

## Bijl. 2 - Amsterdamse procedures en processen

*Naast de BLVC-uitvoeringseisen (en CROW 96B en ZWIA en Nadere regels WIOR) zijn er bij het werken in de openbare ruimte nog diverse andere relevante zaken die veelal zijn opgenomen in specifieke protocollen en procedures. Ook is er voor sommige zaken een specifieke handleiding, menukaart of processchema (bijv. bomen kappen, woonboten verplaatsen, vervoer over water).*

*In de bijlage 'Amsterdamse procedures en processen' zijn de meest relevante procedures en processen van de gemeente benoemd (Het is geen uitputtend overzicht, maar bedoeld om handige informatie voor BLVC bij elkaar te hebben). Er staan korte beschrijvingen en/of een link naar de locatie waar de meest actuele informatie te vinden is. Daarnaast een paar relevante landelijke richtlijnen.*

1	Werken in de Openbare ruimte – WIOR proces
2	Omgevingsvergunning Lokaal Spoor en TBGN
3	Objectvergunning
4	Tijdelijke Verkeers Maatregel (TVM)
5	Stremmingen doorgeven aan navigatiediensten
6	Ontheffing RVV reglement
7	Wenstracé procedure
8	Omgevingswet
9	Handboek Binnenstedelijk Kademuren
10	Werkzaamheden nabij bomen
11	Woonboten verplaatsen
12	Tijdelijk opheffen parkeervakken
13	Ontheffing zwaar verkeer
14	Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water
15	Aanpassingen VRI's
16	Plaatsen tijdelijke VRI's of 'om en om regeling'
17	Aanpassingen Pollers (verzinkbare palen, VEZIP's) en slagbomen
18	Nadeelcompensatie
19	Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid
20	NVAF richtlijn

### 1. Werken In de Openbare Ruimte – WIOR-proces

Wie in de gemeentelijke openbare ruimte van Amsterdam wil werken heeft een vergunning nodig. Het nieuwe WIOR-proces zorgt dat het aanvragen, beoordelen en verlenen van die vergunning in 1 applicatie wordt geregeld, VICTOR. Deze ondersteunende applicatie van de werkwijze WIOR begeleidt de initiatiefnemer door het WIOR-proces om tot een vergunning te komen. De VICTOR-applicatie is te vinden op [victor.pleio.nl](http://victor.pleio.nl)

Voor vragen over het in gebruik nemen van VICTOR kunt u contact opnemen via [WIOR@amsterdam.nl](mailto:WIOR@amsterdam.nl) of even kijken op [victor.pleio.nl](http://victor.pleio.nl) of contact opnemen met de eigen 1e lijnshulp WIOR specialist in je eigen organisatie.

Middels de WIOR-vergunning wordt beoogd om:

- De omgevingshinder en verkeershinder voor bewoners, ondernemers en bezoekers binnen redelijke grenzen te houden
- Het uitvoeren van werken boven- én ondergronds zo gemakkelijk mogelijk maken. Daar heeft iedereen in de stad baat bij.
- Alle kabels en leidingen te beschermen tegen graafschade. Er wordt een passende regeling afgestemd wanneer er kabels en leidingen verplaatst moeten worden.
- Iedereen inzicht in elkaars plannen te verschaffen. Hierdoor kan er effectiever gewerkt worden. En op deze manier weten bewoners, ondernemers en bezoekers beter wat zij kunnen verwachten.

Het WIOR-proces gaat over alle werkzaamheden in de openbare ruimte, van klein tot groot. In het proces wordt 5 jaar vooruitgekeken en gepland. De **initiatiefnemer** van het project in de openbare ruimte start de procedure in de VICTOR-applicatie. Een WIOR werk kan vallen in één van de volgende categorieën:

- **'WIOR klein'** voor kleine niet ingrijpende werken (denk aan huisaansluitingen, graven in de stoep etc.) geldt een uitzondering. De WIOR klein werkzaamheden mogen worden uitgevoerd op basis van een melding.
- **'Middelgroot WIOR werk'**, werk met minder impact dan een groot werk, bijvoorbeeld het voor kortere tijd werken op de plus- en hoofdnet infrastructuur, minder hinder voor de omgeving en kortere stremmingen voor auto en fietsverkeer.
- **'Groot WIOR werk'**, ingrijpend werk met veel impact waarbij bijvoorbeeld (langdurig) wordt gewerkt op het plus- en hoofdnet infrastructuur, de omgeving veel hinder ondervindt, en nieuwe kabel- of leidingnetwerken worden gelegd.
- Als u **'meegaat'** in een WIOR werk, als deelnemer van een gecombineerd werk, niet zijnde de projectinitiator en werkend onder de voor het gecombineerde werk opgestelde specifieke voorschriften en voorwaarden.

Om de WIOR-vergunning te verkrijgen, moet een aantal stappen worden doorlopen en moet (al naar gelang van de duur en grootte van het werk) bepaalde informatie worden aangeleverd via de applicatie VICTOR. Het betreft de onderstaande stappen:

1. Intake – Bevat o.a. classificatie, afstemmen plannen, opstarten wenstracé.

De initiatiefnemer meld het project aan in VICTOR,  
Je ontvangt een W-nummer voor het gehele gebied.

De consultatie wordt doorlopen:

- meegaander(s) en bezwaarmaker(s) melden zich.
- bezwaren ingetrokken, of afgehandeld.
- meegaands verzoeken zijn akkoord mee gegaan.

2. Ontwerp – Betreft o.a. Afronden ontwerpen, Wenstracé. Zie voor meer informatie:

[victor.pleio.nl](http://victor.pleio.nl)

LET OP, de wtc-procedure gaat buiten VICTOR om.

Het ontwerpvoorstel dient te voldoen aan de indieningsvereisten conform WIOR NR: paragraaf 3.4.3.3 ontwerpvoorstel, de uitvoeringsvoorschriften 2.4 en bijlage 1.

Zie voor een gezamenlijk overzicht de handleiding ontwerpvoorstel op [victor.pleio.nl](http://victor.pleio.nl)

Je upload je ontwerpvoorstel met oplegger in VICTOR.

De tracévergunner beoordeeld het gehele gebied en er wordt indien akkoord een Tracé-akkoord (TA) voor het gehele gebied afgegeven.

3. Projectaanpak – Betreft o.a. BLVC-uitvoeringsplan (maatregelen en fasering) en invulling vergunning eisen. BLVC uitvoeringsplan dient te worden opgesteld en doorloopt de stap projectaanpak. Opdrachtnemer bespreekt het concept BLVC-uitvoeringsplan met de opdrachtgever en zet het (zo nodig aangepaste) concept BLVC-uitvoeringsplan in VICTOR om besproken te worden in de WWU van het betreffende stadsdeel. Eventuele opmerkingen worden opgenomen in de definitieve versie die opnieuw in VICTOR gezet wordt. Daarna kan het BLVC-plan geaccordeerd worden.

Na akkoord van de WWU dient de initiatiefnemer de WIOR-vergunning aan te vragen in VICTOR.

Check de gegevens goed, o.a. emailadres waar de vergunning naar toe gestuurd wordt.

Let op: Bij onverhoopte wijzigingen, terug naar stap 1. De Stadsdeelregisseur bepaalt of vervolgens ook de overige stappen wederom doorlopen moeten worden.

4. Uitvoering – Betreft o.a. Toezicht op uitvoering.  
Wanneer de initiatiefnemer de vergunning heeft aangevraagd of het werk is geaccepteerd als klein werk, kan de uitvoeringsfase starten. Als eerst bevestigt de initiatiefnemer de wensplanning. Het is belangrijk om een definitieve planning te geven van wanneer de werkzaamheden daadwerkelijk starten. Vervolgens, wanneer de werkzaamheden daadwerkelijk gaan starten moet de initiatiefnemer daar een melding van maken. Onder het tabblad 'Uitvoering' meldt de initiatiefnemer de start. Het startmoment is onveranderbaar ingesteld op het moment waarop de actie opent. De initiatiefnemer hoeft dus alleen maar op verwerken te klikken. De hersteller krijgt ook een melding wanneer de werkzaamheden van het project zijn gestart.

## 2. Omgevingsvergunning Lokaal Spoor en TBGN

Voor werkzaamheden in de openbare ruimte binnen de gemeente Amsterdam binnen het ruimtelijk profiel van lokaal spoorweginfrastructuur is zowel de WIOR als de Wet lokaal spoor van toepassing. Het ruimtelijk profiel is een begrensd gebied (vanaf de buitenste spoorstaaf 2,5 meter) om de lokale spoorweginfrastructuur heen, dat wordt gebruikt om te bepalen of werkzaamheden vergunningplichtig zijn ten aanzien van de Omgevingsvergunning Lokaal Spoor. Zie verder op [gvb-zakelijk-vergunning-aanvragen-wls | GVB](#)

### TBGN

Het werk wordt zoveel mogelijk buiten de dienstregeling uitgevoerd. Maar soms is het nodig om het vervoer stil te leggen. Het is dan belangrijk om 18 maanden voor de geplande start van de werkzaamheden een vergunning voor tijdelijke buitengebruikname (TBGN) aan te vragen.

Een TBGN moet via een aanvraagformulier aangevraagd worden via de Vervoerregio. Kijk voor meer informatie hierover op de website van Vervoerregio Amsterdam:

<https://vervoerregio.nl/tram-of-metro-tijdelijk-buiten-gebruik>

### Vervangend vervoerplan

Je kunt het GVB een vervangend vervoerplan laten opstellen. Ze hebben hiervoor de volgende informatie van je nodig:

- Een duidelijke beschrijving van de werkzaamheden en de gewenste periode van uitvoering.
- Een beschrijving van de werkzaamheden die invloed hebben op de tram en/of metroverkeer.
- Een onderbouwing van de noodzaak/wens om de tram of metro tijdelijk buiten gebruik te nemen.

Indien de werkzaamheden in de nabijheid van het spoor van Pro Rail liggen moet een vergunning aanvraag worden gedaan bij ProRail, zie [Vergunningen aanvragen | ProRail](#).

### 3. Objectvergunning

In openbaar gebied is het niet toegestaan om zonder vergunning objecten zoals steigers en containers te plaatsen, omdat de objecten een gevaar of belemmering voor de openbare orde en veiligheid kunnen vormen. Of er geldt een gewichtsbepijking voor een kademuur waar rekening mee gehouden moet worden (zie 3.19 maximale belasting kademuuren).

Middels een objectvergunning kan toestemming gevraagd worden om objecten te plaatsen op een parkeervak of stoep. Voor meer informatie zie;

<https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/>

Voor objecten op het water dient eveneens een objectvergunning aangevraagd te worden, zie Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water (nr. 16).

NB; Eisen aan tijdelijke objecten zoals hulpbruggen, zijn opgenomen in de basisspecificatie objecteisen.

Voor een hulpbrug is de eerste relevante vraag wie er gebruik van moet maken.

Dat bepaalt de breedte en constructie. Vervolgens zijn er eisen aan de afwerking, de aansluiting op kademuur, eisen m.b.t. vaarwegbeheer, verlichting, kabels en leidingen, realisatie en beheer en onderhoud.

### 4. Tijdelijke verkeersmaatregel (TVM)

Middels een TVM kan toestemming gevraagd worden om bijvoorbeeld,

- de straat af te zetten;
- parkeervakken te reserveren;
- Fietsen verwijderen.

Zie [Werkzaamheden en vervoer op straat](#)

Wanneer een dergelijke maatregel nodig is op het water (een vaarweg afsluiten of de kade vrijmaken van vaartuigen) loopt deze aanvraag via de nautisch beheerder.

Wanneer het specifieke parkeerplekken betreft (elektrische laad-paalplek, deelauto, K&R-plek, invalideplek, taxiplek, dokter, halteplek touringcar, laad&losplaats) raadpleeg dan de adviseur parkeren via [straatparkeren@amsterdam.nl](mailto:straatparkeren@amsterdam.nl).

Voor een tijdelijke situatie die langer duurt dan 4 maanden is een Verkeersbesluit nodig.

Het Expertisecentrum Gebied en Gebruik van Stadswerken kan je hier verder mee helpen, [verkeer.stadswerken@amsterdam.nl](mailto:verkeer.stadswerken@amsterdam.nl).

### 5. Stremmingen doorgeven aan navigatiediensten

Weg afgezet in een project? Om verkeershinder, overlast en agressie bij en in de omgeving van werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken, is het van groot belang om de weggebruiker zo goed mogelijk te informeren. Een onderdeel daarvan is een correcte weerspiegeling van de stremming in navigatiediensten

Verkeerskundig Beheer verwerkt alle bekende stremmingen in Melvin, een tool van het NDW (Nationaal Dataportaal Wegverkeer). Van daaruit wordt alle landelijke stremmingsdata gratis en publiekelijk gedeeld met alle navigatiediensten.

#### **Operationele taken van team Verkeerskundig beheer in het kort:**

- Informeert wegverkeer in samenwerking met de verkeerscentrale via Digitale Route Informatie Panelen (DRIPs) langs de weg bij werkzaamheden, incidenten en evenementen. Zowel binnen Amsterdam, als regionaal (in samenwerking met RWS en PNH);
- Verwerkt werkzaamheden bestaande uit stremmingen voor wegverkeer in Melvin, dat voor alle navigatiediensten het landelijke toegangspunt is voor stremmingsdata. Meer informatie over het proces rond de verkeerssituatie in navigatiediensten is te lezen op de kennisbasis.
- We houden ook regie op de stremmingsinformatie in navigatiediensten. Hoewel we niet regelmatig & standaard alle stremmingen checken, corrigeren we de situaties wel op het moment dat we fouten constateren, of wanneer deze fouten bij ons worden gemeld.

Inhoudelijk doorgeven van stremmingen of fouten in navigatiediensten kan via emailadres [vm.verkeerskundigbeheer.vor@amsterdam.nl](mailto:vm.verkeerskundigbeheer.vor@amsterdam.nl).

## **6. Ontheffing RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) en Vergunning Bijzonder Transport (VBT)**

Middels een RVV-ontheffing kan toestemming gevraagd worden om ergens te mogen rijden met een voertuig waar dit normaal niet mag. Voor meer informatie zie;

<https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/>

Wanneer een ontheffing nodig is op het water (scheepsvaarttekens en ontheffingen) loopt deze aanvraag via de nautisch beheerder.

## **7. Wenstracé procedure**

De volgende stappen worden doorlopen in de wenstracé procedure:

1. Bepalen wenstracé trekker
2. Aanvraag wenstracé
3. Akkoord wenstracé
4. Ontwerp voorstel
5. Tracé akkoord

Een toelichting op de stappen is te vinden op [Wenstracéprocedure · Nieuws & storingen \(open\) · victor.pleio.nl](#).

## **8. Omgevingswet**

De Omgevingswet bundelt en moderniseert het wettelijk kader voor de leefomgeving op onder meer bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. Ook beoogt de nieuwe wet samenhang in de aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk, betere en snellere besluitvorming en een grotere mate van participatie.

Ook voor de bouwwerkzaamheden is een omgevingsvergunning nodig.

- Een omgevingsvergunning kan online of schriftelijk worden aangevraagd. In het omgevingsloket kunt u aangeven voor welke werkzaamheden u de aanvraag wilt indienen.
- Voorafgaand aan het aanvragen van de omgevingsvergunning is het mogelijk om een conceptaanvraag in te dienen. Het stadsdeel doet dan een haalbaarheidsonderzoek. Hierbij wordt de conceptaanvraag getoetst aan de welstandseisen en het bestemmingsplan. Daarna weet u of uw vergunningsaanvraag voor uw plan haalbaar is.
- Bij de reguliere procedure is de behandeltermijn 8 weken welke verlengd kan worden met 6 weken.

Voor meer informatie zie <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/omgevingsvergunning/>

Informatie die u voorheen op verschillende plekken verzamelde, vindt u nu op één plek: in het [Omgevingsloket](#). In dit landelijke digitale loket ziet u welke regels gelden op een adres, doet u een vergunningcheck of vraagt u een omgevingsvergunning aan.

[Home - Omgevingsloket](#)

## 9. Handboek Binnenstedelijk Kademuren

Relevant voor het Bouwprotocol is eveneens het Handboek Binnenstedelijke Kademuren, opgesteld onder regie van Kennisplatform CROW door deelnemers aan het platform Binnenstedelijke Kademuren. Het Ingenieursbureau Amsterdam levert hieraan een inhoudelijke bijdrage, specifiek aan de update van het hoofdstuk 'Schadevrij bouwen'. Het Handboek richt zich specifiek op kademuren, daarnaast vindt binnen CROW afstemming plaats met het platform Bruggen.

[Platform Binnenstedelijk Kademuren - CROW](#)

## 10. Werkzaamheden nabij bomen

Welke bomen gekapt mogen worden en of er compensatie plaatsvindt in bomen of in fonds wordt vooraf bepaald. De algemene regels voor werken rondom bomen binnen de gemeente Amsterdam zijn samengevat in bijlage boombescherming op bouwplaatsen.

Zie [Bescherming-bouwplaatsen-stadswerk.pdf](#) en [Handboek ZWIA](#) zie pagina 113 t/m 120.

## 11. Woonboten verplaatsen

Wanneer woonboten verplaatst moeten worden, dient het protocol (tijdelijke) verplaatsingen woonboten gevolgd te worden. Het protocol is in afstemming met de vertegenwoordigers van de woonbootbewoners opgesteld en op 1 maart 2022, met unanieme instemming van de gemeenteraad, vastgesteld door het college.

Het protocol beschrijft de gedragslijn die de gemeente Amsterdam hanteert bij kadeherstel en beschrijft de uitgangspunten, werkwijze en te volgen stappen. Het is het kader waarbinnen de gemeente Amsterdam en de woonbooteigenaar afspraken maken over de tijdelijke verplaatsing en de wederzijdse rechten en plichten worden aangegeven.

## 5 stappen verplaatsingstraject

1. Traject tot en met besluitvorming
2. Maken van afspraken en doorlopen van benodigde procedures
3. (Tijdelijke) verplaatsing van de woonboot
4. Terugkeer naar de heringerichte ligplaats (indien zo afgesproken)
5. Afronding

De stappen en het proces bij een definitieve verplaatsing zijn vergelijkbaar en daar is het protocol definitieve verplaatsingen voor gemaakt.

Belangrijk is om ruim de tijd te nemen en minimaal twee jaar voor de beoogde verplaatsing (stap 3) te beginnen met de procedure. Bedenk dat wisselplekken moeten worden aangevraagd en ingericht. Het 'dienstenaanbod' geeft een helder kader over wat er wel en niet mogelijk is voor wat betreft vergoedingen en compensatie. Gemaakte afspraken moeten landen in een verplaatsingsovereenkomst die onder begeleiding van een jurist moet worden opgesteld. Als het niet lukt om tot een overeenkomst te komen moet tijdig een procedure tot verplaatsing onder bestuursdwang worden opgestart.

Het protocol, de proceskaart, een 'format' van de verplaatsingsovereenkomst en het 'dienstenaanbod' zijn te vinden op [www.amsterdam.nl/woonbootverplaatsingen](http://www.amsterdam.nl/woonbootverplaatsingen) of mail naar [bruggenkademuren@amsterdam.nl](mailto:bruggenkademuren@amsterdam.nl)

## 12. Tijdelijk opheffen parkeervakken

Wanneer parkeerplaatsen opgeheven moeten worden i.v.m. werkzaamheden worden algemene parkeerplaatsen niet gecompenseerd. Wanneer het specifieke parkeerplekken betreft (elektrische laadpaalplek, deelauto, K&R-plek, invalideplek, taxiplek, dokter, halteplek touringcar, laad&losplaats) raadpleeg dan de adviseur parkeren via [straatparkeren@amsterdam.nl](mailto:straatparkeren@amsterdam.nl).

Invalideparkeerplaatsen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd in de nabijheid. Om een parkeervak te reserveren (of op te heffen i.v.m. werkzaamheden), moet een Tijdelijke Verkeersmaatregel (TVM) bij het stadsdeel worden aangevraagd. Het stadsdeel zet dan uiterlijk twee dagen van tevoren TVM-borden neer, waardoor tijdelijk een wegsleepregeling geldt. Hier zijn kosten aan verbonden. Dit gaat via de website Amsterdam veelgevraagd, zie [Parkeervakken reserveren \(TVM\) | Gemeente Amsterdam](#)

Bij de vergunning aanvraag wordt ook gevraagd naar de objecten die geplaatst gaan worden op een parkeervak. De vergunningverlener houdt rekening met een maximaal gewicht voor objecten en voertuigen op kades en bruggen.

## 13. Ontheffing zwaar verkeer

Er is een ontheffing nodig als een voertuig zwaarder is dan 7,5 ton en binnen de zone zwaar verkeer moet zijn. In de volgende situaties moet er een ontheffing worden aangevraagd:

- voertuig weegt minder dan 30 ton en is korter dan 10 meter.
- voertuig mag met lading meer dan 30 ton wegen volgens de RDW, maar is altijd lichter.
- een bijzonder voertuig.
- voertuig met een ondeelbare lading.

- de hele route loopt over de [breed opgezette wegen](#).

Voor de breed opgezette wegen en de IJtunnel heeft u ook een ontheffing nodig. Zie kaart <https://kaart.amsterdam.nl/zone-zwaar-verkeer>

### **Soorten ontheffingen zwaar verkeer**

Voor de zone zwaar verkeer kunt u een dagontheffing, jaarontheffing of routeontheffing aanvragen. In het formulier wordt duidelijk welke ontheffingen er zijn, zie [Zone zwaar verkeer - Inleiding](#)

Hieronder de regels die ook in de checker van het formulier voorkomen.

### **Voertuig tot 30 ton en maximaal 10 meter Inklappen**

- Uw voertuig mag volgens de RDW niet meer wegen dan 30 ton. En de lengte is maximaal 10 meter. Dan kunt u een van deze ontheffingen aanvragen:
- dagontheffing
- jaarontheffing

### **Voertuig vanaf 30 ton en/of langer dan 10 meter Inklappen**

- Is uw voertuig zwaarder dan 30 ton en/of langer dan 10 meter dan kunt u een van deze ontheffingen aanvragen.
- **Jaarontheffing met gewichtsverklaring:** Met de gewichtsverklaring belooft u dat uw voertuig en lading bij elkaar nooit zwaarder dan 30 ton wegen als u binnen de zone zwaar verkeer rijdt.
- **Jaarontheffing bijzonder voertuig:** overzicht [bijzondere voertuigen](#).
- **Jaarontheffing met verklaring ondeelbare lading:** De lading kan niet verdeeld worden over meerdere kleinere voertuigen.
- **Routeontheffing bestemming breed opgezette wegen:** U heeft een bestemming aan een van de [breed opgezette wegen](#).
- **Routeontheffing voor een vaste route:** U heeft een [bijzonder voertuig](#) of een voertuig met een ondeelbare lading waarbij het maximale werkelijk gewicht van 30 ton niet kan worden gegarandeerd.

## 14. Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water

Nautisch beheer is het bevoegd gezag op het water. Sinds 1 oktober 2025 werken de collega's van Nautisch Beheer bij Stadsregie en maken deel uit van het team Regie op Gebruik. Ze verlenen ontheffingen en vergunningen aan organisaties en bedrijven die iets willen doen op het water dat afwijkt van de wet- en regelgeving. Bijvoorbeeld bij evenementen, voor schepen die langer zijn dan 20 meter of bij bouwwerkzaamheden aan het water. De collega's overzien de infrastructuur op het water, besluiten over het afsluiten van grachten en bepalen de omvaarroutes. Vervolgens informeren zij via scheepvaartberichten over stremmingen en de gevolgen op het water van bijvoorbeeld evenementen en werkzaamheden. Zo garanderen ze een vlotte en veilige doorvaart op het Amsterdamse binnenwater. Bij het vervoeren over water dient daarom te allen tijde te worden voldaan aan de onderstaande algemene en Amsterdamse regelgeving op het water:

- [Scheepvaartverkeerswet \(SVW\)](#)
- [Binnenvaart Politierglement \(BPR\)](#)
- [Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer \(BABS\)](#)
- [Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren](#)
- [Verordening op het binnenwater 2010 \(VOB\)](#)
- [Waterwet](#)
- [Binnenvaartwet](#)
- [Richtlijnen Vaarwegen 2010 \(RVW2020\)](#)
- [Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008](#)
- [Verordening op het Binnenwater \(VOB 2010\)](#)
- [Watervisie 2040](#)
- [Nota Varen Deel 1 en 2 Amsterdam](#)
- [brochure nautische richtlijnen 2021 \(PDF\)](#)

En zie [Opgave Varen](#). Voor vragen en advies, contact opnemen met opgave Varen:

- Algemene vragen: [programmavaren@amsterdam.nl](mailto:programmavaren@amsterdam.nl)
- Vragen over nautisch beheer: [nautischbeheer@amsterdam.nl](mailto:nautischbeheer@amsterdam.nl)
- Vragen over vergunningen: [vergunningenophetwater@amsterdam.nl](mailto:vergunningenophetwater@amsterdam.nl)

Waar een aanvraag gedaan moet worden hangt af van de plek waar u de werkzaamheden wilt gaan uitvoeren.

### Amsterdams binnenwater

In de [brochure nautische richtlijnen 2021 \(PDF\)](#) leest u meer over vergunningen voor werkzaamheden op de Amsterdamse binnenwateren. De aanvraag mailen naar: [nautischbeheer@amsterdam.nl](mailto:nautischbeheer@amsterdam.nl)

### Doorgaande vaarroutes

Doorgaande vaarroutes zijn de route Kostverlorenvaart en de Amstelroute. Voor meer informatie over voorwaarden en vergunningen neemt contact op met Waternet via [Nautischbeheer@waternet.nl](mailto:Nautischbeheer@waternet.nl).

### Haven van Amsterdam

Neem voor meer informatie contact op met [het Havenbedrijf Amsterdam](#).

### Amsterdam-Rijnkanaal

Een vergunning voor werkzaamheden op het Amsterdam-Rijnkanaal aanvragen via [het Omgevingsloket](#). De aanvraag wordt dan in behandeling genomen door Rijkswaterstaat.

## 15. Aanpassingen VRI's

V&OR – Asset VRI wordt door projecten regelmatig benaderd om VRI's aan te passen. Het gaat hierbij om het verwijderen/verplaatsen van masten, afdekken van lantaarns, aanbrenge extra fietsoversteken, aanpassen verkeerslichtenregeling, etc.

Dit alles als gevolg van een fasering in een BLVC-plan waarin V&OR – Asset VRI zelf geen eigen werk hebben. Vaak komen deze werkzaamheden erg laat aan het licht omdat deze specifieke VRI werkzaamheden veelal niet gedetailleerd in een BLVC-plan zijn opgenomen.

Bijvoorbeeld dat er in een BLVC-plan staat aangegeven dat “een middenheuvel moeten worden verlaagd”. Dit terwijl op die heuvel wel een VRI-mast in de weg staat en eerst moet worden verwijderd.

Of een verzoek komt twee voor twaalf binnen als mededeling of nog even snel de VRI kan worden aangepast conform het BLVC-plan zodat gestart kan worden met de werkzaamheden.

Bovenstaande situaties zijn voor V&OR – Asset VRI niet werkbaar.

Graag onderstaande proces volgen bij het aanpassen van VRI's als gevolg van BLVC-maatregelen:

1. Een voorgestelde VRI-aanpassing, als gevolg van een BLVC-plan, wordt **6 maanden** voor start uitvoering gemeld en getoetst bij V&OR – Asset VRI ([verkeerslichten@amsterdam.nl](mailto:verkeerslichten@amsterdam.nl)).
1. Indien de VRI-aanpassing mogelijk is binnen de gestelde tijd en voldoet aan wet- en regelgeving zullen wij de aanpassing als een projectfasering opnemen in onze planning. Past dit niet of voldoet het niet aan wet- en regelgeving dient het BLVC-plan aangepast te worden.
2. Bij het opstellen van een BLVC-plan waarin aanpassingen aan een VRI worden voorgesteld dient altijd een medewerker van D&T of Werkvoorbereiding – VRI aangehaakt te zijn. Deze medewerker kan aangeven waarmee rekening moet worden gehouden om de mogelijke VRI-aanpassing te kunnen realiseren. Denk hierbij aan de doorlooptijd, werkruimte en de benodigde tijdelijke verkeersmaatregelen.
3. De BLVC-schrijver informeert de projectleider dat in het BLVC-plan VRI-aanpassingen zijn opgenomen en geeft aan de projectleider door dat het project 3 maanden voor start uitvoering een kostenraming voor deze werkzaamheden moet opvragen bij V&OR ([verkeerslichten@amsterdam.nl](mailto:verkeerslichten@amsterdam.nl)).
4. Na het ontvangen van het akkoord op de kostenraming zal V&OR – Asset VRI de werkzaamheden laten voorbereiden zodat deze tijdig kunnen worden uitgevoerd.

Indien **niet** aan bovenstaande proces wordt voldaan, is V&OR Asset VRI helaas niet in staat om BLVC-aanpassingen in VRI's door te voeren. Dit zal leiden tot het aanpassen van BLVC-plannen (dus zonder VRI-aanpassing vlak voor start uitvoering) en dus het uitschakelen van VRI's. Gevolg daarvan is dan inzetten van verkeersregelaars wat veelal leidt tot hogere projectkosten.

## 16. Procedure plaatsen tijdelijke VRI of 'om-en-om-regeling'

Om een tijdelijke VRI (eventueel met faseringen) te kunnen plaatsen zijn een aantal stappen van belang:

- De wens om een tijdelijke VRI toe te passen dient aangemeld te worden bij V&OR – Stedelijk Beheer – Asset VRI via [verkeerslichten@amsterdam.nl](mailto:verkeerslichten@amsterdam.nl);
- Voor het toepassen van een tijdelijke verkeersregelinstantie (VRI) wordt een minimale doorlooptijd van 4 maanden gehanteerd vanaf aanmelding bij V&OR – Stedelijk Beheer – Asset VRI tot in bedrijfstelling op locatie;
- Bij het opstellen van het BLVC-plan worden de Coördinerend projectleider VRI en de Directievoerder VRI betrokken.
- Indien vanuit het BLVC-plan een tijdelijke VRI wenselijk/nodig is: -> **volg procedure 1.**
- Indien vanuit het BLVC-plan een tijdelijke om-en-om regeling wenselijk/nodig is: -> **volg procedure 2.**

### Procedure 1 (Tijdelijke VRI\*)

1. Als er een concept BLVC-plan is opgesteld waarin een tijdelijke VRI wenselijk/nodig is wordt er door het project een afspraak gemaakt met VIOSS, V&OR VRI en R&D om de faseringstekeningen door te spreken en de faseringen op te nemen in de planning;
2. Het project geeft opdracht aan R&D om de tekeningen en regelingen te maken voor de faseringen met de tijdelijke VRI op kosten van het project;
3. R&D bespreekt de tekeningen van de faseringen met de tijdelijk VRI in het ontwerpersoverleg met V&OR;
4. Na het akkoord van het ontwerpersoverleg stuurt R&D de tekening en de regeling naar VIOSS en de projectleider van het project zodat VIOSS offertes kan opstellen;
5. Het project beoordeelt de offerte(s) en verstrekt opdracht aan VIOSS;
6. Na opdrachtverstrekking aan VIOSS en een akkoord van de WWU worden R&D en V&OR uiterlijk twee weken van tevoren uitgenodigd voor het moment van in bedrijfstelling van de tijdelijke VRI. De in bedrijfstelling van de tijdelijke VRI vindt plaats in aanwezigheid van VIOSS, V&OR, R&D en de directievoerder of toezichthouder van het project. Tijdens het plaatsen van de tijdelijke installatie en voor de ingebruikname zal de perceel aannemer de reguliere VRI moeten blinden. Hiervoor moet er rekening worden gehouden in het BLVC-plan ( en tvn/ regelaars);
7. Bij het in bedrijfstellen van de tijdelijke VRI is ook altijd iemand van het project aanwezig met minimaal twee spuitbussen witte wegverf om eventueel ontbrekende stopstrepen en/of markeringen aan te brengen;
8. Na het in bedrijfstellen stelt R&D een opleveringsformulier op en stuurt dit naar V&OR, VIOSS, het project en eventueel andere stakeholders;
9. V&OR informeert na een succesvolle in bedrijfstelling de verkeersleiding en de service-desk dat er een tijdelijk VRI is geplaatst en dat eventueel de Amsterdamse VRI is uitgeschakeld en tot wanneer deze situatie gehandhaafd blijft. Tevens wijzigt V&OR in ICM het automaattype naar een VIOSS-automaat zodat bij een storing duidelijk is dat VIOSS moet worden ingeschakeld.
10. Tijdens het verwijderen van de tijdelijke installatie en voor de ingebruikname van de reguliere VRI zal de perceel aannemer bij de reguliere VRI de blindatie moeten verwijderen. Hiervoor moet er rekening worden gehouden in het BLVC-plan ( en tvn/ regelaars).

### Procedure 2 (Om-en-om regeling\*)

1. Als er een concept BLVC-plan is opgesteld waarin de tijdelijke om-en-om regeling met VRI wenselijk/nodig is wordt er door het project een afspraak gemaakt met BUKO of VIOSS voor het leveren van een gecertificeerde automaat voor een om-en-om regeling
2. Het project of BUKO/VIOSS stellen een tekening met stopstrepen op en een ontruimingstijden matrix.
3. De tekening met stopstrepen en de ontruimingstijdenmatrix worden gestuurd naar V&OR ([verkeerslichten@amsterdam.nl](mailto:verkeerslichten@amsterdam.nl));
4. V&OR laat beiden controleren en geeft na goedkeuring door R&D akkoord aan het project om deze om-en-om regeling op straat in bedrijf te stellen. Bij de in bedrijfstelling van de om-en-om regeling hoeven V&OR en R&D niet aanwezig te zijn.
5. Hou hier ook rekening met het eventuele blinderen van de lantaarns.

## 17. Aanpassingen Pollers (verzinkbare palen /VEZIP's), slagbomen en camera's

Pollers en slagbomen zijn geplaatst aan de hand van een verkeersbesluit, waarin staat aangegeven wat de bedoeling van een bepaalde afsluiting is en wanneer deze in werking is (omhoogstand, laad/lostijden, ontheffingen e.d.). De afsluitregeling is bestuurlijk vastgesteld. Dat geldt ook voor vaste of handbediende palen in de stad.

Wanneer een project voor een tijdelijke situatie een WIOR of TVM-vergunning aanvraagt, moet vooraf gecheckt worden of er aanpassingen nodig zijn m.b.t. de bedientijden van pollers en slagbomen. Indien nodig behoeft het project dus een afwijking op een bestuurlijk besluit. (ontheffing, aanpassing)

Via de volgende link zijn de gemeentelijke pollers en slagbomen te vinden:

[Verkeersinformatiesystemen \(amsterdam.nl\)](https://verkeersinformatiesystemen.amsterdam.nl)

(links onder alles uitzetten, dan Intelligente Dynamische Afsluitingen (IDA) aanvinken)

Bij het aanvragen van een losse TVM vergunning voor bijvoorbeeld het afsluiten van een wegvak of parkeervak wordt de vraag gesteld of er een verzinkbare paal of camera staat. Via het proces van de TVM vergunning wordt een tijdelijke wijziging doorgevoerd.

Indien het project via de WIOR vergunning wordt uitgevoerd dan wordt in het BLVC uitvoeringsplan opgenomen welke aanpassingen er nodig zijn aan de pollers of slagbomen.

In het BLVC plan wordt het volgende opgenomen:

1. Tijdelijk 'verkeerscirculatieplan' (buurtcirculatie).
2. Het project checkt of er op de (omleidings)route pollers, slagbomen of beweegbare palen aanwezig zijn.
3. Vergunningverlener neemt besluit m.b.t. de vergunning met benoeming van actiehouder (wie gaat het met de palen regelen). In beginsel is de directievoerder van het project de aangewezen actiehouder.
4. De actiehouder vraagt conform vergunning en voorwaarden de afwijkende regeling aan bij:
  - Pollers/Slagbomen via [servicedesk@vorin-amsterdam.nl](mailto:servicedesk@vorin-amsterdam.nl)
  - Vaste/beweegbare palen: Stadswerken [Serviceteam.<stadsdeel>@amsterdam.nl](mailto:Serviceteam.<stadsdeel>@amsterdam.nl) o.v.v. vergunning- of ontheffingsnummer, locatie(s), begin en aanvangstijden of periode)
5. Betreffende diensten verzorgen de daadwerkelijke afwijkende regelingen en bevestigen dat aan aanvrager, Stadsdeelregisseur of gebiedsadviseur.

Bij overtreding, knelpunten of SIG-meldingen m.b.t. het werk wordt de WWU-inspecteur (bij WIOR) of THOR (Bij TVM) ingeschakeld die a.d.h.v. afspraken controleert, handhaaft en zo nodig bijstelt via de lijn. (bijv. andere regeling).

## **18. Nadeelcompensatie**

Werkzaamheden in de openbare ruimte kunnen leiden tot onevenredig veel schade voor een particulier of ondernemer. Er is dan een stadsbrede nadeelcompensatieprocedure. De gedupeerde kan zelf contact opnemen met het [bureau nadeelcompensatie](#), of de projectorganisatie doet dat.

## **Landelijke richtlijnen**

### **19. Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid**

Bouw- en Sloopveiligheid is een belangrijk onderdeel van het werk van het Bouw- en Woningtoezicht. Onder de Omgevingswet is bouw- en sloopveiligheid ook een aparte activiteit geworden die we de Informatieplicht noemen.

We bouwen en slopen steeds meer in de drukke en complexe bestaande omgeving waardoor het een steeds grotere uitdaging vormt dit op een veilige en verantwoorde wijze te kunnen doen. Tijdig vooroverleg met alle partijen is daardoor steeds belangrijker geworden. De bouw- en sloopveiligheid geldt voor zowel personen als ook objecten zoals gebouwen en natuur rondom de bouwplaats. De Vereniging Bouw- en Woningtoezicht heeft een Landelijke richtlijn ontwikkeld die gemeenten, opdrachtgevers en uitvoerende partijen ondersteunt in het veilig kunnen bouwen en slopen. Per 1 juli 2020 zijn de veiligheidsafstanden uit de Richtlijn aangestuurd in het Bouwbesluit 2012, en dit is ook het geval onder de Omgevingswet waarbinnen de richtlijn is aangestuurd via artikel 7.15 van het Bbl. Met onder andere de door het Bbl verplichte risicomatrix en het aanstellen van een veiligheidscoördinator, waardoor de veiligheid in de omgeving van de bouw- en of sloopactiviteit beter in de regelgeving is geborgd. Onder de Omgevingswet wordt het onderwerp Bouw- en sloopveiligheid nog uitgebreider in wetgeving geborgd, waarbij de richtlijn hier een complete en uniforme invulling aan geeft, deze wetgeving ook in de praktijk goed te kunnen uitvoeren.

Alle informatie over de richtlijn en de tabel bouwveiligheidszone met een aantal tekeningen zijn te vinden via onderstaande link. Deze tabel en tekeningen zijn via deze pagina los te raadplegen. Voor toelichting op de tekeningen dient de Richtlijn te worden geraadpleegd.

[Richtlijn Bouw- en sloopveiligheid | Kennisbank BWTinfo.nl](#)

## **20. NVAF richtlijnen, Nederlandse vereniging aannemers funderingswerken**

Onderstaande NVAF-richtlijnen zijn van toepassing op infrastructurele werkzaamheden.

- NVAF-richtlijn veilig hijsen bij funderingswerkzaamheden, 2022
- NVAF-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving, 2020
- NVAF-richtlijn voor drijvend funderingsmaterieel, 2018

De NVAF-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving behandelt de onderwerpen publieke omgeving en publieksveiligheid zowel vanuit arbo-wettelijk oogpunt als vanuit de verplichtingen voortvloeiende uit het Bouwbesluit en de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht.

[Home - NVAF - Nederlandse Vereniging Aannemers Funderingswerken](#)