hoogtepunt van de spitsuren. Die perioden zijn als volgt gedefinieerd: maandag t/m vrijdag tussen 07.00 en 09.00 en tussen 16.00 en 18.30 uur. Ook mag de inrit naar een bouwplaats geen directe aansluiting hebben op het hoofdwegennet. (zie Topeis 1, Leefbaarheid). Uitzondering mogelijk bij aansluiting op Spaklerweg. Hier is de gemeente maatwerk uit te werken, zodat verkeerssituatie aanvaardbaar blijft.
B19	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 het mogelijk is wordt, om dodehoek ongevallen te voorkomen, linksaf de bouwplaats op- en afgereden.
B20	Bouwverkeer mag niet bufferen (wachten/stilstaan) op de openbare weg. Dat dient op een bufferlocatie of een 'hub' te gebeuren. Voordat het laatste stuk wordt aangereden dient de chauffeur zich er van te vergewissen dat er voldoende plaats is op het werkterrein / bouwterrein om deze bij aankomst direct in te rijden.
B21	Bij (deels) gelijktijdige activiteiten van verschillende Realisators kunnen regels worden gesteld aan de cumulatieve maximale hoeveelheid bouwverkeer. De omgevingsmanager van de gemeente zal daarbij coördinerend optreden.
Nr.	Diensten / voorzieningen
B22	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 Realisator in samenwerking en overleg en met goedkeuring van de gebiedsbeheerder tijdig een alternatieve locatie in te richten. Indien als gevolg van tijdelijke maatregelen het niet mogelijk is om afval in te zamelen dient de Realisator hiervoor zorg te dragen.
B23	Realisator dient sifons, afsluiters, kabelmoffen, VRI kasten en putafdekkingen van nutsvoorzieningen en kabels en leidingen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden.
B24	De vaste standplaatsen van kramen/kiosken dienen bereikbaar en beschikbaar te blijven. Indien een kraam/kiosk door bouwwerkzaamheden niet op de vaste standplaats kan blijven moet de realisator tijdig in samenspraak met de wegbeheerder een vervangende plek inrichten.
Nr.	Parkeren
B25	Openbare en te behouden parkeerplaatsen dienen bereikbaar te zijn. Indien een openbare parkeerplaats tijdelijk opgeheven moet worden, dient de Realisator 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
B26	Realisator 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 (tijdelijk) verwijderd moeten worden, dient 14 dagen vooraf een vooraankondiging geplaatst te worden. De aanvraag verloopt via het Stadsloket.
B27	Binnen de bouwhekken is auto-parkeren van personeel niet toegestaan, behoudens vanuit wetgeving en calamiteiten noodzakelijke beschikbaarheid (maximaal 2 parkeerplaatsen per bouwplaats). Hiervan uitgezonderd zijn de voor en tijdens de bouw reeds aanwezige gebouwde parkeervoorzieningen (garages). Het parkeren van personenauto's van de realisators is in de openbare ruimte van de naastgelegen wijken niet toegestaan.
Nr.	Fasering
B28	De omschrijving en eisen ten aanzien van fasering worden nader uitgewerkt en opgelegd in het Faseringsplan, onderdeel van dit BLVC-kader

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.

Nr.	Topis
L1	Realisator dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving zoveel als redelijkerwijs mogelijk is beperkt wordt.
Nr.	Bouwmethode / materieel
L2	Realisator dient middels een bouwlogistiek plan 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 (verminderen -aantallen en tijdsduur-, verschoonen en verspreiden (over modaliteiten en in de tijd)).
L3	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 realisator 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' en de 'NVAF-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving' zijn 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 (lawaaï, trillingen) voor de omgeving nihil zal zijn (bijvoorbeeld door grote afstand tot functies in de omgeving).
L4	Realisator dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid en uitstoot reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast. Zo dient bijvoorbeeld vast ingezet 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. Niet gewerkt mag worden met brandstof aangedreven aggregaten, pompbemaling of andere stationaire machines, als uitstootvrije en stillere alternatieven (bijvoorbeeld met accu's of met stroomaansluiting) mogelijk zijn.
Nr	Trillingen, schades voor- en eindopnamen
L5	Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Realisator 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 de situatie en eventuele 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. Eventuele bouwschade wordt op basis hiervan na afloop – of eerder indien dit nodig is - vastgesteld en verhaald op de opdrachtgever. Zie ook L13.

L6	De Realisator dient gedurende trillingsgevoelige uitvoeringswerkzaamheden trillingsmetingen uit te voeren. De Realisator dient wekelijks een rapportage op te stellen van de trillingsmeting en ter kennis aan te bieden aan de Opdrachtgever, dan wel realtime inzicht te geven in de gemeten waarden.
Nr.	Bouwterrein / werkterrein
L7	Het voor de uitvoering van de werkzaamheden benodigde bouw- en werkterrein dient zo laat mogelijk te worden onttrokken en zo snel mogelijk te worden teruggegeven aan het station, de passanten, de stad en haar gebruikers, voor zover redelijkerwijs in het bouwproces is in te passen. Veel wisselingen van situaties zijn daarbij ongewenst; voorkeur heeft een stabiele, comfortabele oplossing.
L8	Bouwhekken, afzettingen en afschermingen: ▪ De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken of houten schuttingen, in overeenstemming met ZWIA (zo werken wij in Amsterdam) regelgeving. ▪ Afzettingen van het werkterrein moeten heel en schoon zijn; ▪ Bouwhekken zijn minimaal halfdicht; 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); ▪ Bouwhekken zijn voldoende gestabiliseerd (waaien bijvoorbeeld niet om); ▪ Voorkomen moet worden dat aan bouwhekken fietsen kunnen worden bevestigd, bijvoorbeeld door de onderste helft gesloten uit te voeren; ▪ 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; ▪ Het is de Realisator niet toegestaan materiaal tegen de bouwhekken op te slaan. Voor de tijdelijke inrichting in de directe stationsomgeving gelden aanvullende eisen van ProRail, NS en spoorbouwmeester, conform SITS (Stationsconcept In Tijdelijke Situaties). Zie ook: www.spoorbeeld.nl. Onder de directe stationsomgeving valt in elk geval het terrein in eigendom bij NS of ProRail rond de westelijke stations entree. De Realisator 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. NB: ter verduidelijking: dat geldt dus ook voor de Realisator die in opdracht van de gemeente projecten in de openbare ruimte uitvoert.
L9	Uitingen op de bouwhekken worden afgestemd met de omgevingsmanager van de gemeente. Met mooie impressies en sfeerbeelden kan een gebied aantrekkelijker worden. Realisator doet een voorstel voor de look en feel van de bouwhekken, passend bij de omgeving en bespreekt deze met de omgevingsmanager van de gemeente. Reclame is niet toegestaan, behoudens nader met de gemeente afgesproken bouwboarden; Bewegwijzering mag worden toegepast bij tijdelijke onvindbaarheid / onzichtbaarheid van betrokken lokale ondernemingen.

	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.
L10	Het werkterrein moet netjes en schoon zijn. Realisator dient verspreiding van (opwaaiende) materialen en bodem- en stofdeeltjes vanaf de bouwwegen en het werkterrein te minimaliseren/voorkomen. Mocht dit onverhoopt toch gebeuren, is Realisator verplicht dit terstond op te ruimen. Graffiti dient binnen vijf werken dagen te worden verwijderd. Binnen het bouwterrein en op de bouwhekken / schuttingen is de realisator daarvoor verantwoordelijk. Discriminerende, haatdragende uitingen dienen binnen 24 uur verwijderd te zijn.
L11	Bouwverlichting moet zo min mogelijk hinderlijk zijn voor gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats.
L12	Het bouwmaterieel dat het werkterrein bezoekt of verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuult.
L13	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het openbare 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). Zie ook L5.
Nr.	Uitvoeringsduur / moment
L14	De gemeente streeft ernaar dat belasting van en hinder voor de omgeving als gevolg van de werkzaamheden zo snel mogelijk af te ronden, rekening houdend met de bouwbaarheid en leefbaarheid voor de omgeving. De Realisator mag van ma t/m za van 7.00 – 19.00 uur werken. Voor werkzaamheden buiten deze reguliere werktijden is een ontheffing nodig. Een ontheffing wordt in principe alleen verleend als: - Sprake is van een uitzonderlijke situatie, waarbij bepaalde bouwactiviteiten langere of doorlopende werkzaamheden noodzakelijk maken; - Sprake is van werkzaamheden die grote tijdelijke verkeershinder veroorzaken, waardoor snelle afronding noodzakelijk is. Hiertoe dient richting het Uitvoeringsregieteam te worden aangetoond dat er geen alternatieven zijn. Vervolgens dient ontheffing te worden aangevraagd bij bevoegd gezag.
Nr.	Geluid en stof
L15	Overlast door spelende radio's en muziekinstallaties op de bouwplaats zijn niet toegestaan.
L16	Het zagen van (natuur)steen en vergelijkbare activiteiten en materialen dienen op het werkterrein in een geluidsisolerende en stofafschermende ruimte te worden verricht.
L17	Bij stof veroorzakende werkzaamheden dienen afschermende en/of voorkomende maatregelen worden ingezet, zodat stofhinder voor de omgeving tot een minimum wordt beperkt en aanvaardbaar blijft.

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 en de realisators).

De werkterreinen veroorzaken minder ruimte voor de gebruikers van de openbare ruimte. Voetpaden, fietspaden en/of rijstroken worden verlegd en oversteekplaatsen veranderen soms van plaats.

Omleidingsroutes zijn soms minder overzichtelijk. Er is sprake van meer of uitzonderlijk (bouw)verkeer.

Door deze wijzigingen kunnen nieuwe conflicten ontstaan met betrekking tot sociale- én verkeersveiligheid.

Nr.	Topeis
V1	De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers. De Realisator dient er – binnen het haalbare - 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 Realisator aantoonbaar te worden gemaakt, door bijvoorbeeld de keuzes en afwegingen inzichtelijk te maken.
Nr.	Verkeersmaatregelen en -voorzieningen
V2	Tijdelijke maatregelen (TVM) moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-g6B richtlijnen. TVM in de openbare ruimte worden bekostigd door de veroorzakende Realisator en aangevraagd bij Stadswerken. Indien een TVM langer dan vier maanden benodigd is dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden (indieningsaanvraag door team Amsteloevers. Stadswerken (afdeling infrastructuur en service) draagt zorg voor de plaatsing van de TVM. De Realisator is verantwoordelijk voor het beheer van de TVM. Indien een TVM langer dan 1 jaar benodigd is, is goedkeuring door de gemeentelijke verkeerscommissie (CVC) noodzakelijk.
Nr.	Schade in openbare ruimte
V3	De Realisator dient tijdens de bouwperiode vervuiling / beschadiging door zijn (of onderaannemers) toedoen buiten het werkterrein in de openbare ruimte te herstellen op zijn kosten.
V4	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 (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).
V5	De wegbeheerder en de omgevingsmanager (van OG en ON) controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'. Eventuele gebreken moeten binnen 24 uur of zo snel als redelijkerwijs kan worden verholpen. Zie ook V7. Realisator houdt hiervan verslag en een logboek bij.
V6	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 Realisator.
V7	Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient de Realisator 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 Realisator met een herstelplan en zal deze overleggen aan de wegbeheerder.
Nr.	Tijdelijke verharding
V8	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). Daarom mag een tijdelijke voetgangersvoorziening geen hoogteverschil bevatten groter dan 2cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan twee cm, dient de Realisator de overbruggingsconstructie of aanvaardbare alternatieve route aan de wegbeheerder voor te leggen.
Nr.	Afsluiting werkterrein / materieel
V9	De realisator is vierentwintig 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.
V10	Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaats afscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien of zijn schuifpoorten. De realisator dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit.
V11	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.
V12	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
V13	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 realisator 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 (sociale) veiligheid, functionaliteit, leefbaarheid en kwaliteit).
V14	Realisator 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. Bij tijdelijke oversteken / kruisingen van langzaam verkeer dienen verkeersregelaars ingezet te worden. Na toetsing en akkoord van de opdrachtgever kan eventueel op termijn deze inzet van verkeersregelaars worden beëindigd.
V15	Bij de inrichting van het bouw- en werkterrein dient de Realisator maatregelen te nemen om het bouwverkeer altijd vooruit het werkterrein in- en uit te laten rijden zodat de chauffeur goed zicht heeft op te kruisen verkeersstromen. Bij voorkeur haaks kruisen.

	Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien Realisator kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en de wegbeheerder akkoord is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar altijd vereist.
V16	Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn ROVL 2011.
V17	Ten behoeve van de sociale veiligheid dienen zichtlijnen zoveel mogelijk behouden te worden. Plaatsing van bouwhekken en de inrichting van de bouwplaats dient zodanig te zijn dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken in de openbare ruimte ontstaan. Minimale zichtlijn 10 m.
Nr	Kabels en Leidingen en bomen
V18	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). Bomen op en rond het bouwterrein mogen niet worden beschadigd. Dat houdt in elk geval in dat stam en wortels afdoende worden beschermd. Het plaatsen van objecten op de wortelprojectie is niet toegestaan. Regels conform Bomenposter van Stadswork toepassen.
Nr.	Hijsen
V19	▪ Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen. ▪ Indien afwijking hiervan incidenteel noodzakelijk is, dient de Realisator 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 gevarenzone. ▪ Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een veiligheidspersoon. ▪ Zie ook eis L3.
Nr.	Procedure bij calamiteiten
V20	Realisator dient een organisatie in te richten die in geval van calamiteiten altijd (24/7) bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder of omgevingsmanager van Realisator.
Nr.	Verkeersregelaars
V21	Verkeersregelaars dienen in het bezit te zijn van een aanstellingscertificaat verkeersregelaar geldig voor Amsterdam. De verkeersregelaars dienen dit certificaat bij uitvoering van de werkzaamheden bij zich te dragen.
V22	Inzet van verkeersregelaars wordt door WWU Oost-overleg bepaald en opgelegd aan Realisator. In elk geval kan uitgegaan van de volgende situaties: - In- en uitvoegend werkverkeer vanuit de bouwplaats naar het hoofdnet; - Werkverkeer dat afslaat over of drukke voetgangers- en fietsroutes kruist; - Bij werkzaamheden op ongebruikelijke tijdstippen; - Bij werkzaamheden die ongebruikelijke verkeerscongestie in de omgeving oplevert; - Bij het begin van of kortstondige verkeersomleidingen, waarbij geen gewinning bij het verkeer is of kan ontstaan; - Bij onvoldoende overzichtelijke tijdelijke verkeerssituaties.

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
4. Contactnummer van iemand ter plekke namens de Realisator / bouwver.

Nr.	Topeis
C1	De communicatie dient zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving tijdig op de hoogte is van de uit te voeren werkzaamheden, de reden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden en de gevolgen van de werkzaamheden. De realisator neemt actief deel aan (informatie) bijeenkomsten met de omgeving en levert tijdig de juiste informatie aan de gemeente voor o.a. schriftelijke communicatie. De realisator stelt een persoon aan, die beschikbaar en aanspreekbaar is voor het omgevingsmanagement vanuit de bouwende partij.
Nr.	Afzender
C2	De gemeente is eindverantwoordelijk voor omgevingsmanagement inclusief externe hindercommunicatie en voert regie over deze communicatie naar buiten. Bij alle hindercommunicatie-uitingen naar omwonenden, externe professionele stakeholders en de pers vindt daarom vooraf inhoudelijke afstemming plaats met de gemeente. In overleg met de gemeente Amsterdam wordt tevens bepaald wie in de communicatie uitingen als de afzender wordt genoemd.
	Medewerkers van realisator beantwoorden nooit vragen van journalisten en/of fotografen, zonder dat de gemeente hierom heeft gevraagd en/of toestemming heeft verleend. Indien er vragen gesteld worden, dan dienen deze te worden verwezen naar de persoon bij de realisator die aanspreekpunt voor communicatie is. Deze persoon stemt vervolgens eerst af met de gemeente. Perswoordvoering over BLVC en het gebied Amsteloevers altijd bij de gemeente.
Nr.	Tijdig communiceren
C3	De realisator zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de omgevingsmanager van de gemeente. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit de gemeente.
C4	De realisator dient de omgevingsmanager van de gemeente periodiek en tijdig van alle relevante informatie (over het project, voortgang, planning, fasering, omleidingen, verwachte overlast) te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen tijdig te informeren. Tijdig is in elk geval minimaal 14 dagen vóór start van de betrokken werkzaamheden.
C5	De omgevingsmanager van de gemeente stelt samen met de realisator een communicatiekalender op.

	In de communicatiekalender staat wat, wanneer en op welke manier (met welke communicatiemiddelen) aan de omgeving (de diverse stakeholders die door OM van de gemeente zijn aangegeven) wordt verteld over de uitvoering van het project. Op basis hiervan wordt ook inzichtelijk voor de realisator wat 'tijdig aanleveren van informatie' is.
--	---

Nr.	Meld- en informatiepunt / klachtenregister
C6	Vragen en klachten die binnenkomen bij de gemeente Amsterdam worden door de omgevingsmanager van de gemeente gefilterd. Vragen/klachten die door de realisator beantwoord kunnen worden, worden altijd aan hem of haar doorgegeven. De realisator dient hier binnen 2 werkdagen op te reageren en de omgevingsmanager van de gemeente terugkoppeling te geven over de afhandeling. Vragen en klachten die binnenkomen bij de realisator worden door de realisator gefilterd, geregistreerd en in overleg met omgevingsmanager van de gemeente binnen twee werkdagen afgehandeld. De registratie van alle vragen en klachten (meldingen) wordt door de omgevingsmanager van de gemeente bijgehouden. Naam melder, contactpersoon, type melding, datum van de melding en datum afhandeling en door wie de melding is afgehandeld, komen in het overzicht te staan.
C7	De realisator dient 2 telefoonnummers ter beschikking te stellen die 24/7 bereikbaar zijn voor de behandeling van vragen en klachten.
Nr.	Overleg
C8	De omgevingsmanager van de gemeente organiseert periodiek (4-6x per jaar) een klankbordgroep bijeenkomst (Beheergroep) van en met bewoners en andere belanghebbenden in het projectgebied Amsteloevers. Onderwerp van gesprek zijn BLVC aspecten van de verschillende projecten en het gebied als geheel. Realisator / ontwikkelaar neemt hier tijdens de eigen (voorbereiding van) het bouwproces aan deel, teneinde rechtstreeks informatie te kunnen verschaffen, knelpunten te verhelpen en vragen te beantwoorden.
C9	Realisator / ontwikkelaar neemt deel aan het Uitvoeringsregieteam Amsteloevers, teneinde over uitvoering en communicatie af te stemmen met de gemeente en andere projecten in het gebied. Afhankelijk van de fase en intensiteit van de bouwactiviteiten zal de frequentie van dit overleg worden bepaald.
Nr	Evenementen
	Bouw gerelateerde evenementen en activiteiten op of rond het bouwterrein die als doel hebben om de levendigheid in het gebied te vergroten of om de betrokkenheid van stakeholders te stimuleren, worden door de gemeente aangemoedigd. Realisator dient gedurende de bouwperiode in overleg met de gemeente en omgevingspartijen, minstens 1 keer een nader te bepalen evenement voor de directe omgeving te organiseren. Realisator doet in elk geval actief mee aan "De dag van de bouw".

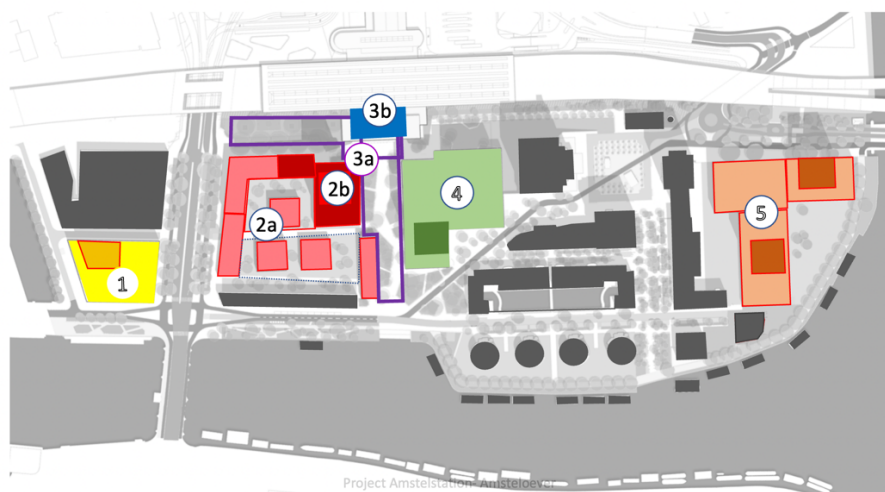
4 Faseringsplan

4.1 Gebiedsanalyse

Zoals in de inleiding aangegeven, is sprake van een gebied in transitie, met forse sloop- en bouwactiviteit in de bebouwde ruimte. Aansluitend daarop vinden werkzaamheden plaats in de openbare ruimte, in eerste instantie om de bouwactiviteiten mogelijk te maken, later (door de gemeente) voor herstel en herinrichting van de openbare ruimte. Deze bouwactiviteiten bestaan uit geclusterde ontwikkelingen, die elk eigen opdrachtgevers en planning kennen.

Het gaat van noord naar zuid om de volgende clusters:

- 1 Sloop en nieuwbouw Amstelvista (DVM / RJB-group);
- 2 Sloop en nieuwbouw Van der Kunbuurt:
 - o 2a: nieuwbouw Stadgenoot
 - o 2b: nieuwbouw Kuntoren (gemeentelijke tender);
- 3 Bouw nieuwe fietsparkeergarage en sloop / bouw stationshal:
 - o 3a: bouw fietsparkeergarage (Prorail);
 - o 3b: sloop en bouw nieuwe stationshal (Prorail/NS);
- 4 Deels sloop en nieuwbouw Leeuwenburg (Vastint);
- 5 Deels sloop en nieuwbouw rond Tooropgebouw (Breevast).



Afbeelding 4.1.1. Clusters bouwprojecten in het plangebied (noorden is links)

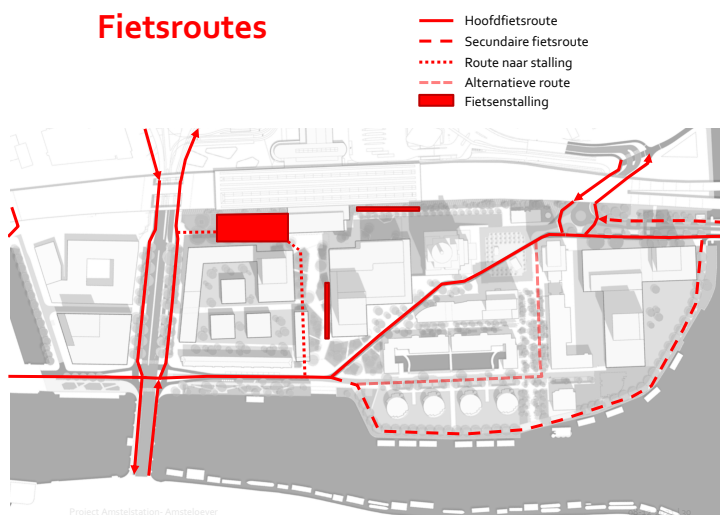
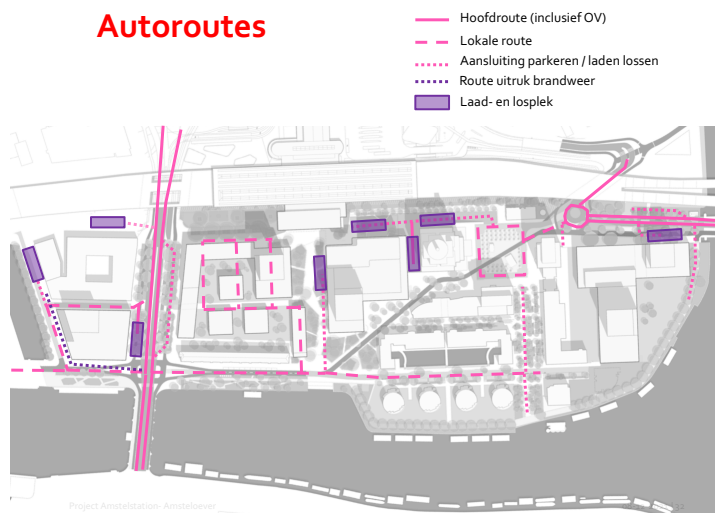
Te midden van deze bouwactiviteiten dienen de overige functies in het gebied overeind te blijven. De belangrijkste daarvan zijn:

- Het Amstelstation (trein en metro) moet ongehinderd blijven functioneren;
- De westelijke toegang van het station moet voldoende toegankelijk blijven;
- De fietsparkeerplekken (ca 2500 plekken) dienen (in de omgeving) beschikbaar te blijven;
- De Treublaan dient auto-, tram-, en langzaam verkeer af te kunnen wikkelen;
- De Spaklerweg - Overzichtweg dient auto- en langzaam verkeer af te kunnen wikkelen;
- De fietsroutes (m.n. hoofdroute Weesperzijde – Spaklerweg) dient beschikbaar te blijven;
- De te behouden woongebieden (Omval / Hoefsmidt, Weesperzijde, woonschepen) dienen bereikbaar en leefbaar te blijven;
- De bedrijven rond het Amstelplein w.o. Rembrandt-, Breitner- en Mondriaantoren) dienen bereikbaar en leefbaar te blijven;

- De brandweerkazerne en kantoor The Cloud aan de Ringvaart dienen bereikbaar en leefbaar te blijven;
- Diverse overige functies en bedrijven in het gebied (kantoorvilla, aan de Treublaan, verspreid liggende horeca) dienen bereikbaar en leefbaar te blijven.

Duidelijk is dat veel bouwactiviteiten zijn geconcentreerd in het gebied tussen de stationsingang en de Amstel, de "stationsloper". In dat gebied liggen dan ook de grootste uitdagingen op het gebied van BLVC, fasering en bouwlogistiek.

Ter illustratie zijn de bestaande routes van de modaliteiten auto, fiets en voetganger in en om gebied Amsteloever in onderstaande kaarten schematisch weergegeven.



Voetgangers routes

— Doorgaande route
- - - Lokale route



Afbeelding 4.1.2 a,b,c. Bestaande verkeersroutes door het plangebied Amsteloever

In de omgeving vinden parallel ook projecten plaats, die voortgang moeten vinden en qua overlast en bereikbaarheid moeten kunnen worden gecombineerd met de bouwactiviteiten in het gebied Amsteloever.

De belangrijkste zijn:

- Herprofilering Weesperzijde (ten noorden van de Schollebrug): 2021-2022
- Renovatie Berlagebrug (2023)
- Herprofilering Spaklerweg (ten zuiden van de brug over de Weespertrekvaart): 2021-2022
- Ontwikkeling gebied rond café de Omval (ten oosten van spoor) (2024 ev)

4.2 Planning op hoofdlijnen

De bouwactiviteiten in gebied Amsteloever vinden geclusterd plaats. Elk cluster heeft een eigen opdrachtgever en eigen planning. In hoofdlijnen ziet de planning er **voorlopig** als volgt uit:

	2/21	1/22	2/22	1/23	2/23	1/24	2/24	1/25	2/25	1/26	2/26	1/27	2/27	1/28	2/28
Amstelvista															
Leeuwenburg															
Vd Kunbuurt															
Fietsparkeergar															
Stationshal															
Toerogebouw															

1/xx = 1^e helft jaar xx
2/xx = 2^e helft jaar xx

Sloop
Bouw

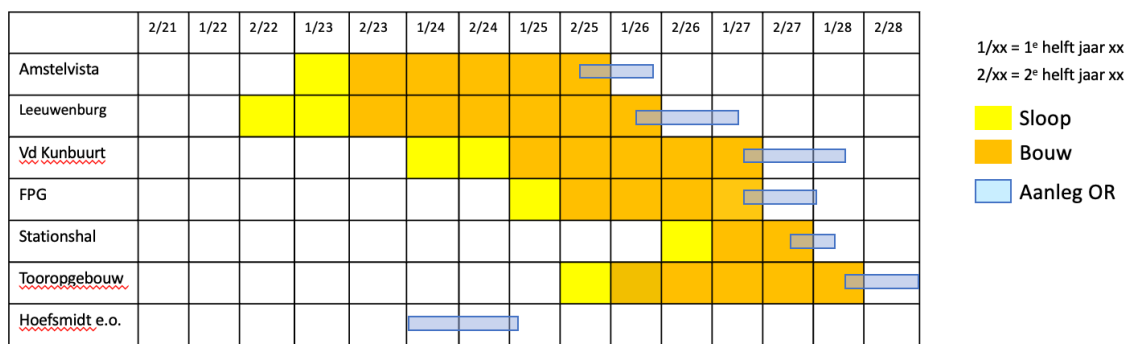
Afbeelding 4.2.1. Planning op hoofdlijnen (concept mei '22) per bouwcluster Amsteloever

Uit de **voorlopige** planning op hoofdlijnen van de bouwclusters blijkt dat de bouwactiviteiten deels volgordeijk, maar grotendeels ook parallel plaats gaan vinden. Het is daardoor onontkoombaar dat ze elkaar beïnvloeden. Afstemming is dus noodzakelijk.

Samenhangend met de bouwactiviteiten zal ook de omringende openbare ruimte moeten worden aangepakt. Denk daarbij aan het vrijmaken van bouwterrein, verwijderen en terugbrengen van kabels en

leidingen en tot slot herstel of nieuwe aanleg van de openbare ruimte. Op de planning van de kabels en leidingen zal dieper worden ingegaan in het Masterplan Kabels en Leidingen. Bij de nieuwe aanleg van de openbare ruimte is uitgangspunt dat deze zoveel mogelijk aansluitend op de bouwactiviteiten moet plaatsvinden, zodat de gebruikers van de nieuw opgeleverde bebouwing zo snel mogelijk van een definitieve inrichting gebruik kunnen maken. Gebruikelijk is met de openbare ruimte (de ondergrond en de kabels en leidingen) te starten in de laatste maanden van een bouwproject (uitzonderingen daargelaten, bijvoorbeeld als kabels en leidingen eerder moeten functioneren). Voor het bestaande, te behouden woongebied De Omval (Hoefsmidt / Amstelboulevard e.o.) geldt als **voorlopige werkhypothese** dat deze vooraan in de gebiedsontwikkeling wordt uitgevoerd. Zo kunnen de bestaande bewoners spoedig profiteren van een vernieuwde inrichting. Dat komt de leefbaarheid ten goede die onder druk komt te staan door de omringende bouwprojecten. Deze optie moet nog nader worden getoetst op haalbaarheid, bijvoorbeeld in de fasering van de kabels en leidingen (definitief te bepalen in het Masterplan K&L) en met bewoners te worden overlegd.

Dit leidt tot de volgende concept-planning van de openbare ruimte:

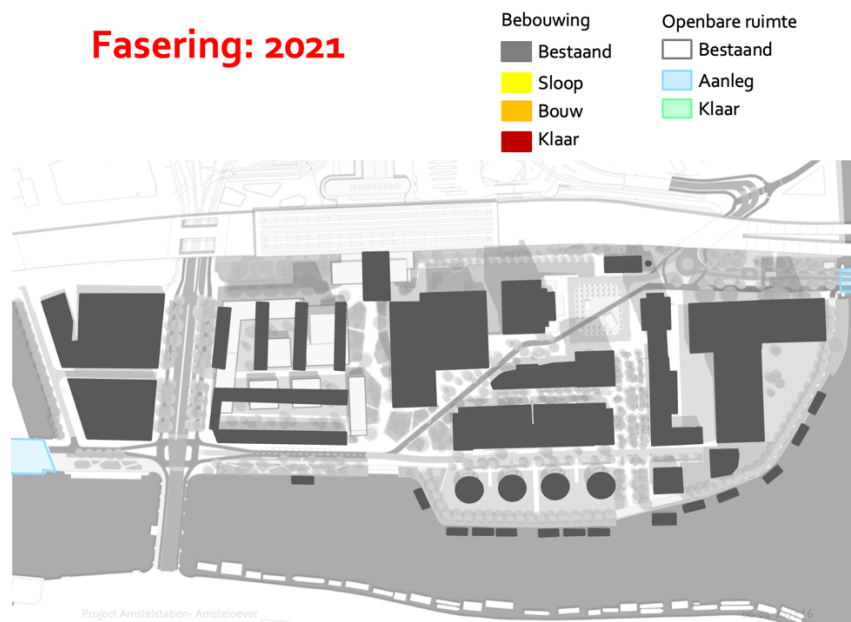


Afbeelding 4.2.2. Planning op hoofdlijnen (**concept mei'22**) bouwclusters en aanleg openbare ruimte

4.3 Fasering op hoofdlijnen

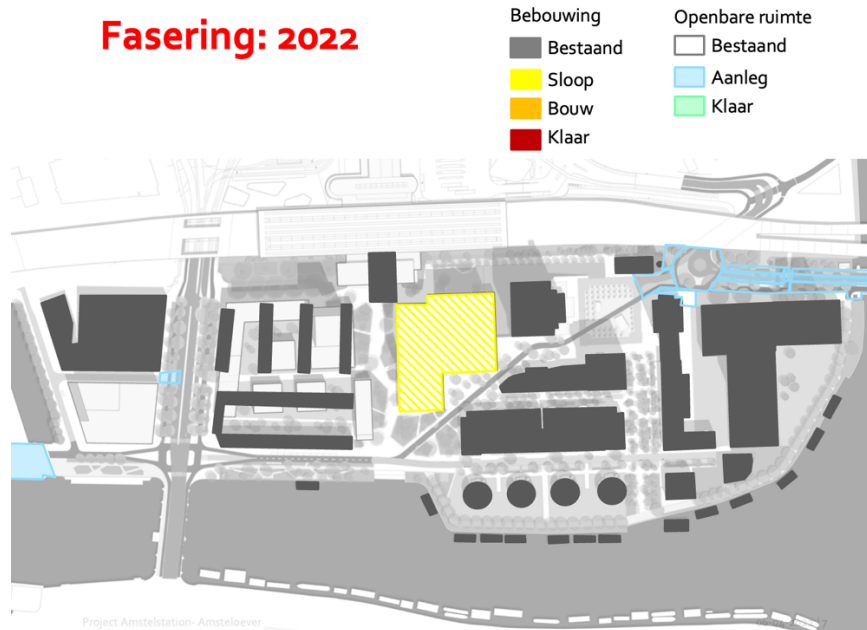
Gebaseerd op de planning op hoofdlijnen uit de vorige paragraaf is vervolgens in beeld te brengen wanneer (in welk jaar) welke bouwactiviteiten in het gebied Amsteloever plaatsvinden en welke delen gereed zijn. In onderstaande kaarten is dat per jaar weergegeven, met een korte toelichting wat er in het betreffende jaar aan de orde is.

NB: Gebaseerd op huidige (2^e kwrt 2022), voorlopige planningen; bedoeld om onderlinge relaties en samenhang in beeld te krijgen; hieraan kunnen geen rechten of definitieve conclusies worden verbonden. Werkvolgorde binnen Vd Kunbuurt ligt nog niet vast. Werkhypothese fietsparkeergarage: model korte L, start ruwbouw na ruwbouw VdKun / Vastint.



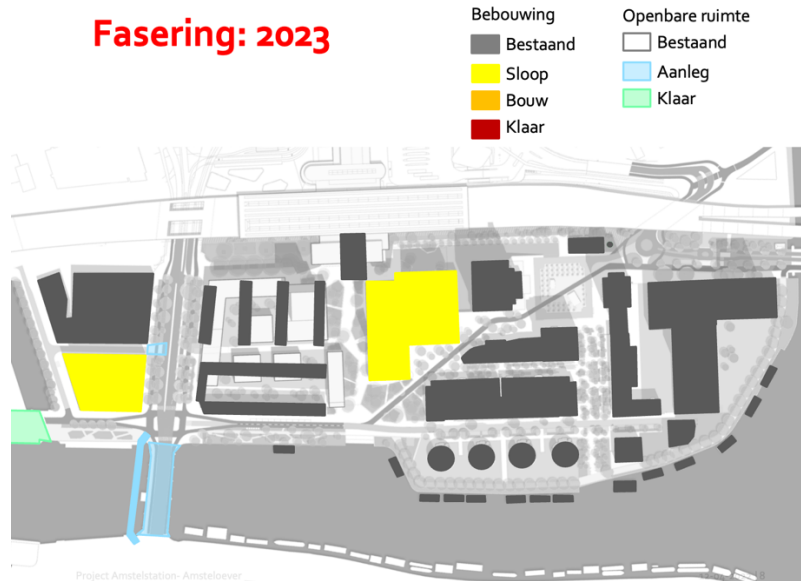
Toelichting:

- In 2021 is het in het gebied zelf Amsteloever nog rustig.
- Aangrenzend aan het plangebied is de herprofilering van de Weesperzijde (ten noorden van de Schollebrug) gestart.
- Ook de herprofilering van de Spaklerweg (ten zuiden van de Weespertrekvaart) is van start gegaan. Fietzers rijden voortaan in beide richtingen aan de westzijde van de Spaklerweg. Met een verbeterde oversteek worden de fietsers in "ons" deel van de Spaklerweg naar de oostzijde geleid. Toch gaan veel fietsers spookrijdend via de westkant naar en langs de rotonde.



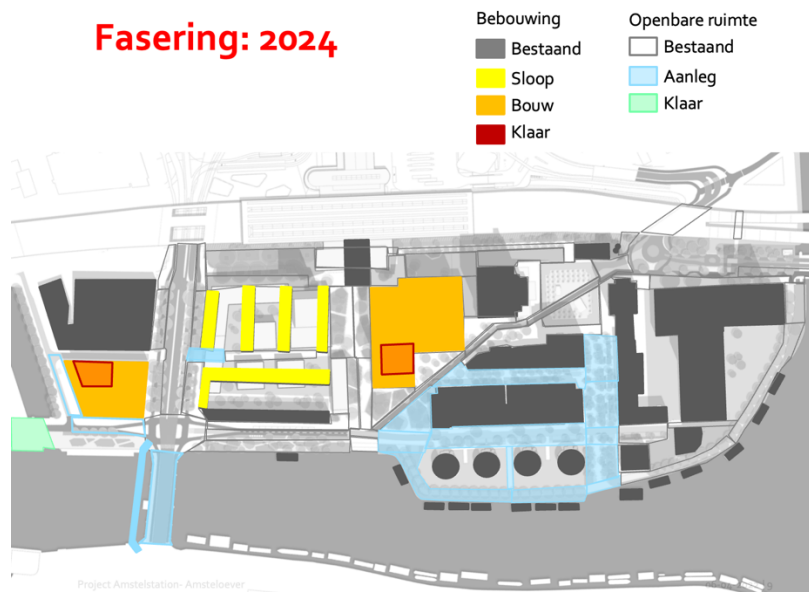
Toelichting:

- Amstelvista is nog niet begonnen. Aan de Treublaan wordt de toegang naar de Rocketstraat geschikt gemaakt voor bouwverkeer.
- Aangrenzend aan het plangebied is de herprofilering van de Weesperzijde (ten noorden van de Schollebrug) nog bezig.
- Ook de herprofilering van de Spaklerweg (ten zuiden van de Weespertrekvaart) is nog bezig.
- In "ons" deel van de Spaklerweg wordt het fietspad aan de westzijde geschikt gemaakt voor fietsers in twee richtingen. De rotonde wordt alvast tijdelijk verschoven richting het spoor, zodat aan de westzijde van de rotonde een fietspad in twee richtingen van voldoende breedte kan worden ingepast. Er wordt zo min mogelijk gegraven in de grond, zodat de meeste kabels en leidingen kunnen blijven liggen. De hogedruk gasleiding onder de rotonde moet constructief echter worden versterkt om deze veilig te houden.
- Nadat de HVA in juli 2022 is vertrokken, begint Leeuwenburg met de in pandige sloop en sanering (ook asbest). Materialen worden zoveel mogelijk afgevoerd via de bestaande laad- en losvoorzieningen, maar extra ruimtebeslag is mogelijk aan de orde.



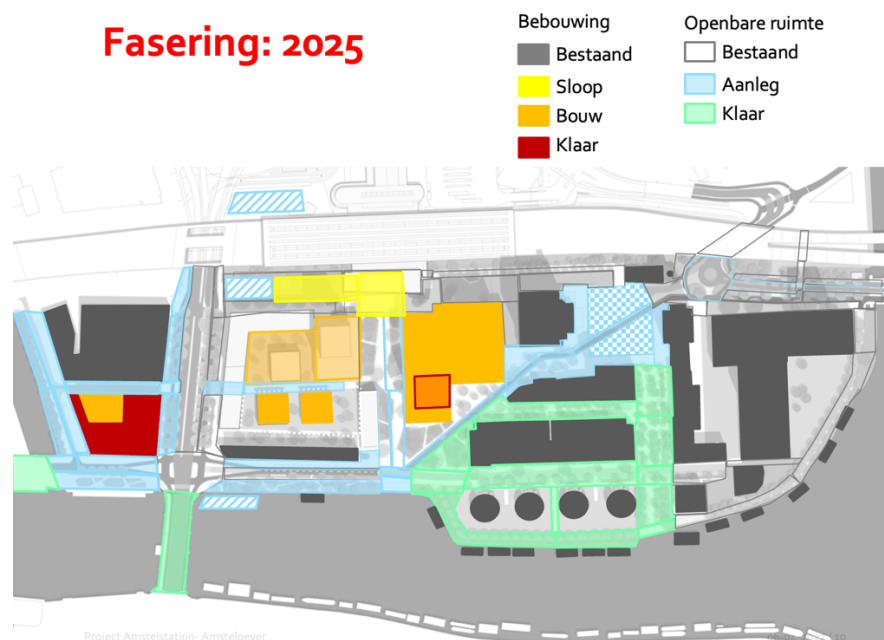
Toelichting:

- Amstelvista start met sloopwerkzaamheden; allereerst worden bestaande kabels en leidingen verlegd, om zo ruimte vrij te maken voor noodzakelijke damwanden. Maar eerst wordt de bestaande bebouwing gesloopt. Het bestaande verkeer wordt rond het bouwkegel uitgebogen, zodat er werkterrein is en het verkeer veilig door kan. Aan de Treublaan wordt de toegang naar de Rocketstraat geschikt gemaakt voor bouwverkeer.
- De Berlagebrug wordt vernieuwd. Deze is 3 maanden uit verkeer. Fietzers en voetgangers kunnen over een tijdelijke hulpbrug. Overig verkeer over de brug, dus ook bouwverkeer, is gestremd. In aansluiting op het project vernieuwt het GVB de rails op de kruising Treublaan / Weesperzijde.
- De herprofilering van de Spaklerweg (ten zuiden van de Weespertrekvaart) is gereed.
- De tijdelijke verschuiving van de rotonde Spaklerweg is gereed en in gebruik.
- De sloopwerkzaamheden aan de Leeuwenburg zijn in volle gang. Er moet veel materiaal worden afgevoerd en er zijn veel hijsbewegingen. Er is daarvoor werkterrein nodig rond de Leeuwenburg, met het nodige bouwverkeer. Rondom zijn ook K&L werkzaamheden te verwachten.



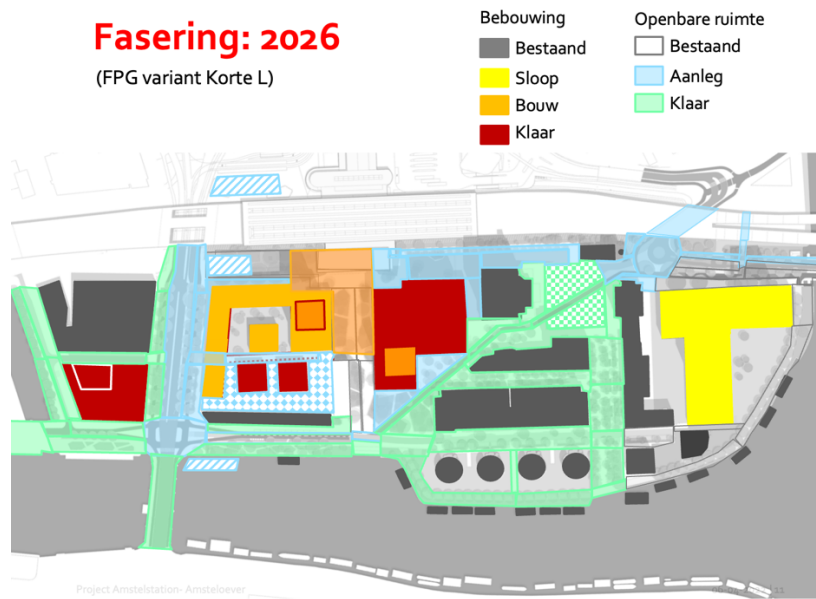
Toelichting:

- Amstelvista start met bouwwerkzaamheden. Nadat de damwanden zijn aangebracht wordt de kelderconstructie en de bovengrondse ruwbouw gerealiseerd. Het bestaande verkeer blijft rond het bouwkegel uitgebogen, zodat er werkterrein is en het verkeer veilig door kan.
- Aangrenzend aan het plangebied is de herprofilering van de Weesperzijde (ten noorden van de Schollebrug) afgerond.
- De Berlagebrug is gereed, evenals de werkzaamheden aan de trambaan.
- De Van der Kunbuurt wordt gesloopt (behoudens het blok langs de Weesperzijde). Hiertoe wordt een bouwrit gemaakt vanaf de Treublaan, ter hoogte van de (nieuwe) Van der Kunstraat. Er zijn veel bouwtransporten nodig, met afvoer van puin, grondtransport ten behoeve van terreinophoging etc. K&L worden verlegd; daardoor ook werkzaamheden op de Weesperzijde en de Stationsloper.
- De bouwwerkzaamheden aan de Leeuwenburg (ruwbouw) zijn in volle gang. Er moet veel materiaal worden aangevoerd en er zijn veel hijsbewegingen. Er is daarvoor werkterrein nodig rond de Leeuwenburg, met het nodige bouwverkeer.
- De openbare ruimte in de bestaande, te behouden woonbuurt (Hoefsmidt / Amstelboulevard en omgeving) wordt nu al (mits de bewoners dat willen) aangepakt, met vergroening en een betere openbare ruimte. Daarbij het nodige kabel- en leidingenwerk.



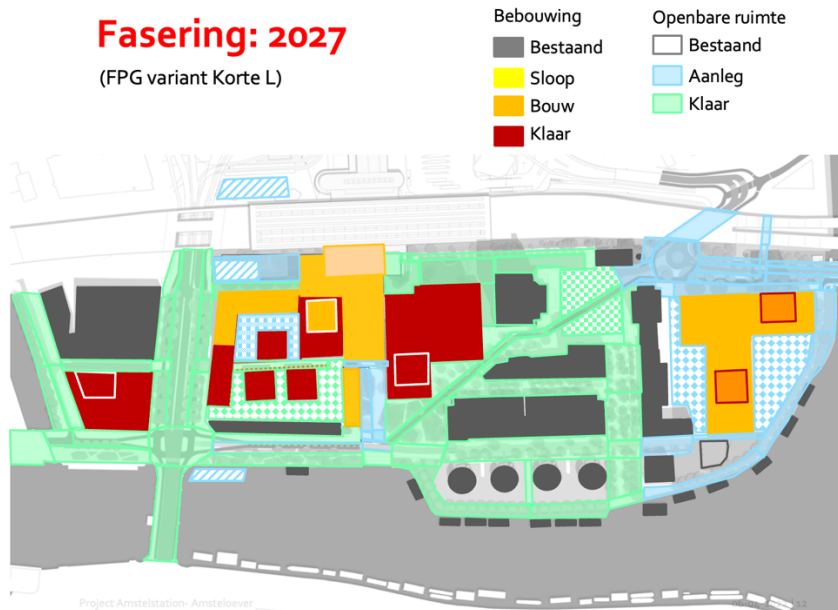
Toelichting:

- Amstelvista rondt de ruwbouwfase af en begint met de afbouwfase. Het bestaande verkeer blijft rond het bouwkvael uitgebogen, zodat het verkeer veilig door kan.
- Kabels en leidingen rond Amstelvista worden afgerond. Er wordt gewerkt aan de definitieve inrichting van de openbare ruimte rond Amstelvista.
- In de Van der Kunbuurt wordt de sloop en terreinophoging afgerond en vindt ruwbouw plaats. De exacte bouwvolgorde is nog niet bekend, maar de verwachting is dat zo snel mogelijk wordt gestart met de bouwblok(ken) aan de westzijde van de nieuwe Van der Kunstraat, om uitgeplaatste huurders daar zo snel mogelijk te kunnen herhuisvesten. Voorts wordt gestart met de parkeerkelder, die in ruwbouw gereed moet zijn om verder te kunnen met de bouwblokken eromheen. Er zijn veel bouwtransporten nodig, met grondtransport, aanvoer bouw materiaal etc.
- Aan de Weesperzijde worden waar dat kan eerste delen van de openbare ruimte aangepakt, ook als gevolg van de werkzaamheden aan K&L.
- Ten behoeve van de bouw van de fietsparkeergarage wordt het gebied rond de stationsingang functievrij gemaakt, zoals sloop van de bestaande betonconstructies en uitplaatsing van de bovengrondse stalling. In de buurt moet ergens tijdelijke vervangende ruimte worden gevonden voor het stallen van ca. 2500 fietsen. Schematisch zijn enkele te onderzoeken suggesties op de kaart weergegeven (tussen Treublaan en bestaande stalling / fietsboot in de Amstel / tramplein oostzijde station). Deze moeten nog worden getoetst op haalbaarheid, ook i.r.t. de te kiezen locatie voor de nieuwe fietsparkeergarage.
- De bouwwerkzaamheden aan de Leeuwenburg (ruwbouw) zijn nog steeds in volle gang, vooral rond de hoogbouw. Er moet veel materiaal worden aangevoerd en er zijn veel hijsbewegingen. Er is daarvoor werkterrein nodig rond de Leeuwenburg, met het nodige bouwverkeer.
- De openbare ruimte in de bestaande, te behouden woonbuurt (Hoefsmidt / Amstelboulevard en omgeving) is gereed.
- Er wordt – voor zover de K&L werkzaamheden dat toelaten - begonnen met de openbare ruimte rond de diagonaal en Amstelplein; veel K&L werk.
- Eind 2025 start het Tooropgebouw met strippen van het gebouw.



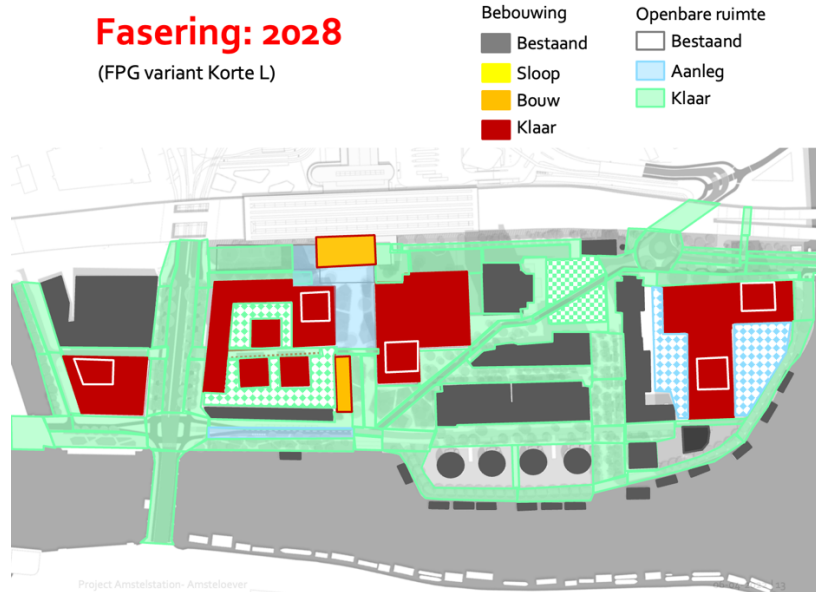
Toelichting:

- Amstelvista is afgerond en in gebruik genomen.
- De openbare ruimte rond Amstelvista is afgerond.
- In de Van der Kunbuurt vindt ruwbouw en afbouw plaats. Aannee hier is dat de blokken aan de westzijde van de nieuwe Van der Kunstraat als eerste worden opgeleverd en bewoond. De parkeerkelder is klaar en gestart is met de bouwblokken er omheen, waaronder de Van der Kuntoren. Er zijn veel bouwtransporten nodig, met aanvoer bouw materiaal en hijsbewegingen. Waar kan wordt gestart met aanleg van delen van de openbare ruimte.
- Rondom de Vd Kunbuurt wordt de openbare ruimte aangepakt, zoals op de Treublaan.
- Aan de Weesperzijde zijn de eerste delen van de openbare ruimte opgeleverd. De rijweg wordt later aangepakt, omdat hier nog veel bouwverkeer overheen moet.
- De bouw van de fietsparkeergarage (damwanden, ontgraving, ruwbouw vloer en kelder) is in uitvoering, met veel transporten tot gevolg.
- De Leeuwenburg is opgeleverd, aan de hoogbouwtoeren vinden nog afbouw- werkzaamheden plaats. Materiaaltransporten en ruimtebeslag nemen af, de eerste gebruikers moeten het pand kunnen bereiken. Rondom wordt de openbare ruimte afgerond (nog niet zijde Stationsloper ivm bouw fietsenstalling).
- De openbare ruimte rond de diagonaal en Amstelplein is afgerond.
- Rond de Spaklerweg / rotonde is juist weer werk aan K&L, tbv het vrijmaken voor Tooropgebouw. Ook wordt de voetgangersonderdoorgang richting café de Omval uitgevoerd.
- De sloopwerkzaamheden bij Tooropgebouw worden voortgezet.



Toelichting:

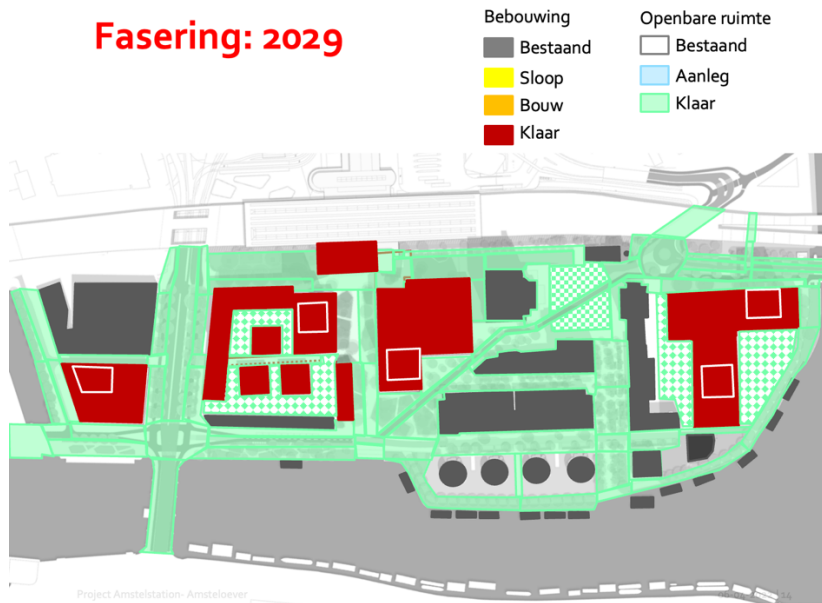
- De Van der Kunbuurt is voor een groot deel opgeleverd en bewoond. De Kuntoren, een deel van het Treublaanblok en het Amstelblok (op de stationsloper) zijn nog in uitvoering.
- De openbare ruimte in en rond de VD Kunbuurt is ook gereed, muv aan de zijde van de stationsloper. Hier zijn tijdelijke corridors nodig.
- De ruwbouw van de fietsparkeergarage is gereed, er wordt aan afbouw en interieur gewerkt. Ook de nieuwe stationshal is in uitvoering. Omdat er minder groot transport is, kan er gestart worden met de aansluitende openbare ruimte op de stationsloper en richting Treublaan.
- De Leeuwenburg is opgeleverd en in gebruik. Bij de stationsloper zijn corridors nodig.
- Rond de Spaklerweg / rotonde wordt de definitieve inrichting uitgevoerd, nadat de werkzaamheden aan K&L klaar zijn.
- De ruwbouw en afbouw van Tooropgebouw is in volle gang. Veel hijs- en transportbewegingen.
- Waar dat kan wordt rond Tooropgebouw de openbare ruimte afgerond, zoals langs de Amsteloever.



Toelichting:

- De Van der Kunbuurt is opgeleverd en bewoond. Ook het Amstelblok (op de stationsloper) wordt afgerond.
- De fietsparkeergarage is gereed en in gebruik. De tijdelijke fietsenstalling(en) worden opgeruimd.
- De stationshal is bouwkundig klaar, in pandig vinden afrondende werkzaamheden plaats.
- De openbare ruimte op de fietsparkeergarage wordt aangelegd, de rest van de stationsloper is al klaar.
- Op de rijweg van de Weesperzijde wordt de definitieve bestrating aangebracht, nadat het bouwverkeer (grotendeels) achter de rug is.
- De Spaklerweg, rotonde, en onderdoorgangen zijn klaar.
- Tooropgebouw is opgeleverd en wordt in gebruik genomen. Rondom vinden afrondende werkzaamheden aan de buitenruimte plaats.
- De openbare ruimte aan de Amsteloever is klaar.

Fasering: 2029



Toelichting:

- De stationshal is helemaal klaar en in gebruik.
- De laatste delen van de openbare ruimte zijn afgerond.
- Ook de buitenruimte rond Tooropgebouw is gereed.
- Er zijn geen grote bouwactiviteiten meer.

5 Uitwerking per bouwcluster

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn per bouwcluster de te verwachten bouwwerkzaamheden nader beschouwd. De bouwstappen, het te verwachten bouwverkeer en de -ruimte zijn geconfronteerd met de verkeerssituatie, inrichting en ontsluiting ter plaatse. Daarmee komt zicht op de mogelijkheden en onmogelijkheden, de zoekruimte voor werkterrein en knelpunten daarbij. De tekeningen zijn daarmee in dit stadium uitdrukkelijk geen toezegging waaraan rechten kunnen worden ontleend. De zoekruimten voor werkterrein moeten immers nog worden geconfronteerd met andere belangen in de omgeving en gelijktijdige aangrenzende bouwprojecten. Dit laatste speelt bijvoorbeeld op de stationsloper nadrukkelijk (in hoofdstuk 6 wordt daarop nader ingegaan). Voor bouwcluster Amstelvista en Breevast geldt dat deze minder raakvlakken hebben met andere bouwclusters.

5.2 Amstelvista

Het kavel Amstelvista is het enige kavel wat ten noorden van de Mr. Treublaan ligt en zal als eerste worden uitgevoerd. Daarmee is er weinig relatie met de andere bouwprojecten van Amsteloever. Vanwege de ligging aan de verkeersader Mr Treublaan, de belangrijke fietsroute Weesperzijde en de Brandweerkazerne zijn er wel veel beperkingen voor het bouwterrein. Ook moet rekening worden gehouden met de werkzaamheden aan de Berlagebrug in 2023.

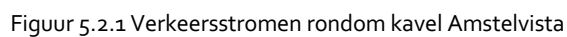
Verkeerssituatie

Aan de Ringvaart is Brandweerkazerne (Nico) gevestigd. De kazerne rijdt met spoed uit via de route Ringdijk en afhankelijk van bestemming rechtsaf de brug over naar Weesperzijde (noord) of links af de Weesperzijde richting Mr. Treublaan. Zie de rode lijnen van Figuur 5.2.1. De verkeerslichten zijn hier zo afgesteld dat ze groen licht hebben om linksaf richting Prins Bernardplein, rechtdoor te rijden of linksaf de Amstel over te rijden. De kazerne blijft tijdens de ontwikkeling in gebruik en moet altijd kunnen uitrukken en terug keren.

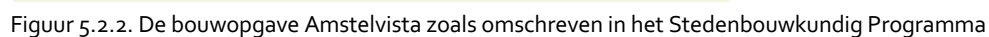
De route Weesperzijde is plusnet fiets en is een zeer druk bereden route. Ter hoogte van Amstelvista is per rijrichting een vrij liggend fietspad. Langs de Mr. Treublaan ligt tussen de ventweg met parkeervakken en het kavel ook een vrij liggend fietspad met éénrichting fietsers. De fietsers moeten altijd doorgang houden over de Weesperzijde en Mr. Treublaan

Zie de oranje gele lijnen van de volgende figuur voor de diverse fietsbewegingen.

De Rocketstraat is een éénrichting straat met parkeren met aan weerszijden hoogbouw. De aanwezige puist in de Rocketstraat is geen trafo ruimte van Liander en behoort bij het gebouw. Het is een secundaire route richting / van de brandweerkazerne. De Weesperzijde vanaf de Schollenbrug richting noorden wordt heringericht tot fietsstraat (september 2021 tot en met maart 2023). Een aantal rijrichtingen worden hierbij gewijzigd.



Het huidige gebouw, inclusief de Lontorenten (10-laags), wordt gesloopt. De nieuwbouw krijgt een ondergrondse twee-laags parkeergarage. Het grootste deel van het gebouw heeft een bouwhoogte van 22 meter, delen daarvan mogen 37 meter hoog zijn en de toren krijgt een hoogte van 75 meter.



Slopen en bouwen neemt ruimte in beslag. Aangezien de huidige en nieuwe bebouwing tot op de kavelgrens reikt is er ruimte nodig van openbare ruimte. De huidige gebruikers van de openbare ruimte moeten inschikken of zelfs tijdelijk verdwijnen. Per bouwstap kan het benodigde werkterrein verschillend zijn.

Sloop

Op basis van de Richtlijn Bouw en sloopveiligheid is de bouwveiligheidszone bepaald. Er is bij het bepalen van de benodigde afstanden geen rekening gehouden met maatregelen die de afstand kunnen reduceren.

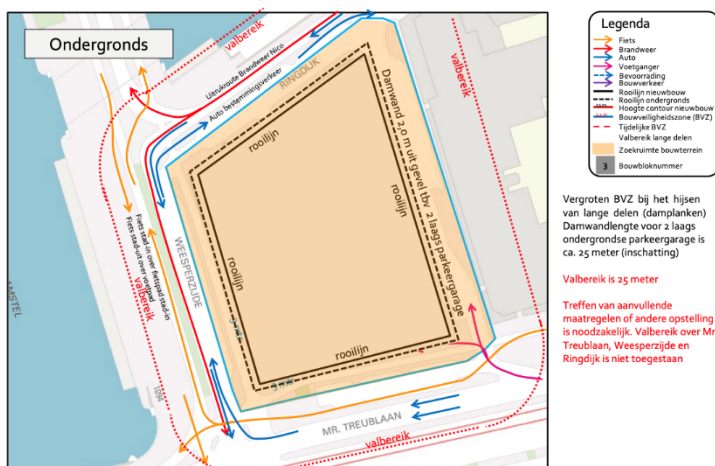


Figuur 5.2.3. Bouwstep Sloop bestaand pand i.c.m. met minimaal benodigde bouwveiligheidszone

Bouwstep ondergronds bouwen

Er dient een twee laags parkeergarage gerealiseerd worden binnen het kavel. Indien er wordt gewerkt met een tijdelijke damwand wordt deze op 1-2 meter uit de rooilijn geplaatst. De bestaande K&L rondom moeten deels vooraf worden verlegd.

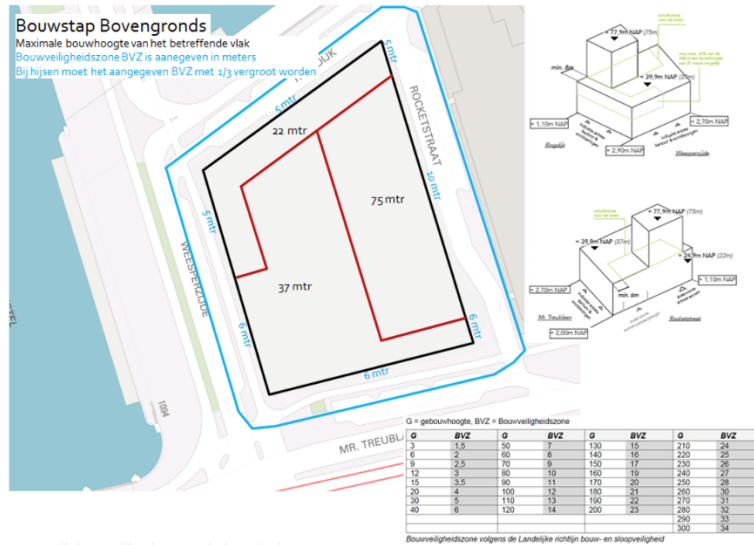
Bij het aanbrengen en verwijderen van een damwandplank kan deze omvallen. Zodoende dient er rekening gehouden worden met het valbereik welke gelijk is aan de lengte van de damwandplank. Met een damwandplank van 25 meter moet er dus rekening worden gehouden met een valbereik van 25 meter. Aan de Amstelzijde reikt dit tot bij de bankjes boven het roeigebouw, Bij de Treublaan komt deze tot aan de trambaan. Dat is onaanvaardbaar. Daarom dienen bij de uitvoeringsmethode maatregelen te worden genomen waardoor de damwandplanken nooit naar de buitenzijde kunnen vallen tijdens de werkzaamheden.



Figuur 1.2.4. Bouwstep Ondergronds bouwen i.c.m. met valbereik zonder maatregelen (=onaanvaardbaar).

Bouwstap Nieuwbouw

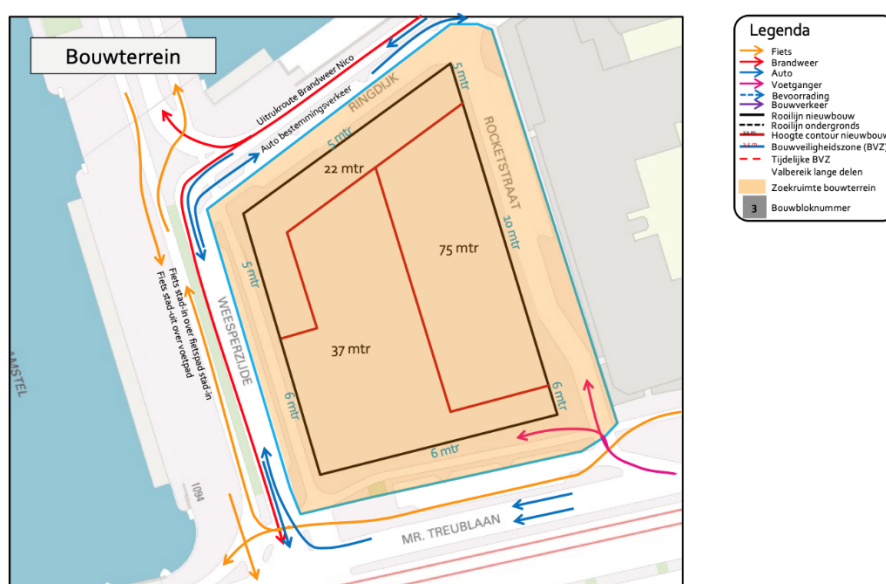
De Rocketstraat valt geheel binnen de bouwveiligheidszone. Dit is ook de zone voor de hoge toren.



Figuur 5.2.5. Bouwstap nieuwbouw bovengronds i.c.m. met minimaal benodigde bouwveiligheidszone

Bouwuimte

Uitgangspunt voor de bouwuimte is het benodigde bouwterrein van de bouwstap bovengronds omdat deze het meest maatgevende is. Het aanbrengen van de damwanden is relatief kort en met aanvullende maatregelen of andere werkwijze te verkleinen. Omdat de hoogbouw aan de zijde van de Rocketstraat komt, is hier de grootste bouwveiligheidszone nodig. Aangezien deze straat geen doorgaande functie heeft zoals de Weesperzijde en de Mr Treublaan is het denkbaar om de Rocketstraat als bouwweg/bouwterrein te gebruiken. Dit heeft tot gevolg dat het huidige inrijdende verkeer door de Rocketstraat tijdelijk via de Weesperzijde naar de Ringvaart moet rijden. Het voorstel zit de werkzaamheden aan de Berlagebrug niet in de weg. Zie onderstaande figuur. In de bijlage zijn de voorgestelde profielen voor de omliggende straten in dwarsprofielen uitgewerkt.



Figuur 5.2.6. Voorstel voor bouwterrein met de diverse modaliteiten

5.3 Van der Kunbuurt

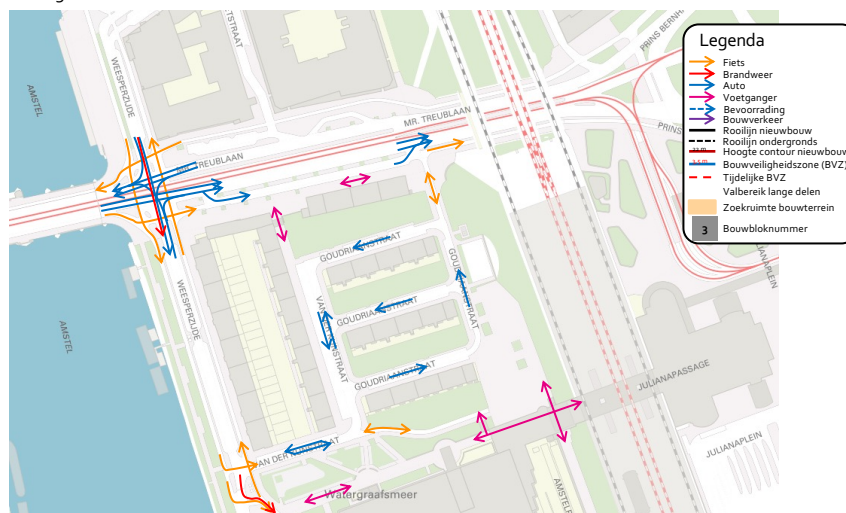
Inleiding

De Van der Kunbuurt ligt ingesloten door de verkeersader Mr Treublaan, de belangrijke fietsroute en te behouden woningen aan de Weesperzijde en de Stationsloper (waar parallel andere projecten gerealiseerd gaan worden). Zie hoofdstuk 6 voor de samenhang met die projecten. Er zijn daardoor beperkingen voor het bouwterrein. Voordeel is dat ontsluiting via de Treublaan een optie is. Streven van Stadgenoot is zo snel mogelijk een deel van de nieuwbouwwoningen gereed te hebben, zodat uitgeplaatste huurders terug kunnen keren. Naast Stadgenoot gaat de ontwikkeling van en rond de Van der Kuntoren plaatsvinden door een door de gemeente te selecteren ontwikkelaar.

De meest relevante stappen zijn in deze paragraaf opgenomen in kaarten, met hun ruimtebeslag.

NB: de bouwfasering is nog niet bepaald. De tekeningen zijn gebaseerd op de thans bekende aannames.

Huidige verkeersstromen



Figuur 5.3.1 Verkeersstromen rondom en in Van der Kunbuurt

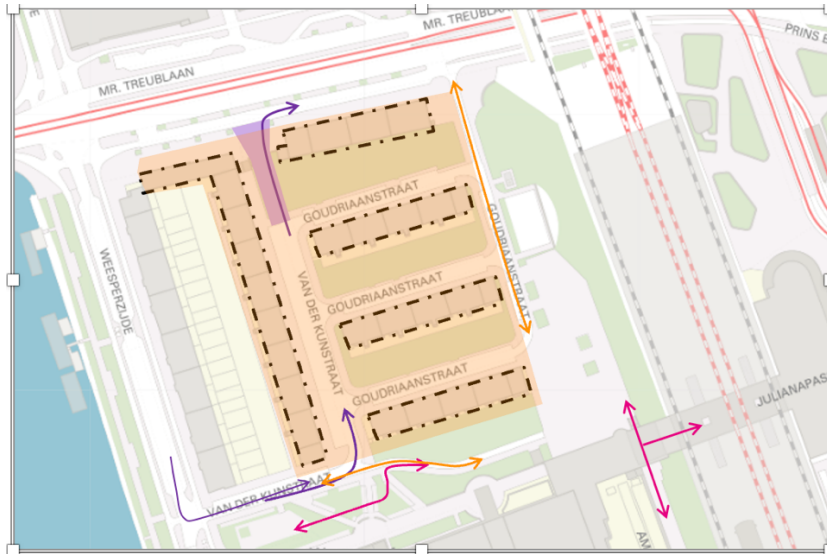
Bouwopgave



Figuur 5.3.2. De bouwopgave Van der Kunbuurt zoals omschreven in het Stedenbouwkundig Programma

Sloop

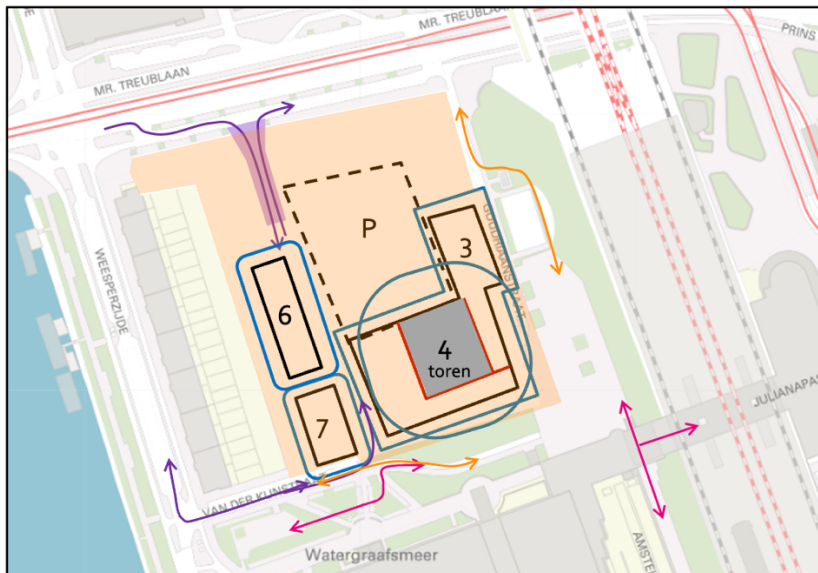
De sloop vindt in één keer plaats. Afvoer zoveel mogelijk rechtstreeks naar de Treublaan via een bouwuitrit ter hoogte van de (nieuwe) Van der Kunstraat.



Figuur 5.3.3. Bouwstap sloop met verkeersstromen

Bouwstap hoogbouw

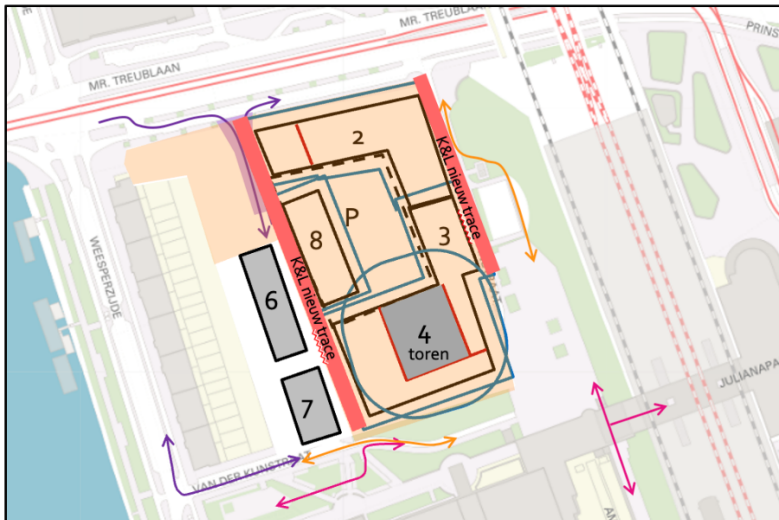
Bij de bouw van de nieuwe Van der Kuntoren (100 m hoog) dienen bouwveiligheidszones in acht te worden genomen. Blokken 6 en 7 worden met voorrang gerealiseerd om huurders zo snel mogelijk te kunnen laten terugkeren.



Figuur 5.3.4. Bouwstap hoogbouw Kuntoren i.c.m. met valbereik

Bouwstap Kabels en leidingen en bewoning blok 6 en 7

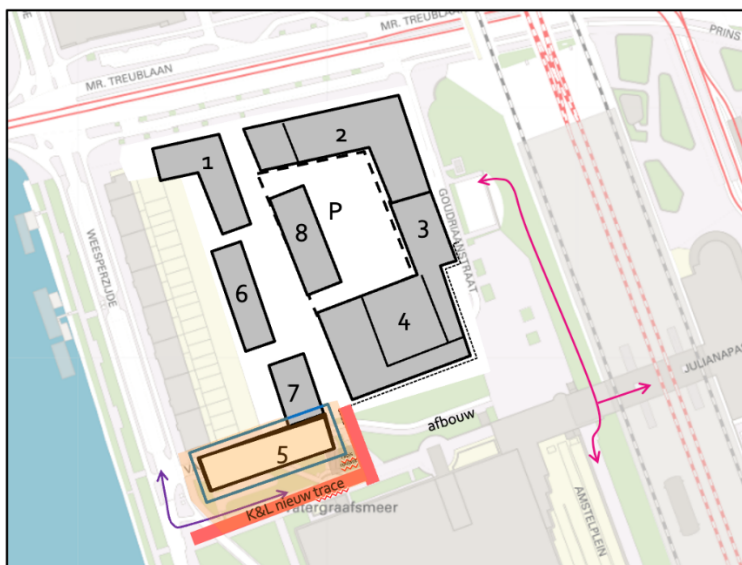
Om de blokken 6 en 7 te kunnen opleveren, moeten de nieuwe kabels en leidingen in de vd Kunstraat aangelegd zijn. Dit legt voorwaarden op aan de bereikbaarheid van de (resterende) bouwkvelds en het perkt het beschikbare bouwterrein voor de ontwikkelaar in.



Figuur 5.3.5. Bouwstap Kabels en Leidingen en bewoning blok 6 en 7

Bouwstap bouw blok 5 (Amstelblok)

De aanname is dat blok 5 als laatste wordt gerealiseerd, om ruimte te houden voor de aangrenzende projecten. Bij eerdere realisatie van blok 5 zou ook de leefbaarheid van het blok in de eerste jaren sterk onder druk komen te staan. Zie ook hoofdstuk 6. Realisatie van blok 5 levert een specifiek ruimtebeslag op.



Figuur 5.3.6. Bouwstap Blok 5 (Amstelblok) en K&L rondom.

5.4 Fietsparkeergarage

Inleiding

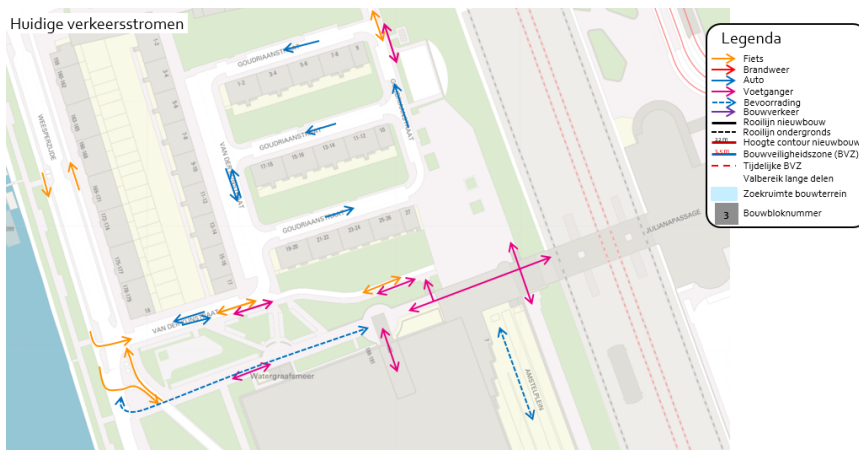
De plek van de fietsenstalling (5300 plekken) is nog niet exact bepaald. Deze kan zowel in de richting van de Amstel als in de richting van de Treublaan, worden ingepast, of een combinatie van beide (de korte L-variant). Hier wordt van de werkhypothese uitgegaan dat voor de laatste wordt gekozen, omdat de meeste BLVC- en faseringsaspecten bij deze variant voor het voetlicht komen.

Duidelijk is dat de garage verdiept of halfverdiept wordt aangelegd, dus dat sprake is van een forse ondergrondse constructie, waarvoor veel civiel werk te verwachten is, inclusief betonnen bak en (tijdelijke?) damwanden rondom. De maximale contouren worden bepaald door het spoortalud aan de oostzijde, de nieuwe Van der Kunbuurt aan de noordzijde en de eigendomsgrens van Leeuwenburg (ca 5 m uit hun noordgevel) aan de zuidzijde.

Uitdagingen tijdens de bouw zijn: de samenhang met de aanpalende projecten (zie hoofdstuk 6), het station toegankelijk houden tijdens de bouw, het tijdelijk opvangen van de bestaande fietsenstalling, het binnen de perken houden van de hinder voor de nabije aanpalende woningen en bedrijven, en het noodzakelijke omleggen van kabels en leidingen. Bovenop de stalling is bovendien een nieuwe openbare ruimte en stationshal gepland.

De meest relevante stappen zijn in deze paragraaf opgenomen in kaarten, met hun ruimtebeslag.

NB: de bouwfasering is nog niet bepaald. De tekeningen zijn gebaseerd op de thans bekende aannames.



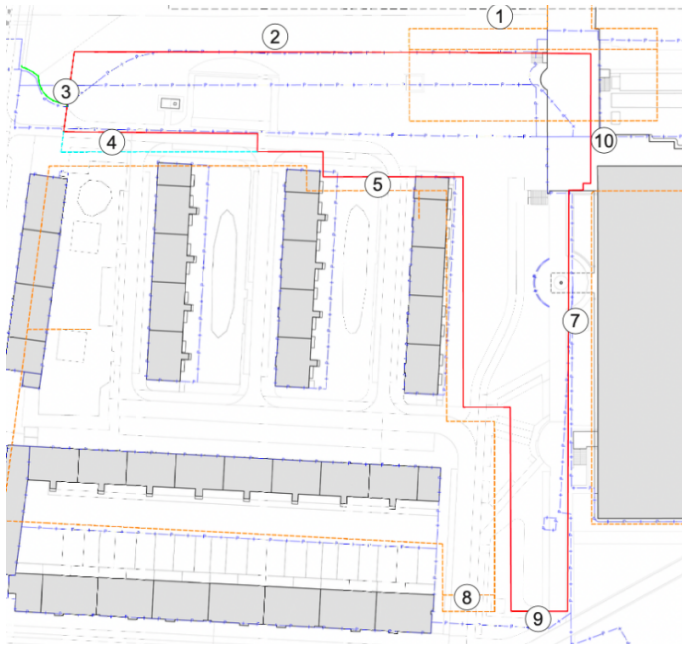
Figuur 5.4.1 Huidige verkeersstromen rondom de nieuwe fietsparkeergarage

Bouwopgave

De bouwopgave bestaat in feite uit twee delen: een ondergrondse fietsenstalling (5300 plekken) en een stationshal (en openbare ruimte) er bovenop.



Figuur 5.4.2. De bouwopgave van de stationshal, zoals omschreven in het Stedenbouwkundig Programma



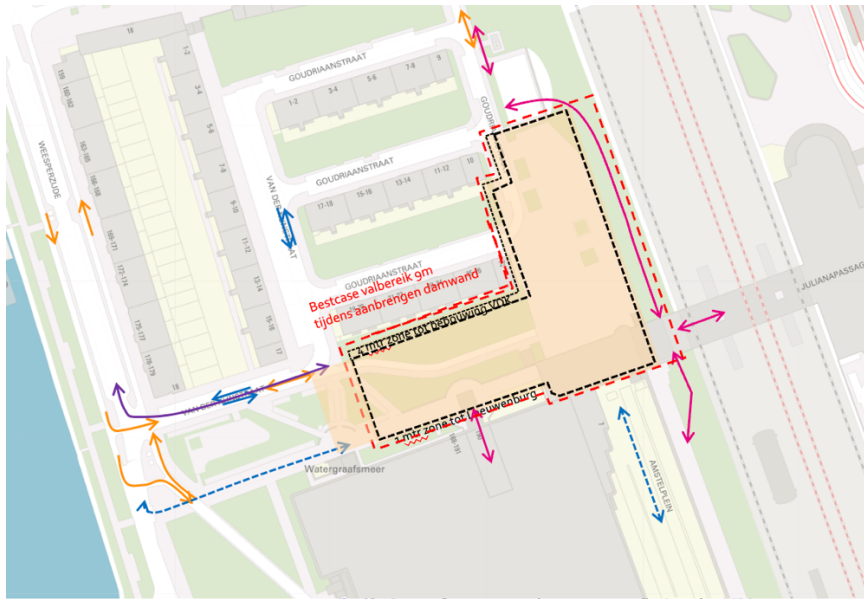
Figuur 5.4.3. De globale contour (rode belijning) waarbinnen de te kiezen fietsparkeergarage-variant wordt gezocht

Bouwstap sloop

Om de fietsenstalling te kunnen bouwen, moet een bestaande betonnen constructie bij de stations-ingang worden gesloopt. Aandachtspunt daarbij is: het station toegankelijk houden voor reizigers. Eis van de NS is dat het station ten minste van twee zijden (van de in totaal drie: noord, west, zuid) bereikbaar moet zijn voor voetgangers. Dit vraagt om ruime corridors van minimaal 4 m breed. In noordelijke richting vergt dit een tijdelijke route, bijvoorbeeld via het spoortalud richting de Treublaan. Afvoer van puin kan richting Amstel, maar ook richting Treublaan zolang de Goudriaanstraat nog bestaat. Ook de bestaande stalling moet afhankelijk van de variant waarschijnlijk (deels) worden verwijderd en tijdelijk elders worden gecompenseerd. Dit moet nog worden uitgewerkt en is ook afhankelijk van de te kiezen locatie voor de fietsparkeergarage. Eerste gedachten: tijdelijke stalling meer richting de Treublaan, op een fietsboot op de Amstel of aan de oostzijde bij het tramplein, ...

Bouwstap ruwbouw

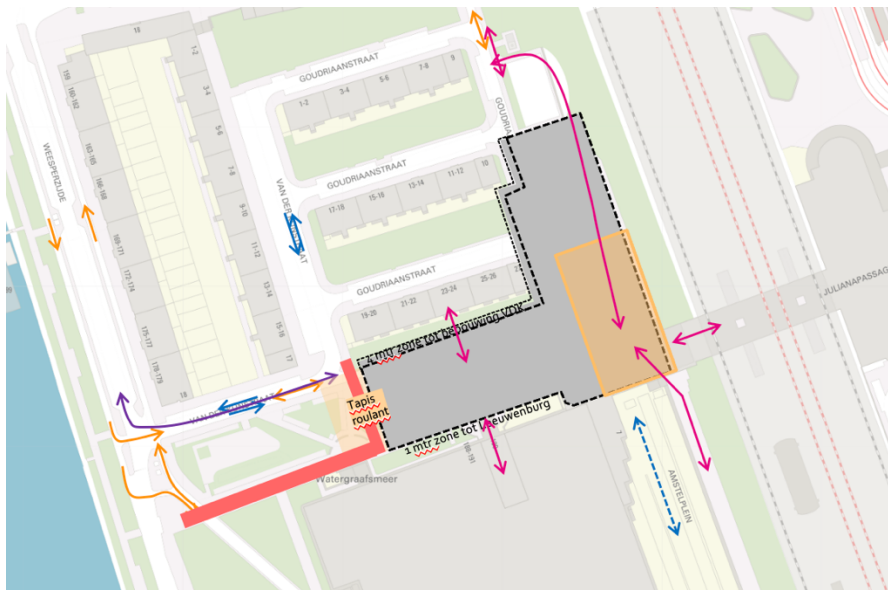
De ruwbouwfase is het meest ingrijpend, met een bouwput, omringd door damwanden. Mogelijk vindt dit (deels) plaats terwijl de (nieuwe) Van der Kunbuurt en Leeuwenburg alweer (deels) in gebruik zijn. Er moeten dan daardoor bordessen of corridors worden ingepast. Bouwverkeer kan richting de Amstel / vd Kunstraat. Lastiger is rechtstreeks naar de Treublaan, omdat een (veilige) aantakking op de Treublaan moet worden gemaakt. Daarnaast gelden de aandachtspunten van de sloopfase.



Figuur 2.4.4. Bouwstep ruwbouw fietsparkeergarage

Bouwstep afbouw / in gebruikname icm Kabels en leidingen en bewoning blok 5

Op enig moment is de fietsparkeergarage dusdanig gevorderd, dat kabels en leidingen definitief worden aangelegd / omgelegd. De stationshal en de openbare ruimte op het dak moeten nog worden gerealiseerd. In combinatie met (de bouw van) Amstelblok (blok 5) van de van der Kunbuurt geeft dat uitdagingen bij de ingang van de fietsparkeergarage, vooral ook voor bouwverkeer. Ook de toegang van het station icm met de bouw van de hal geeft de nodige uitdagingen.



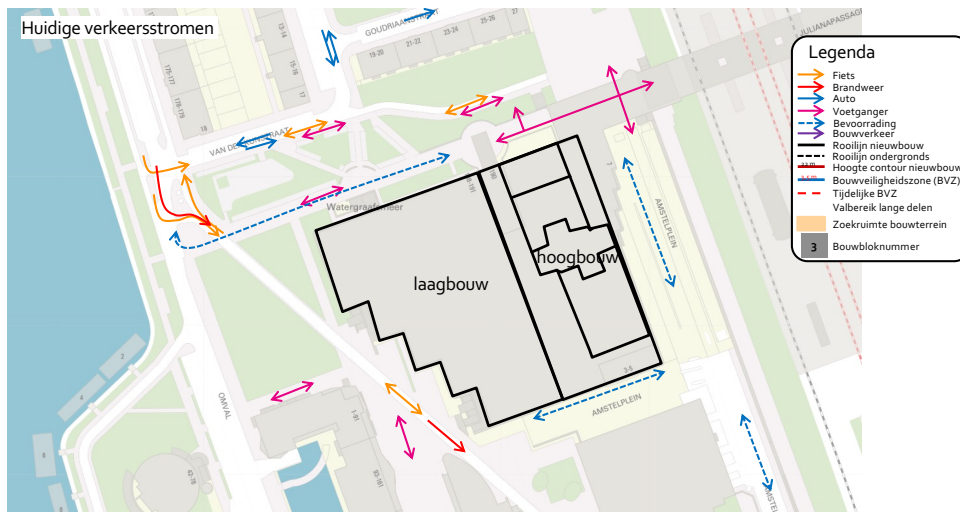
Figuur 5.4.5. Bouwfase afbouw / dakinrichting / stationshal

5.5 Leeuwenburg

Inleiding

Leeuwenburg betreft een project van gedeeltelijke sloop, gedeeltelijke renovatie, gedeeltelijke nieuwbouw. Onderdeel is (mogelijk) een meer dan 100 meter hoge nieuwe woontoren, bovenop de

bestaande laagbouwvleugel. Al met al een zeer ingrijpend project, waarbij veel sloopmateriaal (waaronder asbest) vrij zal komen, maar waar ook veel nieuwe materialen moeten worden aangevoerd.



Figuur 5.5.1. De huidige verkeersstromen rond kavel Leeuwenburg

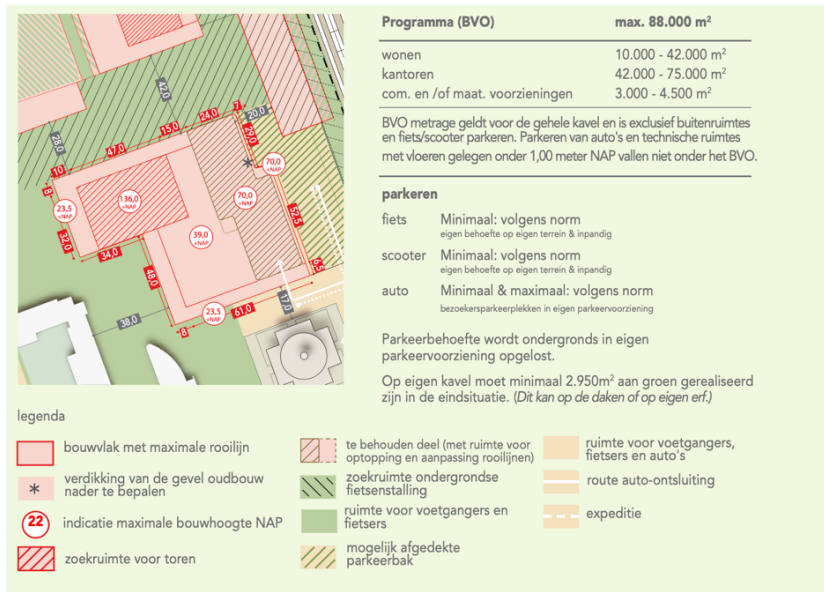
Leeuwenburg wordt aan de zuidzijde begrensd door kantoorgebouwen, die 'geen' overlast wensen te ervaren. Aan de westzijde is het diagonale fietspad de begrenzing, een zeer drukke fietsroute die niet mag worden gestremd en maar zeer beperkt kan en mag worden omgeleid. Pal naast de fietsroute ligt een woonbuurt met kritische bewoners, die geen overlast willen en zeker geen fietsverkeer door hun buurt. Aan de noordzijde lijkt in de vorm van de stationsloper meer ruimte. Echter: hier vinden (deels) parallel grote bouwprojecten plaats (fietsenstalling en vd Kunbuurt, zie ook hoofdstuk 6). Een voordeel is dat er aan de westzijde een bestaande laad- en losvoorziening is. Deze is waarschijnlijk niet in alle bouwstappen toereikend. Ook de hijsbewegingen reiken met hun valveiligheidszone verder dan het kavel groot is. Voorts stelt de ontwikkelaar voor de bulktransporten via het water te doen. Daarvoor is een overslagpunt aan de Amstel nodig. Dit moet nader worden beschouwd en uitgewerkt, bijvoorbeeld: hoe de fietsroute te kruisen en hoe om te gaan met nabijgelegen woonschepen.

De meest relevante stappen zijn in deze paragraaf opgenomen in kaarten, met hun ruimtebeslag.

NB: de bouwfasering is nog niet bepaald. De tekeningen zijn gebaseerd op de thans bekende aannames.

Bouwopgave

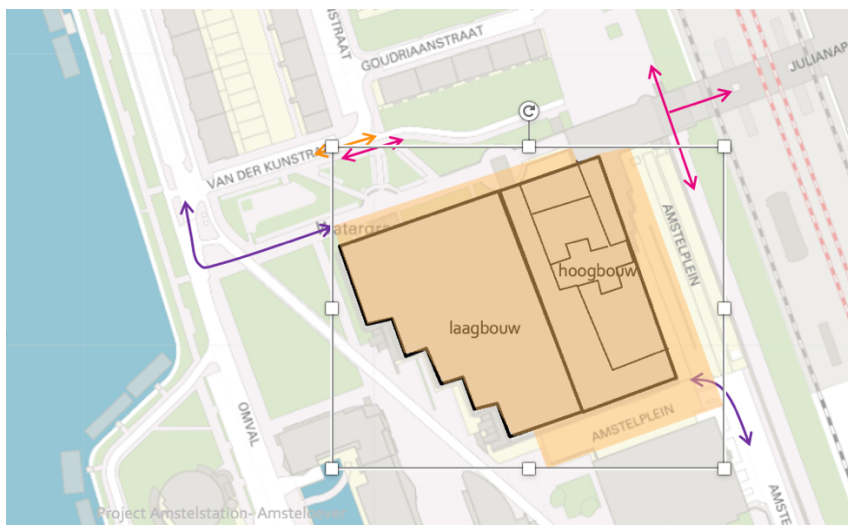
De bouwopgave is in de onderstaande bouwvelop weergegeven, waarbij het linker (westelijke) hoge volume de nieuwe woontoren betreft.



Figuur 5.5.2. De bouwopgave van de Leeuwenburg, zoals omschreven in het Stedenbouwkundig Programma

Bouwstap sloop

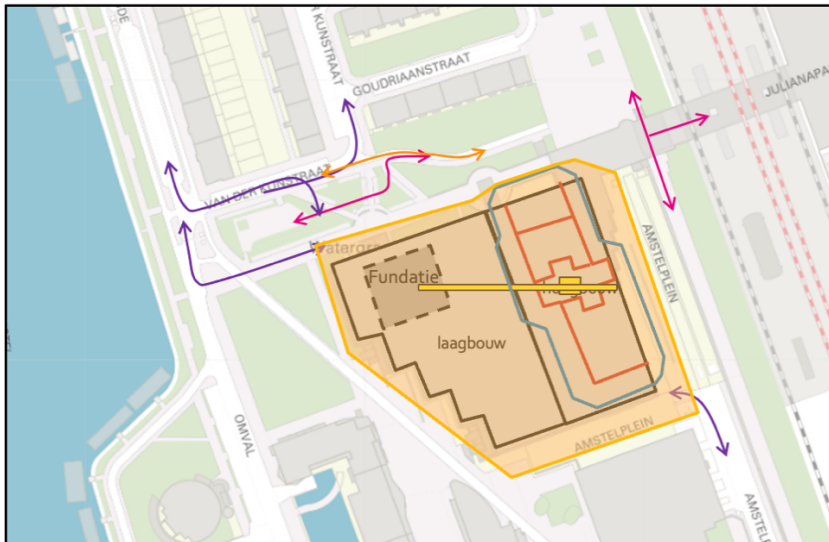
Bij Leeuwenburg is een onderscheid tussen de 'zachte' sloop en de 'harde' sloop. De zachte sloop betreft het inpandig leeghalen en strippen. Hier komt het nodige afval vrij, ook asbest is de verwachting. Dit is echter binnendoor af te voeren via trappen en liften. Mogelijk volstaat de huidige laad- en loshof. De harde sloop betreft gevel- en ruwbouwconstructies. Dit moet buitenom, met hijsbewegingen en de afvoer van veel beton. Hiervoor is meer ruimte nodig.



Figuur 5.5.3. Zoekgebied bouwruimte tijdens (zachte) sloopfase Leeuwenburg

Bouwstap ruwbouw bestaande hoogbouw

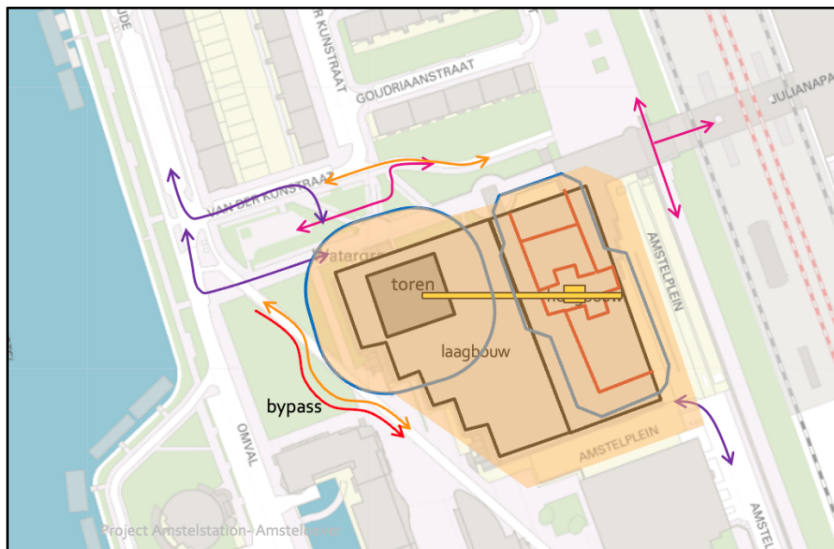
In deze fase concentreren de hijsbewegingen (en dus de valveiligheidszone) zich tot het bestaande hoogbouwblok aan de oostzijde van het kavel. Aan de westzijde is nog geen hoogte bereikt.



Figuur 3.5.3. Bouwstap ruwbouw bestaande hoogbouw Leeuwenburg

Bouwstap ruwbouw nieuwe woontoren

Als (ook) de nieuwe woontoren op hoogte komt, ontstaan nieuwe uitdagingen, door de valveiligheidszone rond de toren. Daarvoor moet het diagonale fietspad plaatselijk worden omgelegd. Uitdaging daarbij is dat dit deels door een geliefd buurtparkje is en dat fietsers dichterbij de woningen komen.



Figuur 5.5.4. Bouwfase ruwbouw woontoren Leeuwenburg

5.6 Tooropgebouw

Inleiding

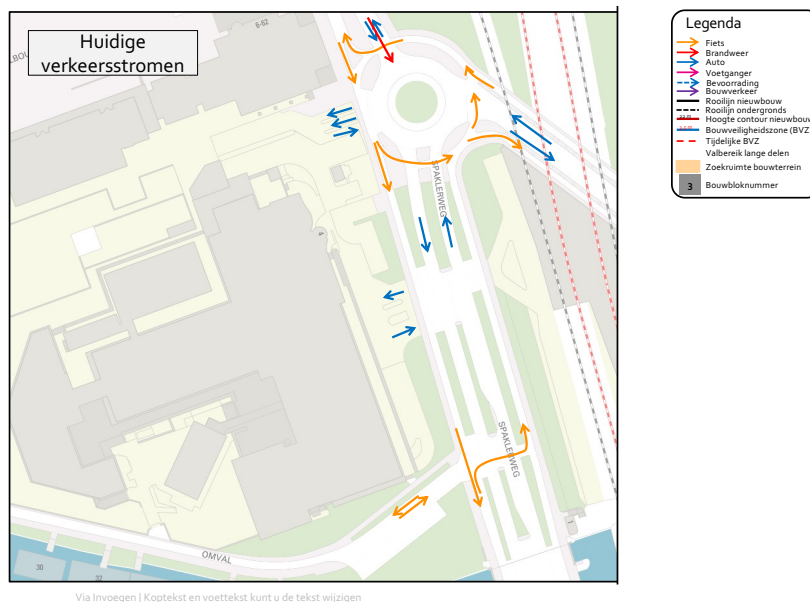
Ook Breevast - Tooropgebouw betreft een project van gedeeltelijke sloop, gedeeltelijke renovatie, gedeeltelijke nieuwbouw. Onderdeel zijn twee ca 100 meter hoge nieuwe torens, naast de bestaande bebouwing. Al met al een zeer ingrijpend project, waarbij veel sloopmateriaal vrij zal komen, maar waar ook veel nieuwe materialen moeten worden aangevoerd. Ook maakt een aanpassing en uitbreiding van een parkeergarage onderdeel van het plan. Ook zal de verkeersaansluiting op de Spaklerweg worden aangepast. Tooropgebouw wordt aan de zuidzijde begrensd door een smalle langzaam verkeersroute

langs de Amstel, met woonschepen, die bereikbaar moeten blijven en waarvoor de overlast aanvaardbaar moet blijven. Aan de westzijde is de kantoorvilla van NN de begrenzing, met zijn eigen ondergrondse kelderruimtes. Aan de noordzijde liggen appartementenblokken en een kantoorstoren (Mondriaantoren). Deze zullen zo min mogelijk overlast willen ervaren. Conclusie is dat transport (bijna) geheel vanaf de Spaklerweg zal moeten plaatsvinden. Dat is een weg die niet gestremd mag worden, dus zal daarbij werkruimte, opslag en laad- en losruimte buiten de rijweg en het fietspad moeten plaatsvinden in de strook waar nu wordt geparkeerd en een eigen ventweg ligt. Daarbij is het niet praktisch dat de nieuwe bebouwing verder naar voren in de Spaklerweg komt te staan, waardoor er weinig ruimte resteert. Puzzelen dus.

Bijkomend speelt een urgent verkeersissue: door aanpassingen in de zuidelijke Spaklerweg rijden fietsers nu in beide richtingen aan de westzijde (= Tooropzijde) van de Spaklerweg. Officieel moeten ze net ten noorden van de brug weer oversteken naar de oostzijde, maar dit wordt massaal genegeerd. Daardoor komen ze in toenemende mate "spookrijdend" aan op de rotonde. Dat is niet veilig. Daarom moet op korte termijn de rotonde worden verschoven richting het spoor. De insteek is dat eerst tijdelijk te doen, dus met minimale middelen en met zo min mogelijk K&L verleggen. Planning is de definitieve inrichting pas te doen als ca 5 jaar later Tooropgebouw zo ver gevorderd is dat het meeste zware bouwverkeer achter de rug is. Zo blijft de nieuwe situatie tenminste heel.

De meest relevante stappen zijn in deze paragraaf opgenomen in kaarten, met hun ruimtebeslag.

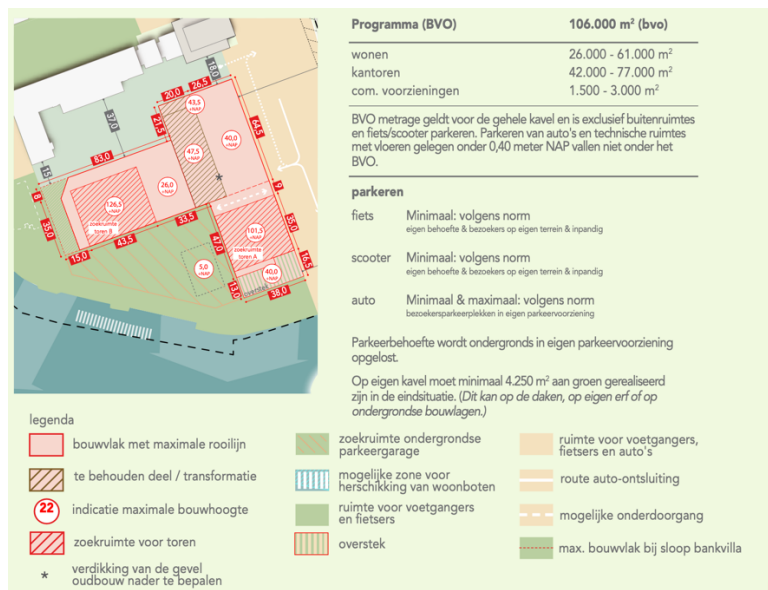
NB: de bouwfasering is nog niet bepaald. De tekeningen zijn gebaseerd op de thans bekende aannames.



Figuur 5.6.1. De huidige verkeersstromen rond kavel Tooropgebouw

Bouwopgave

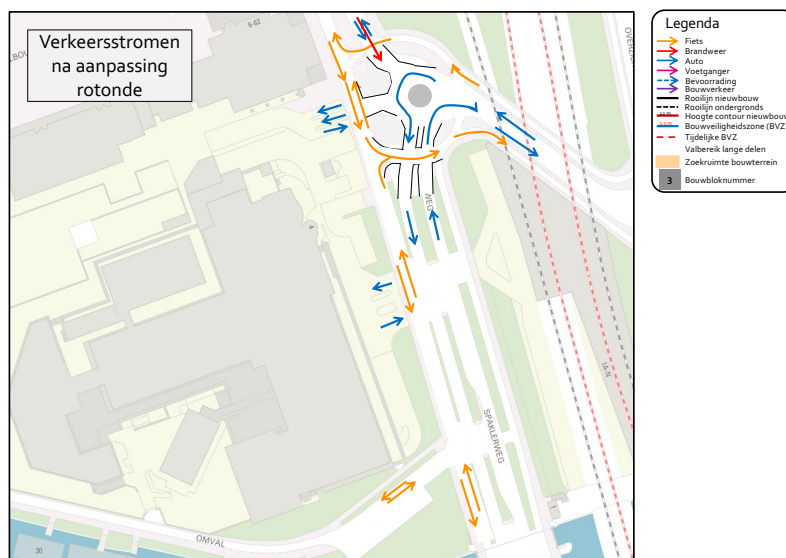
De bouwopgave is in de onderstaande bouwenvolop weergegeven.



Figuur 5.6.2. De bouwopgave van Tooropgebouw, zoals omschreven in het Stedenbouwkundig Programma

Bouwstap tijdelijke aanpassing rotonde Spaklerweg

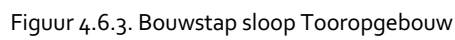
Zoals gezegd wordt op zo kort mogelijke termijn de rotonde Spaklerweg oostwaarts geschoven, zodat fietsers aan de westzijde veilig in twee richtingen kunnen passeren. Daartoe wordt een tijdelijke slinger in de Spaklerweg gelegd. Door kabel- en leidingwerk zoveel mogelijk achterwege te laten is de ingreep sneller en met minder overlast uit te voeren.



Figuur 5.6.2. Tijdelijke aanpassing rotonde Spaklerweg

Bouwstap sloop

In deze fase is er nog voldoende ruimte tussen (bestaande) gevel en Spaklerweg, zodat het werkterrein buiten het wegprofiel van de Spaklerweg is te houden. De exacte wijze waarop het bouwverkeer aantakt op de Spaklerweg zal nog nader worden bepaald.



De nieuwe bebouwing komt een stuk dichterbij op de Spaklerweg te staan. Hier komt het effect van de valveiligheidszone van de nieuwe toren nog bij. Dit bij elkaar noopt tot een sterk geknepen profiel van de Spaklerweg in deze fase. Verder knijpen van het profiel kan zoals nu wordt ingeschat niet, dus de realisator moet bijvoorbeeld met valbeveiligende maatregelen de valveiligheidszone zien in te perken en/of met verdere faseringen gaan werken.

Nieuwbouw

Site plan showing a residential development with several plots and dimensions:

- Plot 1: 125 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 2: 47 mtr (width), 37 mtr (depth)
- Plot 3: 22 mtr (width), 37 mtr (depth)
- Plot 4: 100 mtr (width), 37 mtr (depth)
- Plot 5: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)

Other dimensions and features include:

- Plot 6: 125 mtr (width), 37 mtr (depth)
- Plot 7: 100 mtr (width), 37 mtr (depth)
- Plot 8: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 9: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 10: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 11: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 12: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 13: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 14: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 15: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 16: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 17: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 18: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 19: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 20: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 21: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 22: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 23: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 24: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 25: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 26: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 27: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 28: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 29: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 30: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 31: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 32: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 33: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 34: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 35: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 36: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 37: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 38: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 39: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 40: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 41: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 42: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 43: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 44: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 45: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 46: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 47: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 48: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 49: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 50: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 51: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 52: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 53: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 54: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 55: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 56: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 57: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 58: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 59: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 60: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 61: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 62: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 63: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 64: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 65: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 66: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 67: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 68: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 69: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 70: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 71: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 72: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 73: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 74: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 75: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 76: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 77: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 78: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 79: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 80: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 81: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 82: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 83: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 84: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 85: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 86: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 87: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 88: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 89: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 90: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 91: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 92: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 93: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 94: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 95: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 96: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 97: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 98: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 99: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)
- Plot 100: 37 mtr (width), 6 mtr (depth)

Legend:

- Fiets (Bicycle)
- Brandweer (Fire Department)
- Auto (Car)
- Voetganger (Pedestrian)
- Bevoorrading (Supply)
- Bouwerkzaam (Construction)
- Roolijn nieuwbouw (New construction red line)
- Roolijn ondergrond (Underground red line)
- Hoogte contour nieuwbouw (New construction height contour)
- Bouwveiligheidszone (BVZ) (Construction safety zone)
- Tijdelijke BVZ (Temporary BVZ)
- Valreik lange delen (Long sections reach)
- Zoekruimte bouwterrein (Construction site search space)
- Bouwbloknummer (Construction block number)

Figuur 5.6.4. Bouwfase ruwbouw woontoren Leeuwenburg

5.7 Conclusie

Na de beschouwing en analyse van de vijf bouwclusters is het volgende te concluderen:

Voor de werkwijze rond de meer 'perifeer' gelegen bouwclusters (Amstelvista en Tooropgebouw) is in dit hoofdstuk reeds een denkrichting te benoemen, waarbinnen onder voorwaarden gewerkt kan worden. Verder finslijpen en uitwerken is nodig, waarna WWU Oost behandeling kan plaatsvinden.

De andere drie clusters, op of rond de stationsloper, bevinden zich dusdanig dicht op elkaar dat nadere afstemming tussen de clusters nodig is. Dit zowel qua planning, fasering, werkterrein als werkwijze. Hoofdstuk 6 gaat daarop verder in.

6 Aanpak rond de stationsloper

6.1 Inleiding

Rond de stationsloper zijn drie bouwclusters actief: Vd Kun (Stadgenoot en gemeentelijk tender), Fietsparkeergarage / stationshal (ProRail, NS, gemeente) en Leeuwenburg (Vastint). Uit het hoofdstuk 4 (fasering) blijkt dat de bouwactiviteiten (deels) overlappend in tijd zijn. Uit het vorige hoofdstuk blijkt dat er ook overlappende bouwroutes, werkterreinen en veiligheidszones aan de orde zijn. Iedereen heeft de stationsloper vroeg of laat nodig. Men dreigt elkaar dus in de weg te zitten. Dit vraagt om afstemming tussen de drie partijen. Om die reden zijn er in 2021 verschillende werksessies met de partijen geweest, zowel om de knelpunten te analyseren als om tot oplossingen te komen.

In de werksessies van 2021 zijn gezamenlijk de volgende stappen gezet:

- Analyse van de verschillende bouwactiviteiten en de bijbehorende behoefte aan werkterrein en bouwroutes;
- Analyse van de verschillende stappen in de bouw (de bouwfaseringen) en de planningen;
- Analyse van de optredende knelpunten en conflicten;
- Bespreking van hoe een en ander op te lossen door bouwmaatregelen, fasering en planning;
- Uitwerking ervan in enkele kansrijke scenario's;
- Individuele beoordeling van deze scenario's door alle partijen om tot een voorkeursscenario te komen.

Uit het laatste is geen eenduidig (zelfs tegenstrijdig) beeld gekomen van een scenario waar partijen het meest enthousiast over zijn. Sommigen spraken op voorhand blokkades uit over een bepaald scenario, anderen kwamen met een andere weging of extra criteria om juist het andere scenario beter te laten scoren (zie de bijlagen).

In dit hoofdstuk worden de mogelijke scenario's daarom elk toegelicht, met voor- en nadelen ervan, en een beschouwing van de haalbaarheid. Dit is ook gebaseerd op de aangeleverde beoordelingen. In hoofdstuk 7 wordt het verdere proces tot keuzes en afspraken beschreven.

6.2 Wat zijn de scenario's?

Uit de werksessies van 2021 kwamen twee kansrijke scenario's naar voren:

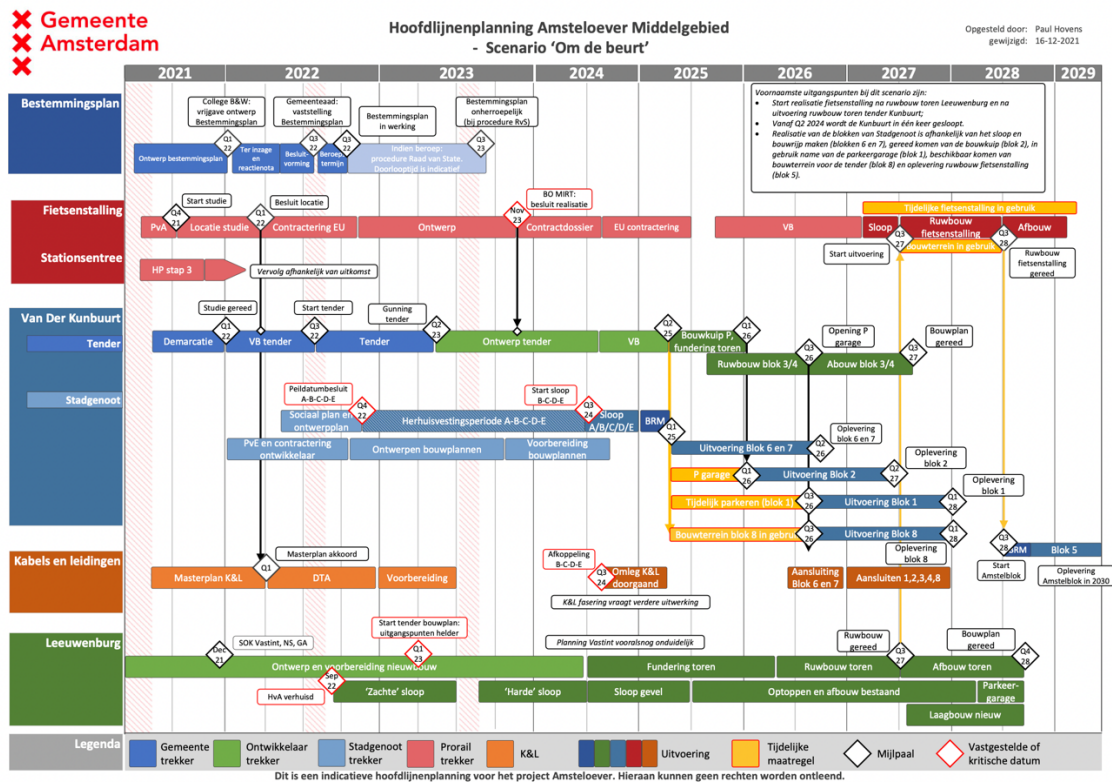
- Scenario 2: de ruwbouw van de fietsparkeergarage start als de ruwbouw van Vd Kunbuurt en Vastint gereed is; bouw van blok 5 (Amstelblok) start als de ruwbouw van de fietsparkeergarage klaar is;
- Scenario 3: de ruwbouw van fietsparkeergarage, Vd Kunbuurt en Vastint gebeurt gelijktijdig in nauwe gezamenlijke voorbereiding en uitvoering; blok 5 start daarna.

In het vervolg noemen we scenario 2: Scenario Om de beurt;

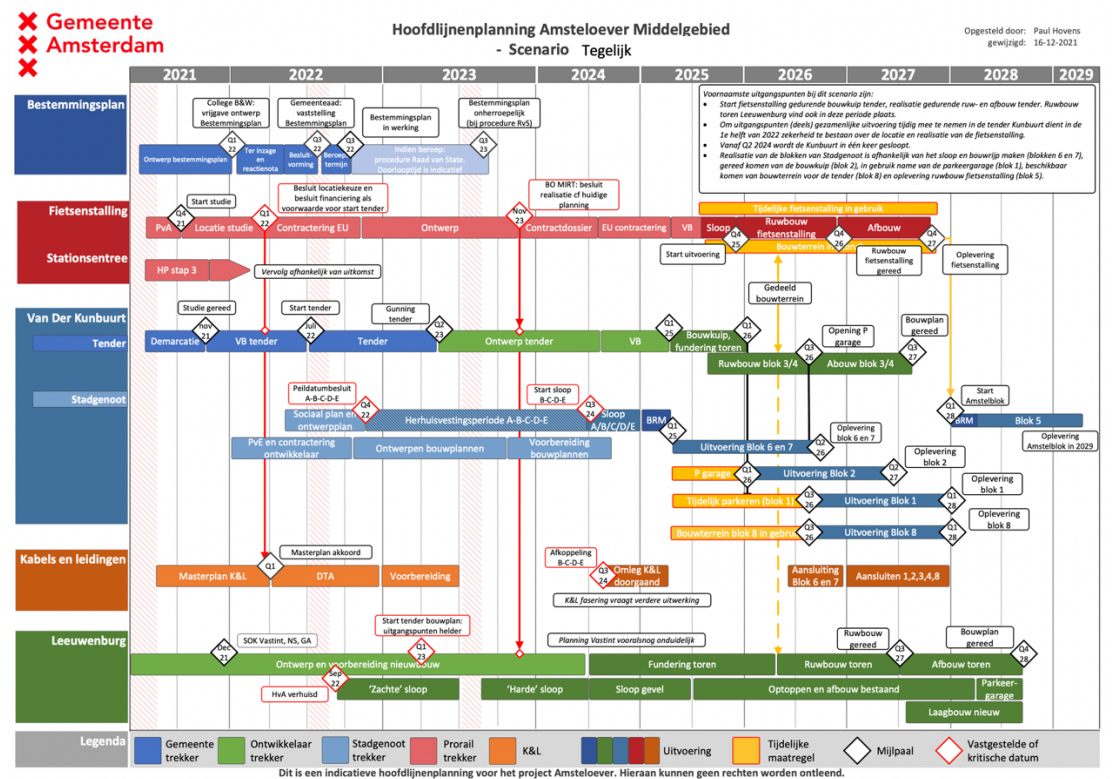
In het vervolg noemen we scenario 3: Scenario Tegelijk.

Er is nog een extra scenario, wat realiteit wordt als partijen elkaar onverhoopt niet kunnen vinden: Scenario Apart. De volgende paragrafen gaan dieper in op de genoemde scenario's.

Scenario Om de beurt en Scenario Tegelijk verschillen dus allereerst van elkaar in planning / fasering. De onderstaande figuren verduidelijken dat:



Figuur 6.2.1. Planning en fasering Scenario Om de beurt (concept planning dec 2021)



Figuur 6.2.2. Planning en fasering Scenario Tegelijk (concept planning dec 2021)

6.3 Scenario: Om de beurt

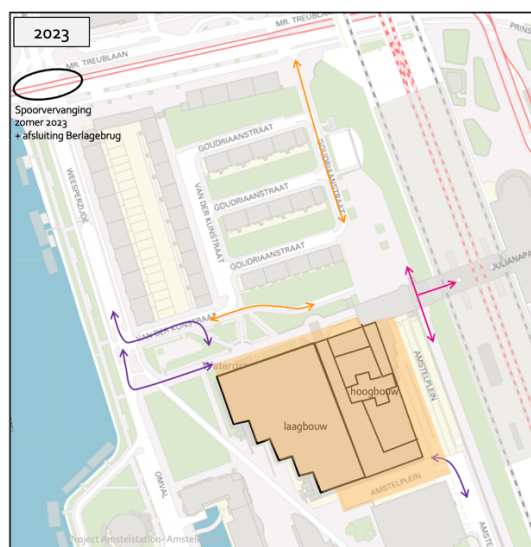
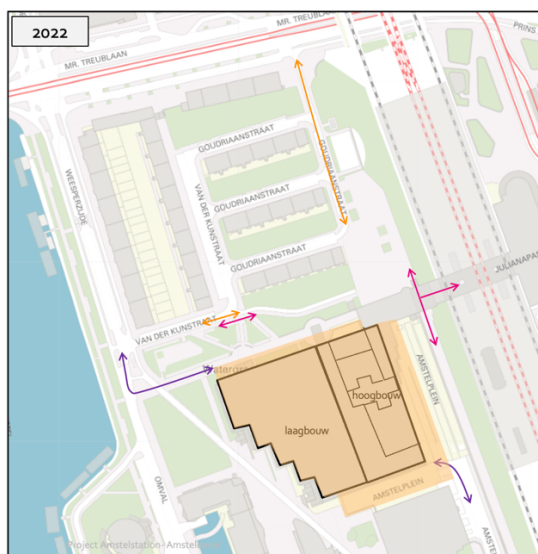
Basisprincipe van dit scenario is dat elk van de partijen in een bepaalde periode de ruimte krijgt op de stationsloper ten behoeve van de eigen werkzaamheden, en vervolgens ruimte maakt voor een andere partij. Ieder doet dus zijn eigen ding, maar wel binnen planningsafspraken. De eerste nieuwe bewoners / ondernemers in het gebied hebben wel te maken met de bouwwerkzaamheden van de buurman.

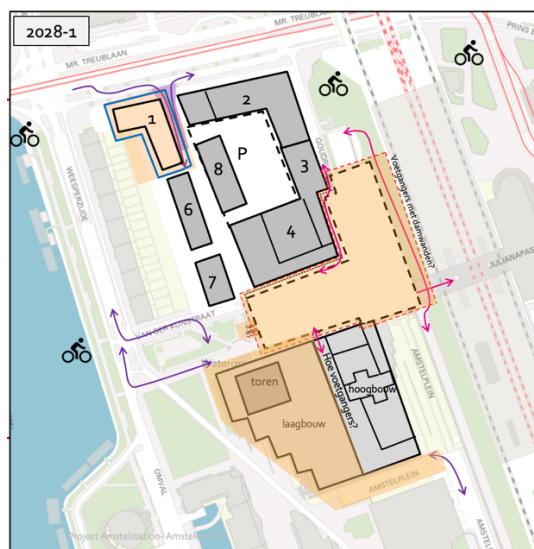
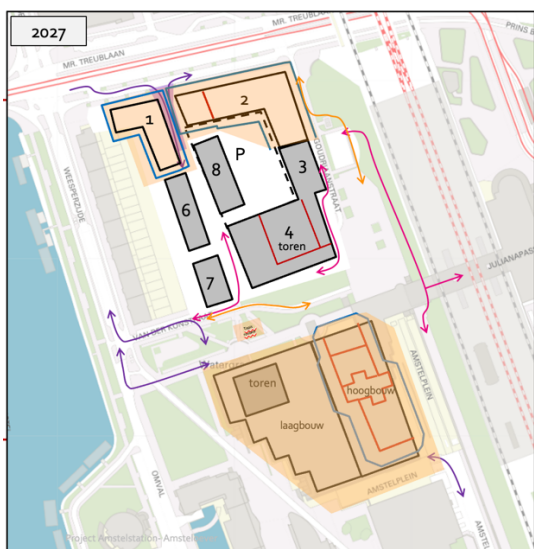
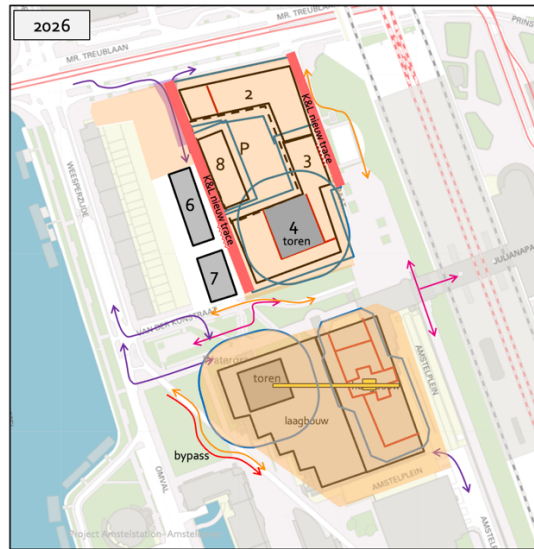
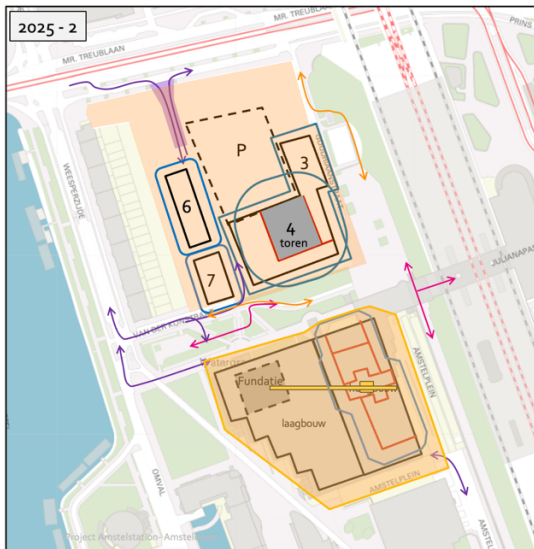
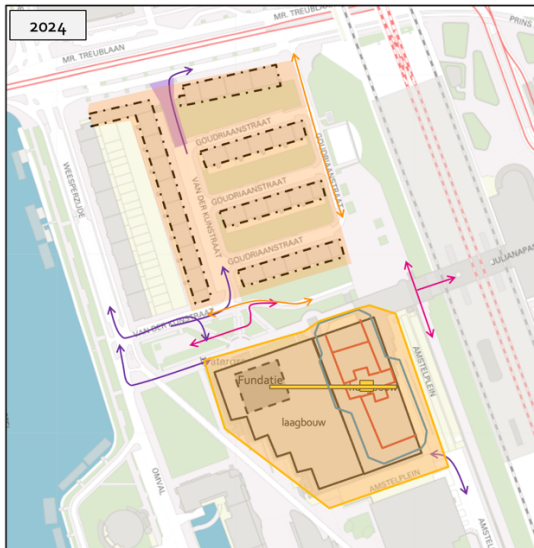
De belangrijkste volgorde van scenario Om de Beurt is:

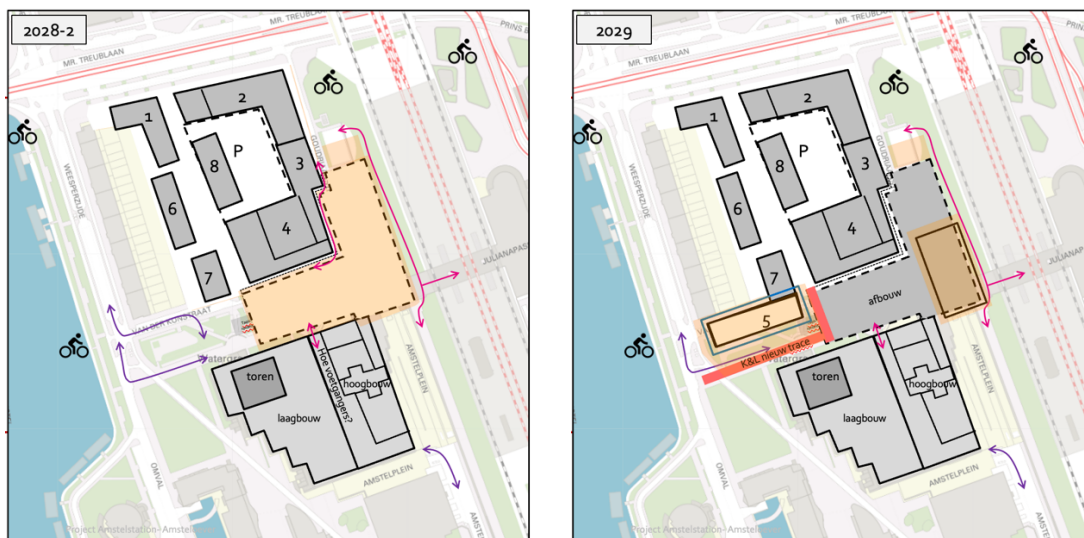
- Vd Kunbuurt en Leeuwenburg maken in 2024 en 2026 gebruik van de stationsloper ten behoeve van hun ruwbouw;
- De fietsparkeergarage maakt in 2027 tot medio 2028 gebruik van de stationsloper ten behoeve van de ruwbouw;
- Blok 5 (Amstelblok) start na ruwbouw fietsenstalling, medio 2028;
- De gemeente richt daarop aansluitend gefaseerd de openbare ruimte in.

De planningsafspraken zijn uiteindelijk niet vrijblijvend. Mocht een partij uitlopen (en andere partijen niet), dan zijn de meerkosten, ook die van andere partijen, voor de partij die uit de planning is gelopen. Principe is dan: terug naar eigen perceel (scenario Apart), zodat een ander kan gaan starten volgens planning, indien dat niet wenselijk / mogelijk is dan overleggen partijen over een oplossing en zijn de meerkosten voor de vertragende partij.

In het volgende stripverhaal is Scenario Om de beurt uitgewerkt:







Figuur 6.3.1. a t/m j: Stripverhaal Scenario Om de beurt

6.4 Scenario: Tegelijk

Basisprincipe van dit scenario is dat de ruwbouwfase van de drie clusters gelijktijdig plaatsvindt in een gezamenlijk bouwterrein. Dit vergt zeer nauwe gezamenlijke voorbereiding, planning, financiering, contractering en uitvoering. De ruwbouwfase is intensief maar korter, oplevering aan nieuwe gebruikers vindt meer gelijktijdig plaats en er zijn constructieve en ruimtelijke synergievoordelen te halen.

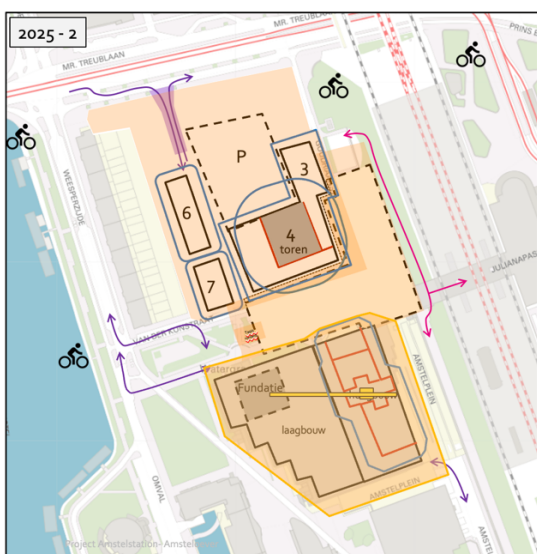
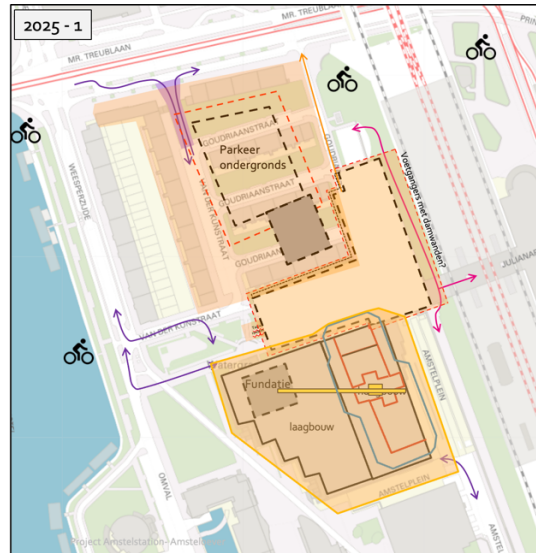
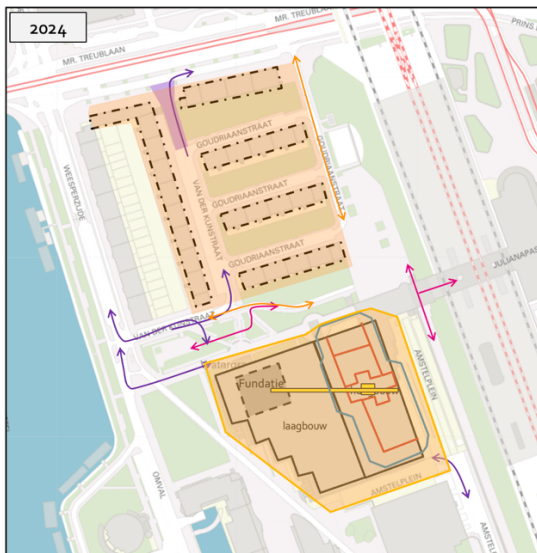
De gezamenlijke ontwikkeling, besluitvorming contractering en uitvoering is een probleem door de verschillende aanbestedingsprocedures die partijen hanteren. De private partijen (Vastint, Stadgenoot, toekomstige Tender partij) willen doorgaans 1 op 1 aanbesteden aan een gelieerde aannemer. Publieke partijen voor de fietsparkeergarage (Gemeente, Prorail) zijn gehouden aan een openbare, meervoudige, Europese aanbesteding.

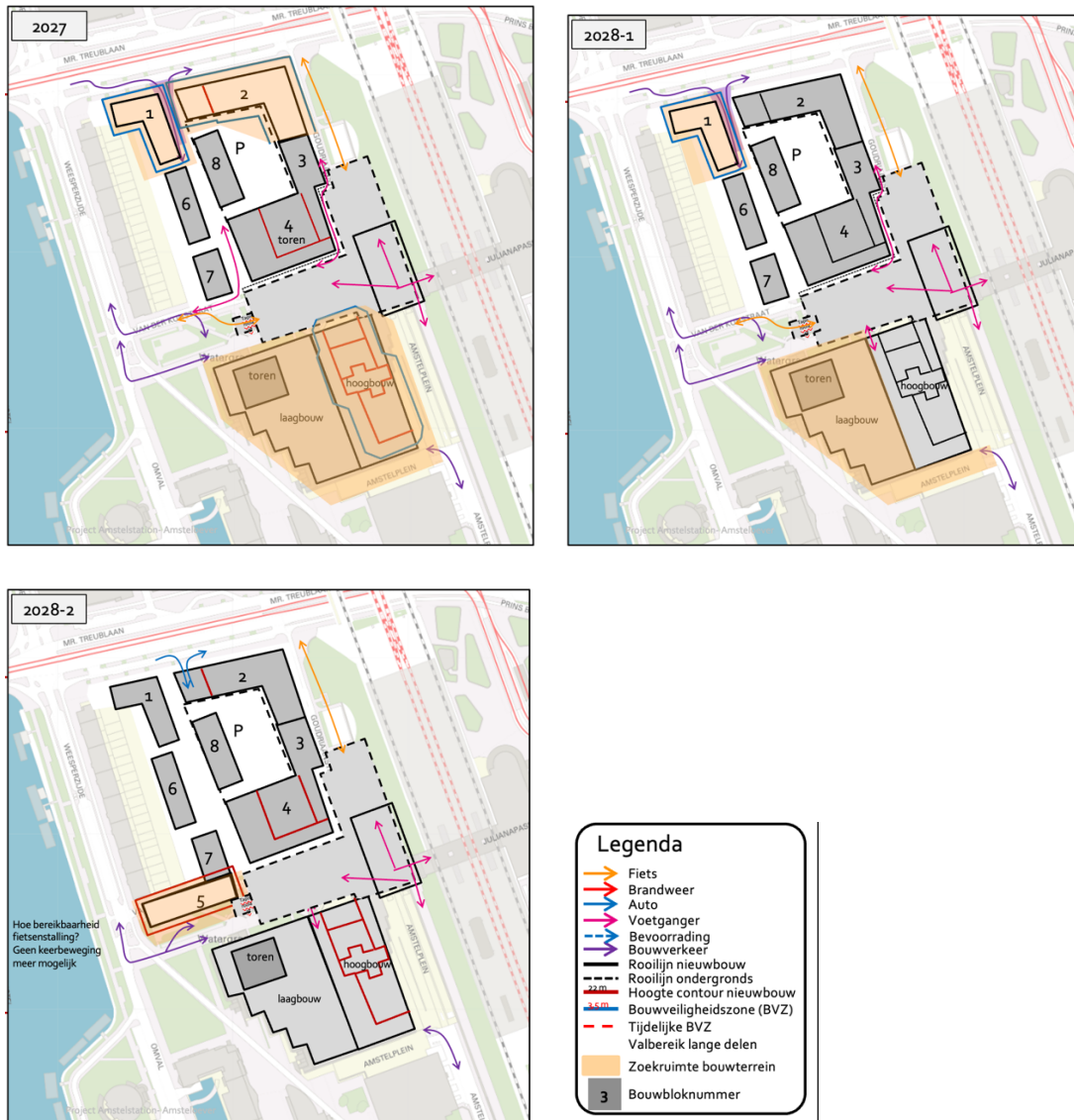
Ten slotte is Scenario Tegelijk alleen haalbaar als de krappe mijlpalen uit de planning gehaald worden, zodat tijdig vanuit alle projecten tijdig budget en goedkeuring beschikbaar is om gezamenlijk te kunnen voorbereiden en contracteren.

De belangrijkste werkvolgorde van scenario Tegelijk is:

- Vd Kunbuurt, Leeuwenburg en de fietsparkeergarage maken vanaf medio 2025 tot eind 2026 gebruik van de stationsloper ten behoeve van hun ruwbouw;
- Blok 5 (Amstelblok) start medio 2028;
- De gemeente richt daarop aansluitend gefaseerd de openbare ruimte in.

In het volgende stripverhaal is dit uitgewerkt:





Figuur 6.4.1. a t/m i: Stripverhaal Scenario Tegelijk

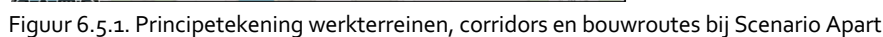
6.5 Scenario: Apart

Basisprincipe van dit scenario is dat de drie projecten geen onderlinge afspraken kunnen of willen maken over de planning en werkterrein. Ieder doet zijn eigen ding, op zijn eigen gekozen moment. Iedere partij is maximaal flexibel in de planning van het eigen project, dus als besluitvorming of financiering van een partij uitloopt is er weinig aan de hand in relatie met de burens. Nadelen zijn er uiteraard ook. Om te voorkómen dat partijen elkaar in de weg gaan zitten (met alle conflicten en stagnatie van dien), mag geen enkele partij rekenen op het gebruik of de beschikbaarheid van de stationsloper, behoudens het eigen bouwkvael of de grond die in eigendom is. Daarbuiten kunnen slechts minimale corridors worden aangeboden, voor zover te combineren met de corridors van de burens en de noodzakelijke werkzaamheden aan kabels en leidingen en openbare ruimte. De gemeente is daarbij als vergunningverlener beslissend scheidsrechter.

De verdeling van de stationsloper is dan in hoofdlijnen:

- Vd Kunbuurt mag gebruik maken van het perceel van Blok 5 en een corridor eromheen van Weesperzijde naar vd Kunstraat (voor zover de gekozen variant van de fietsparkeergarage dat

- De fietsparkeergarage mag gebruik maken van het perceel van de gekozen fietsparkeergarage-variant, met minimale damwandruimte rondom en een corridor naar de Weesperzijde.
- Leeuwenburg mag gebruik maken van de eigen grond (plofgrachtzone), met een smalle corridor naar de Weesperzijde.
- Genoemde corridors worden ingeperkt in ruimte en tijd, als dit voor de aanleg van kabels en leidingen noodzakelijk is.
- De gemeente komt de openbare ruimte inrichten als alle partijen klaar zijn.



Ten slotte is de bereikbaarheid een probleem. Door de strakke en krappe toedeling van ruimte aan partijen op de stationsloper, is het zeer moeilijk nog corridors voor voetgangers in te passen. De gebruikers van de eerst opgeleverde panden zullen daardoor zeer moeizaam of niet bij hun pand kunnen komen. De gemeente zal daarvoor minimale corridors (2 m breed) moeten gaan afdwingen.

Na de laatste werksessie is alle partijen gevraagd te reageren op een beoordelingstabel met de twee kansrijke scenario's (Om de beurt en Tegelijk). De tabel bevatte 17 criteria en een 5-punts-schaal. De uitvraag van de omgevingsmanager was neutraal: scenario Tegelijk en scenario Om de beurt scoorden allebei even goed.

Alle vijf de partijen (Prorail, NS, Vastint, de projectleider van de Tender en Stadgenoot) hebben uiteindelijk gereageerd.

Zoals eerder gezegd kwamen er blokkades en tegenstrijdige reacties terug, maar ook hier en daar de wens om nog meer criteria toe te voegen. Het is niet zinvol de reacties met elkaar te gaan combineren tot een totaalscore. Dat verheldert niet.

Wel zijn er een aantal belangrijke constatering:

- De NS en Prorail hebben de voorkeur voor scenario Tegelijk; belangrijkste argumentatie is zo de (duur van) de overlast te beperken en de mogelijkheid de fietsparkeergarage strak tegen de van der Kunbuurt te kunnen aan bouwen;
- De overige partijen (Vastint, Stadgenoot, Tender) hebben de voorkeur voor scenario Om de beurt; haalbaarheid en flexibiliteit zijn daarbij belangrijke overwegingen, in combinatie met dat dit scenario toch meer bouwruimte creëert.
- Scenario Tegelijk kent pertinente tegenstanders (Vastint, Tender), die spreken over "onhaalbaar" of "niet reëel". Stadgenoot is niet positief over het scenario. Argumenten zijn de complexe voorbereiding, contractuele onhaalbaarheid, inflexibiliteit en hoge kosten (of lagere opbrengst).
- Scenario Om de beurt wordt door alle partijen redelijk positief beoordeeld en in elk geval door geen van de partijen geblokkeerd. Eén partij (Vastint) geeft wel aan zich (nu?) niet aan planningsafspraken te willen binden. En dat is een voorwaarde voor dit scenario.
- Scenario Apart is niet in de uitvraag voorgelegd. Scenario Apart is te zien als terugvalscenario, als beide andere scenario's niet haalbaar blijken. In de besprekingsessie van 3 februari 2022 is dit scenario door alle partijen als niet wenselijk betiteld.

Om het bovenstaande overzichtelijk in beeld te brengen, is onderstaande tabel opgesteld. De legenda is:

- Groen: scoort goed
- Geel: scoort redelijk
- Oranje: scoort matig
- Rood: scoort slecht

Scenario	Flexibiliteit	Uitvoeringshinder	Planning vast	Synergie mogelijkheden	Bereikbaarheid	Contractueel	Uitvoeringskosten
Om de beurt	Geel	Geel	Geel	Geel	Groen	Geel	Groen
Samen	Oranje	Groen	Oranje	Groen	Groen	Rood	Geel
Apart	Groen	Oranje	Groen	Rood	Oranje	Geel	Oranje

Figuur 6.6.1. Samenvatting beoordeling Scenario's

Concluderend:

Scenario Tegelijk heeft weliswaar pluspunten, maar is niet haalbaar. Het scenario vraagt om medewerking van iedereen. Dit omdat er snel tot gezamenlijke voorbereiding, financiering en contractering moet worden gekomen. Met de genoemde blokkades en de tegenstrijdige aanbestedingsrichtlijnen gaat dit niet lukken.

Scenario Apart is een terugvalscenario, dat de uitvoering van de projecten niet eenvoudiger maakt, tot hogere uitvoeringskosten kan leiden en tot slechtere bereikbaarheid.

Scenario Om de beurt heeft daarom voorlopig de voorkeur, ook omdat het op alle vlakken redelijk of goed scoort en geen van de partijen er negatief over is. Uit de werksessies en de bespreking van 3

februari is bovendien gebleken dat alle partijen bereid zijn een beetje voor elkaar in te schikken om het scenario mogelijk te maken. Bijvoorbeeld:

- Stadgenoot is bereid blok 5 (Amstelblok) later uit te voeren, om daarmee werk- en manoeuvreerruimte voor zichzelf en iedereen te creëren op de stationsloper;
- Vastint, Tender en Stadgenoot accepteren dat hun bewoners / gebruikers de eerste periode via een bordes naar hun pand moeten, ten tijde van de realisatie van de fietsparkeergarage;
- Tender en ProRail willen graag met elkaar aan tafel om te kijken of constructieve synergie (een gezamenlijke damwand of kelderwand) in het scenario toch contractueel is in te passen.

Voorwaarde voor Scenario Om de beurt is wel dat partijen zich -uiteindelijk – willen committeren aan planningsafspraken.

In het volgende hoofdstuk wordt ingegaan op procesafspraken om dat te bereiken en tot vaststelling te komen.

7 Hoe verder

7.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk bleek dat er rond de stationsloper weliswaar sprake is van een voorkeursscenario (Om de beurt), maar dat het nu niet lukt om partijen te binden aan planningsafspraken. Dat is begrijpelijk, gezien de fase waarin de gebiedsontwikkeling zich bevindt en de stand van zaken bij de verschillende partijen. In dit hoofdstuk wordt het proces beschreven om tijds te komen tot de noodzakelijke afspraken.

7.2 Proces en besluitvorming

Het proces tot besluitvorming van het BLVC-kader en Faseringsplan moet aansluiten op de zaken die spelen. Deze zaken zijn:

- Het bestemmingsplan is nog niet vastgesteld; daarmee ontbreekt de juridisch-planologische borging van alle projecten nog; komend half jaar volgt naar verwachting vaststelling (bij het uitblijven van uitgebreide bezwaarprocedures).
- De voorkeursplek van de fietsparkeergarage is nog niet vastgesteld. De uiteindelijke plek is medebepalend voor de mogelijkheden tot afstemming en samenwerking op de stationsloper. Momenteel wordt studie verricht naar de voorkeurslocatie; dit voorjaar wordt naar verwachting de voorkeurslocatie vastgesteld.
- Een aantal ontwikkelende partijen (Stadgenoot, Vastint en Breevast) is nog bezig met de uitwerking van het eigen ontwerp, programma en businesscase. Pas daarna volgt planning en financiering. Verwachting is dat in de loop van 2022 daarin stappen zijn gemaakt.
- De uitvraag en het contract van de Tender wordt nog uitgewerkt. Volgens planning komt de uitvraag medio 2022 op de markt; selectie marktpartij Q2 2023.
- De inpassing, fasering en uitvoering van kabels en leidingen is uiteindelijk onderdeel van het BLVC-Kader en wordt nu uitgewerkt in het Masterplan K&L; beschikbaar 1^e kwartaal 2022.
- De financiering van de fietsparkeergarage is deels nog niet rond: de bijdrage van het ministerie moet nog worden aangevraagd, onderbouwd en gehonoreerd. Naar verwachting volgt dit eind 2023.

Insteek is het proces tot vaststelling van het BLVC-kader en Faseringsplan in aansluiting daarop als volgt te laten verlopen:

- Januari-april 2022: Bespreking met alle partijen van het BLVC-kader en faseringsplan; vaststelling voorlopig voorkeursscenario (volgordelijkheid, data nog niet hard), het BLVC-kader en het proces tot verdere besluitvorming;
- Juni 2022: behandeling en vaststelling BLVC-kader (eisen en proces) bij WWU-Oost (waarbij het Faseringsplan nog ter oriëntatie is, want nog in bewerking);
- September 2022: Bespreking actualisatie als gevolg van bestemmingsplan, gekozen voorkeursplek FPG, Masterplan K&L en overige vorderingen planontwikkeling bij partijen; vaststelling concept-voorlopige planning (met data eraan gekoppeld);
- Indien nodig: najaar 2022: behandeling en vaststelling geactualiseerd BLVC-kader (eisen en proces) en bespreking concept Faseringsplan bij WWU-Oost;
- Eind 2022: Bespreking actualisatie Faseringsplan als gevolg van vorderingen planontwikkeling bij alle partijen; vaststelling voorlopige planning;

- Medio 2023: Bespreking actualisatie Faseringsplan als gevolg van gevolgen planontwikkeling bij alle partijen; vaststelling definitieve planning (onder voorbehoud van: definitieve goedkeuring bestemmingplan en definitieve goedkeuring financiering FPG door ministerie).
- Na definitieve goedkeuring bestemmingsplan en financiering door ministerie: vaststellen Faseringsplan en planning in WWU-Oost;
- Zodra aan de orde: Uitwerking BLVC-kader in BLVC-plannen door de verschillende uitvoerende partijen.
- De afspraak is ook daarna tijdens de uitvoering periodiek overleg te voeren tussen de partijen over de voortgang en planning. Daarbij met elkaar beschouwen wat er gewijzigd is ten opzichte van de afspraken en wat dit betekent voor de andere partijen. Insteek blijft constructief naar oplossingen zoeken. Terugvalscenario voor de stationsloper is Scenario Apart.

Bijlagen

ALGEMENE KADERS	
	De Realisator houdt rekening met specifieke wet- en regelgeving die van kracht is bij het realiseren van het werk:
WIOR	Realisator dient te voldoen aan de Verordening WIOR. Zie: http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisaties/organisaties/sites/coördinatie/estelsel/kennisbank/dossier-wior/
Victor	Om alles overzichtelijk te maken heeft de gemeente Amsterdam ervoor gekozen om alle processen binnen het WIOR-proces te verzamelen in 1 applicatie: Vergunningen ICT Openbare Ruimte, oftewel VICTOR. De applicatie bevat alle stappen van het proces en iedereen die meewerkt vanuit het proces werkt binnen VICTOR. Zo weten zowel bedrijven als de gemeente wat ze kunnen verwachten. Voor meer informatie kunt u terecht op https://victor.pleio.nl of mailen naar support.victor@amsterdam.nl . http://www.victor.amsterdam.nl/ VICTOR werkt niet met Internet Explorer. VICTOR werkt wel met Chrome, Firefox, Safari.
WWU Oost	Het BLVC-uitvoeringsplan dient te zijn geaccordeerd door de WWU Oost (werkgroep werk in uitvoering) van Stadsdeel Oost. Relevante stukken dienen digitaal minimaal 7 dagen van tevoren via de webapplicatie Victor te worden geüpload
Coördinatiestelsel	Realisator dient zich te conformeren aan het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg en hiermee verband houdende processen. Zie https://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie/overige/coördinatiestelsel/
ZWIA	Realisator dient te voldoen aan de bindende kaders die van toepassing zijn voor werken binnen de gemeente Amsterdam, zoals de ZWIA (Zo Werken Wij in Amsterdam op straat. Zie: http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisaties/organisaties/sites/coördinatie/estelsel/kennisbank/dossier-zwia/
APV	Realisator dient te voldoen aan aanvullende eisen uit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). http://www.regelgeving.amsterdam.nl/algemene_plaatselijke_verordening_2008
Werktijden	In Amsterdam is maandag t/m zaterdag werken van 12 uren de standaard. Werkzaamheden (inclusief bouwlogistiek / aanvoer op werkterrein) beginnen niet voor 07.00 uur, en eindigen uiterlijk om 19.00 uur. Dit betekent onder andere dat alle bouwlogistiek op of bij het werkterrein voor 7 uur niet is toegestaan. Uitzondering hierop zijn de locaties en momenten dat auto-, tram- en/of busverkeer door de aard en locatie van de werkzaamheden noodzakelijkerwijs tijdelijk moet worden gestremd of ernstig gehinderd. Deze noodzakelijke momenten worden in overleg met de Opdrachtgever bepaald

ALGEMENE KADERS	
	Buiten deze benoemde momenten kan van de werktijden bij hoge uitzondering worden afgeweken als richting Opdrachtgever schriftelijk wordt aangetoond dat er geen alternatieven zijn. De Opdrachtgever dient hierop vooraf akkoord te geven. Vervolgens dient ontheffing te worden aangevraagd bij bevoegd gezag. Er dient rekening gehouden te worden met de spitstijden: Maandag t/m vrijdagochtend 7:00 tot 9:00 uur Maandag t/m vrijdagmiddag 16:30 tot 18:30 uur
ARBO+CROW	Realisator dient te voldoen aan de Arbowetgeving en aan de richtlijnen voor Werk in Uitvoering genoemd in publicatie g6b van het CROW.
BOMEN	Voor de bescherming van te handhaven bomen dienen alle uitvoerende partijen zich te houden aan de zogenaamde tien geboden voor bouwactiviteiten bij bomen (zie bijlage). Voor de bomen die gekapt dienen te worden geldt: - Bomen worden "just in time" (maximaal 8 weken voor de werkzaamheden) gekapt: bomen die voorlopig kunnen blijven staan, blijven staan. - Realisator dient rekening te houden met het broedseizoen (maart t/m augustus).
ProRail	Realisator dient te voldoen aan de voorschriften en regels ten aanzien van het borgen van een veilige transfer tijdens en na uitvoering van werkzaamheden zoals opgenomen in PRC00036-B 'Procedure Borgen veilige transfer/begaanbaarheid' In het op te stellen 'Plan Veilige Transfer' wordt aangetoond dat de risico's voor de veiligheid van de reiziger worden beheerst. Realisator verzorgt een duidelijke routemarkering van, naar en in station zodat de reiziger moeiteloos de juiste weg kan vinden (ook 's-avonds). Dit kan middels markering van de route, extra routeinformatie, bouwschuttingen en/of herkenbare oriëntatiedoelen e.d.). De reiziger dient tijdig op de hoogte gebracht te worden van aanpassingen in de route en looptijd. Binnen het station geldt het document SITS: Stationsgebied In Tijdelijke Situaties.
NS	Realisator rond het station dient te voldoen aan de voorschriften en regels opgenomen in het 'NS-bouwreglement (ver)bouwen op stations' en 'NS-Protocol (ver)bouwen op stations'
Verkeerslichten	Verkeerslichten installaties (VRI) mogen alleen door gemeente Amsterdam, afdeling Verkeer en Openbare Ruimte worden aangebracht en ingesteld, dit geldt óók voor tijdelijke VRI. Enige uitzondering hierop is het instellen van een tijdelijke om-en-om regeling voor verkeer op één doorgaande weg met verkeerslichten.
Wet Lokaal Spoor (WLS)	De werkzaamheden dienen te voldoen aan de Wet Lokaal Spoor en de notitie procedures WLS-vergunningen van GVB (7 december 2015).

Verder voor BLVC relevante documenten

De Realisator dient ten behoeve van het BLVC Plan kennis te nemen van en te werken conform bestaande werkwijzen en procedures, waaronder:

1. Verordening Werken in de Openbare Ruimte, WIOR (oktober 2009);
2. Nadere Regels behorende bij de Verordening WIOR. De Nadere Regels geven invulling aan de artikelen 3, 4, 5, 11 en 26 van de Verordening WIOR;
3. Het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg en hiermee verband houdende processen (<https://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie/overige/coordinatiestelsel/>);
4. Handboek Zo Werken Wij in Amsterdam, Op straat (ZWIA) (versie 2);
5. Richtlijnen WWU, Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU, april 2010);
6. De meet- en beoordelingsrichtlijnen A, B en C van Stichting Bouwresearch (SBR);
7. De richtlijnen voor Werk in Uitvoering genoemd in publicatie g6b van het CROW;
8. Richtlijn Bouwlawaai van de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (19 februari 2013).
Aanvullende Richtlijn Bouwlawaai Gemeente Amsterdam (20 december 2016)
9. Werken op het station: het 'NS-bouwreglement (ver)bouwen op stations' en 'NS-Protocol (ver)bouwen op stations'
10. Voorschriften en eisen voor werken langs trambanen GVB (23 maart 2015)
11. Ruimtelijk profiel tram (9 november 2015)
12. Toelichting BLVC- en BV-plannen wet lokaal spoor (2 december 2015)
13. Voorschriften veilig werken –tram Railalert (december 2013)

Het uitgangspunt is het benodigde bouwterrein van de bouwstap bovengronds omdat deze het meest maatgevende is. Het aanbrengen van de damwanden is relatief kort en met aanvullende maatregelen of andere werkwijze te verkleinen. Omdat de hoogbouw aan de zijde van de Rocketstraat komt is hier de grootste bouwveiligheidszone nodig. Aangezien deze straat geen doorgaande functie heeft zoals de Weesperzijde en de Mr Treublaan is het uitgangspunt om de Rocketstraat als bouwweg/bouwterrein te gebruiken. Dit heeft tot gevolg dat het inrijdende verkeer van de Rocketstraat naar de Ringvaart een andere route moet nemen.



Bouwterrein Weesperzijde

Legenda

- Fiets
- Brandweer
- Auto
- Bouwverkeer
- Bouwterrein

2,40 1,40 berm 6,00 Een richting auto op twee rijstroken 1,80 parkeren 1,20 berm 1,40 fietspad 2,00 voetpad

2x 2,40 1,40 berm 2x 3,00 Twee richtingen auto 7,40 Bouwterrein

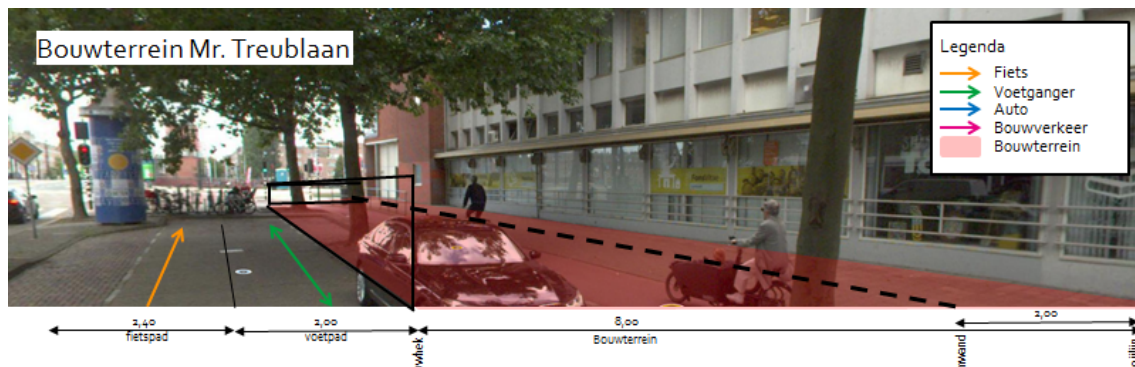
Roijlijn

De Weesperzijde krijgt een andere indeling:

- 76

- Fiets stad-uit krijgt een tijdelijk fietspad op het voetpad. Zo ontstaat er een twee richtingen fietspad van 2x 2,40 meter
- De bestaande bomenrij blijft behouden
- De twee rijstroken (2x 3,0 meter) worden voor twee richtingen gebruikt. Dit vanwege het vervallen van de Rocketstraat als aanrijd route naar de Ringvaart. De brandweer heeft dus maar één rijstrook richting Mr. Treublaan. De andere rijstrook wordt ook gebruikt voor het bestemmingsverkeer van het naastgelegen pand.
- De parkeerstrook, het fietspad stad-in en het voetpad komen te vervallen. Het bouwterrein is dan ca. 7,40 meter breed. Dit is voldoende om te kunnen slopen en bovengronds te bouwen. Indien de rijbaan van 2x 3,0 meter te smal is kan het bouwterrein nog iets terug gebracht worden.

Mr Treublaan

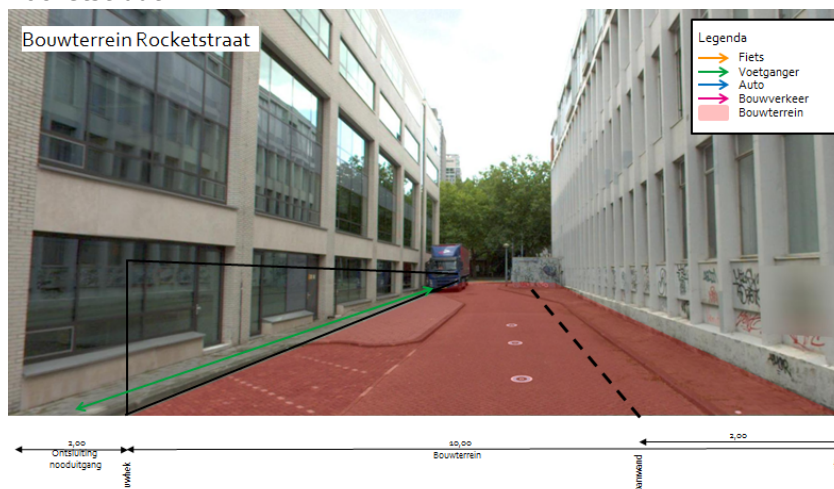


Figuur 7 Indeling Mr Treublaan

De ventweg Mr. Treublaan krijgt een andere indeling:

- Het parkeren aan weerszijde van de ventweg komt te vervallen
- De ventweg wordt gebruikt voor de fietser (één richting) en de voetganger in twee richtingen
- De parkeerstrook aan de gevelzijde, het fietspad richting Berlagebrug en het voetpad komen te vervallen. Het bouwterrein is dan ca. 8,00 meter breed. Dit is voldoende om te kunnen slopen en bovengronds te bouwen.

Rocketstraat:



Figuur 8 Indeling Rocketstraat

De Rocketstraat krijgt een andere indeling:

- Vanwege de hoogbouw is er bouwveiligheidszone van 10 meter

- Het voetpad aan de Amstelvista gevel komt te vervallen
- De rijweg komt te vervallen
- Het voetpad langs de andere gevel valt buiten de bouwveiligheidszone. Dit voetpad moet ook vanwege de nooduitgangen in gebruik blijven. Echter vanwege het sociaal onveilige oogpunt van een smal en zeer lang voetpad tussen een gevel en een bouwhek wordt deze afgesloten. Wel uit kunnen vluchten maar niet naar binnen kunnen.
- De brandweer moet vanaf de twee zijden toegang hebben tot het bouwterrein. Hierbij mag er maximaal 35 meter ontoegankelijk zijn.

Ringvaart



Figuur 9 Indeling Ringvaart

De Ringvaart krijgt tijdelijk een andere indeling:

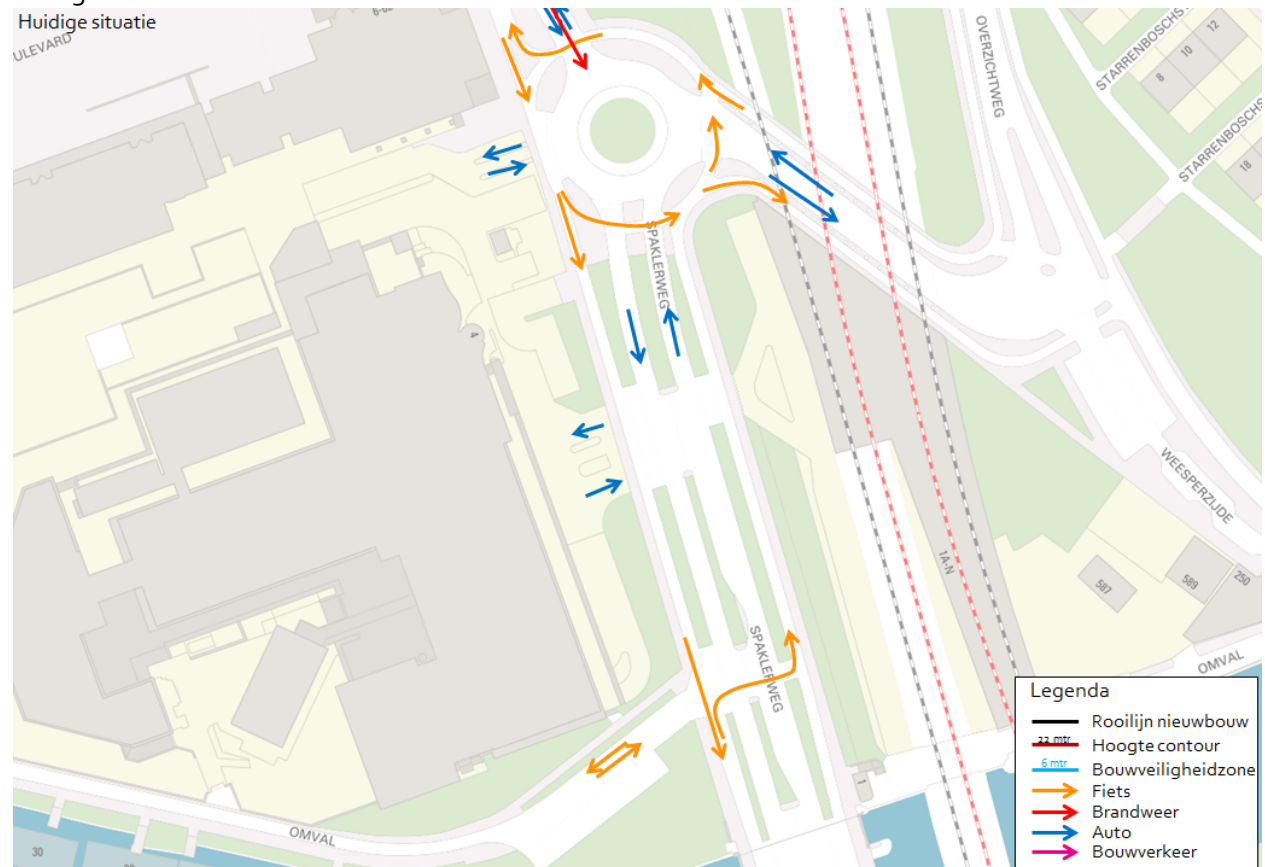
- Het voetpad en de rijweg aan de gevel komen te vervallen. Het bouwterrein is dan 6,0 meter breed.
- De parkeerstrook (+ een gedeelte van de rijweg) wordt rijweg voor aanrijdend verkeer
- Het aanrijdende verkeer is gescheiden van de uitrijdende verkeer door middel van een middenberm van 1,0 meter breed
- Het uitrijdende verkeer (auto en brandweer) gebruiken nu beide deze rijstrook. De brandweer mag bij de Weesperzijde zowel naar rechts als naar links. De auto mag alleen naar links.

Uitwerking Tooropgebouw

Het kavel Tooropgebouw is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Amsteloever. Het kavel Tooropgebouw is het meest zuidelijke kavel en ligt ten westen van de Spaklerweg en wordt volgens de huidige planning als laatste uitgevoerd. Vanwege de ligging aan de verkeersader Spaklerweg zijn er beperkingen voor het bouwterrein.

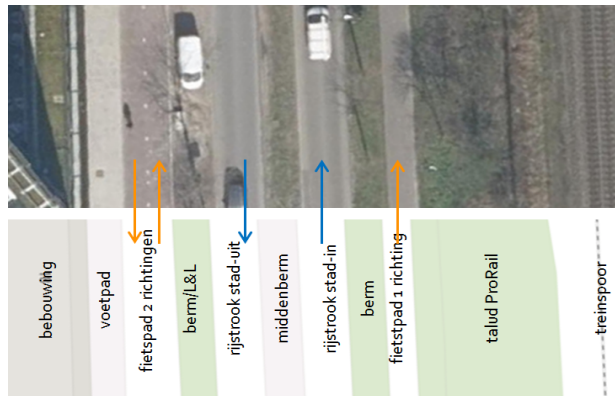
In deze memo wordt ingegaan op de randvoorwaarden vanuit de omgeving en hoe het bouwterrein er uit zou kunnen zien.

Huidige situatie



Figuur 10 Ligging Tooropgebouw en het gebruik van de Spaklerweg tussen Weesepertrekvaart en het ontwikkelgebied Amsteloever

De Spaklerweg is zowel plusnet fiets als hoofdnet auto, als route voor bussen.



Figuur 11 bovenaanzicht wegingdeling Spaklerweg

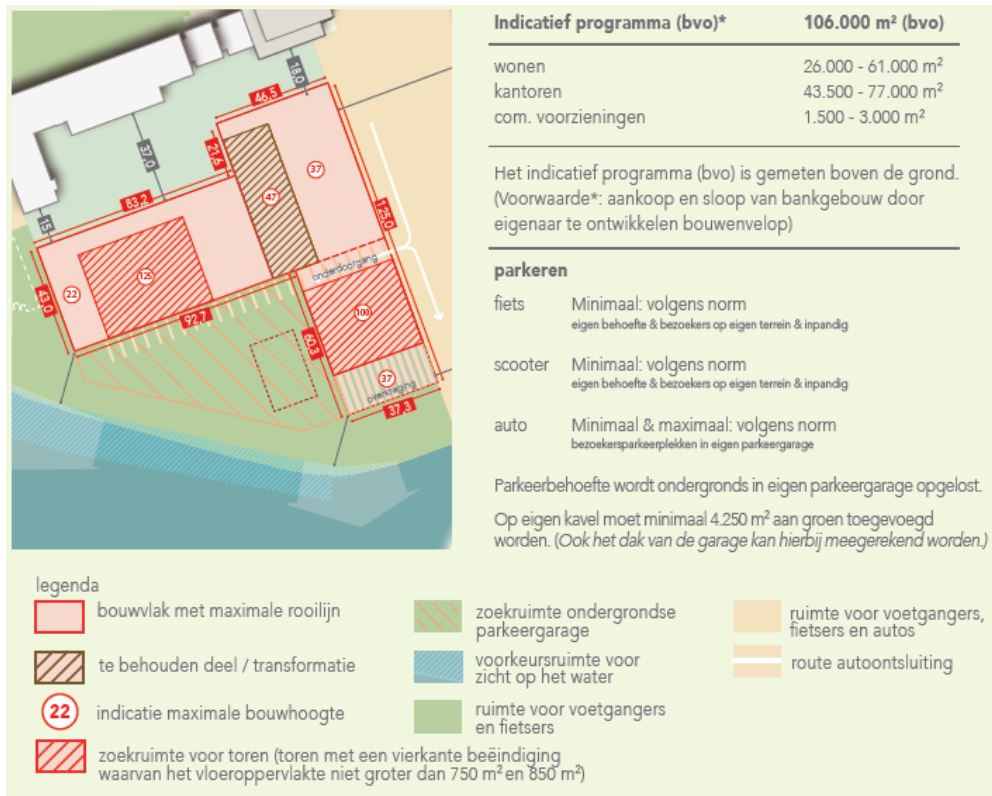
Het westelijke fietspad is, vanuit het zuiden gezien, tot het Tooropgebouw een twee richtingen fietspad, De fietsers zijn in noordelijke richting daarna verplicht om de Spaklerweg over te steken. Dat wordt massaal genegeerd, temeer omdat in het zuidelijker deel van de Spaklerweg het fietsverkeer sinds enige tijd geheel aan de westzijde wordt afgewikkeld. Dit heeft een ongewenste situatie op de rotonde tot gevolg. Om die reden wordt zo snel mogelijk het fietspad aan de westzijde in twee richtingen doorgetrokken tot en met de rotonde.

De rijstroken stad-in en stad-uit zijn van elkaar gescheiden middels een brede middenberm van gras. In de stad-in richting zijn bij de kruisingen enkele linksaf opstelstroken. Alleen aan de westzijde ligt een trottoir. Uit simulaties van het Verkeersmodel Amsterdam is gebleken dat een stremming van het auto verkeer stad-in tot de minste hinder leidt.

Nachtbus 285 Centraal Station - Gein rijdt in twee richtingen over de Spaklerweg en Daniel Goedkoopstraat, evenals busverkeer van en naar de garage.

Opgave

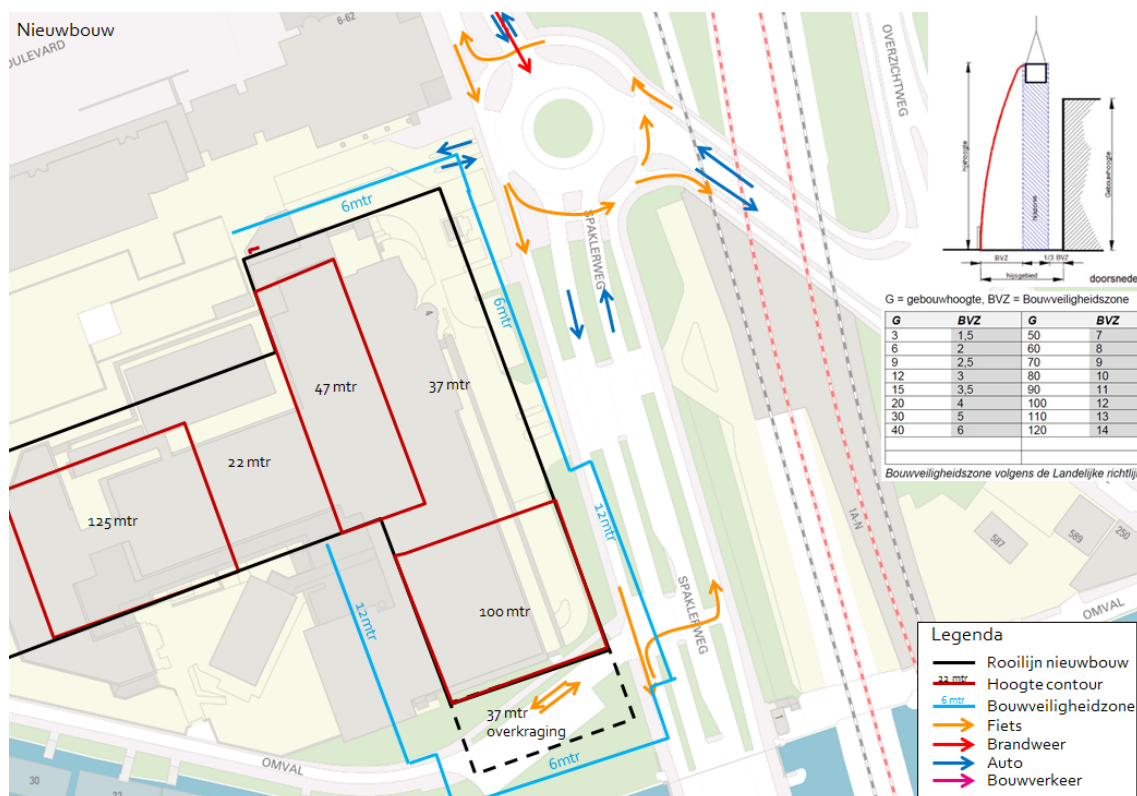
De indicatieve verkaveling gaat uit van deels behoud van de kantoor-schijf aan de Spaklerweg. Er worden een nieuwe torens mogelijk gemaakt aan de westzijde (120 meter) en de oostzijde (100 meter) van de bouwenvolp. De overige schijven mogen omwille van de toevoeging van de torens worden gesloopt. De herontwikkeling heeft een gemengd programma van wonen en werken.



Figuur 12.3 De opgave Tooropgebouw zoals omschreven in het Stedenbouwkundig Programma

Werkruimte

Slopen en bouwen neemt ruimte in beslag. De huidige gebruikers van de openbare ruimte moeten inschikken of zelfs tijdelijk verdwijnen.



Figuur 13 Bouwveiligheidszone (licht blauw) in combinatie met huidig gebruik

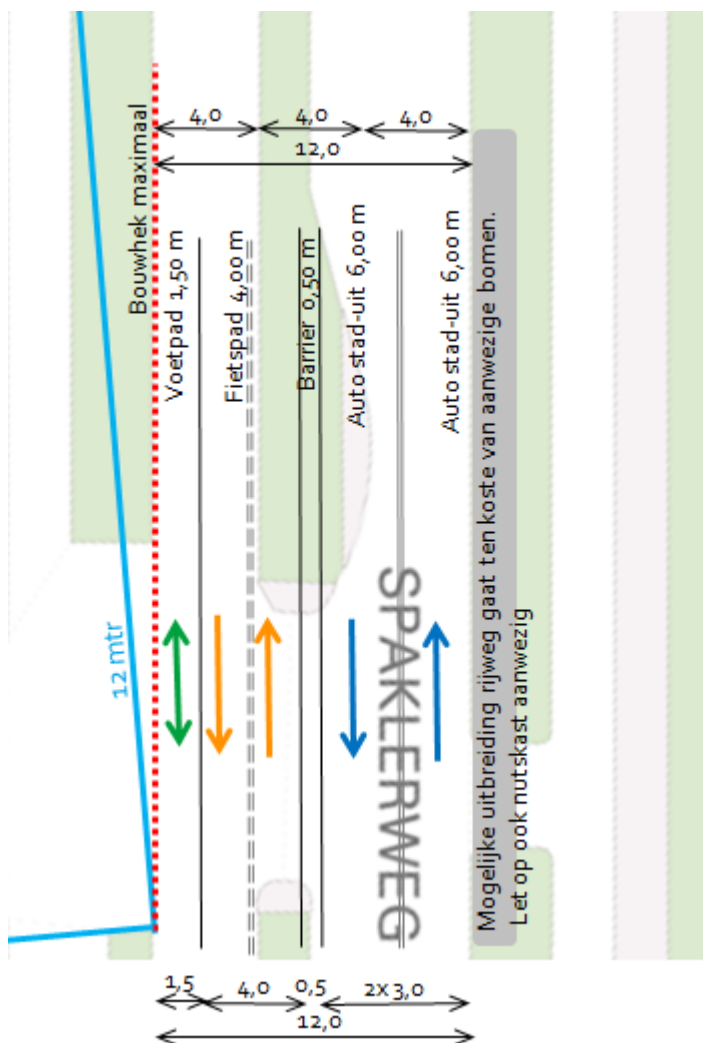
De nu geanalyseerde oostelijke toren van 100 meter hoog heeft een grote bouwveiligheidszone (minimaal 12 meter). Het westelijke voet- en fietspad van de Spaklerweg vallen binnen de bouwveiligheidszone. Ook de rijweg De Omval aan de zuidzijde valt hierin. Deze is echter voor de doorstroming van het verkeersnet minder van belang.

Mogelijke oplossingsrichtingen

De doorstroming van de Spaklerweg mag voor zowel de auto, fiets of voetganger niet beperkt worden. Ten eerste moet getracht worden om de bouwveiligheidszone te minimaliseren door het treffen van aanvullende maatregelen. Te denken valt aan andere bouwmethode, gebruik maken van liften, toepassen crashdeck ed.

Ten tweede kan de indeling van de Spaklerweg tijdelijk veranderd worden. De buitenste bandenlijnen kunnen zonder het kappen van bomen niet worden verplaatst. Tussen de bandenlijnen is er in totaal ca. 12 meter ruimte. De volgende indeling is dan mogelijk:

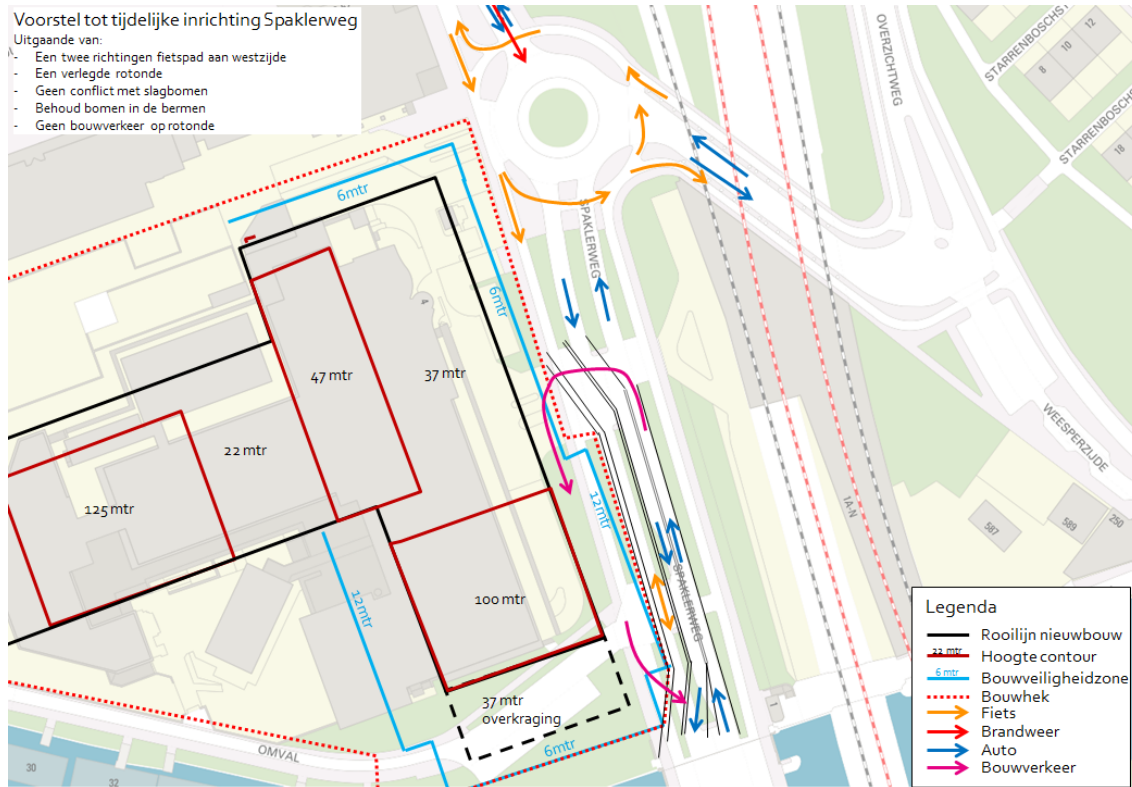
- 1,50 m voetpad
- 4,00 m fietspad (twee richtingen)
- 0,50 m afscheiding (barrier)
- 6,00 m rijweg (twee richtingen)



Figuur 14 Mogelijke maar krappe tijdelijke inrichting

Aandachtspunten zijn:

- De breedte van de rijstroken voldoen niet aan de gestelde eisen van de Brandweer (3,50 m). Dit moet met de Brandweer worden afgestemd.
- Aan- en afrijden van het bouwverkeer
- Aansluiting van de tijdelijke rijweg indeling op de Omval brug incl. de slagbomen



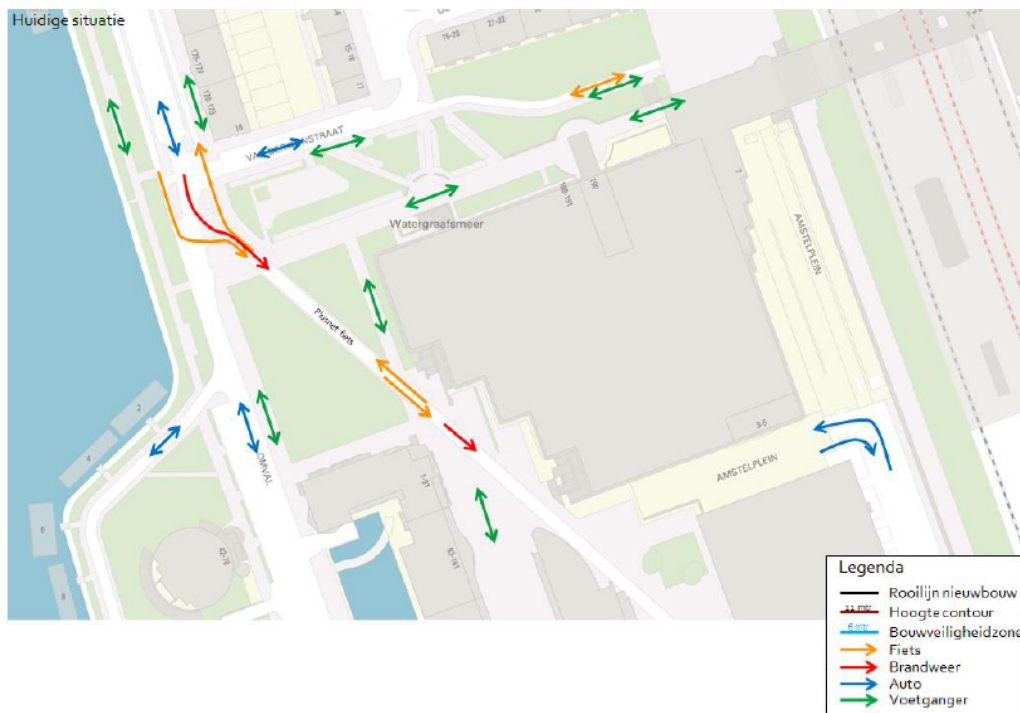
Figuur 15 Tijdelijke inrichting Spaklerweg (nb: overkraging in gebouw wordt 'neusje' met kleinere contour)

Uitwerking Leeuwenburg Vastint

Het kavel Leeuwenburg is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Amsteloever. Het kavel Leeuwenburg ligt midden in Amsteloever. Ten zuiden van de Van der Kunbuurt, ten noorden van de Rembrandttoren en vlak bij de toegang naar het Amstelstation. Aan de westzijde komt het kavel tot vlakbij de plusnet Fiets diagonaal.

In deze memo wordt ingegaan op de randvoorwaarden vanuit de omgeving en hoe het bouwterrein er uit zou kunnen zien. Hierbij is de hoge toren van 135 meter het uitgangspunt geweest.

Huidige situatie



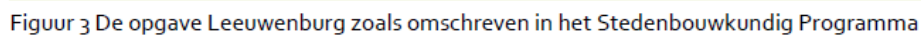
Figuur 2 Ligging Leeuwenburg kavel en het gebruik van de plusnet Fiets route tussen de Spaklerweg en Mr. Treublaan in het ontwikkelgebied Amsteloever

Het fietspad is een twee richtingen fietspad welke ook als uitrukroute van de brandweer wordt gebruikt. Langs de noordzijde van gevel loopt een voet- en fietspad welke uitkomt ij de fietsenstalling van het Amstelstation.

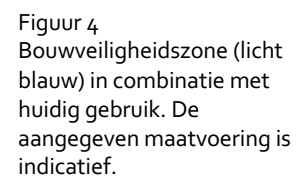
Aan de zuidoostzijde is het Amstelplein gelegen met de ingang naar een parkeergarage, een parkeerbak en een fietsenstalling en een laad- en los zone.

Opgave

De voorbeelduitwerking gaat uit van behoud van de schijf met een optopping van maximaal 4 bouwlagen. Vanaf de schijf is het gebouw nieuwbouw. De bestaande laagbouw wordt gesloopt en biedt ruimte voor een adaptief stadsblok. Vanuit dit stadsblok rijst een toren tot 135 meter op. De huidige parkeerbak is voorzien van een dek (tweede maaiveld) dat aansluit op het stationsplein en de bestaande looproute naar het Amstelplein.



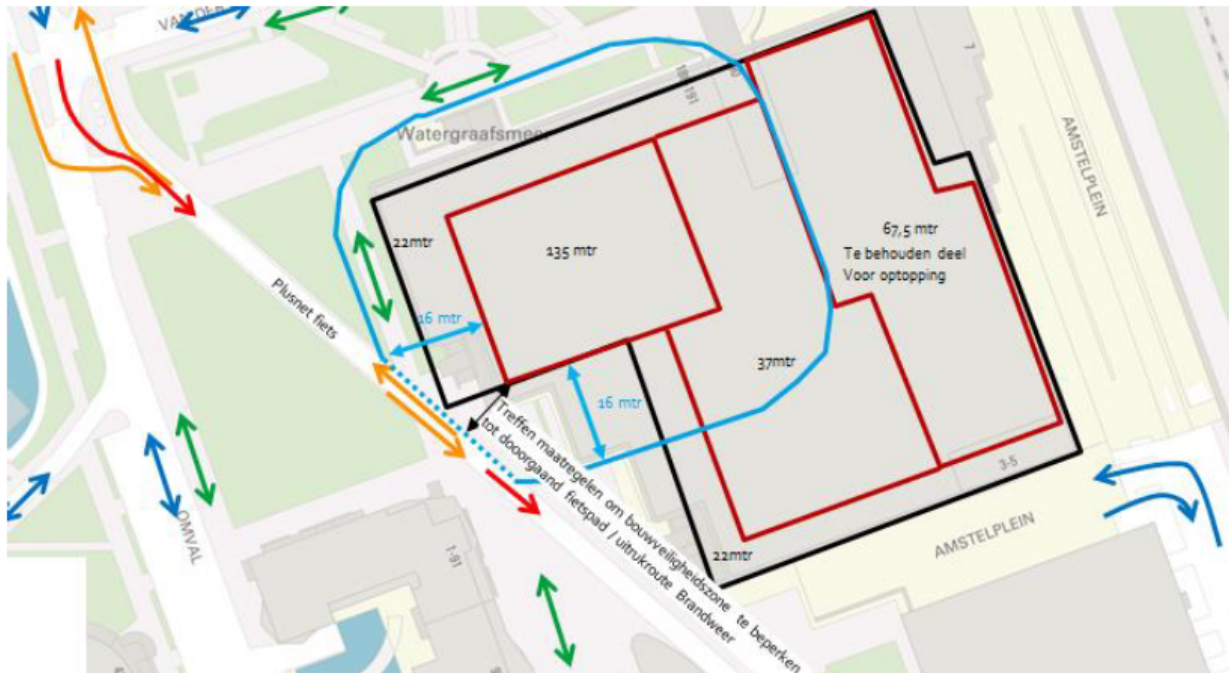
Slopen en bouwen neemt ruimte in beslag wat in conflict komt met het huidige gebruik van de openbare ruimte.



De westelijke toren van 135 meter hoog heeft een grote bouwveiligheidszone (minimaal 16 meter). Het voet- en fietspad vallen binnen de bouwveiligheidszone. Dit fietspad is ook voor de brandweer van belang als uitruk route naar de Spaklerweg.

Mogelijke oplossing

Zowel de fietser als de brandweer dienen doorgang te houden. Ten eerste moet getracht worden om de bouwveiligheidszone te minimaliseren door het treffen van aanvullende maatregelen. Te denken valt aan andere bouwmethode, gebruik maken van liften, toepassen crashdeck ed.



Figuur 5 Voorstel tot beperken bouwveiligheidszone door toepassen andere bouwmethode t.b.v. doorgang fietspad en uitrukroute. De aangegeven maatvoering is indicatief.

Beoordeling eerdere scenario's Stationsloper

		Scenario					
No		1	Score	2	Score	3	Score
	criteria	blok 5 vroeg, fpg laat		blok 5 laat, fpg laat		blok 5 laat, fpg vroeg	
A	Bereikbaarheid bouw Kun	blok 5 slecht bereikbaar, tijdelijke ontsluiting ri Treub meteen nodig	-2	tijdelijk ontsluiten ri Treub later nodig	2	gezamenlijk bouwterrein, alles tegelijk, druk.	1
B	Bereikbaarheid bouw Leeuwenburg	geen keerbeweging stationsloper	-2	stationsloper beschikbaar	2	gezamenlijk bouwterrein, alles tegelijk, druk	1
C	Bereikbaarheid bouw FPG	bouwen tussen buren, blok 5 in de weg	-2	bouwen tussen buren, blok 5 later	0	Tegelijkertijd bouwen met de buren, gezamenlijk bouwterrein, piek bouwverkeer	1
D	Bereikbaarheid gebruikers Kun	blok 5 bewoond kwetsbaar, bordes nodig bij FPG	-1	bordes nodig bij FPG	0	geen of korter bordes nodig	1
E	Bereikbaarheid gebruikers Leeuwenburg	bordes FPG, hoe naar station?	-1	bordes FPG, hoe naar station?	-1	geen of korter bordes nodig	1
F	Bereikbaarheid gebruikers FPG	blok 5 klaar bij opening FPG, wel nog K&L	0	blok 5 nog te bouwen	-1	blok 5 nog te bouwen	-1
G	Leefbaarheid	blok 5 omringd door bouw; FPG bouw tijdens wonen	-2	blok 5 minder overlast, FPG geeft overlast aan buren	-1	overlap in overlast benut	1
H	FPG stand off distance	Alleen gezamenlijke wanden mogelijk, geen gezamenlijke ruwbouw	0	Alleen gezamenlijke wanden mogelijk, geen gezamenlijke ruwbouw	0	Gezamenlijke wanden en ruwbouw mogelijk	2
I	Veiligheid omgeving	blok 5 en bordes FPG	-2	bordes FPG	-1	gezamenlijke bouwput	2
J	Veiligheid bouwers	dringen rond blok 5	-1	maximale onderlinge ruimte	2	door en over elkaar werken / hijsen	-2
K	Herhuisvesting	blok 5 1,5 jaar eerder (50 won)	2	Blok 6/7 naar voren in 2024	0	Blok 6/7 naar voren in 2024	0
L	Bouwkosten	dringen rond blok 5 en bordessen FPG	-1	bordessen FPG	0	door elkaar heen werken, veel afstemmen	0
M	Complexiteit uitvoeringsfase	rond blok 5 dringen; FPG wachten	-1	FPG moet wachten op buren, bordessen nodig	0	bouwers onderling veel afstemmen, faseren, wachten	-2
N	Complexiteit voorbereidingsfase	rond blok 5 bouwterrein afspraken nodig	-1	Bereikbaarheid bordessen vastleggen	0	Aanbesteding, fasering, bouwwijze, afspraken vooraf vastleggen	-2
O	Risico afhankelijkheid	FPG wacht op Vastint en Van der Kun,	1	FPG wacht op Vastint en Van der Kun, blok 5 na FPG	1	Alle planningen, financiering en voorbereidingen moeten samen komen	-2
P	K&L: uitvoerbaarheid	tijdelijk gedoe blok 5	-2	deels in 1 x	1	alles in 1x	2
Q	K&L: kosten	gedoe rond blok 5	-2	deels in 1 x	1	alles in 1x	2
	Totale score	Scenario 1	-17	Scenario 2	5	Scenario 3	5

Uitvraag Omgevingsmanager

No	criteria	Scenario											
		1	Score	2	Score	3	Score						
		blok 5 vroeg, fpg laat		blok 5 laat, fpg laat		blok 5 laat, fpg vroeg							
A	Bereikbaarheid bouw Kun	blok 5 slecht bereikbaar, tijdelijke ontsluiting ri Treub meteen nodig	-2	tijdelijk ontsluiten ri Treub later nodig	2	gezamenlijk bouwterrein, alles tegelijk, druk.	1						
B	Bereikbaarheid bouw Leeuwenburg	geen keerbeweging stationsloper	-2	stationsloper beschikbaar	2	gezamenlijk bouwterrein, alles tegelijk, druk	1						
C	Bereikbaarheid bouw FPG	bouwen tussen burens, blok 5 in de weg	-2	bouwen tussen burens, blok 5 later	0	Tegelijkertijd bouwen met de burens, gezamenlijk bouwterrein, plek bouwverkeer	1						
D	Bereikbaarheid gebruikers Kun	blok 5 bewoond kwetsbaar, bordes nodig bij FPG	-1	bordes nodig bij FPG	0	geen of korter bordes nodig	1						
E	Bereikbaarheid gebruikers Leeuwenburg	bordes FPG, hoe naar station?	-1	bordes FPG, hoe naar station?	-1	geen of korter bordes nodig	1						
F	Bereikbaarheid gebruikers FPG	blok 5 klaar bij opening FPG, wel nog K&L	0	blok 5 nog te bouwen	-1	blok 5 nog te bouwen	-1						
G	Leefbaarheid	blok 5 omringd door bouw; FPG bouw tijdens wonen	-2	blok 5 minder overlast, FPG geeft overlast aan burens	-1	overlap in overlast benut	1						
H	FPG stand off distance	Alleen gezamenlijke wanden mogelijk, geen gezamenlijke ruwbouw	0	Alleen gezamenlijke wanden mogelijk, geen gezamenlijke ruwbouw	0	Gezamenlijke wanden en ruwbouw mogelijk	2						
I	Veiligheid omgeving	blok 5 en bordes FPG	-2	bordes FPG	-1	gezamenlijke bouwput	2						
J	Veiligheid bouwers	dringen rond blok 5	-1	maximale onderlinge ruimte	2	door en over elkaar werken / hijsen	-2						
K	Herhuisvesting	blok 5 1,5 jaar eerder (50 won)	2	Blok 6/7 naar voren in 2024	0	Blok 6/7 naar voren in 2024	0						
L	Bouwkosten	dringen rond blok 5 en bordessen FPG	-1	bordessen FPG	0	door elkaar heen werken, veel afstemmen	0						
M	Complexiteit uitvoeringsfase	rond blok 5 dringen; FPG wachten	-1	FPG moet wachten op burens, bordessen nodig	0	bouwers onderling veel afstemmen, faseren, wachten	-2						
N	Complexiteit voorbereidingsfase	rond blok 5 bouwterrein afspraken nodig	-1	Bereikbaarheid bordessen vastleggen	0	Aanbesteding, fasering, bouwwijze, afspraken vooraf vastleggen	-2						
O	Risico afhankelijkheid	FPG wacht op Vastint en Van der Kun,	1	FPG wacht op Vastint en Van der Kun, blok 5 na FPG	1	Alle plannings, financiering en voorbereidingen moeten samen komen	-2						
P	K&L: uitvoerbaarheid	tijdelijk gedoe blok 5	-2	deels in 1 x	1	alles in 1 x	2						
Q	K&L: kosten	gedoe rond blok 5	-2	deels in 1 x	1	alles in 1 x	2						
	Totale score	Scenario 1	-17	Scenario 2	5	Scenario 3	5						

Reactie Vastint

Beste Juliette, Geertjan,
Hierbij onze reactie op de stukken zoals 12 nov aan ons verzonden

We hebben hieronder per document de reactie in ~~bullets~~ bijgeplaatst en of bijgeschreven in de bijlage

Mochten er nog vragen zijn bel gerust

Hoofddijnenplanning Amsteloever Middelgebied – ~~tax~~ BLVC-kader (scenario 2) d.d. 4-11-2021

- Dit is voor ~~Vastint~~ het voorkeursmodel, maar:
 - Wat is het risico als realisatie sneller of langzamer gaat dan hoofddijnenplanning?
 - ~~Vastint~~ wil vrijheid behouden af te kunnen wijken van de planning door welke omstandigheid dan ook
- Tijdens realisatie van de FPG is het voor ~~Vastint~~ van belang dat de plint en ~~hoofdentree's~~ bereikbaarheid blijven
- De locatie van de FPG, 1 ~~otc~~ van de kavelgrens is erg krap
 - Er wordt 4 ~~otc~~ aangehouden naast Stadgenoot/Tender, waarom dan maar 1 ~~otc~~ langs ~~Vastint~~ kavel?
 - Indien 1 ~~otc~~ van kavelgrens dan aandachtspunt dat ~~Vastint~~ K&L en constructie/fundering LB vrij van impact blijven.
 - ~~FPG-damwanden~~ trillen en uitnemen is risico voor o.a. ongewenste grondzetting en K&L in ~~Vastint~~ kavel
- Van Rossum adviseert een gevoeligheidsanalyse uit te voeren voor het geval er uitloop van ~~deelprojecten~~ is
- De planning ~~tax~~ de aansluiting K&L ~~tax~~ Leeuwenburg lijkt te ontbreken, er is wel een relatie gelegd met de blokken van Stadgenoot

Hoofddijnenplanning Amsteloever Middelgebied – ~~tax~~ BLVC-kader (scenario 3) d.d. 4-11-2021

- Niet reëel, te veel bouwactiviteiten tegelijk op zowel ~~Vd~~ Kun, Leeuwenburg als FPG
- Veroorzaakt een infarct op alle 3 de bouwprojecten en directe omgeving

Presentatie Bouwfaseringsoverleg 04102021

- Geen opmerkingen

Matrix concept 03112021 – **Notitie** beoordeling

- Stoplichtprincipe toegepast, zie voorbeeld bijlage
 - Scenario 2 logische uitkomst voor Leeuwenburg

24102021 Concept verslag Fasering

Verslag overleg 07092021

- ~~Vastint~~ merkt op dat fase K&L en fase maaiveldafwerking onlosmakelijk ~~onderdeel~~ is van overall bouwfaserings
- Voorgestelde K&L ~~trace~~ vraagt nader ~~onderzoek~~ afstemming met onderlinge bouwprojecten
- Voorgestelde ~~K&L~~ (hoofd) ~~trace~~ loopt dwars de drukke/dicht bezette bouwzones heen.

Dat vraagt een hoop tijdelijke ligging en verlegging van ~~K&L~~ met dito planningstijd, uitvoeringstijd, kosten en mede daardoor verstoring van bouwprocessen.

- ~~Vastint~~ merkt op dat de beoogde ~~WKO-beposities~~ nog ingepast moeten op de kavels en mogelijk buiten de ~~Vastint~~ kavelsgrens komen te liggen

Overige disclaimer:

- Voorkomen van afhankelijkheden tussen bouwprojecten, contractensfeer opdrachtgever/aannemers en derden aannemers is een groot risico in geld, plaats en tijd
- Start en doorlooptijd uitvoering is sterk afhankelijk van succes van doorlooptijd ontwerp herzien SO, VO, DO, supervisie, CRK, bestemmingsplan/omgevingsvergunning, aanbesteding en goedkeuring board
- Indien uitvoering van projecten onderling wijzigen heeft dit direct gevolg voor beoogde ~~milestones~~ en ~~vice versa~~
- Bomen op huidige ~~stationsloper~~ kunnen niet blijven staan ~~tax~~ risico onherstelbare schade, sta in de weg ~~tax~~ logistiek en grond en bouwwerkzaamheden

Wellicht veel herkenning en mogelijk herhaling.

Zodra alle input van stakeholders verwerkt is, zouden we graag weer een live plenair overleg hebben om input te bespreken voordat e.e.a. wordt vastgesteld

Bedankt

Met vriendelijke groet,

Marcel Dorsman
Sr. Development & Construction Manager

VASTINT

M: +31 6 23 890 873
T: +31 20 584 06 06
E: marcel.dorsman@vastint.eu

Reactie Vastint

Reactie NS

	A	D	L	D	E	F	G	H	I
		criteria	blok 5 vroeg, fpg laat		blok 5 laat, fpg laat		blok 5 laat, fpg vroeg		
3		Bereikbaarheid bouw Kun	blok 5 slecht bereikbaar, tijdelijke ontsluiting ri Treub meteen nodig	-2	tijdelijk ontsluiten ri Treub later nodig	2	gezamenlijk bouwterrein, alles tegelijk, druk.	1	
4	A	Bereikbaarheid bouw Leeuwenburg	geen keerbeweging stationsloper	-2	stationsloper beschikbaar? Hoezo/beperkt	1	gezamenlijk bouwterrein, alles tegelijk, druk	1	
5	B	Bereikbaarheid bouw FPG	bouwen tussen burens, blok 5 in de weg	-2	bouwen tussen burens, blok 5 later	0	Tegelijkertijd bouwen met de burens, gezamenlijk bouwterrein, piek bouwverkeer	1	
5	C	Bereikbaarheid gebruikers Kun	blok 5 bewoond kwetsbaar, bordes nodig bij FPG	-1	bordes nodig bij FPG	0	geen of korter bordes nodig	1	
7	D	Bereikbaarheid gebruikers Leeuwenburg	bordes FPG, hoe naar station?	-1	bordes FPG, hoe naar station? Via noordoostingang met bordes	1	geen of korter bordes nodig	1	
3	E	Bereikbaarheid gebruikers FPG	blok 5 klaar bij opening FPG, wel nog K&L	0	blok 5 nog te bouwen	-1	blok 5 + station nog te bouwen	1	
3	F	Bereikbaarheid gebruikers station		0		0		1	
0		Leefbaarheid	blok 5 + Weesperzijde omringd door bouw; FPG bouw tijdens wonen	-2	blok 5 minder overlast, FPG geeft overlast aan burens	-2	overlap in overlast benut, zo kort mogelijk	2	
1	G	FPG stand off distance	Alleen gezamenlijke wanden mogelijk, geen gezamenlijke ruwbouw	0	Alleen gezamenlijke wanden mogelijk, geen gezamenlijke ruwbouw	0	Gezamenlijke wanden en ruwbouw mogelijk	2	
2	H	Veiligheid omgeving	blok 5 en bordes FPG	-2	bordes FPG	-1	gezamenlijke bouwput	1	
3	I	Excl. fietsers versus logistiek							
4	J	Veiligheid bouwers	dringen rond blok 5	0	maximale onderlinge ruimte	0	door en over elkaar werken / hijsen	0	
4		Mag geen verschil maken voor bouw							
5	K	Herhuisvesting	blok 5 1,5 jaar eerder (50 won)	2	Blok 6/7 naar voren in 2024, meer bewoners terug	1	Blok 6/7 naar voren in 2024, meer bewoners terug	1	
6	L	Bouwkosten	dringen rond blok 5 en bordessen FPG	0	bordessen FPG	0	door elkaar heen werken, veel afstemmen	0	
6		Is hier onderscheid in te maken? Relevantie?							
7	M	Complexiteit uitvoeringsfase	rond blok 5 dringen; FPG wachten	-1	FPG moet wachten op burens, bordessen nodig	0	bouwers onderling veel afstemmen, faseren, wachten	-2	
8	N	Complexiteit voorbereidingsfase	rond blok 5 bouwterrein afspraken nodig	-1	Bereikbaarheid bordessen vastleggen	0	Aanbesteding, fasering, bouwwijze, afspraken vooraf vastleggen	-2	
9	O	Risico afhankelijkheid	FPG wacht op Vastint en Van der Kun,	1	FPG wacht op Vastint en Van der Kun, blok 5 na FPG	1	Alle plannings, financiering en voorbereidingen moeten samen komen nvt, als mogelijk -> bouwcoördinator belangrijk	-1	
9		Als scenario werkelijkheid wordt? BP							
0	P	K&L: uitvoerbaarheid	tijdelijk gedoe blok 5	-2	deels in 1 x	1	alles in 1x	2	
1	Q	K&L: kosten	gedoe rond blok 5	-2	deels in 1 x	1	alles in 1x	2	
2		Totale score	Scenario 1	-15	Scenario 2	4	Scenario 3	12	
3									

Reactie Prorail

Beste Juliette en Geertjan,

Excuses voor mijn late reactie, ik ben er eerder nog niet goed aan toegekomen.

Ik heb de begeleidende notitie met matrix bekeken incl. het concept verslag met uitgangspunten en de planning van scenario 2 en 3. Vanuit Stadgenoot heb ik met name gekeken naar de herhuisvesting, start sloop, start en oplevering van de nieuwbouw en naar de risico's/ afhankelijkheden/ uitvoerbaarheid en leefbaarheid in en rondom de Van der Kunbuurt. Waarbij ik de leefbaarheid wel een dilemma vind: heb je gedurende een hele lange periode behoorlijke overlast (gespreid) of heb je gedurende een kortere periode overlast maar wel veel heviger?

Mijn opmerkingen gaan vooral over de planning van de peildatum/ sloop en nieuwbouw van het Amstelblok, deze heb ik ook gemarkeerd in bijgaande notitie en verslag:

- Peildatum in planning scenario 2 en 3 zal naar verwachting gelijk zijn voor alle blokken A-B-C-D-E uitgaande van start Q3 2022 (okt)
- Start sloop uitgangspunt voor Blok A ruim 1 jaar a 1,5 jaar na peildatum dus Q1 2024
- Start sloop uitgangspunt voor Blok B-C-D-E ruim 1,5 jaar na peildatum dus zomer 2024
- Start BRM, bouw en oplevering Amstelblok zijn nu hetzelfde benoemd/beoordeeld in de matrix terwijl deze verschillen:
Scenario 2 start BRM Q4 2028, oplevering 2030; Scenario 3 start BRM Q1 2028, oplevering 2029-> dit laatst is gunstiger voor Stadgenoot omdat de laatste nieuwbouw eerder wordt opgeleverd
- Het criterium Herhuisvesting zou ik verbreden met spreiding en oplevering nieuwbouw Stadgenoot/ sociale huur, omdat niet alleen de start van de eerste nieuwbouw van belang is maar ook wanneer alle sociaal huurwoningen zijn opgeleverd, of dit als extra criterium toevoegen?
In dat opzicht scoort scenario 3 gunstiger omdat het Amstelblok in scenario 3 eerder is opgeleverd omdat dit aansluit op de fietsenstalling die naar voren is gehaald, zodat het gehele sociale huurprogramma eind 2029 is opgeleverd na een gespreide realisatie (1st oplevering eind 2025; laatste oplevering eind 2029; gem. 100 woningen per jaar)

Verder zijn er bij sommige criteria wellicht vraagtekens te zetten bij de beoordelingsscores en de vraag is ook hoe zwaar de verschillende criteria meewegen in de eindscore. Ik zou denken dat met name zwaar wegen de risico afhankelijkheid (vertraging, kostenverhoging), complexiteit van de uitvoering (complicerende maatregelen, kostenverhoging), stroomlijnen herhuisvesting en spreiding/ beheersbaarheid nieuwbouw (aantal woningen per jaar, 1st en laatste oplevering, impact parkeerkelder) en ook de raakvlakken tussen de bouwkuip en fundering toren/ nieuwbouw tender en de nieuwbouw van Stadgenoot en fietsenstalling lijken mij belangrijk, in combinatie met de veiligheid leefbaarheid en bereikbaarheid van het station en omliggend gebied. De excel heb ik verder niet bewerkt/ aangepast, daarvan lijkt het mij handig om de regie bij jullie te houden.

Kunnen jullie hiermee uit de voeten?

Met vriendelijke groet,

Nicole Plasschaert

Ontwikkelingsmanager | Projectontwikkeling
Stadgenoot

Reactie Stadgenoot

Hallo Geertjan,

Als eerste, sorry voor de verlate reactie op de matrix.

Vanuit gemeente voor Vd Kunbuurt heeft het scenario 2 de voorkeur (blok 5 na FPG). Hiermee kunnen we een adequate volgtijdelijkheid in realisatie voor totaal herontwikkeling Vd Kun tot stand brengen, waarbij zowel tendergemeente als Stadgenoot kunnen starten. Daarnaast kunnen betrokken partijen zelfstandig hun proces gaan inrichten voor realisatie. Het op dit moment daadwerkelijk vastleggen op planning vind ik lastig, omdat er nog diverse onzekerheden zijn, denk aan bestemmingsplan, tenderproces, ontwerpproces derden. De voorbereidingen voor tender starten, maar er zijn nu geen garanties te geven over de planning.

Belangrijk punt is ook de veiligheid tijdens de bouw (in een gebied waar de ruimte sowieso beperkt is), dat in scenario 2 als maximaal onderlinge ruimte voor bouwers is getypeerd

Het scenario 3 met een gezamenlijk bouwterrein/realisatie vraagt om gezamenlijk ontwerp en bouwen. Vanuit de tender bezien is het een randvoorwaarde om niet afhankelijk te zijn van andere partijen. De in de matrix onder N en O voor scenario 3 benoemde aspecten zijn een onmogelijkheid.

Ten slotte zag ik dat in de planning van de scenario's dd 4-11-21 nog niet de laatste informatie is verval: Inmiddels is besproken dat gefaseerde sloop niet realistisch is, Stadgenoot beaamt dat, en binnenkort leggen we een besluit hierover aan stuurgroep Vd Kunbuurt voor om uit te gaan van in één keer slopen. Wellicht dat ook start van blokken net iets anders loopt?

Wil jij samen met Paul Hovens a.d.h.v. de laatste planning nagaan wat de effecten zijn op de scenario 2 en 3?

Met vriendelijke groet,

Roland van der Vaart
Projectleider
Grond & Ontwikkeling

Gemeente Amsterdam
+31 (0)6 281 74 875
r.van.der.vaart@amsterdam.nl

Reactie Projectleider Tender