



**Gemeente
Amsterdam**

Uitvoeringskader gebiedsontwikkeling Overamstel

**Visie en eisen Gemeente Amsterdam
voor de leefbaarheid van een wijk in ontwikkeling**

Een handleiding voor ambtenaren, ontwikkelaars en bouwers met BLVC en bouwlogistiekplan



Opdrachtgever
Gemeente Amsterdam

Datum
1 februari 2024

Overgangsregeling

Dit vernieuwde BLVC uitvoeringskader is op 1 februari 2024 vastgesteld door de WWU (Werkgroep Werk in Uitvoering van gemeente Amsterdam), waarmee de oude versie van het BLVC uitvoeringskader van 18 maart 2020 per 25 januari 2024 komt te vervallen.

Alle afspraken daterend *van voor de datum van* inwerkingtreden van het nieuwe *BLVC* uitvoeringskader en die gemaakt zijn voor projecten die in uitvoering worden genomen tijdens en/of na inwerkingtreden van deze vernieuwde versie – dus projecten die worden uitgevoerd tijdens en/of na 28 november 2023 zullen moeten worden aangepast naar de vernieuwde eisen. Eventuele extra kosten die hieruit voortvloeien, dienen vooraf besproken te worden met het projectteam Overamstel.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	5
1.1	Aanleiding	6
1.2	Doel.....	6
2	Werken in de Openbare Ruimte (verordening WIOR).....	9
2.1	Coördinatiestelsel Werken aan de Weg.....	9
2.2	Processen	10
2.2.1	Wanneer wordt er een WIOR aangevraagd	10
2.2.2	Opstellen BLVC notitie	12
2.2.3	Gedragscodes	14
2.2.4	Toetsing en handhaving.....	15
2.2.5	Afspraken over tijdelijk beheer tussen Stadsdeel en Project.....	16
3	BLVC kader	17
3.1	Doel.....	17
3.2	BLVC-kader voor Overamstel.....	17
3.3	BLVC-uitvoeringseisen	19
3.3.1	Het BLVC-uitvoeringsplan/notitie	19
3.3.2	Bereikbaarheid	21
3.3.3	Leefbaarheid.....	25
3.3.4	Veiligheid.....	30
3.3.5	Communicatie.....	32
3.3.6	Project specifieke eisen.....	34
4	Omgeving	35
4.1	Projectgebied.....	35
4.2	Huidige situatie infrastructuur (Verkeer)	40
4.2.1	Verkeersnet	40
4.2.2	Belangrijkste verkeersaders Overamstel	43
4.3	Kabels en Leidingen	44
5	Communicatie.....	45
5.1	Communicatiestrategie	45
5.2	Contactpersonen Gemeente	45
5.3	Stakeholders.....	46

Bijlagen

- Bijlage 1 – Contactpersonen
- Bijlage 2 – Project Specifieke Eisen
- Bijlage 3 - A.P.V. 2008 paragraaf 3
- Bijlage 4 – Beheerafspraken tussen project en stadsdeel
- Bijlage 5 – Bouwlogistiekplan
- Bijlage 6 – Beheerkaart
- Bijlage 7 – Belangrijke leidingen Overamstel

1 Inleiding

Overamstel is volop in ontwikkeling. Er wordt gesaneerd, bouwrijp gemaakt, gebouwd en de openbare ruimte wordt ingericht.

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

Daarnaast clustert dit Uitvoeringskader randvoorwaarden die meegegeven worden aan bouwers en slopers ('bouwers') van de gebouwen en aannemers van werk aan/in de openbare ruimte wanneer zij een nieuwe vergunningaanvragen en/of nieuwe projecten willen starten. Het Muyskenkwartier is nog niet grootstedelijk maar valt wel onder het Uitvoeringskader Overamstel.



Figuur 1 ligging Overamstel met de deelgebieden

1.1 Aanleiding

Vanuit Amsterdam is de ambitie geformuleerd (Woningbouwplan 2018-2025, d.d. november 2018) om tot 2025 de bouw van 52.500 woningen binnen de stadsgrenzen te realiseren door nieuwbouw en voor een deel ook door transformatie van leegstaand- en leegkomend vastgoed op diverse ontwikkellocaties. Dit komt voort uit de Structuurvisie 2040, d.d. februari 2011) om 70.000 woningen en bijbehorende voorzieningen erbij te bouwen tot 2040. Overamstel is één van deze ontwikkellocaties.

Overamstel bestaat uit een aantal industriële gebieden en een aantal bedrijventerreinen. De opgave was en is om een groot deel van deze gebieden in functie geschikt te maken voor woningbouw. Het overige deel zal een bedrijfsfunctie krijgen. Het gehele gebied wordt begrensd door de A2, A10, Weespertrekvaart en de Amstel.

Binnen het plangebied Overamstel worden gefaseerd in totaal ca. 8.000 woningen gerealiseerd. Door de gefaseerde uitvoering ontstaat er een mix van wonen, werken en bouwen in hetzelfde gebied. Dit Uitvoeringskader, en aanvullend het bouwlogistiekplan, heeft als doel om zo min mogelijk overlast tussen bouwverkeer en bewoners/gebruikers te veroorzaken en ervoor te zorgen dat dit gebied tijdens de bouw een veilige omgeving blijft.

De belangrijkste actoren zijn de huidige gebruikers van Overamstel:

- Bewoners Overamstel (AK1, bewoners woonboten diverse deelgebieden, (tijdelijke bewoners) AK2, Muyskenkwartier, Kop Weespertrekvaart en Weespertrekvaartbuurt)
- Bedrijven in Amstelkwartier, Kop Weespertrekvaart Midden, Kauwgomballenkwartier en Muyskenkwartier
- Kantoren Overamstel, waaronder Waternet
- Scholen en kinderdagverblijven
- Hotels Overamstel
- Winkels Amstelkwartier
- Recreanten Park Somerlust en Bella Vistapark
- Verkeersstromen (zowel bestemmings- als doorgaand verkeer)
- Bajes Kwartier ontwikkeling
- Ontwikkeling Amstelkwartier fase 2 en 3 (AK 2 en 3), Kauwgomballenkwartier, Weespertrekvaartbuurt midden en zuid en Muyskenkwartier
- Metrostations Spaklerweg en Overamstel

1.2 Doel

In dit Uitvoeringskader worden **vijf hoofddoelen** geformuleerd waar de gemeente Amsterdam in de uitvoeringsprojecten in Overamstel op zal aansturen. Deze hoofddoelen (met aandachtspunten) zijn onder meer naar voren gekomen tijdens participatiebijeenkomsten met en in de buurt.

De vijf hoofddoelen in dit Uitvoeringskader zijn:

- De veiligheid maximaliseren
- (Geluids)overlast beperken
- Het beperken van stank en emissie
- Bereikbaarheid waarborgen
- Sturen op fasering

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

Veiligheid maximaliseren

De ruimte in het Overamstel-gebied is beperkt terwijl het aantal bewoners en voorzieningen in het gebied toe neemt. Zo is er inmiddels een basisschool en twee kinderdagverblijven in het Amstelkwartier en middelbare school in de Weespertrekvaartbuurt. De Spaklerweg, Amstelstroomlaan en Wenckebachweg zijn drukke verkeersaders en behoren deels ook tot het Plusnet Fiets en Hoofdnet Auto. Verkeersveiligheid in relatie tot de bouwlogistiek en werkzaamheden is daarom een belangrijke prioriteit voor Gebiedsontwikkeling Oost.

Gebiedsontwikkeling Oost stuurt daarom (bovenop de eisen van de WIOR) op:

- Zo veel mogelijk scheiden van bewonersverkeer en bouwverkeer (en overig groot materieel);
- Garanderen van een veilige route naar school vanuit de verschillende windrichtingen: dus rondom de scholen en de kinderdagverblijven nog nadrukkelijker scheiden van bewoners- en bouwverkeer en een goede aanduiding gemotoriseerd verkeer en fiets/voetgangers;
- Bouwwegen en bouwterreinen, directieketen, parkeerplaatsen voor bouwers/aannemers en opslag/depots zo ver mogelijk van bewoonde blokken positioneren en zo beperkt mogelijk houden (aangepast aan de beschikbare ruimte);
- Zo goed mogelijk organiseren van bouwstromen; geen wachtend bouwverkeer in het gebied, parkeren van bouw personeel binnen beperkte ruimte beperken, afzetten of vernauwen van doorgaande routes voorkomen.

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

Geluidsoverlast beperken

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

Werktijden

Het bouwbesluit bepaald dat bedrijfsmatige bouw- of sloopwerkzaamheden op maandag tot en met zaterdag van 7.00 uur tot 19.00 uur uitgevoerd mogen worden. Hieraan dienen aannemers zich dan ook te houden met de aanvulling dat werken buiten 7.00 en 16.00 uur en buiten ma t/m vrij tijdig (5 werkdagen vooraf) gecommuniceerd moet worden met de omgeving via de betreffende omgevingsmanager van de gemeente Amsterdam.

Het beperken van stank en emissie

In het kader van de sanering is het beperken van overlast door stank en emissie het belangrijkste zorgpunt voor de leefbaarheid in het gebied. Extreme stank, emissie en gezondheidsklachten moeten voorkomen worden. Hiervoor zijn goede afspraken met de omgeving en de GGD nodig voorafgaand en tijdens de uitvoering van de (sanerings)werkzaamheden. Het gaat hier bijvoorbeeld over de communicatie/ informatievoorziening, metingen en het op tijd toepassen van bemalingen.

Door de keuze in saneringswijze wordt tegemoet gekomen aan het beperken van de overlast: niet dieper graven dan noodzakelijk, zoveel mogelijk boven de grondwatergrens blijven, niet afgraven wat niet afgegraven hoeft te worden.

Voor de saneringswerkzaamheden is afgesproken dat er - bij diverse klachten onder bewoners / gebruikers van de wijk vanwege stankoverlast - een externe beoordeling en/ of extra metingen worden uitgevoerd. Voor de saneringen worden aparte BLVC-plannen opgesteld. De opsteller dient af te stemmen met het bevoegd gezag en met de gemeente Amsterdam.

Waarborgen bereikbaarheid

De komende jaren gaat er veel gebeuren aan de weginfrastructuur in Overamstel: sloop, sanering, bouwrijp maken, werkzaamheden kabels & leidingen en woonrijp maken. Al deze werkzaamheden hebben gevolgen voor de bereikbaarheid.

In het bouwlogistiekplan (bijlage 5) wordt aangegeven hoe de (bouw)routes lopen en hoe de bereikbaarheid van de wijk wordt gewaarborgd. Bewoners worden zoveel mogelijk gescheiden van het bouwverkeer en bouwverkeer komt zo ver mogelijk van de bewoning af te liggen.

Het bouwlogistiekplan wordt ieder jaar geüpdatet op basis van nieuwe planningen. Scheiden van bouwverkeer en bewoners zal niet altijd mogelijk zijn. De gemaakte afspraken op basis van dit BLVC-kader dienen ervoor om ook in die situaties veiligheid te waarborgen.

Sturen op fasering

Om de overlast te beperken wordt, indien mogelijk, de sloop, sanering en bouw (in bijvoorbeeld 'Amstelkwartier 3') zo veel mogelijk opeenvolgend gepland. Dit om te voorkomen dat in een inmiddels bewoonde wijk nog veel bouwwerkzaamheden plaats moeten vinden. Hier kan de gemeente overigens niet altijd op sturen. Het Kauwgomballenkwartier en Weespertrekvaart Midden en Oost zijn (deels) transitiegebieden waardoor de planning afhankelijk is van diverse partijen.



Figuur 2 uitvoering kruising Spaklerweg – Amstelstroomlaan januari '23

2 Werken in de Openbare Ruimte (verordening WIOR)

2.1 Coördinatiestelsel Werken aan de Weg

Het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg is een samenwerkingsverband van de gemeente Amsterdam, gemeentelijke vervoersbedrijven, kabel- en leidingbeheerders, telecommunicatiebedrijven, nood- en hulpdiensten en politie. Deze samenwerking zorgt ervoor dat bij wegwerkzaamheden de hinder voor de omgeving en (maatschappelijke) kosten worden beperkt.

Dit zijn de taken van het Coördinatiestelsel:

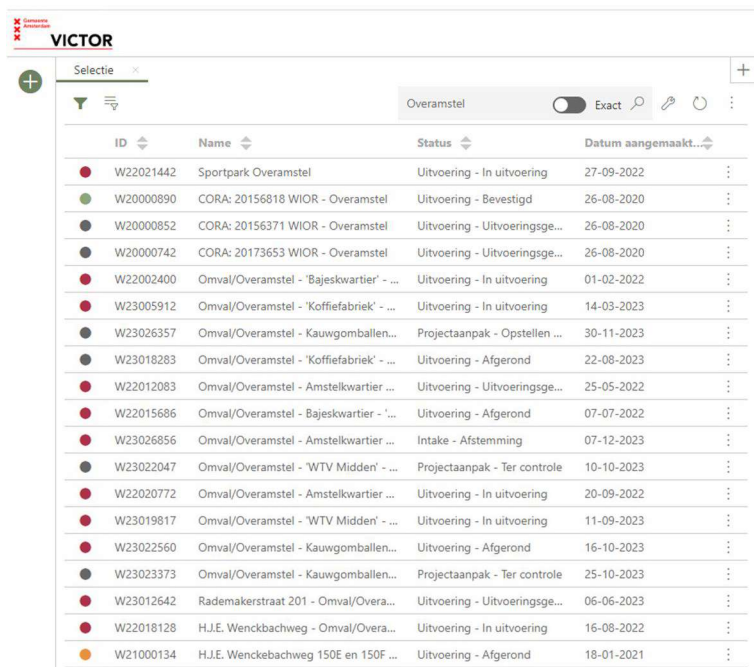
- Projecten combineren: als een partij werkzaamheden uitvoert, kunnen andere partijen meegaan in dit werk. Dit is kostenefficiënt en voorkomt meerdere opbrekingen op 1 weg in een korte periode.
- Projecten toetsen op Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC).
- Toezicht houden op het aantal projecten dat tegelijkertijd wordt uitgevoerd. Planningen aanpassen wanneer in een gebied te veel projecten gepland zijn en projecten combineren waar mogelijk.

Het Coördinatiestelsel is zoals de naam al zegt bedoeld voor infrastructurele projecten. Deze projecten dienen ruim van tevoren te worden gepresenteerd in het planvormingsoverleg (PVO). Het advies wat daaruit volgt wordt vervolgens meegenomen in een wenstracéprocedure. Deze procedure is vooral bedoeld om K&L-beheerders de gelegenheid te bieden mee te gaan in de uitvoering van een project. In de voorbereiding worden alle wensen en eisen opgehaald bij de K&L-beheerders en deze worden vervolgens vastgelegd in een (definitief) tracé-akkoord ((D)TA). Deze procedure kost gemiddeld genomen minstens een jaar.

Door vóór de wenstracéprocedure integraal met alle partijen die belangen hebben in de ondergrond informatie uit te wisselen en af te stemmen, verkleint een project aanzienlijk de kans om tijdens de wenstracéprocedure onverwachts op grote technische, planmatige of legale obstakels te stuiten. Dit kan een project veel kosten besparen.

De lopende en aangemelde projecten in het systeem Victor (voorheen CORA) krijgen een uniek nummer. Al deze unieke W-nummers zijn te vinden in applicatie VICTOR. Om een aanmelding te kunnen doen, moet u eerst een VICTOR-account aanvragen via wior@amsterdam.nl.

Het Bajes Kwartier, ter plaatse van de voormalige penitentiaire Inrichting Overamstel (PIOA), is een zelfstandige ontwikkeling door AM Vastgoed. De afwaardering A2 behoort (nog) niet tot gebiedsontwikkeling Overamstel.



The screenshot shows the VICTOR application interface. At the top, there is a search bar with the text 'Overamstel' and a filter icon. Below the search bar is a table with the following columns: ID, Name, Status, and Datum aangemaakt... The table contains 20 rows of project data, each with a colored dot in the ID column and a vertical ellipsis in the last column.

ID	Name	Status	Datum aangemaakt...
W22021442	Sportpark Overamstel	Uitvoering - In uitvoering	27-09-2022
W20000890	CORA: 20156818 WIOR - Overamstel	Uitvoering - Bevestigd	26-08-2020
W20000852	CORA: 20156371 WIOR - Overamstel	Uitvoering - Uitvoeringsge...	26-08-2020
W20000742	CORA: 20173653 WIOR - Overamstel	Uitvoering - Uitvoeringsge...	26-08-2020
W22002400	Omval/Overamstel - 'Bajeskwartier' - ...	Uitvoering - In uitvoering	01-02-2022
W23005912	Omval/Overamstel - 'Koffiefabriek' - ...	Uitvoering - In uitvoering	14-03-2023
W23026357	Omval/Overamstel - Kauwgomballen...	Projectaanpak - Opstellen ...	30-11-2023
W23018283	Omval/Overamstel - 'Koffiefabriek' - ...	Uitvoering - Afgerond	22-08-2023
W22012083	Omval/Overamstel - Amstelkwartier ...	Uitvoering - Uitvoeringsge...	25-05-2022
W22015686	Omval/Overamstel - Bajeskwartier - '...	Uitvoering - Afgerond	07-07-2022
W23026856	Omval/Overamstel - Amstelkwartier ...	Intake - Afstemming	07-12-2023
W23022047	Omval/Overamstel - 'WTV Midden' - ...	Projectaanpak - Ter controle	10-10-2023
W22020772	Omval/Overamstel - Amstelkwartier ...	Uitvoering - In uitvoering	20-09-2022
W23019817	Omval/Overamstel - 'WTV Midden' - ...	Uitvoering - In uitvoering	11-09-2023
W23022560	Omval/Overamstel - Kauwgomballen...	Uitvoering - Afgerond	16-10-2023
W23023373	Omval/Overamstel - Kauwgomballen...	Projectaanpak - Ter controle	25-10-2023
W23012642	Rademakerstraat 201 - Omval/Overa...	Uitvoering - Uitvoeringsge...	06-06-2023
W22018128	H.J.E. Wenckebachweg - Omval/Overa...	Uitvoering - In uitvoering	16-08-2022
W21000134	H.J.E. Wenckebachweg 150E en 150F ...	Uitvoering - Afgerond	18-01-2021

Figuur 3 Voorbeeld VICTOR applicatie met W-nummers van projecten/aanvragen

Dit Uitvoeringskader inclusief het Bouwlogistiek plan (bijlage 5) zijn geüpload in Victor. En deze stukken zullen aan alle ontwikkelaars en aannemers worden verstrekt binnen Overamstel.

Wanneer er een WIOR vergunning aangevraagd moet worden, dient er nog een BLVC notitie (uitvoeringsplan) opgesteld te worden. Wat in een BLVC-notitie of -plan moet komen te staan, zie hoofdstuk 2.2.2.

2.2 Processen

2.2.1 Wanneer wordt er een WIOR aangevraagd

Een WIOR vergunning (Werken in de Openbare Ruimte) is alleen nodig wanneer er wordt gewerkt in de openbare ruimte. Mochten de werkzaamheden plaatsvinden op het bouwterrein (geen openbare ruimte) van het project is er geen WIOR vergunning nodig.

Bij tijdelijk gebruik van projectruimte buiten de kavelgrens wordt een huurovereenkomst met de bijbehorende afspraken met de gebruiker afgesloten. De project specifieke afspraken worden gemaakt vanuit IB namens G&O met de aanvrager/gebruiker.

Werken in de Openbare Ruimte (WIOR):

<https://player.vimeo.com/video/386436276?color=e6e6e6&title=0&byline=0&portrait=0&autoplay=1&keyboard=false>

Webpagina gemeente Amsterdam:

[https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-\(wior\)/wior-proces/#hbfcod538-23b8-f903-fb9a-a8e5ed4189db](https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-(wior)/wior-proces/#hbfcod538-23b8-f903-fb9a-a8e5ed4189db)

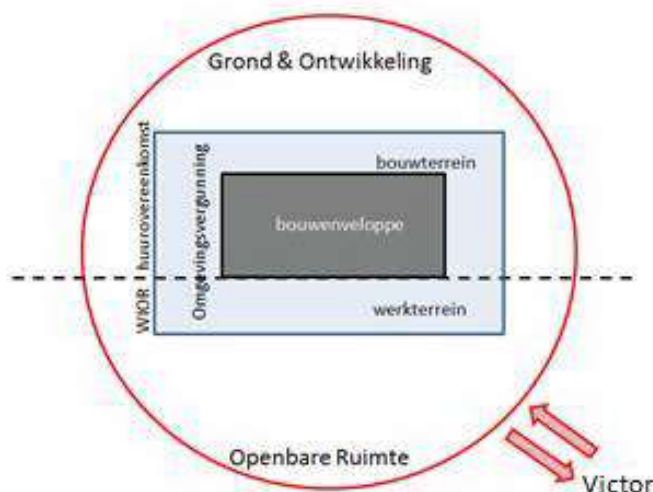
Waarom WIOR

- We willen graag dat bedrijven en organisaties weten wat ze kunnen verwachten bij de aanvraag voor een WIOR-vergunning. [De nieuwe applicatie VICTOR](#) helpt hiermee. De applicatie bevat alle stappen in het proces en bovendien de contacten en middelen die daarbij nodig zijn.
- We willen de omgevingshinder voor bewoners, ondernemers en bezoekers zo minimaal mogelijk houden. Dat geldt ook voor verkeershinder.
- We willen het werken boven- én ondergronds zo gemakkelijk mogelijk maken. Daar heeft iedereen in de stad baat bij.
- Het is belangrijk alle kabels en leidingen te beschermen tegen graafschade. We zorgen voor een passende regeling wanneer er kabels en leidingen verplaatst moeten worden.
- En ten slotte willen we graag dat iedereen inzicht heeft in elkaars plannen. Hierdoor kan er effectiever gewerkt worden. En op deze manier weten bewoners, ondernemers en bezoekers beter wat zij kunnen verwachten.

Het WIOR proces bestaat uit 4 stappen:

1. Intake
2. Ontwerp
3. Projectaanpak
4. Uitvoering

In stap 3 moeten de de BLVC-maatregelen en overige eisen worden verwerkt/ingevuld. Een BLVC notitie of plan is eventueel noodzakelijk om een WIOR vergunning te kunnen aanvragen: [Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie](#)



Figuur 4 Schematische weergave WIOR vs huurovereenkomst

2.2.2 Opstellen BLVC notitie

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

- | | |
|---|--|
| 1. Werkzaamheden (zelf)bouwer: | de (zelf)bouwer stelt een BLVC notitie op |
| 2. Eigen werkzaamheden K&L bedrijven: | K&L bedrijf stelt een BLVC notitie op |
| 3. Maaiveld bouwrijp maken: | IB Amsterdam stelt een BLVC notitie op |
| 4. Sanering: | IB Amsterdam stelt een BLVC plan op |
| 5. Maaiveld woonrijp maken (incl. K&L): | IB Amsterdam stelt een BLVC notitie of plan op |
| 6. UAV gc contract | de Opdrachtnemer stelt een BLVC plan op |

In dit plan moet minimaal aangegeven zijn:

- het Victor-nummer (voorheen coördinatienummer);
- de scope van de werkzaamheden;
- een omgevingsscan;
- de planning;
- relatie met omgevingsprojecten & evenementen (bijv. Cruyff Legacy en Tri Amsterdam);
- veiligheid en risicobeheersing;
- de uitvoeringswijze / fasering;
- de werkgrens/werkruimte;
- een omleidings- en bebordingstekening voor al het verkeer gebaseerd op de eventuele faseringen; (van bijvoorbeeld Stadswerken)
- een communicatiematrix;
- het samenvattingsformulier (zie bijlage 7).

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

Afhankelijk van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden, moet er een plan komen dat uitgebreider is dan een notitie. Dit gaat in overleg met de bouwcoördinator en eventueel de stadsdeelregisseur van SD Oost.

WWU Oost – Werkgroep Werk in Uitvoering Oost

Onder andere de duur en/of impact van de werkzaamheden bepaalt of een project fysiek het WWU-overleg moet bijwonen of als mededeling in het WWU-overleg wordt behandeld. Het project wordt in Victor aangemeld.

Projecten die een BLVC-plan nodig hebben moeten verplicht langs het WWU-overleg in het betreffende stadsdeel. In dit overleg maken de partijen onderling afspraken over uitvoeringszaken.

Het doel van het WWU-overleg is het beperken van hinder op de hoofdnetten tijdens wegwerkzaamheden: [het BLVC-advies](#)

Aanmelden WWU-overleg

De aanvrager kan hun project aanmelden voor het WWU-overleg door uiterlijk 1 week van tevoren de bespreekstukken in Victor te zetten en eventueel een kopie hiervan te sturen naar de e-mailadressen van de stadsdelen.

Stadsdeel Oost: WWU.Oost@amsterdam.nl

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

1. Werkzaamheden in de openbare ruimte weinig impact.
Wanneer deze werkzaamheden van toepassing zijn wordt de BLVC notitie of plan alleen ingebracht bij WWU Oost, via VICTOR. Wanneer er een akkoord is in VICTOR, kan er een vergunning aangevraagd worden.
Er zijn ook kleine werkzaamheden die middels een TVM kunnen worden uitgevoerd. Dat gaat buiten Victor om. Denk aan steiger, verhuizing e.d.
2. Werkzaamheden welke aanzienlijke impact hebben op het wegennet, met name op hoofd- en plusnet (<https://maps.amsterdam.nl/plushoofdnetten/>) zijn verplicht via WWU-overleg het BLVC-plan te laten behandelen. Wanneer de WWU positief adviseert en akkoord geeft kan de vergunning aangevraagd worden. Zie voor de richtlijnen: [https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-\(wior\)/coördinatiestelsel-werken-weg/](https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-(wior)/coördinatiestelsel-werken-weg/)
Wanneer er zonder vergunning of niet conform de vergunning werkt loopt men het risico dat een werk wordt stilgelegd op last van een WWU-inspecteur en/of door iemand van Handhaving. Tevens riskeert men een boete.

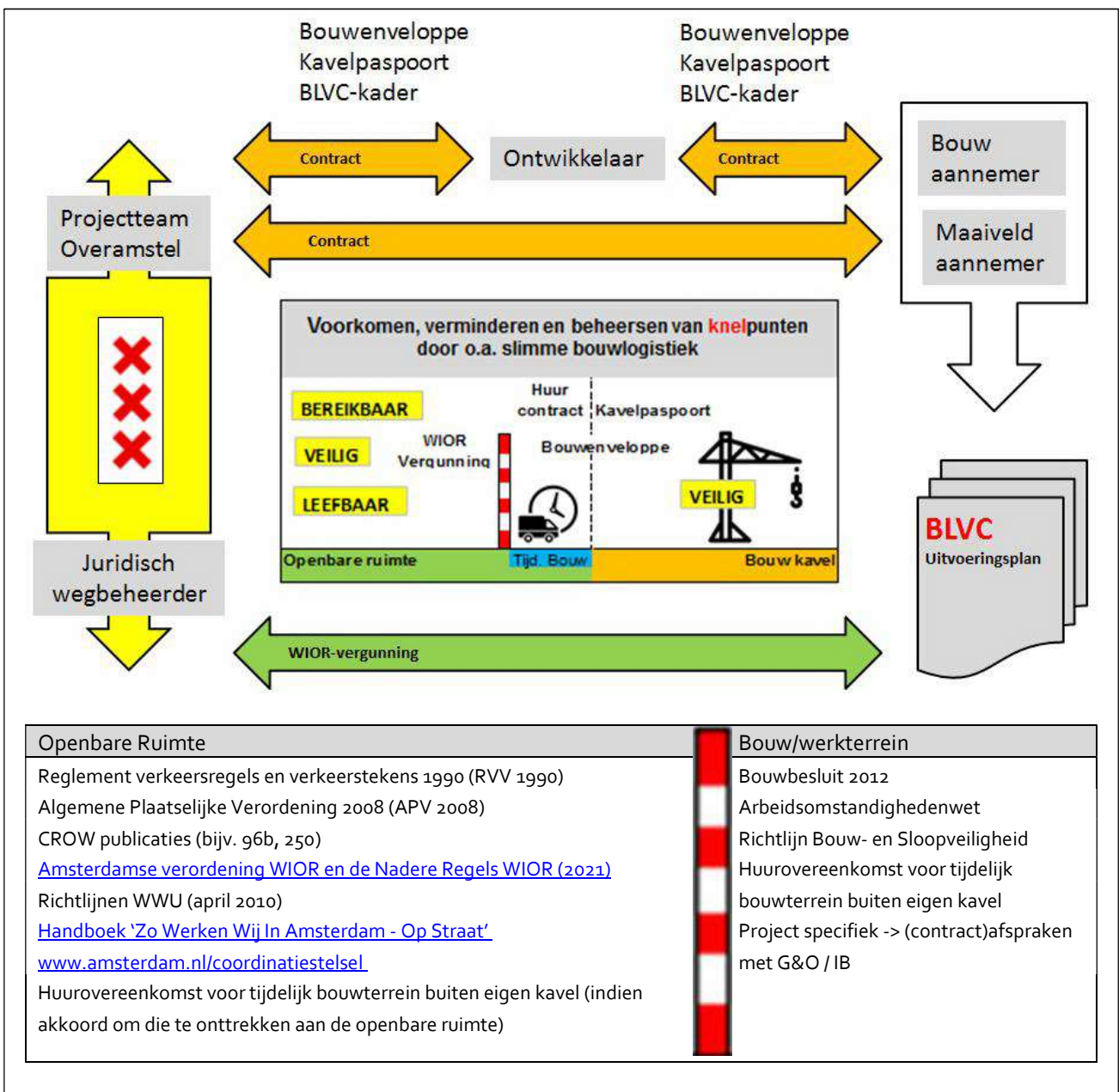


Figuur 4 geplaatste afzetting die niet voldoet aan de gestelde eisen op Plusnet Fiets langs de Amstelstroomlaan

2.2.3 Gedragscodes

Uitvoerende partijen hebben voor de start van hun werkzaamheden in (of in de nabijheid van) de openbare ruimte een WIOR vergunning nodig. Deze vergunning wordt afgegeven, indien er een vastgesteld BLVC-uitvoeringsplan is.

Deze verplichting om een goedgekeurd BLVC-plan te hebben en de werkzaamheden uit te voeren conform het gestelde in dat BLVC-plan, wordt tevens privaatrechtelijk vastgelegd in de overeenkomsten, die de gemeente met partijen in het kader van de stedelijke ontwikkeling sluit. Dit geldt zowel binnen openbare ruimte als binnen projectgebied (niet openbaar).



Figuur 5 Illustratie van de juridische werkingssfeer van het BLVC- kader.

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

- **Bestek:** de gemeente kan aannemers het werk gunnen op basis van EMVI-criteria ('economisch meest voordelige inschrijving'). Bij deze criteria kunnen omgevingsaspecten opgenomen worden waarbij de aannemer gevraagd wordt te laten zien hoe bijvoorbeeld stank- en emissieoverlast wordt beperkt bij grondwerken (zoals bij de sanering Oost- en Weststrook).
- **Bouwenvelop:** erfpachters (en via hun bouwers) krijgen een bouwenvelop. In de bouwenvelop staan verschillende randvoorwaarden voor de bouw omschreven.
- **Huurovereenkomst:** bouwers ondertekenen een huurovereenkomst met de gemeente voor het gebruik van een bouw-/werkterrein. In deze overeenkomst kunnen verschillende randvoorwaarden en (financiële) sancties voor het gebruik van het bouw-/werkterrein worden opgenomen. De huurovereenkomst dient te zijn ondertekend door de ontwikkelaar (of gemachtigde partij) voordat het werkterrein in gebruik mag worden genomen.
- **V&G-plan:** alle betrokken aannemers en bouwers dienen een Veiligheid & Gezondheidsplan op te stellen.

2.2.4 Toetsing en handhaving

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

Openbare ruimte

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

Bouwterrein

Bouwterreinen zijn te verdelen in twee groepen:

1. terreinen waar de gemeente gaat saneren / bouwrijp maken of het maaiveld gaat inrichten. (zoals de Weststrook AK₂, delen van WMO en AK₃);
2. terreinen die in erfpacht aan ontwikkelaars / bouwers zijn uitgegeven en waar concreet gebouwd wordt + het eventueel extra gehuurde terrein buiten erfpachtgrens.

Bodem

Bij sanering / bouwrijp maken is de opdrachtgever (meestal gemeente) verantwoordelijk voor saneringsplan en/of plan voor bouwrijp maken. Onderdeel van deze plannen zijn BLVC-aspecten (bijvoorbeeld hoe de leefbaarheid bij sanering wordt gewaarborgd, zoals monitoring door GGD). Deze plannen worden getoetst door onderstaande partijen:

- Omgevingsdienst (deze partij toets het saneringsplan en geeft evt. toestemming na doen BUS-melding)
- GGD
- Vooroverleg WWU (eventueel toetsing BLVC-plan als dit het openbare wegennet raakt)
- Omgevingsmanager en eventueel bouwcoördinator

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

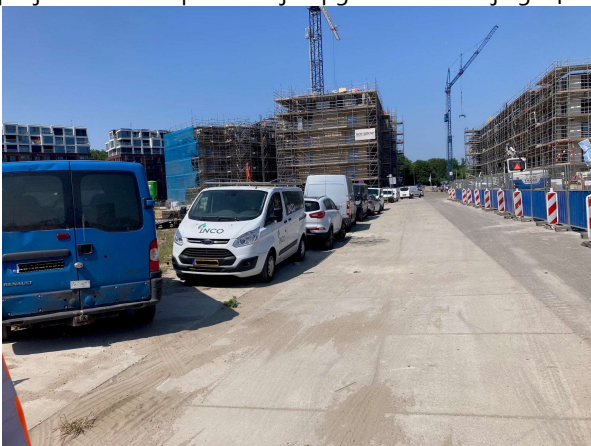
Tijdens de uitvoering kan Projectorganisatie Overamstel een korting (boete) opleggen van € 1000,- per geval per dag. Zie hoofdstuk 3.3.3.

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

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

2.2.5 Afspraken over tijdelijk beheer tussen Stadsdeel en Project

Voor tijdelijk beheer van het gebied zijn nadere afspraken gemaakt tussen stadsdeel en het grootstedelijke project. Deze afspraken zijn opgenomen in bijlage 4.



Figuur 6 parkeren buiten de grenzen van de overeengekomen werkterreinen (buiten bouwhekken) is niet toegestaan en wordt door Handhaving beboet (parkeerboete)

3 BLVC kader

3.1 Doel

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

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

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

3.2 BLVC-kader voor Overamstel

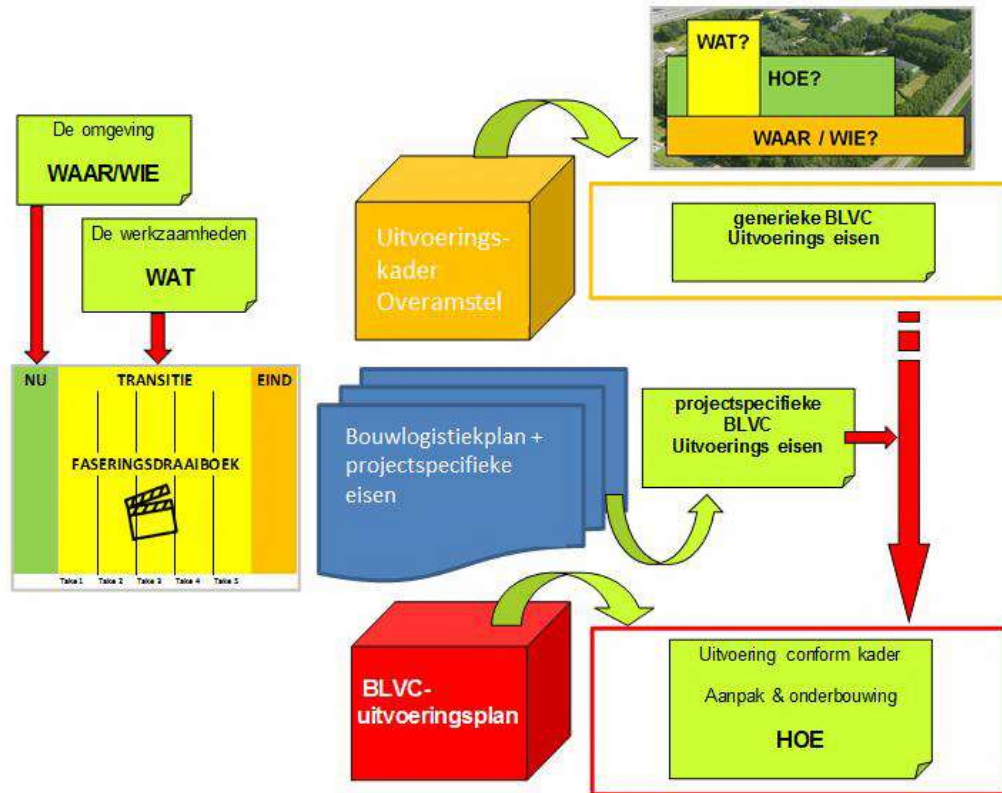
Welke ruimte ten behoeve van bouwterreinen en bouwroutes kan onttrokken worden aan de openbare ruimte? Zijn er routes die tijdelijk aangelegd, versmald of opgeheven moeten worden? Wat zijn dan de alternatieven? Deze vragen moeten beantwoord worden voor alle (deel-) werkzaamheden in het plangebied.

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

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



Figuur 7 luchtfoto Amstelkwartier jan. '23



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

Figuur 8 Het BLVC kader

3.3 BLVC-uitvoeringseisen

3.3.1 Het BLVC-uitvoeringsplan/notitie

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

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

Als er één of meerdere (zelf)bouwer(s) eerder klaar is/zijn dan kan de gemeente niet direct een goede bereikbaarheid of leefbaarheid garanderen omdat anderen (buren) nog bezig zijn met hun bouw. Dit is voor eigen risico en moet worden geregeld in overleg onderling tussen de (zelf)bouwers. Het enige wat de gemeente kan beloven is dat wij ons best doen om bepaalde zaken te coördineren.

Nr.	Algemeen
1	<p>Zowel de bouwaannemer als de maaiveld/infra aannemer dient een BLVC-Uitvoeringsplan/notitie op te stellen. Hierna verder genoemd als 'Opdrachtnemer' (ON).</p> <p>De ontwikkelaars in het gebied krijgen van de gemeente het nu voorliggend BLVC-kader mee en zijn er verantwoordelijk voor dat dit BLVC-kader aan hun contract met de bouwaannemer wordt toegevoegd.</p>
2	<p>Het BLVC-Uitvoeringsplan/notitie dient een nadere uitwerking te zijn van de BLVC-eisen in dit BLVC-kader en het contract tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer.</p>
3	<p>In het BLVC-uitvoeringsplan/notitie dient helder te zijn beschreven waar, wanneer en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden om de hinder voor de omgeving te beperken en de bereikbaarheid van alle aanwezige modaliteiten (verkeersstromen) te borgen (zoals voetganger, brommer, fiets, taxi, auto, laden en lossen, openbaar vervoer en nood-en hulpdiensten).</p>
4	<p>Het BLVC-uitvoeringsplan dient tenminste de volgende gegevens te bevatten:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Uitvoeringsplan2. Faseringstekeningen3. Omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen4. Bouwplanning / uitvoeringsplanning

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

Nr	Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit
9	<p>Tijdelijke inrichting welke langer dan vijf jaar blijven functioneren, dienen met goedkeuring van het Toetsteam Openbare Ruimte & Mobiliteit aangelegd te worden. Tot vijf jaar hoort dit thuis bij de WWU.</p> <p>Uit het huishoudelijk reglement van het Toetsteam:</p> <p><u>Welke projecten gaan niet langs het Toetsteam?</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Groot onderhoud en vervanging, tenzij deze leiden tot wezenlijke wijzigingen zoals functionele aanpassingen van de inrichting (en derhalve ook tot een uitvoerings- en budget/kredietbesluit). • Het ontwerp voor tijdelijke situaties, die gekoppeld zijn aan de uitvoering van herinrichtings- en gebiedsontwikkelingsprojecten (want deze worden getoetst in de WWU). Tenzij een tijdelijke inrichting langer dan 5 jaar zal bestaan. • Objecten die passen binnen het Amsterdamse straatbeeld (Puccini) en geen impact hebben op bereikbaarheid, verkeersveiligheid, toegankelijkheid en doorstroming. Uiteraard kan het ambtelijk expertiseteam wel adviseren over het verantwoord plaatsen van elektriciteitskasten, bankjes en andere objecten.

3.3.2 Bereikbaarheid

Bereikbaarheid in het BLVC-uitvoeringsplan

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

Nr.	Topeis
1	<p>Bestaande en nieuwe functies (woningen, bedrijven en voorzieningen) in het projectgebied en directe omgeving dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor alle verkeersfuncties (voetgangers -rolstoel, scootmobiel, kinderwagen-, fietsers, auto's, vrachtauto's, nood- en hulpdiensten) waarvoor de functie bereikbaar moet zijn om goed te functioneren. Conform de comforteisen, die zijn opgenomen in het ZWIA (Zo Werken Wij in Amsterdam). https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coördinatie/instelling/wior/handboek/</p>
Nr.	Nood- en hulpdiensten
2	<p>De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is te allen tijde gegarandeerd volgens de eisen van de diensten. Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Een rijbaanbreedte van minimaal 3,5 meter. 2. Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 in geval van tweerichtingsverkeer. 3. Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). 4. Een bochtstraal van tenminste R = 7,0 meter 5. Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°). 6. Een toelaatbare aslast van 10 ton.

3	In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanrijroute voor nood- en hulpdiensten nooit langer zijn dan 35 meter . De maximale afstand tussen twee opstelvakken is dus 35 meter. Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.
4	<u>Voor opstelvakken voor de autospuit gelden de volgende randvoorwaarden:</u> <ol style="list-style-type: none"> 1. Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter. 2. Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. 3. Opstelvak autospuit heeft minimaal (L x B) = 10 x 4 meter 4. Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. 5. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton
5	De brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt dient tevens binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste: <ul style="list-style-type: none"> - De brandkraanbordjes zichtbaar zijn - De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn Zie ook: https://nipv.nl/wp-content/uploads/2022/03/20200117-BRWNL-Handreiking-Bluswatervoorziening-en-Bereikbaarheid-2019.pdf
6	Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst en zorginstellingen dienen vrijgehouden te worden van obstakels. De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien. Vluchtroutes dienen vrij te zijn van obstakels.
Nr.	Voetgangers
7	Voetgangers dienen altijd alle woningen, winkels en voorzieningen op een veilige wijze te kunnen bereiken. Doorgaande looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden en te voldoen aan de richtlijnen uit het handboek "Zo werken wij in Amsterdam op straat" (ZWIA). <i>Toelichting: Dit handboek is een verplichte leidraad voor werken in Amsterdam volgens de Amsterdamse Verordening WIOR (Werken in de Openbare Ruimte) en voor het verkrijgen van een WIOR-vergunning.</i>
Nr.	Stremmingen / omleidingen / tijdelijke situatie
8	Bij een niet te vermijden stremming van een modaliteit (auto, fiets, bus, voetganger,..) dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebodingsplan vooraf door de initiator te worden afgestemd met de bouwcoördinator, GVB Verkeersregie en de nood- en hulpdiensten. De periode, de duur en de noodzaak van de stremming dient helder beschreven te zijn. (Deel)projecten dienen met elkaar af te stemmen dat een project niet op de omleidingsroute van een ander project werkt.
9	Bij toepassen van verkeersregelaars is het betreffende project aansprakelijk voor deze verkeersregelaars en dient er een contactpersoon aangewezen te worden bij projectteam Overamstel en/of bevoegd gezag voor het functioneren van de verkeersregelaars

10	<p>De Opdrachtnemer dient (bij de WWU) na te gaan dat de omleidingsroute voor de gebruikers geschikt en beschikbaar is en voldoende (rest)capaciteit heeft. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan.</p> <p>Tijdelijke voetpaden zijn minimaal 150 cm breed. Tijdelijk enkelzijdig fietspad minimaal 200 cm en dubbelzijdig fietspad minimaal 300 cm. Dit betreft de minimale breedte, de breedte is afgestemd op de reguliere verkeersstromen op spits tijden.</p> <p>Fietsers op Plus- of Hoofdnets Fiets moeten hun weg altijd, zij het met een 'bypass' of tijdelijke weg/doorsteek, fietsend kunnen vervolgen.</p>
11	Opdrachtnemer dient de bereikbaarheid en/of veiligheid van tijdelijke situaties door middel van kwantitatieve berekeningen of een kwalitatieve beoordeling te onderbouwen (verificatie).
12	<p>Haltes van het openbaar vervoer dienen altijd toegankelijk te zijn. Wanneer dit door omstandigheden niet mogelijk is, moet dit in goed overleg met de vervoermaatschappij worden afgestemd. –evt. een alternatieve halte realiseren- en tijdig worden vastgesteld in de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU).</p> <p>Tijdig is minimaal 4 weken voor start uitvoering buiten. Bij grootschaliger 'Tijdelijk Buiten Gebruik Name (TBGN) van het openbaar vervoer, geldt een verplichte TBGN procedure die minimaal 18 maanden voor buiten gebruik name in gang gezet moet worden; tbgn@vervoerregio.nl</p> <p>Voor vragen / advies: GVB, afdeling Verkeersregie verkeersregie@gvb.nl</p>
13	Gedurende de bouwactiviteiten vindt frequente afstemming plaats de bouwcoördinator over de actuele planning en impact op infra- en parkeercapaciteit. De nodige frequentie hangt af van de fase van het bouwproces en de afstemming is de verantwoordelijkheid van de ON.
14	<p>Openbare ruimte wordt zo kort mogelijk onttrokken aan de openbaarheid. Hierbij wordt nagestreefd om onttrekkingen zoveel mogelijk in aaneengesloten perioden te laten plaatsvinden, zodat wordt voorkomen dat (verkeer)situaties frequent wijzigen.</p> <p><i>Aandachtspunt: Verkeersscenario's rondom evenementen kunnen door onttrekking van openbare ruimte tijdelijk aangepast moeten worden.</i></p>
14a	De langzaam verkeerstunnel onder de spoorbaan, ter hoogte van de Korte Ouderkerkedijk en de Lindenhoeveweg, mag niet worden gestremd.
Nr.	Evenementen
14	<p>De evenementenkalender moet worden geraadpleegd om evenementen in beeld te krijgen en om hier mee af te stemmen. Tri Amsterdam (juni) en Cruyff Legacy (april) zijn jaarlijks terugkerende evenementen die het projectgebied doorkruisen.</p> <p>Bijvoorbeeld: Het parcours van het jaarlijkse evenement Tri Amsterdam (triathlon) gaat door het gehele projectgebied heen. Doorgang is hierbij noodzakelijk wat afgestemd moet worden.</p>
Nr.	Bouwverkeer
15	<p>Primair uitgangspunt is om bouwverkeer te scheiden van bewonersverkeer.</p> <p>Door het 'werken op een postzegel', wat in Overamstel vaak het geval is en zal zijn, is dit niet altijd mogelijk. Waar bewoners gebruik van de weg of het maaiveld maken, of dit nu samen met bouwverkeer is of niet, spreken we van een openbare weg / openbare ruimte.</p> <p>De opdrachtnemers dienen extra voorzichtig te zijn en moeten rekening houden met zeer beperkte ruimtes om te bouwen en slechte bereikbaarheid voor bouwverkeer. Daarvoor moet goed gekeken worden naar de bouwvelop en het Bouwlogistiek Plan en moet er goed worden afgestemd met de bouwcoördinator</p>

16	Tenzij niet anders mogelijk is moet bouwverkeer de bouwplaats vooruit op- en afrijden
17	Bouwverkeer mag nooit zonder begeleiding achteruit rijden
18	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 07.30 en 09.30 uur en 16.30 en 18.30 uur.
19	Routes van bouwverkeer op het stedelijk wegennet zijn gebaseerd op de minste overlast voor de omgeving en de grootste veiligheid. Het bouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet. Indien mogelijk wordt, om dodehoek ongevallen te voorkomen, linksaf de bouwplaats op- en afgereden.
20	Aan- en afrijdroutes van bouwverkeer dienen aangegeven te worden. Hierbij is het uitgangspunt het Bouwlogistiek Plan.
21	Bouwverkeer mag niet bufferen (wachten/stilstaan) op de openbare weg (lees ook bouwwegen). Bouwverkeer laadt en lost niet op de openbare wegen in de omgeving of reeds ingericht maaiveld. Sowieso niet buiten de bouwterreinen/hekken.
22	Bouwverkeer, inclusief vervoer van/voor bouwvakkers ('klusbussen' en personenauto's) moet binnen het betreffende werkterrein parkeren en/of daarvoor bestemde parkeerplaatsen (betaald parkeren op de meter) of op andere particuliere terreinen met toestemming van de eigenaar.
Nr.	Diensten / voorzieningen
22	Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval binnen het projectgebied door de gemeente en particuliere bedrijven dient tijdens de uitvoering doorgang te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet beschikbaar zijn, dient de Opdrachtnemer in overleg met de gebiedsbeheerder tijdig een alternatieve locatie in te richten.
23	Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden.
24	Binnen het gebied zijn een aantal openbaar vervoer voorzieningen: <ul style="list-style-type: none"> - Metro halte Spaklerweg dient altijd toegankelijk te zijn - Nachtlijn N85 rijdt over de Spaklerweg en mag niet gestremd worden. - Garage Zuid en Basiswerkplaats Tram, Joan Muyskenweg 29, 1114 AN Amsterdam-Duivendrecht zijn gebruikers in de omgeving welke bereikbaar moeten blijven t.b.v. de exploitatie van het openbaar vervoer. - Metro halte Overamstel dient altijd toegankelijk te zijn
Nr.	Parkeren
25	Openbare parkeerplaatsen dienen bereikbaar te zijn. Indien een openbare parkeerplaats tijdelijk opgeheven moet worden, dient de Opdrachtnemer dit tijdig met de wegbeheerder en/of Stadsdeelregisseur en de 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 . en daarvoor is altijd een TVM-vergunning nodig. Dit is alleen bedoeld voor het plaatsen van objecten e.d. Voor parkeren en/of het langer gebruiken als werkterrein moet naast de TVM-vergunning ook een huurovereenkomst worden afgesloten met Projectteam Overamstel.
26	Bij het uit gebruik nemen van bestaande fietsparkeer clusterplaatsen moet er rekening mee worden gehouden dat er gevraagd wordt deze (tijdelijke) te compenseren. Dus plekken waar ineens meerdere fietsparkeerplekken worden uitgenomen zoals bij een metrohalte.

27	<p>Opdrachtnemer moet de aanvraag voor het reserveren van parkeervakken minimaal 5 werkdagen van te voren doen.</p> <p>https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?productid=%7bE4341B52-</p> <p>Indien fietsparkeerplaatsen verwijderd moeten worden, dient ook minimaal 5 werkdagen vooraf de aanvraag te worden ingediend zodat tijdig een vooraankondiging geplaatst kan worden. De aanvraag verloopt via het Stadsloket.</p>
28	<p>Laad- en losmogelijkheden moeten gehandhaafd blijven. Tijdelijke beperkingen dienen in zorgvuldig overleg met de belanghebbenden gepland/geregeld te worden (alternatieven zoeken, tijdstip werkzaamheden afstemmen, etc.).</p>

3.3.3 Leefbaarheid

Leefbaarheid in het BLVC -uitvoeringsplan

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

Nr.	Topis
1	<p>Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving beperkt wordt.</p>
Nr.	Bouwmethode / materieel
2	<p>Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. emissie reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast bij de aan- en afvoer van materialen en personeel (verminderen -aantallen en tijdsduur-, verschonen en verspreiden (over modaliteiten en in de tijd).</p>
3	<p>De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving (zowel op als onder maaiveld). In algemene zin moet de opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid. Indien men voornemens is af te wijken van de wet- en regelgeving zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden. De richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid is van toepassing op dit kader.</p> <p>Traditioneel heien en/of trillen van damwanden en palen (heipalen of Vibropalen) is daarom alleen toegestaan wanneer aangetoond wordt dat de overlast minimaal zal zijn (bijvoorbeeld grote afstand tot omgeving) of wanneer er technisch geen andere keuze is en dat goed onderbouwd is. De bouwinspecteur zal dit toetsen. handhavingbmw@oost.amsterdam.nl</p>
4	<p>Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast.</p> <p>Zo dient bijvoorbeeld alle materieel dat voorzien is van achteruit-rijd-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.</p>

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

10	Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuult.
11	Elke opdrachtnemer moet zijn werkterrein en omheining beheren. Door bijvoorbeeld te zorgen dat de loopschotten goed en recht blijven liggen. De opdrachtnemer dient zoveel mogelijk bij te dragen aan het leefbaar houden van de omgeving.
12	Wanneer het werkterrein niet meer nodig is, deze direct toegankelijk en bereikbaar maken in overleg met het uitvoeringsteam van Overamstel.
13	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is weer over te dragen aan de Gemeente Amsterdam en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).
Nr.	Uitvoeringsduur / moment
14	<p>Het Amsterdamse college van B&W wenst dat belasting van en hinder voor de omgeving als gevolg van de werkzaamheden zo snel mogelijk worden afgerond, uiteraard rekening houdend met de leefbaarheid voor de omgeving.</p> <p><u>Bouwkundige werkzaamheden:</u> Werkzaamheden mogen worden uitgevoerd van maandag tot en met zaterdag van 07:00 uur tot en met 19:00 uur. Buiten deze werktijden alleen met ontheffing van de Gemeente Amsterdam. Werkzaamheden op zaterdag vanwege omwonenden beperken of starten na 09:00 uur, vooraf dient dit aan de omgeving gecommuniceerd te worden middels informatiebrief met vermelding van reden en contactpersoon. Sterke wens vanuit de omgeving om niet op zaterdag te werken. Indien de bouwkundige werkzaamheden hinder veroorzaken aan de openbare weg(en) dient gewerkt te worden conform de werkzaamheden in de Openbare Ruimte volgens de regels en voorschriften van gemeente Amsterdam.</p> <p><u>Aanvullend t.b.v. werkzaamheden in de Openbare Ruimte:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Werkzaamheden ter plaatse van Plus- of hoofdnet worden uitgevoerd van maandag tot en met zaterdag van 07:00 uur tot en met 19:00 uur. Werken is alleen mogelijk na goedkeuring Vooroverleg WWU en buiten deze werktijden alleen met ontheffing van de Gemeente Amsterdam. ○ Werkzaamheden met hinder de rijbaan plus- of hoofdnet alleen buiten spijstijden. Spijstijden zijn maandag tot en met vrijdag van 07:00 t/m 09:30 uur en van 15:00 t/m 18:00 uur. Indien tussen 19.00 en 07.00 uur wordt gewerkt mag dat alleen met ontheffing van de Gemeente Amsterdam. ○ Werkzaamheden aan woonstraten mag uitgevoerd worden van maandag tot en met vrijdag van 07:00 uur tot en met 19:00 uur. Buiten deze werktijden is werken alleen mogelijk na goedkeuring projectteam Overamstel en Vooroverleg WWU.

Nr.	Geluid-, trillings- en stofoverlast
15	Geluid: zie bouwbesluit en A.P.V.: De geluidsnorm van 60 dB mag niet overschreden worden. Zie bouwbesluit 2012, artikel 8.4, lid 1. Als dit piekniveau overschreden gaat worden, dient een ontheffing te worden aangevraagd.
16	In voorkomende gevallen worden geluiddempende voorzieningen voorgeschreven in het bestek. In zijn algemeenheid geldt dat de aannemer zich aan de richtlijnen moet houden. Stationair laten draaien of achteruit rijden van vrachtwagens en graafmachines (kranen) voor 07.00 uur is niet toegestaan.
17	Trillingen: zie regels bouwbesluit, tabel 4 van de Meet- en beoordelingsrichtlijn deel B 'hinder voor personen en gebouwen' 2006 en de SBR-richtlijn voor trillingen die zich op scheurvorming en schade aan gebouwen richt. Het doel is het voorkomen van trillingen. (Bij grondwerk gelden deze trilling eisen uit het bouwbesluit dus niet automatisch)
18	Stof: zie regels bouwbesluit. Het doel is het voorkomen van stofoverlast, bijvoorbeeld door het nathouden terrein of gebruik van stofschermen.
Nr.	Nakomen van afspraken
19	Bij het niet nakomen van de minimale BLVC-eisen uit dit BLVC-kader kan de Projectorganisatie Overamstel een korting (boete) opleggen van € 1000,- per geval per dag. Deze korting (boete) wordt pas opgeheven nadat de Opdrachtnemer heeft aangetoond dat het gebrek verholpen is. Zie figuur 9 het Proces Verbaal van constatering.

Proces verbaal van constatering

Aan [CONTRACTPARTIJ]
Van Projectteam Overamstel
Datum

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

Datum en tijdstip constatering:

Geconstateerd door (persoon):

Beschrijving constatering / overtreding:

[FEITEN OVERTREDING, DATUM, TIJD, PLAATS, SITUATIE, BIJ VOORKEUR MET BEELD]

Contract:

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

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

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

Cc: omgevingsmanagement Overamstel

Bijlagen (foto's, situatieschets):

3.3.4 Veiligheid

Veiligheid in het BLVC-uitvoeringsplan

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

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

Nr.	Topois
1	De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers. De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren en de impact op veiligheid in de openbare ruimte te minimaliseren. Dit dient vooraf door de Opdrachtnemer aantoonbaar te worden gemaakt, door bijvoorbeeld de keuzes en afwegingen inzichtelijk te maken.
Nr.	Verkeersmaatregelen en -voorzieningen
2	Tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM) moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-g6B richtlijnen. TVM in de openbare ruimte worden bekostigd door de Opdrachtnemer. Indien een TVM langer dan drie maanden benodigd is dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden (indiening aanvraag door projectteam Overamstel). Stadswerken (afdeling infrastructuur en service) draagt in sommige gevallen zorg voor de plaatsing van de TVM. De Opdrachtnemer is altijd verantwoordelijk voor het beheer van de TVM. Onder deze TVM worden omleidingsroutes en RVV bebording verstaan, afzettingen, hekwerken en verkeersregelaars.
3	Voor de veiligheid van werknemers op het werkterrein dient er een veiligheidsstrook van tenminste 60 cm breed op het werkterrein te zijn binnen de afzetting (conform CROW g6B).
4	Scheiding van snel en langzaam verkeer in geval van gevaarlijke rijbewegingen en mogelijke gevaarlijke ontmoetingen.
Nr.	Schade in openbare ruimte
5	De Opdrachtnemer dient tijdens de bouwperiode vervuiling/beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten het werkterrein in de openbare ruimte te herstellen op zijn kosten. De mate en frequentie hiervan wordt door projectteam Overamstel bepaald in alle redelijkheid met het oog op veiligheid en leefbaarheid.
6	Schade aan de openbare weg en/of in de openbare ruimte ten gevolge van Werkzaamheden dient direct gemeld te worden en binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de wegbeheerder en bouwcoördinator (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).
7	De wegbeheerder en de omgevingsmanager (van OG en/of ON) controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'.

8	<p>Eventuele schades aan de (openbare) weg (inclusief eventuele fiets- en voetpaden en parkeerplekken en gerelateerde objecten en voorzieningen) buiten het werkkerrein zullen in overleg met de wegbeheerder van V&OR ofwel zelf worden hersteld ofwel door de wegbeheerder van V&OR worden hersteld voor rekening van de Opdrachtnemer.</p> <p><i>Let op: Tijdens de bouwfase is het op kabels- en leidingentracés plaatsen van tijdelijke objecten enkel toegestaan indien wordt voldaan aan de eisen van de desbetreffende netbeheerder(s).</i></p>
9	<p>Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient de Opdrachtnemer binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen en te onderbouwen waarom herstel binnen de gestelde termijn niet mogelijk is. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan de wegbeheerder. Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtnemer een nulmeting uit te voeren om schade bij de aanvang van de werkzaamheden vast te stellen. Deze nulmeting wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze o-meting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder bindend.</p>
Nr.	Tijdelijke verharding
10	<p>Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking, conform de comforteisen die zijn opgenomen in de ZWIA (Zo Werken Wij In Amsterdam op straat). Daarom mag een tijdelijke voetgangersvoorziening geen hoogteverschil bevatten groter dan 2 cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan 2 cm, dient de Opdrachtnemer de overbruggingsconstructie van dat hoogte verschil aan de wegbeheerder voor te leggen.</p>
Nr.	Afsluiting werkkerrein / materieel
11	<p>De opdrachtnemer is 24 uur per dag verantwoordelijk voor de veiligheid op het bouwterrein. Daarom moet hij het werkkerrein zo afsluiten dat het betreden van het werkkerrein door onbevoegden wordt voorkomen.</p>
12	<p>Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaats afscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien of middels schuifpoorten. De opdrachtnemer dient te zorgen dat de brandweer toegang heeft tot het werkkerrein in geval van een calamiteit.</p>
13	<p>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.</p>
14	<p>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.</p>
Nr.	Zicht op elkaar
15	<p>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 werkkerrein in- en uitgereden wordt zijn zaken die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid van het projectgebied.</p> <p>De opdrachtnemer dient helder aan te geven waarom gekozen wordt voor een hoog of laag hek en/of waarom eventueel afgeweken wordt van een dicht hek (geredeneerd vanuit veiligheid, functionaliteit, leefbaarheid).</p>

16	Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, door deze op een goede manier in te richten en bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden te plaatsen.
17	Bij de inrichting van het bouw- en werkterrein dient de Opdrachtnemer maatregelen te nemen om het bouwverkeer altijd vooruit het werkterrein 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 Opdrachtnemer kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en de wegbeheerder akkoord is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar vereist.
18	Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn ROVL 2011.
Nr.	Verkeersregelaars
19	Verkeersregelaars dienen in het bezit te zijn van een aanstellingscertificaat verkeersregelaar. De verkeersregelaars dienen dit certificaat bij uitvoering van de werkzaamheden bij zich te dragen.
Nr.	Hijsen -> conform wet- en regelgeving voor werken op hoogte
20	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen. ▪ Indien afwijking hiervan incidenteel noodzakelijk is, dient de Opdrachtnemer aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan en hier uitdrukkelijk akkoord op hebben van het bevoegd gezag waarmee separate beheers afspraken worden gemaakt. Te denken valt dan aan: venstertijden en volledige afzetting hijsgebied en gevarezone. ▪ Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een veiligheidspersoon.
Nr.	Procedure bij calamiteiten
21	Opdrachtnemer dient een organisatie in te richten die in geval van calamiteiten altijd (24/7) bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder of omgevingsmanager van Opdrachtnemer.

3.3.5 Communicatie

Communicatie in het BLVC-uitvoeringsplan

Naast de technische (inhoudelijke) uitvoering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid rondom de werkzaamheden, speelt het aspect communicatie een belangrijke rol. Het loopt door alle aspecten heen, bundelt deze aspecten en vormt het gezicht naar buiten. In het BLVC-uitvoeringsplan wordt in het communicatiehoofdstuk antwoord gegeven op de volgende vragen:

1. Waar, wanneer, waarom wordt er gewerkt en wat merkt de omgeving ervan.
2. Wat is de communicatie boodschap
3. Welke communicatiemiddelen worden ingezet en welke planning hoort daarbij?
Dit resulteert in een communicatiemiddelenmatrix: wat / wanneer / naar wie / door wie.
Contactnummer van iemand ter plekke

Nr.	Topis
1	De communicatie dient zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving tijdig (maximaal twee weken voordat de werkzaamheden starten) op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden en de gevolgen van de werkzaamheden.
Nr.	Afzender
2	Voor werkzaamheden in de openbare ruimte in opdracht van een gemeentelijke opdrachtgever, is gemeente Amsterdam afzender en opdrachtgever van de communicatie. De uitvoerder/aannemer dient hierbij de benodigde informatie aan te leveren bij de omgevingsmanager.
Nr.	Tijdig communiceren
3	De ontwikkelaar/aannemers heeft een inspanningsverplichting om (pro)actief de relatie met de stakeholders in algemene zin goed te krijgen en te houden. In het BLVC-plan staat beschreven met welke concrete activiteiten en middelen dit doel wordt bereikt, inclusief de contactmomenten.
4	De Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de omgevingsmanager van de gemeente. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit de gemeente.
5	De ontwikkelaar/aannemer informeert de omgevingsmanager ca. een maand voorafgaand aan de werkzaamheden. Er wordt afgesproken hoe de informatie over de werkzaamheden met de stakeholders wordt gedeeld: per brief, informatiebijeenkomst en/of persoonlijk contact.
6	Vanuit de gemeente wordt een eerste contact gemaakt met de stakeholders voor wat betreft de uitvoering van de werkzaamheden.
7	De ontwikkelaar/aannemer stemt verdere (bouw)communicatie-uitingen af met de omgevingsmanager van de gemeente Amsterdam.
Nr.	Procedure bij klachten
8	De uitvoerder/aannemer dient richting de stakeholders aan te geven waar zij met directe klachten, gerelateerd aan de werkzaamheden, terecht kunnen. Dit kan door bijv. een klachtenmeldpunt op te zetten of een aanspreekpunt (dagelijks) in de bouwkeet aanwezig te laten zijn: deze mogelijkheden moeten duidelijk zichtbaar zijn en/of makkelijk vindbaar zijn.
9	Bij klachten wordt zo snel mogelijk - maar in elk geval binnen 24 uur - de klacht opgelost of informatie verstrekt over hoe de klacht opgelost gaat worden.
10	Alle meldingen en klachten die binnenkomen bij de ontwikkelaar/aannemer, worden direct gemeld aan de uitvoeringscoördinator en omgevingsmanager.
11	De ontwikkelaar/aannemer lost calamiteiten op het werk, zo snel mogelijk op. De calamiteit wordt ook zo snel mogelijk – maar uiterlijk binnen twee uur – gemeld aan de bouwcoördinator.

3.3.6 Project specifieke eisen

De werkzaamheden die binnen Overamstel uitgevoerd worden zijn zeer divers. Daarnaast is de omgeving binnen Overamstel ook zeer divers. Delen van het gebied zijn al woonwijken, bij andere delen wordt er zowel gewoon als gebouwd of zijn het nog bedrijventerreinen die nog moeten of al in transitie zijn. Dit levert voor de diverse locaties aanvullend en eventueel ook afwijkende eisen op. Een eerste aanzet is gegeven in Bijlage 2 - . Deze eisen kunnen nog verder worden aangevuld.



Figuur 10 Weesper trekvaartbuurt – Bajeskwartier met op de achtergrond AK3 en Kauwgomballenkwartier jan. '23

4 Omgeving

4.1 Projectgebied



Figuur 11 kaart Overamstel met de deelgebieden

Amstelkwartier 1e fase (AK1)

Dit is het gebied begrensd door Amstel, Spaklerweg en de westelijke bebouwing aan de Amstelvlietstraat. Dit deelgebied is qua woningbouw volledig gerealiseerd. Tevens is het woonrijp maken van de openbare ruimte helemaal gereed op de speelplek Amstelbeststraat na. Deze is tijdelijk ingericht en zal z.s.m. de definitieve inrichting gaan krijgen. De Spaklerweg is ook gereed langs AK1.

Spaklerweg

De Spaklerweg betreft een herinrichting en is onderdeel van de gebiedsontwikkeling Overamstel. De laatste fase zal eind 2023 gereed zijn.

Amstelkwartier 2e fase (AK2)

Dit gebied wordt begrensd door de westelijke bebouwing Amstelvlietstraat, Amstelstroomlaan, Duivendrechtsevaart en Amstel. Dit gebied wordt in 2 fases voorbereid en uitgevoerd. Op de Ooststrook is de bouw/ontwikkeling gereed. De Weststrook is op dit moment volop in uitvoering en hier zijn inmiddels de eerste bewoners ingetrokken.

Het BellaVistapark is gereed. Het Kadewerk aan de Amstel en insteekhaven start rond Q4 2023.

De ontwikkeling van AK2 zal naar verwachting in 2027 helemaal gereed zijn.

Amstelkwartier 3e fase (AK3)

In dit gebied, tussen Amstelstroomlaan, Duivendrechtsevaart, insteekhaven en Bedrijventerrein, is de uitvoering eind 2023 gestart. Na de sloop, saneringswerkzaamheden, kadevervanging en bouwrijpmaken staat de eerste start bouw gepland in 2026.

Spooronderdoorgang Amstelstroomlaan

ProRail is opdrachtgever van de onderdoorgang Amstelstroomlaan-H.J.E. Wenckebachweg. De onderdoorgang is in 2020 gerealiseerd. Deze onderdoorgang is nu nog gesloten voor alle verkeer en kan vanuit Bajeskwartier worden gebruikt voor uitrijdend bouwverkeer. Vanaf de oplevering van de eerste blokken zal deze onderdoorgang worden opengesteld voor verkeer (medio 2024).

Kop Weespertrekvaart (KWT)

De kop Weespertrekvaart bevindt zich tussen de spoorlijn, Weespertrekvaart en het Bajes Kwartier. Dit gebied is volledig ontwikkeld.

Alleen moet het natuurpark op de Kop nog worden ingericht en moet de kade langs het Natuurpark vervangen worden.

De langzaam verkeersbrug over de Weespertrekvaart wordt begin 2024 opgeleverd. Een speelpark worden ingericht aan de H.J.E. Wenckebachweg zodra de hele Kop gereed is.

Kauwgomballenkwartier (KBK)

Het Kauwgomballenkwartier (voorheen: Bedrijventerrein Overamstel), transformeert van een traditioneel bedrijventerrein naar een gemengd werk- en woongebied. Het type bedrijven dat zich nieuw kan vestigen en de woonfunctie, moeten op elkaar afgestemd kunnen worden. Samen met de zittende bedrijven wordt de mate en de snelheid van de verandering bepaald. Het ligt ingeklemd tussen de nieuwe woonwijk Amstelkwartier, het werkgebied Amstel Business Park Zuid en de Duivendrechtsevaart en de Spaklerweg.

Aanwezige functies:

- De Kauwgomballenfabriek', met daarin een congrescentrum en verschillende bedrijfsruimten voor creatieve industrie, mediabedrijven en ICT.
- Hotelstrook
- Woonbootlocaties
- Bedrijven

Ontwikkelingen die gereed zijn:

- Bouw hotels Leonardo en Postillion
- Renovatie Glansfabriek Abraham Dudok van Heelstraat
- Ballet Academie en kantoorgebouw Nicolaas Tetterodestraat

Ontwikkelingen die plaatsvinden:

- Optopping Gebouw B Kauwgomballenfabriek (oplevering mei 2024)
- Project Aan Het Water (kantoorgebouw) Willem Fenengastraat 16 (oplevering september 2024)

Ontwikkelingen die gepland zijn:

- Bouw KBF-Dock (woningen), start bouw 2025
- Overige kavels/ontwikkelingen n.t.b.

Muyskenkwartier

Het bedrijventerrein A2-zone en Joan Muyskenweg ligt tussen de A2, de Duivendrechtse vaart en metrostation Overamstel en is onderdeel van het gebied Overamstel.

Dit deelgebied is Muyskenkwartier genoemd. Dit gebied verandert van een traditioneel werkgebied naar een meer gemengd werk-woongebied. Tevens een transformatiegebied met een ander karakter dan Kauwgomballenkwartier. Parkeren vindt voor de nieuwbouw voornamelijk ondergronds plaats.

Aanwezige functies:

- Woonbootlocaties
- Huurwoningen
- Bedrijven
- Hotel

Ontwikkelingen die gereed zijn:

- Kadeherstel Koffiefabriek
- Realisatie brug over de Duivendrechtsevaart (tussen Amstelstroomlaan en Joan Muyskenweg)

Ontwikkelingen die plaats gaan vinden:

- Bouw woonblok Koffiefabriek (start 2023)
- Vervangen kade en BRM Kavel 1 (hier staat de bouw van sociale huurwoningen op het programma)

Dit gebied is momenteel nog niet grootstedelijk maar vanuit het project wordt hier wel kavelgericht gestuurd.

Weespertrekvaart Midden en Oost gebied (WMO)

Dit is het gebied tussen de spoordijk, de KWT, de Weespertrekvaart de H.J.E. Wenckebachweg. In dit gebied ligt de voormalige Bijlmerbajes, dat wordt ontwikkeld door het consortium Bajes Kwartier Ontwikkeling CV, voor met name woningbouw.

Inmiddels is de bouw van het eerste woonblok 1B (sociaal) ver gevorderd (oplevering mei 2024). Naast dit blok staat de bouw van een basisschool (blok 1A) gepland voor start bouw in 2025. Blok 2 en 3 zijn reeds in ontwikkeling en deze bouw start naar verwachting Q1 2025.

De gemeente zal in 2024 de Wenckebachweg voor een groot deel vernieuwen. K&L zijn op dat deel reeds gereed. De Wenckebachweg is duidelijk een zeer belangrijke verkeersader die nimmer gestremd mag worden.

De ontwikkeling van het Bajes Kwartier is volop in uitvoering. Er is reeds een ondergrondse parkeerkelder gebouwd en de eerste bewoners worden verwacht in Q3 2024 op het Bajeseiland. Hotel Jansen en het Spinoza lyceum zijn al opgeleverd aan de zuidzijde Hier wordt momenteel de laatste hand gelegd aan de MVI.

Ontwikkelingen die gereed zijn:

- Hotel Jansen (Bajeskwartier Kavel A)
- Spinoza Lyceum (op gebied Bajeskwartier gebouwd door gemeente)

Ontwikkelingen die plaats (gaan) vinden:

- Bouw woonblok 1B (oplevering Q2 2024)
- Bouw woonblok 2 en 3 (start bouw Q1 2025)
- Bouw woonblok 1A (school, start bouw verwacht in 2025)
- Ontwikkeling Bajeskwartier (oplevering eerste woningen in 2024). In totaal ca. 1000 woningen
- Blokken 4 en 5 WTM (planning nog onbekend) en 6 t/m 17 WTO (planning onbekend)

Weespertrekvaart Zuid (WTZ)

Dit is het gebied tussen de Bajeskwartier, Weespertrekvaart Midden, De Weespertrekvaart, De A10 en de verlengde Van Marwijk Kooijstraat.

Dit deelgebied ligt grotendeels binnen de gemeente Ouder-Amstel. Gemeente Amsterdam is wel verantwoordelijk voor de openbare ruimte en heeft daardoor ook een belangrijke rol binnen de ontwikkeling van dit gebied. Momenteel wordt er nog gewerkt aan een toekomstig ontwerp voor de openbare ruimte en een plan voor de ondergrondse infrastructuur.

De eerste woning bouwontwikkeling is inmiddels gestart met [The Dialogue](#). Dit blok met ca. 430 woningen wordt naar verwachting in 2027 opgeleverd.



Figuur 12 Impressie van The Dialogue

Zelfbouwkavels

Binnen bovenstaande plangebieden worden ook 'zelfbouw' kavels ontwikkeld. Bij een zelfbouwkavel ontwikkelt, ontwerpt en bouwt de eigenaar zelf een huis. Dit kan hij zelfstandig doen met ondersteuning van adviseurs en aannemers. Ook kunnen meerdere zelfbouwers een bouwgroep vormen, waarbij diverse onderdelen gezamenlijk worden uitgevoerd. Waar normaliter per blok enkele (1 tot 3) ontwikkelaars/aannemers aan het werk zijn kan het bij zelfbouw voorkomen dat elk huis zijn eigen aannemer heeft en zodoende dus ook een eigen planning. Hierdoor komt het voor dat het ene huis al is opgeleverd en dat het andere nog moet starten met alle problematiek die daarbij hoort.

Aandachtspunten voor de zelfbouw kavels zijn:

1. **De aansluiting op de openbare ruimte.**

Voor het aanbrengen van de (huis)aansluitingen is er een 13 weken steiger vrij periode bepaald. In deze periode dient het tracé vrij te zijn van steiger(s) en andere obstakels. Gemeente neemt dan éénmalig de aanwezige verharding op na verzoek.

Dit verzoek dient tijdig te worden ingediend. Minimaal 1 week voor uitvoering en liever eerder.

Vervolgens zorgt de gemeente dat er weer éénmalig verharding terug wordt gebracht zodat de woning op een goede manier bereikbaar is. Het aanbrengen van de verharding zou het liefst meteen de definitieve aanleg betreffen van het maaiveld maar aangezien bij (zelf)bouw er vaak wordt opgeleverd in fasen zal het eventueel eerst éénmalig een tijdelijke verharding betreffen en later dan de definitieve maaiveldinrichting. Dit geldt in projectgebied. In beheergebied gelden andere regels/procedures.

2. **Veilige langzaam-verkeersroutes voor bewoners versus het bouwverkeer van de burens.**

De zelfbouwers dienen zich te houden aan de spelregels conform de bouwvelop en het bouwlogistiek plan. Wanneer zij in de knel komen door hun planning in relatie tot werkruimte of andere zaken dan dienen zij dit zelf op te lossen binnen de afgesproken spelregels. De Gemeente heeft hierin een adviserende, ondersteunende en coördinerende rol. Maar is niet aansprakelijk of verantwoordelijk voor het gedrag en/of problemen van de (zelf) bouwers. De Gemeente grijpt wel in als het fout loopt of dreigt fout te lopen en de veiligheid en/of bereikbaarheid in gevaar komt.

3. **Woonrijp maken.**

Zie ook punt over aansluiten zelfbouwkavels. Woonrijp maken kan pas nadat de laatste zelfbouwer gereed is. Wanneer een bouwer zo ver uitloopt op planning dat de uiterste datum niet gehaald wordt kan de gemeente besluiten om de openbare ruimte woonrijp te maken en is alle schade voor de rekening van die bouwer of bouwers die te laat opleveren. Alle (bijkomende) kosten die ontstaan doordat de bereikbaarheid van de bouw etc. nu niet meer optimaal is zijn ook voor rekening van de bouwer/ontwikkelaar zelf. De Gemeente hoeft niet langer te wachten dan is afgesproken met het inrichten van de openbare ruimte.

4.2 Huidige situatie infrastructuur (Verkeer)

4.2.1 Verkeersnet

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

Verkeersnetten

De verkeersnetwerken bestaan uit:

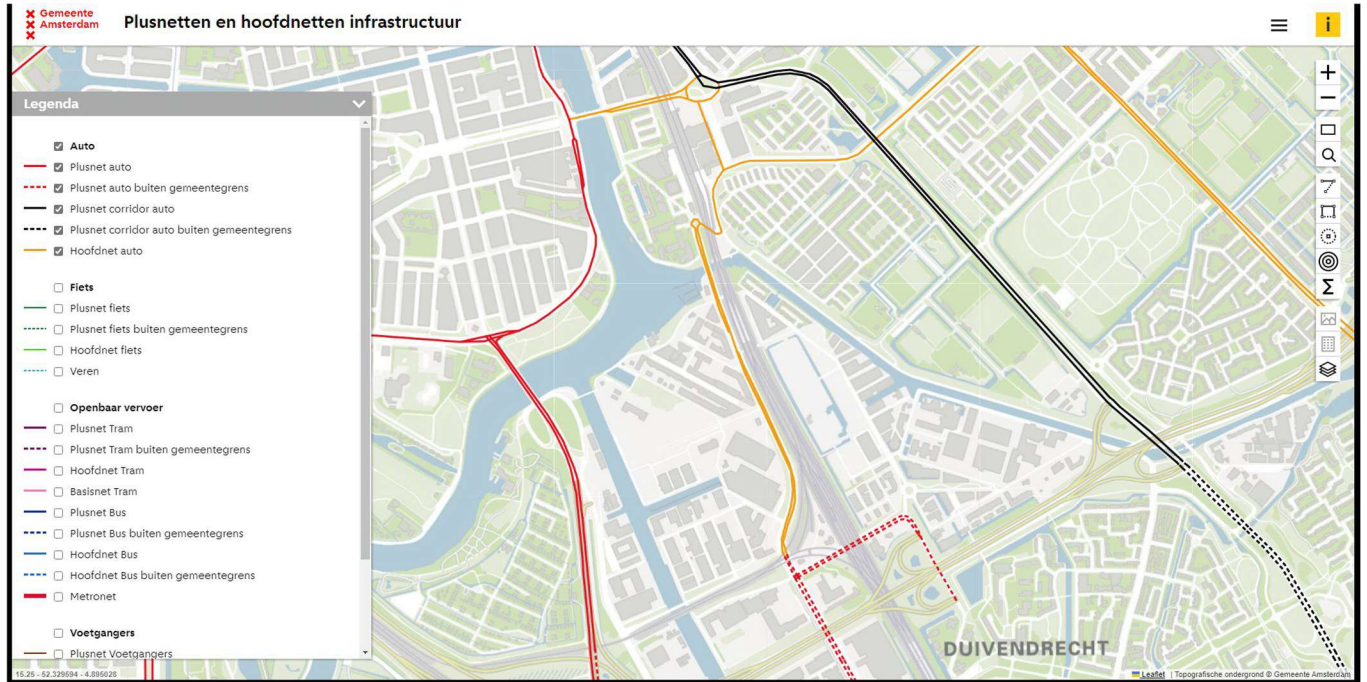
- Plusnetten: gericht op het bieden van (doorstroom)kwaliteit voor grote verkeersstromen met de hoogste prioriteit als er afwegingen gemaakt moeten worden tussen netwerken;
- Hoofdnetten: gericht op het behouden van voldoende ruimte om het verkeer af te kunnen wikkelen;
- Basisnetten met standaard-inrichtingseisen.

De Hoofdnetten zijn zelf weer onderverdeeld in:

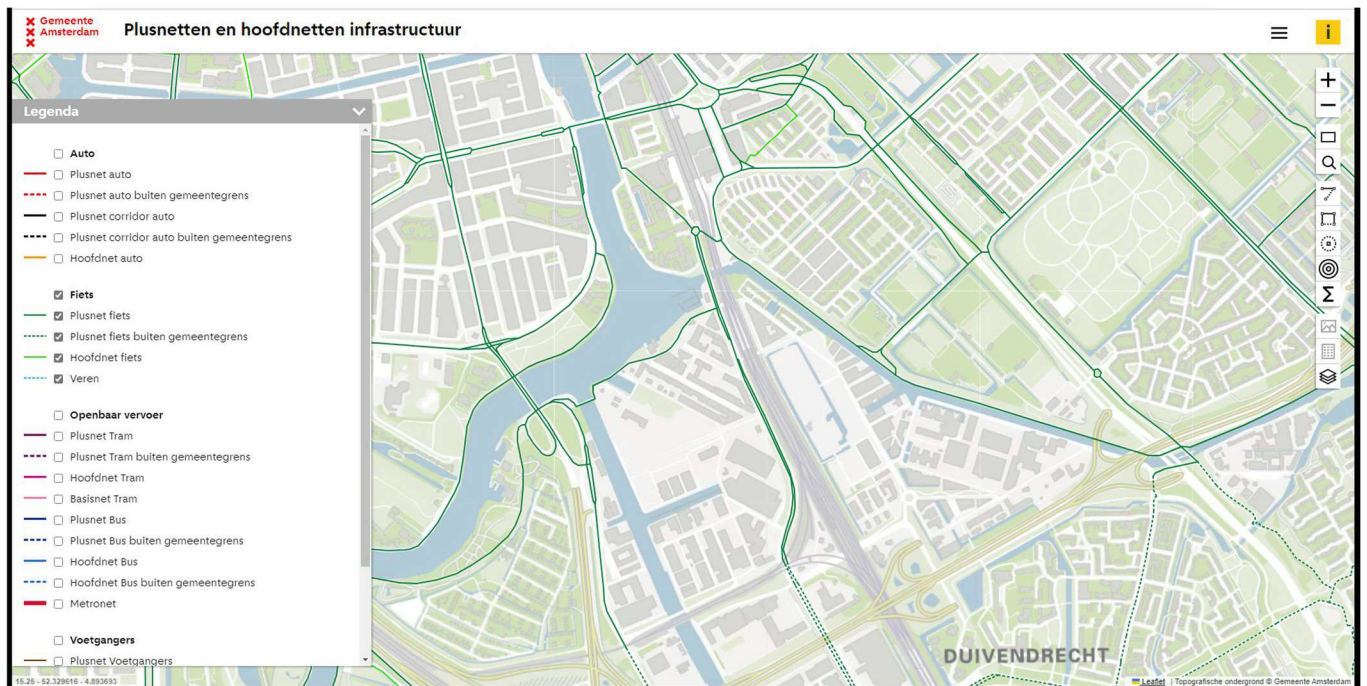
- Hoofdnet Auto (Plusnet en Corridor);
- Hoofdnet Fiets (Plusnet);
- Hoofdnet Openbaar Vervoer (Plusnet, Comfortnet en Metro);
- Plusnet Voetgangers.

Middels de website [kaart plusnetten en hoofdnetten infrastructuur](#) zijn de plus- en hoofdnetten te raadplegen.

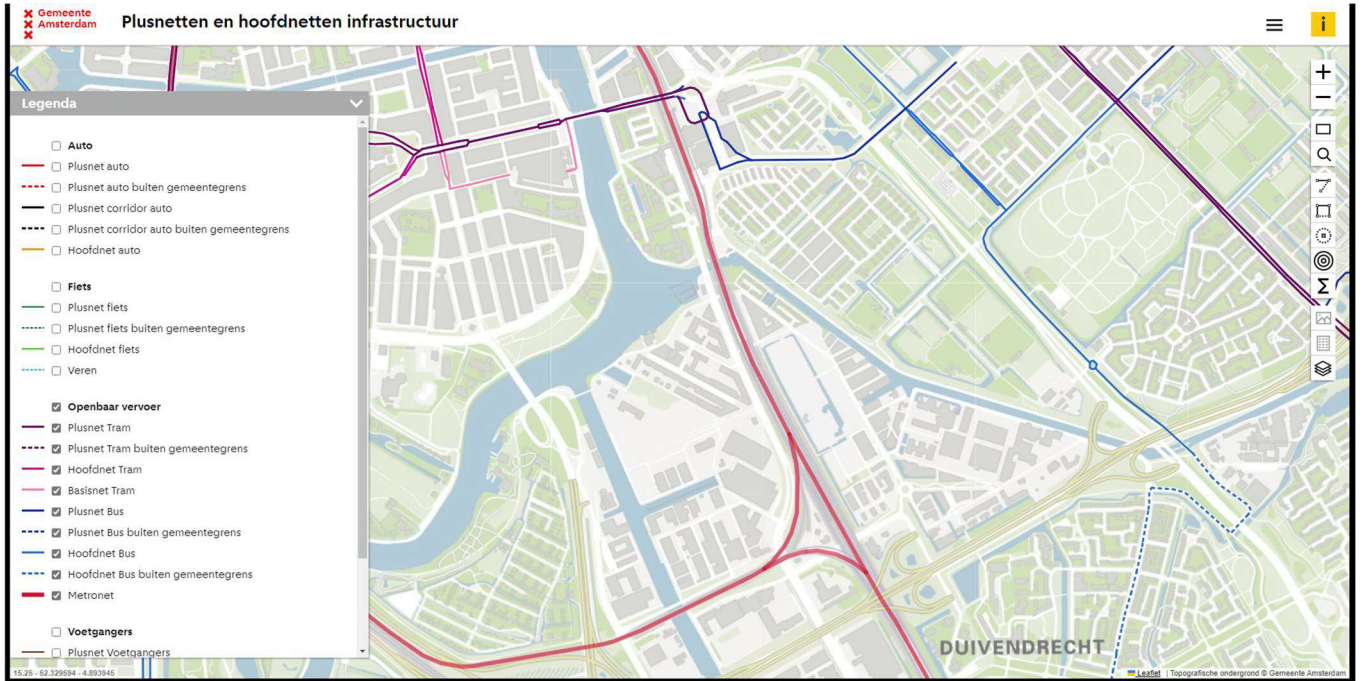
Alle projecten of evenementen die plaatsvinden op een van de hoofdnetten in Amsterdam waarbij het verkeer wordt gehinderd moeten zich melden bij het WWU-overleg (Werkgroep Werk in Uitvoering). Zie ook hoofdstuk 2.



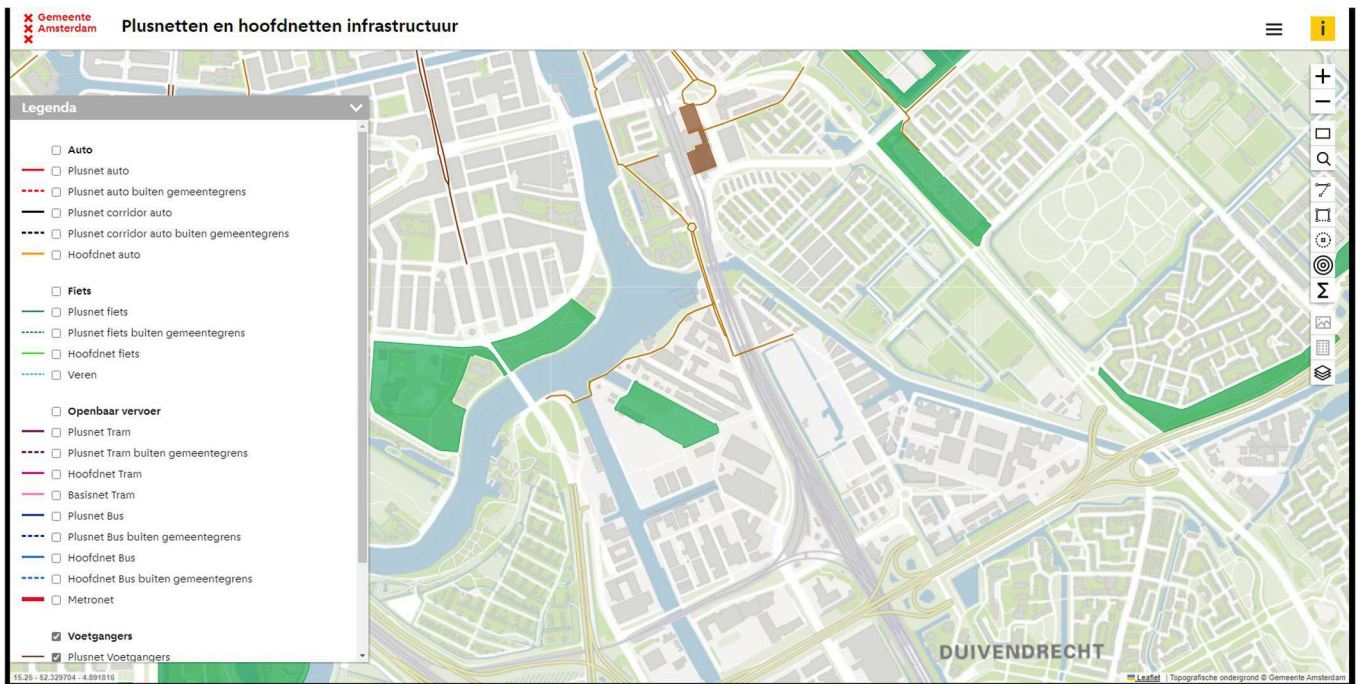
Figuur 13 Auto



Figuur 14 Fiets



Figuur 15 Openbaar vervoer



Figuur 16 Voetgangers

4.2.2 Belangrijkste verkeersaders Overamstel

Spaklerweg:

- Plusnet fiets
- Hoofdnet auto tussen De Omval en Van Marwijk Kooystraat en vanaf Van Marwijk Kooystraat richting het zuiden plusnet Auto
- Belangrijke gebiedsontsluitingsweg voor AK₁, AK₂, AK₃ en KBK
- Bestemmingsverkeer en voetgangersstromen metrostation - kantoren/bedrijven
- Spooronderdoorgang metrohalte Spaklerweg

Korte Ouderkerkerdijk:

- Plusnet fiets
- Gelegen langs de Amstel en drukke route richting Ouderkerk aan de Amstel
- Langzaam verkeerstunnel tussen Korte Ouderkerkerdijk en Solitudolaan -> belangrijke doorgang waarbij stremming grote impact heeft (het is de enige weg uit het gebied Kop Weesper Trekvaart aan de noordzijde)

H.J.E. Wenckebachweg:

- De is de enige ontsluiting voor de KWT en WMO tot dat de Onderdoorgang Amstelstroomlaan open is
- Ontsluiting diverse bedrijven
- Verbinding via Metrostation naar Spaklerweg.
- Verbinding Kop Weesper Trekvaart naar Spaklerweg. 'Aanvalsroute' nood-en hulpdiensten is kwetsbaar aangezien de H.J.E. Wenckebachweg maar van een kant toegankelijk is. De noordelijke onderdoorgang mag niet gestremd worden.
- Toegang werkerrein ProRail Lindenhoeveweg (railinzetplaats)

Joan Muyskenweg

- Ontsluiting diverse bedrijven en woningen

Amstelstroomlaan - Dijkmeerlaan

- Ontsluiting diverse bedrijven en woningen AK₂
- Ontsluiting voor Gas Ontvangst- en Verdeelstation (GOS/GVS) (Gasunie, Liander, Quirion)
- Belangrijke route voor fietsers en voetgangers tussen Muyskenkwartier en Spaklerweg
- Na opening spooronderdoorgang (medio 2024) Spaklerweg loopt Amstelstroomlaan via de Dijkmeerlaan door als verbinding tussen Muyskenkwartier en Amstelkwartier via het Bajeskwartier tot aan de Wenckebachweg/Weesper Trekvaartbuurt
- Ontsluitingsroute bouwverkeer Amstelkwartier fase 3 (AK₃)

A₂

- Plusnet auto, Rijksweg A₂, tussen de A₁₀ en de Utrechtsebrug

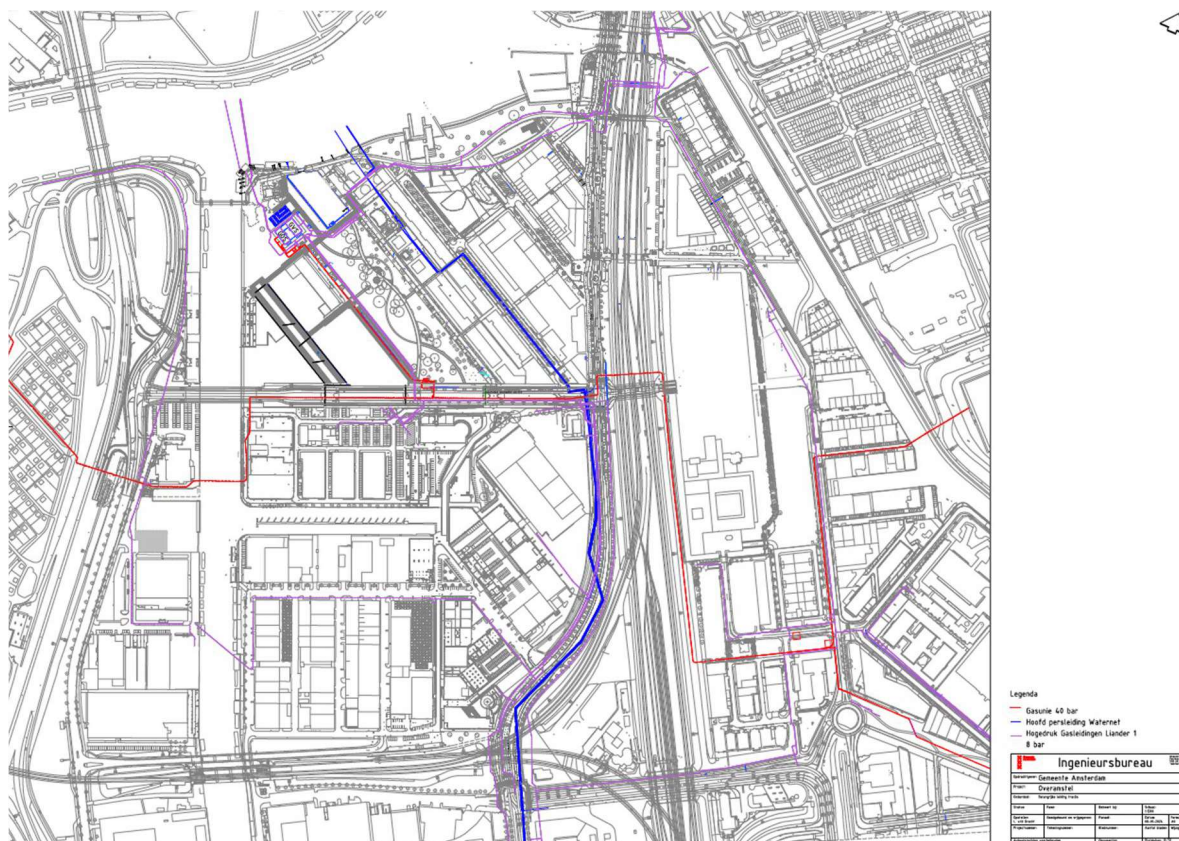
Bij werken aan of op de plus- en hoofdnetten dient dit te worden afgestemd met de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Zie voor de eisen en randvoorwaarden BLVC paragraaf 3.3.1.

4.3 Kabels en Leidingen

In de ondergrond bevindt zich een uitgebreid netwerk van kabels en leidingen, bestemd voor het transport van vloeistoffen, gassen, elektrische of optische signalen. Hier moet uiteraard zorgvuldig en kundig mee omgegaan worden. De meest kwetsbare ondergrondse Infrastructuur in het Amstelkwartier zijn in onderstaande afbeelding opgenomen. Let op! Deze afbeelding geeft een globale ligging weer. Er liggen nog vele andere kabels en leidingen in de ondergrond. Bij graafwerkzaamheden moet men zich uiteraard houden aan de regels/de wet en is een Klic-melding in ieder geval een verplichting. Neem ruim van tevoren contact op met projectteam Overamstel voor informatie over ondergrondse infrastructuur. En bij alle werkzaamheden aan of nabij K&L is afstemming met de betreffende K&L-beheerder(s) verplicht. Advies hierbij is ook om dit vroeg in de ontwerpfase reeds te doen. De aanleg inclusief aansluitingen van alle NUTS-tracés wordt besproken en gecoördineerd in het uitvoeringsoverleg.

Veiligheid t.a.v. gasinfrastructuur Alliander en persleiding Waternet

In het gebied zijn een GasOntvangsstation (GOS), een GasVerdeelStation (GVS) in werking. Daarnaast loopt een belangrijke 40-bar gasleiding (paars) en een persleiding van Waternet (groen?) door het gebied. Hier moet rekening mee gehouden worden door alle aannemers in het gebied.



Figuur 17 gas- en persleidinginfrastructuur Amstelkwartier, zie ook bijlage 7

5 Communicatie

5.1 Communicatiestrategie

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

Om de communicatiestappen van een project duidelijk in beeld te brengen wordt per project een communicatieparagraaf van het BLVC-plan project specifiek uitgewerkt. Zie ook hoofdstuk 3.3.3.

5.2 Contactpersonen Gemeente

Bouwcoördinator

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

Omgevingsmanager

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

Uitvoeringsmanager

De Uitvoeringsmanager is verantwoordelijk voor het aansturen van het uitvoeringsproces. De taak van de uitvoeringsmanager is het beheren van het budget namens Grond en Ontwikkeling, zorgen dat er afstemming is tussen de verschillende projecten in de uitvoering en het verzorgen van het inkoopproces.

Projectmanager IB

De projectmanager IB is de overall manager vanuit het Ingenieursbureau voor de Gebiedsontwikkeling Overamstel.

Gegevens van de contactpersonen zijn te vinden onder Bijlage 1 -

5.3 Stakeholders

De gemeente Amsterdam heeft een stakeholderslijst beschikbaar met alle nutsbedrijven en gemeentelijke contactpersonen per deelgebied. Deze kan bij de omgevingsmanager of bouwcoördinator opgevraagd worden. Voor overige belanghebbende kan contact opgenomen worden met de omgevingsmanager of bouwcoördinator. Er is ook uit uitgebreidere lijst met stakeholders, in deze lijst zitten o.a.:

- Gebruikers
- Bewoners
- Horeca
- Bedrijven
- GVB
- Waternet
- Liander
- Overige kabels en leidingbedrijven
- Gasunie
- Gemeentelijke diensten
- Rijkswaterstaat
- ProRail
- Actieve bouwers/ontwikkelaars in projectgebied

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

Bijlage 1 - Contactpersonen

Rol	Contactpersoon	Telefoon	Mail
Bouwcoördinator	Sjef Hendriks	06 38682716	s.hendriksvandeweem@amsterdam.nl
Omgevingsmanager	Janine van Arnhem (AK ₁ , AK ₂ , KBK)	06 2248 5412	j.van.Arnhem@amsterdam.nl
	Marit Westenberg (Muyskenkwartier) Nog in te vullen middels vacature (KWT & WMO)	06 51 20 08 97	m.westenberg@amsterdam.nl
Uitvoeringsmanager	Jos Gelissen	06 11127004	j.gelissen@amsterdam.nl
Bouwcoördinator	Sjef Hendriks	06 38682716	s.hendriksvandeweem@amsterdam.nl
Projectmanager IB	Hans Pieterse	0629571242	h.pieterse@amsterdam.nl

Bijlage 2 - Project(gebied) specifieke eisen

Gebiedsafhankelijk

Amstelkwartier

- Aanwezigheid van basisschool -> veilige route voor schoolgaande kinderen, voorkomen van geluidsoverlast overdag
- Aanwezigheid van kinderdagverblijf -> voorkomen van geluidsoverlast overdag
- Woonfunctie aanwezig -> realiseren van een veilige woon- en verblijfsomgeving, beperken geluidsoverlast of niet werken op zaterdag
- Hotelfunctie aanwezig -> voorkomen van geluidsoverlast nacht
- Kantoorfunctie aanwezig
- Doorvaarteisen Duivendrechtsevaart
- Sanering voormalig Liander terrein-> emissiebeheersingsplan (grootte ontgravingsvlak, wijze van overslag/transport, afdekken ontgraving) in combinatie met communicatie
- Diverse monumentale panden aanwezig -> let op vooropnames, trillingen etc.

Kop Weespertrekvaart

- Aanwezigheid van metrospoor -> Wet lokaal spoor
- Aanwezigheid van treinspoor -> Spoorwegwet
- Woonfunctie aanwezig -> realiseren van een veilige woon- en verblijfsomgeving, beperken geluidsoverlast of niet werken op zaterdag
- Doorvaarteisen Weespertrekvaart t.b.v. bouw brug
- Minimale parkeergelegenheid/ruimte
- Gebied is doordlopend voor autoverkeer. De enig weg het gebied in en uit is voorsalsnog de H.J.E. Wenkebachweg. Deze dient beschikbaar te blijven.

Kauwgomballenkwartier (Bedrijventerrein)

- Aanwezigheid hotelfunctie -> voorkomen van geluidsoverlast in de nacht
- Aanwezigheid van bedrijven -> bereikbaarheid voor klanten en bevoorrading
- Aanwezigheid van detailhandel -> bereikbaarheid voor klanten en bevoorrading
- Aanwezigheid van metrospoor -> Wet lokaal spoor

Muyskenkwartier

- Aanwezigheid hotelfunctie -> voorkomen van geluidsoverlast in de nacht
- Woonfunctie aanwezig -> realiseren van een veilige woon- en verblijfsomgeving
- Rijksweg A2
- Aanwezigheid van metrospoor -> Wet lokaal spoor

Weesper trekvaart Midden Oost

- Aanwezigheid van metrospoor -> Wet lokaal spoor
- Aanwezigheid van treinspoor -> Spoorwegwet
- Aanwezigheid van bedrijven -> bereikbaarheid voor klanten en bevoorrading
- Aanwezigheid van projectgebied Bajes Kwartier onder AM-Vastgoed
- Bouw en in gebruik name van basisschool
- Gebied ligt lager dan omringende open water
- Aanwezigheid van bewoners
- Aanwezigheid middelbare school

Weesper trekvaart Zuid

- Aanwezigheid van metrospoor -> Wet lokaal spoor
- Aanwezigheid van treinspoor -> Spoorwegwet
- Aanwezigheid van bedrijven -> bereikbaarheid voor klanten en bevoorrading
- Ligt tegen rijksweg A10
- Light grotendeels in gemeente Ouder-Amstel -> diverse regels, eisen en vergunningen lopen anders dan binnen gemeente Amsterdam en/of via de gemeente Ouder-Amstel



Figuur 18 gemeentegrens Ouder-Amstel (rode stippellijn), bron; Google Maps

Bijlage 3 - A.P.V. 2008 paragraaf 3

Paragraaf 3 Hinder (A.P.V. 2008)

Artikel 5.5 Hinder van toestellen, machines, e.d.

1. *Het is verboden toestellen, geluidsapparaten of machines in werking te hebben, of anderszins handelingen te verrichten op een zodanige wijze dat voor een omwonende of voor de omgeving hinder wordt veroorzaakt of toe te laten dat deze handelingen worden verricht.*
2. *Het college kan van dit verbod ontheffing verlenen.*
3. *Het verbod geldt niet voor zover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien bij of krachtens de Wet milieubeheer, de Woningwet, de Wet geluidhinder, de Wegenverkeerswet, de Zondagswet, het Wetboek van Strafrecht, de Luchtvaartwet of de provinciale milieuverordening.*

Bijlage 4 - Beheerafspraken tussen project en stadsdeel Oost

Voor het Amstelkwartier (AK 2, AK3) Kauwgomballenkwartier, Muyskenkwartier en Weespertrekvaartbuurt geldt:

- **Openbare Ruimte** buiten projectgebied is in beheer van Stadswerken en/of V&OR
- **Bouwterrein** (niet-openbaar) is in beheer van Gebiedsontwikkeling Oost

Primair uitgangspunt is om bouwverkeer te scheiden van bewonersverkeer. Door het 'werken op een postzegel', wat in het Amstelkwartier vaak het geval is en zal zijn, is dit niet altijd mogelijk. **Waar bewoners gebruik van de weg of het maaiveld maken, of dit nu samen met bouwverkeer is of niet, spreken we van een openbare weg / openbare ruimte.**

Waar er sprake is van bewoners of andere 'publieke gebruikers' in/van een deelgebied of (ontsluitings)weg en het gebied (deels) openbaar wordt, moet Stadsdeel Oost (SDO) juridisch verantwoordelijk zijn. Ook het dagelijks beheer van alle openbare ruimte valt onder de verantwoordelijkheid van SDO. Maar omdat het in een gebied zo bouwactief als het Amstelkwartier duidelijk niet om een regulier beheergebied gaat, kunnen en moeten er goede (aanvullende) afspraken worden gemaakt tussen SDO en Gebiedsontwikkeling Oost (G&O).

Beoogd wordt om duidelijke afspraken tussen Gebiedsontwikkeling Oost en Stadsdeel Oost te maken over de verdeling van de beheertaken zodat op een efficiënte manier samengewerkt kan worden.

De beheerkaart wordt regelmatig geactualiseerd (zie bijlage 6): bij elke (deel)oplevering waar een overdracht in beheer plaatsvindt, wordt de beheerkaart aangepast en worden er mogelijk andere of nieuwe 'risicogebieden' vastgesteld. Welke aldus worden vastgelegd in de vast te stellen kaart (in overleg tussen G.O en SDO).

Principevoorstel beheer

Regelmatig zal er sprake zijn van een (plaatselijk) 'gemengde' situatie in het Amstelkwartier: de uitvoer van bouwwerkzaamheden en bewegingen van bouwverkeer in openbaar gebied. Daarnaast moet er rekening gehouden worden met twee (andersoortige, beheer-)situaties: beheer van definitief ingericht gebied en beheer van niet-definitief ingericht gebied.

Algemeen

De volgende verdeling in verantwoordelijkheden wordt voorgesteld, geldend voor het hele Amstelkwartier (AK2, AK3), Kauwgomballenkwartier, Muyskenkwartier en Weespertrekvaartbuurt:

- **Stadsdeel Oost** is beheerder van de openbare ruimte en is verantwoordelijk voor vergunningverlening, handhaving en toezicht voor activiteiten in de openbare ruimte. Stadsdeel Oost is tevens primair¹ verantwoordelijk voor het dagelijks beheer van de openbare ruimte.

¹ G&O. kan, op aansturen van SDO, taken op zich nemen voor wat betreft het dagelijks beheer. Als het bijvoorbeeld wenselijk is dat de weg geveegd moet worden, kan SDO G&O. daarop aansturen. Als het bijvoorbeeld wenselijk is dat er een reguliere check oet Plaatsvinden die het SDO om wat voor reden dan ook niet zelf kan uitvoeren, kunnen hierover afspraken worden gemaakt

'Speciale gevallen'

Als het gaat om *openbaar gebied*, is er onderscheid te maken tussen definitief ingericht en niet-(definitief) ingericht openbaar gebied:

- **Definitief ingericht openbaar gebied:** SDO.
SDO is voor beheer en de bewonersvragen hierover het aanspreekpunt. Waar een deel van de definitief ingerichte openbare ruimte als risicogebied (zie hieronder) is bestempeld, gelden er afspraken tussen SDO en G&O.
- **Tijdelijk ingericht openbaar gebied** (o.a. aangelegde bouwweg en ontsluitingsweg (zelf)bouwkavels): G&O- Gebiedsontwikkeling Oost is verantwoordelijk voor het beheer van het tijdelijk ingerichte gebied. Ook is G&O verantwoordelijk voor de niet- ingerichte openbare delen, bijvoorbeeld de niet-uitgegeven bouwkavels. Uitgangspunt daarbij is dat deze braakliggende terreinen veilig zijn.
Op bepaalde bewoonde delen waar tijdelijke inrichting aanwezig is voert SDO dagelijks beheer uit i.o.m. G&O. G&O is en blijft verantwoordelijk voor het onderhoud van deze ruimte.

'Risicogebieden'

Bij oplevering van de definitief ingerichte ruimte in het Amstelkwartier vindt een overdracht van G&O naar SDO plaats. SDO neemt een gebied dan in beheer. In het Amstelkwartier zijn verschillende plekken/gebieden aan te wijzen waar in de toekomst nog (veel) bewegingen van bouwverkeer zullen moeten plaatsvinden. Dat is van tevoren bekend bij zowel Gebiedsontwikkeling Oost als bij Stadsdeel Oost. Waar een reëel verhoogd risico aanwezig is op het door bouwverkeer (bouwlogistiek onder verantwoordelijkheid van G&O) beschadigen van de definitief ingerichte ruimte, kan een gebied als 'risicogebied' bestempeld worden.

De status 'risicogebied' wordt op aangeven van SDO alleen verleend dóór G&O met betrekking van de bouwcoördinator aangezien deze weet of en hoe geregeld is dat bouwverkeer wel of geen risico voor de betreffende O.R. oplevert.

Gebiedsontwikkeling Oost is ter plaatse van de 'risicogebieden' verantwoordelijk voor het beheer van de definitief ingerichte openbare ruimte. Middels aanvullende afspraken kan SDO wel dagelijks beheer (afvalverzameling en gladheidsbestrijding) uitvoeren.

Tijdelijke verkeersmaatregelen (TVM)

Alle materialen voor TVM in de openbare ruimte worden bekostigd door de initiator en aangevraagd bij SDO. Indien een TVM langer dan drie maanden benodigd is dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden door SDO (indiening aanvraag door G&O).

De initiator is verantwoordelijk voor het beheer van de TVM waarbij directievoering G&O een signalerende en sturende werking heeft. Parkeerverboden worden door initiator aangevraagd bij het stadsdeel waarna Stadswerken de benodigde bebording plaatst, het proces-verbaal van bevinding en wegslepen van auto's. Tijdelijke afwijkingen worden gemeld aan het stadsdeel en in geval van complexere tijdelijke afwijkingen worden deze behandeld in het Uitvoeringsoverleg.

Beheer van de bebording

Alle reeds geplaatste bebording wordt beheerd door SDO met uitzondering van de tijdelijke bebording (zie ook onder Tijdelijke Verkeersmaatregelen). Dit geldt ook voor de reeds geplaatste straatnaamborden. G&O levert een gebied op met bebording conform het vastgestelde bebordingsplan. Tijdelijke afwijkingen worden gemeld aan het stadsdeel en in geval van complexere afwijkingen worden deze behandeld in het Uitvoeringsoverleg.

Overdracht beheer

Zowel de overdracht van definitief ingerichte openbare ruimte als tijdelijk ingerichte openbare ruimte vindt rechtstreeks plaats tussen de Beheerder (V&OR) en de directievoerder G&O van het maaiveldbestek en betreffende projectleider of planbegeleider. In het geval van een mogelijk risicogebied wordt de bouwcoördinator uitgenodigd. Voor de overdracht van de openbare ruimte is een overdrachtsprotocol tussen G&O en V&OR afgesproken.

HOOR (herstel opbreking openbare ruimte) => via VICTOR geregeld

6.4 Hersteldossier (uit handleiding VICTOR)

Als er sprake is van herstel naar aanleiding van de werkzaamheden, hetzij door het project zelf of door een hersteller van de gemeente dan moet, na de gereed melding, worden opgegeven welke schade exact is veroorzaakt via de actie 'Opgeven veroorzaakte schade'. Deze informatie is belangrijk voor de financiële afhandeling van het herstel. Zorg ervoor dat deze informatie uiterlijk binnen enkele dagen in VICTOR wordt ingevoerd.

Als het project over de inrichting en complete oplevering van het maaiveld gaat, is er geen sprake van herstel en dus ook geen opgave nodig. Na de gereed-melding gaat de initiatiefnemer in het dossier na wat er precies moet worden hersteld. Deze gegevens worden overgenomen in het hersteldossier en de herstelcoördinator gebruikt deze na het herstel voor een kostenvergelijking. De initiatiefnemer selecteert onder het kopje 'opgeven veroorzaakte schade' het materiaal dat vermoedelijk nodig is om het straatherstel te verrichten. Daar wordt het type verharding aangegeven en wordt aangegeven hoeveel eenheden van de verhardingen nodig zijn. Als deze opgave gedaan is vink je 'opgave materialen afgerond' aan. Het is belangrijk dat er wordt geklikt op 'Verwerken' om alle gegevens op te slaan en in te dienen in VICTOR. De veroorzaakte schade is nu opgegeven in VICTOR.

Tip! Als je gefaseerd werkt kun je ook gefaseerd veroorzaakte schade doorgeven. Dit doe je door 'opgave materialen afgerond' nog niet aan te vinken. Pas bij de definitieve opgave vink je de box aan.

Zodra ook de hersteller de herstelwerkzaamheden gereed meldt kan de procesbegeleider, na een laatste controle, de zogeheten décharge op het WIOR-project afgeven. Dan pas wordt de openbare ruimte weer officieel vrijgegeven. Het kan voorkomen dat hersteller en/of de toezichthouder na de uitvoering van de herstelwerkzaamheden, een afwijkende opgave van herstelmaterialen indient. In dat geval neemt de herstelcoördinator hierover een beslissing. Deze kan bij ruime afwijkingen een discussie starten met de initiatiefnemer om te bepalen wat de definitieve opgave wordt.

Dan wordt er een discussiedossier aangemaakt, dit dossier begint altijd met een D. De initiatiefnemer krijgt dan een melding vanuit VICTOR over de start van de hersteldiscussie. Het discussiedossier toont de opgaven van zowel de initiatiefnemer als de hersteller. Hieraan kan ook nog de constatering van een gemeentelijk toezichthouder zijn toegevoegd. In de laatste kolom staat het oordeel van de herstelcoördinator.

De initiatiefnemer krijgt de mogelijkheid om tekstueel te reageren op het oordeel van de herstelcoördinator over het daadwerkelijke straatherstel. Deze discussie kan een aantal keer heen en weer gaan. Zodra de initiatiefnemer 'Afgehandeld' aangevinkt heeft betekent dit dat er wordt ingestemd met de hoeveelheden en de discussie wordt opgeheven. Hierna krijgt de procesbegeleider een melding.

HOOR Amsterdam

Teammanager HOOR: Henk de Loos 06-10312525 - henk.delooos@amsterdam.nl

Oost - Noord			
Functie	Naam	Tel. nr.	E-mail adres
Coördinator	Marcel van der Tuuk	06-23439255	
HOOR ondersteuning Oost	Huib Groen	06-10041190	huib.groen@amsterdam.nl
Toezi chthouder Oost	Gerrie Kusters	06-22681892	g.kusters@amsterdam.nl
Toezi chthouder Oost	Toon Wolkers	06-38296697	t.wolkers@amsterdam.nl
Toezi chthouder Oost	Menno van Kauwenhoven	06-21287077	m.kauwenhoven@amsterdam.nl
VICTOR / HOOR ondersteuning	Jorgos Tsiblakakis	06-14976202	jorgos.tsiblakakis@amsterdam.nl
Toezi chthouder Noord	Mustafa Bakour	06-53928195	m.bakour@amsterdam.nl
Toezi chthouder Noord	Marco Morees	06-30143462	m.morees@amsterdam.nl
Toezi chthouder Noord	Ton van Bezuijen	06-39005608	t.bezuijen@amsterdam.nl

Figuur 19 contactpersonenlijst HOOR Oost - Noord

Bijlage 5 - Bouwlogistiek plan

Bijlage 7 - Belangrijke leidingen Overamstel