

Definitief
Versie 1
14 december 2010
58952



Gemeente Amsterdam
Ingenieursbureau

BLVC-kader

Opstelsporen Metro, Isolatorweg en Amstel

Auteur

K. Fledderus

Opdrachtgever

AMSYS

Projectnummer

20656

Documentnummer: 58952			
autorisatie	naam	paraaf	datum
opstelling	K. Fledderus		
controle	M. Potsada		
vrijgave	K. Fledderus		

Inhoudsopgave

1	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding	2
1.2.	BLVC-plan	3
1.3.	Doel en aanpak.....	3
1.4.	Opzet rapport.....	4
2	Het project (WAT).....	5
2.1.	Amstel	5
2.2.	Isolatorweg	5
3	Huidige situatie (WAAR en WIE).....	7
3.1.	Lijnennetwerk Amsterdam.....	7
3.2.	Omgeving Amstel.....	8
3.3.	Omgeving Isolatorweg.....	10
3.4.	Kenmerken locaties.....	12
4	BLVC-randvoorwaarden en eisenpakket.....	13
4.1.	Voorwaarden Bereikbaarheid	13
4.2.	Voorwaarden Leefbaarheid	16
4.3.	Voorwaarden Veiligheid	17
4.4.	Communicatie	18
5	De aannemer aan zet (HOE en WAAROM).....	19

Bijlage 1- Faseringsmogelijkheden Amstel

Bijlage 2- Faseringsmogelijkheden Isolatorweg

Bijlage 3- Benodigde opstelcapaciteit in de tijd

1 Inleiding

1.1. Aanleiding

Door uitbreiding en optimalisatie van het metrovervoer zal meer opstelcapaciteit voor de metrovoertuigen nodig zijn.

Het huidige Amsterdamse metronet kent geen specifieke opstelterreinen met voorzieningen (materieelvoorzieningen zoals wasstraat, quick-service, interieurreiniging en personeelsvoorzieningen zoals verblijfsruimte opkomend en rijdend personeel van GVB). Vooralsnog wordt gebruik gemaakt van beschikbare keerspoen (tailtracks) aan het einde van metrolijnen, zoals Gein, Gaasperplas en Isolatorweg en een tweetal opstelterreinen Amstel (tussen Spaklerweg en V/d Madeweg) en Zuid voor het stallen van voertuigen gedurende de nacht.

De vraag naar opstelcapaciteit overstijgt het aanbod al rond 2013 als gevolg van de instroom van nieuw en langer materieel voor de Oostlijn en Ringlijn. Een tweede piek wordt verwacht na 2020 als gevolg van de geprognosticeerde groei van het aantal reizigers in het openbaar vervoer, alsmede het doorvoeren van een ontvlochten lijnvoering en het rijden met een hogere frequentie op het bestaande net en de nieuwe N/Zlijn.

Het capaciteitsvraagstuk zal gefaseerd opgelost worden. B&W hebben op 30 juni 2009 een Strategiebesluit Opstelterreinen Metro genomen. Deze strategie is gebaseerd op de gedachte om de metrovoertuigen per hoofdlijn centraal op te stellen.

Voor de korte termijn:

- Verbouwing huidige opstelterrein Amstel met voorzieningen voor voertuigen van de Oostlijn voor medio 2013
- Verbouwing van huidige keerspoen Isolatorweg tot opstelterrein met voorzieningen voor medio 2013.

Voor de langere termijn:

- Aanleg van een nieuw opstelterrein voor de 2^e fase N/Zlijn (doorstrekking naar Amstelveen) in ofwel Noord (binnen de gemeentegrenzen aan de noordzijde van de A10) óf Lemeerpolder (ten zuiden van Westwijk te Amstelveen) afhankelijk van de besluitvorming over de Amstelveenlijn [de aanleg van de keerspoen ten noorden van Buikslotermeerplein voor de 1^e fase N/Zlijn is onderdeel van de projectscope N/Zlijn].

1.2. BLVC-plan

Projecten die zich op- of aan het hoofdnet (auto/openbaar vervoer/fiets) afspelen, zijn sinds 2002 verplicht om een zogenaamd BLV-C plan op te stellen (**B**ereikbaarheid, **L**eeftbaarheid, **V**eiligheid en **C**ommunicatie).

Het doel van een BLVC-plan is het onderzoeken, beschrijven en in kaart brengen van de maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt (ver)bouwen en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving.

Het plan is bedoeld om bestuurders, belanghebbenden en geïnteresseerden te laten zien dat maatregelen zorgvuldig en in overleg met de belanghebbenden zijn voorbereid (en door bestuurlijke vaststelling geborgd).

Het tweede doel is de aannemer besteksvoorwaarden (dan wel uitgangspunten) mee te geven met betrekking tot BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie).

1.3. Doel en aanpak



In het nu voorliggende rapport worden de BLVC-randvoorwaarden en eisen (BLVC-kader) opgesteld voor de verbouwing van de Opstelsporen bij Amstel en bij Isolatorweg. Deze werkzaamheden vinden plaats op, aan en langs het metronet (hoofdnet openbaar vervoer). Er is weinig impact op de hoofdnetten Fiets en Auto. Het GVB heeft door het opstellen van een logistiek plan globaal onderzocht wat de ruimtelijke impact zal zijn van de noodzakelijke werkzaamheden. Mede op basis van die verkenning zal een BLVC-kader opgesteld worden voor de potentiële aannemer.

Om tot een BLVC-randvoorwaarden en eisenpakket te kunnen komen, is het allereerst nodig om inzicht te krijgen in de benodigde werkzaamheden (project grenzen, impact etc.). Tevens is een omgevingsanalyse van belang; met welke belangen hebben we op deze plek te maken, wie zijn de gebruikers van ruimte, etc.

De concrete uitwerking (fasering, uitvoeringswijze en planning) worden in een definitief BLVC-plan opgenomen die door de aannemer wordt gemaakt. GVB heeft wel zelf verkend (Logistiek plan) hoe het werk eventueel uitgevoerd kan worden. De aannemer zal uitgedaagd worden een goed doordacht faseringsplan op te stellen. Het toetsingskader van de door de aannemer voorgestelde werkwijze/fasering is het in dit rapport opgestelde BLVC-randvoorwaarden en eisenpakket.

1.4. Opzet rapport

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op het WAT, in dit geval de benodigde werkzaamheden op en rondom de opstelsporen van zowel Isolatorweg als Amstel.

In hoofdstuk drie wordt de huidige situatie beschreven, het WAAR en WIE.

In hoofdstuk vier komt het randvoorwaarden en eisenpakket met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie aan de orde.

In hoofdstuk 5 De aannemer aan zet wordt beknopt beschreven welke acties bij de aannemer liggen.

2 Het project (WAT)

2.1. Amstel

Het huidige opstelterrein moet verbouwd worden tot een opstelterrein voor 15 metrovoertuigen met voorzieningen voor quick-service, schoonmaak en bewassing. Het GVB heeft voor deze logistieke operatie een plan opgesteld, waarin een fictieve beschrijving is opgenomen van de benodigde werkzaamheden op en rondom het emplacement Amstel. Daarbij is een mogelijke volgorde van werkzaamheden aangegeven. De stappen zijn opgenomen in bijlage 1.

De aannemer is vrij om binnen de randvoorwaarden van het contract zijn eigen uitvoeringswijze te kiezen en hierin te optimaliseren ten gunste van de uiteindelijke projectkosten. Kortom de uitvoeringswijze, bouwproces, methodieken, fasering en planning wordt zoveel mogelijk aan de aannemer overgelaten. Maar de aannemer dient wel rekening te houden met de randvoorwaarden en eisen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid die in dit BLVC-kader worden beschreven.

2.2. Isolatorweg

Isolatorweg is het eindstation van de ringlijn M50 en heeft na het station een tailtrack (keerpunt). Dit keerpunt moet worden uitgebreid tot een volwaardige stalling met eigen voorzieningen als een wasstraat en een Quick Service.

Het huidige perron is geschikt voor het afhandelen van 4 metrovoertuigen.

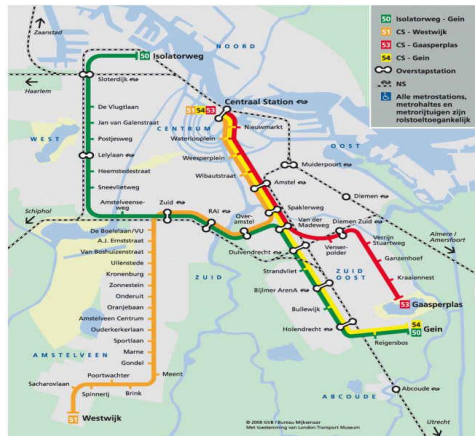
Het tailtrack is eveneens ingericht voor vier metrovoertuigen. De keerspoelen hebben vooral een functie bij langkeren. Kortkeren wordt gedaan met behulp van de overloopwissels voor het station.

In eerste instantie moet de capaciteit uitgebreid worden tot een capaciteit van 11 metrovoertuigen en in tweede instantie moeten er 21 metrovoertuigen opgesteld kunnen staan. Het GVB heeft ook voor Isolatorweg een logistiek plan opgesteld.

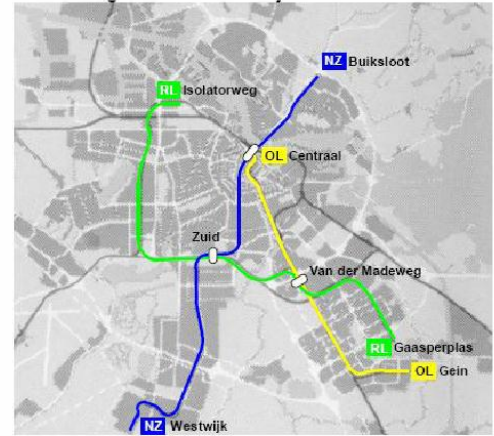
Hierin is een fictieve fasering opgenomen (zie bijlage 2). De aangegeven werkwijze is dus een voorstel. Als de aannemer een ander -beter- plan heeft welke voldoet aan de in hoofdstuk 4 opgenomen randvoorwaarden en eisen, is dat uiteraard mogelijk. Slimme faseringsvoorstellen worden gewaardeerd.

Als de werkzaamheden bij Isolatorweg en Amstel klaar zijn, is de omschakeling naar een nieuw lijnennet een stap dichterbij gekomen.

Huidige lijnennet



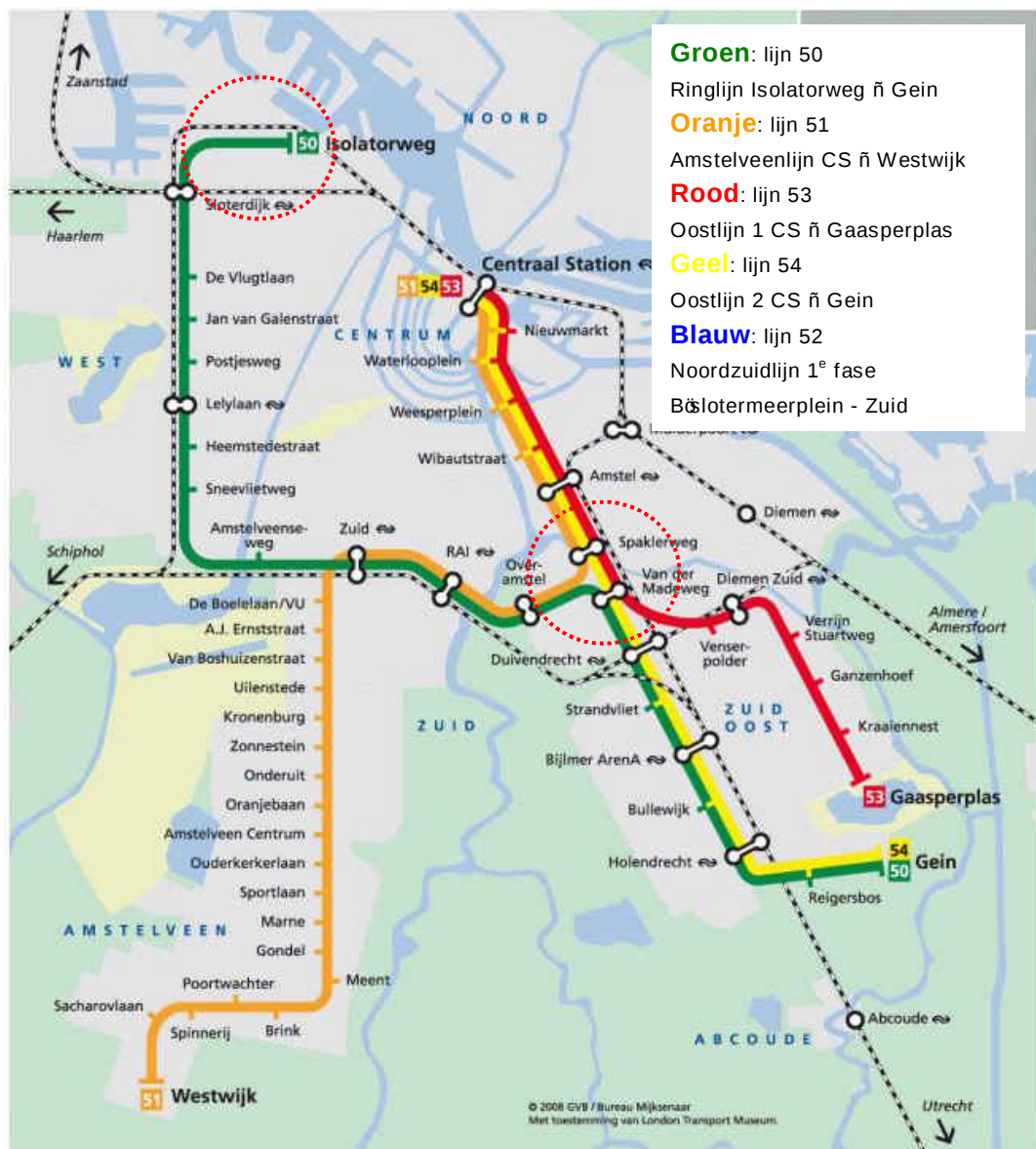
Nieuwe lijnennet, met NoordZuidlijn



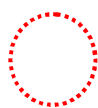
- Groen: lijn 50 (Ringlijn Isolatorweg-Gaasperplas)
- Oranje: lijn 51 (Amstelveen Centrum- Westwijk)
- Geel: lijn 54 (Oostlijn 2 CS-Gein)
- Blauw: lijn 52 N/Z-lijn 2^e fase (B'slotermeerplein – Amstelveen Westwijk)

3 Huidige situatie (WAAR en WIE)

3.1. Lijnennetwerk Amsterdam

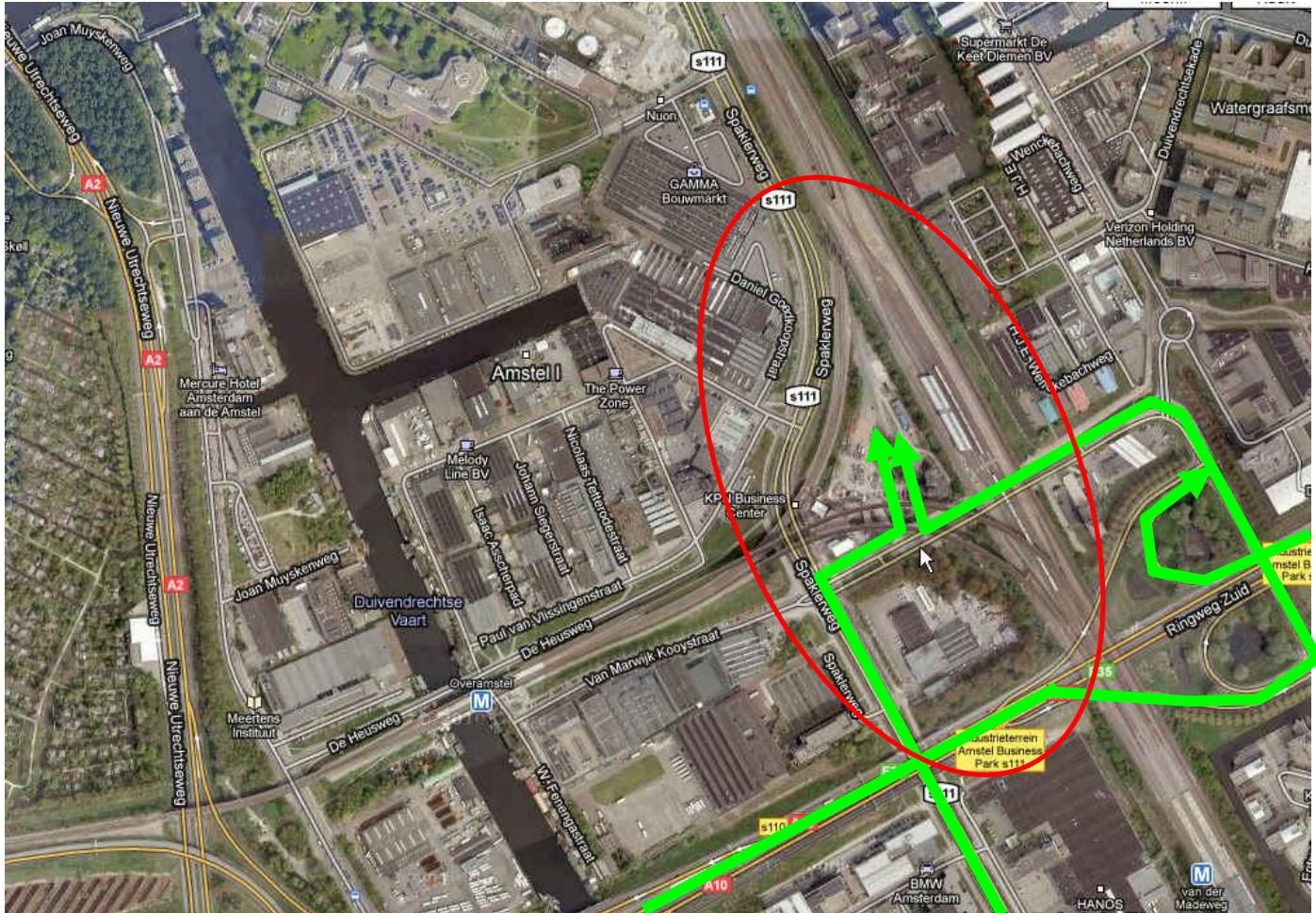


Huidige lijnennet



Amstel en Isolatorweg, de uitbreidingslocaties voor opstelplaatsen metrovoertuigen

3.2. Omgeving Amstel



Op bovenstaande kaart is de locatie aangegeven van het emplacement bij Amstel, ook wel genoemd ASA (Amstelstation Amsterdam).

De locatie ligt vlakbij de Ringweg A10 zuid. Via de afslag Johannes Blookerweg is de locatie verbonden met het Rijkswegennet. Ook via de Spaklerweg (hoofdnet auto en fiets) is de locatie via de Verlengde Van Marwijk Kooystraat toegankelijk voor autoverkeer. Aan de oostzijde is het emplacement begrensd door het NS spoor in noordelijke richting. Aan de westzijde bevindt zich de Spaklerweg. In de nabijheid vooral kantoren/groothandel en de Penitentiare inrichting Over-Amstel.



Van Marwijk Kooystraat, vanaf het oosten

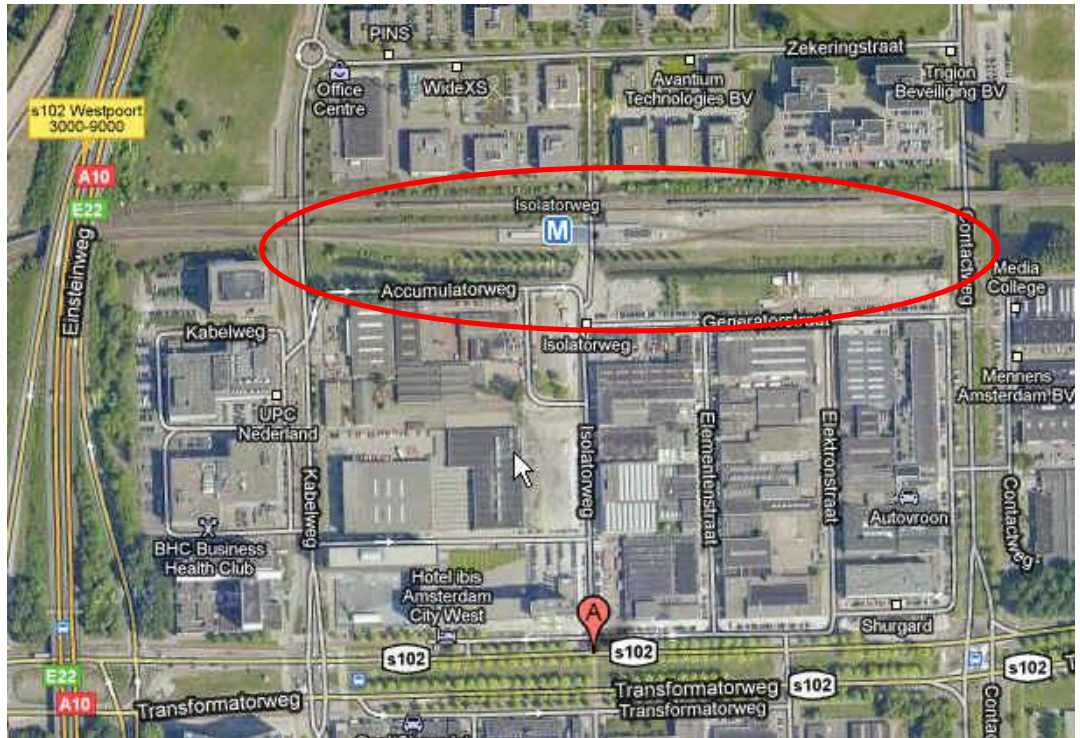


Spaklerweg (zicht op onderdoorgangen)



Van Marwijk Kooystraat vanaf het westen, toegang tot overkerrein

3.3. Omgeving Isolatorweg



Op bovenstaande kaart is de omgeving aangegeven van het emplacement bij Isolatorweg. De sporen worden op drie plaatsen via onderdoorgangen gekruist. De Kabelweg (rijbaan tweerichtingen en hoofdnet-fietspad in tweerichtingen aan westzijde). De Isolatorweg (alleen fietspad) en de Contactweg - foto onder- (rijbaan twee richtingen, asfalt fietspad in twee richtingen aan oostzijde van de weg en aan de westzijde een éénrichtingen tegel fietspad). Het gebied is goed bereikbaar vanaf de snelweg. De Transformatorweg (hoofdnet auto, fiets en openbaar vervoer) takt (vanuit alle richtingen) aan op de A10 West. Het gebied is duidelijk een industrie/kantoren omgeving en valt onder Haven Amsterdam



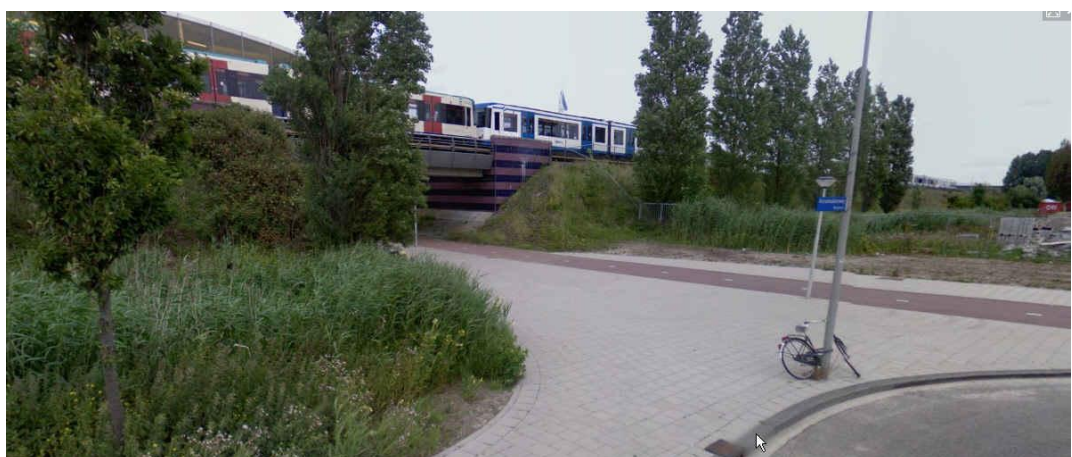
Contactweg



Eind van de metrowereldöter hoogte van Contactweg, toegang parkeren



Kabelweg



Isolatorweg

3.4. Kenmerken locaties

Wat zowel voor Amstel als voor Isolatorweg opvalt is de voor werkzaamheden gunstige omgeving, namelijk kantoren/industrie en vlakbij de snelweg. Hierdoor kan zonder (al te veel) hinder voor omgeving langer doorgewerkt worden dan in een woongebied.

Amstel heeft een potentiële afsluitbare werkruimte die goed bereikbaar is vanaf het hoofdwegennet en verder niet tot hinder is voor hoofdnet auto of fiets. De werkzaamheden bij Isolatorweg hoeven de Kabelweg (hoofdnet) niet te hinderen. Van de Contactweg kan zo nodig (zonder al te grote problemen) tijdelijk een deel van de openbare ruimte ingenomen worden (fietspad aan westzijde kan uit het verkeer gehaald worden).

De voetgangersentree naar het metrostation Isolatorweg is een belangrijke verbinding waar in het werk zorgvuldig rekening mee gehouden moet worden. Reizigers moeten het station veilig kunnen bereiken en verlaten. Ook het bestemmingsverkeer van en naar de bedrijven moet in stand worden gehouden. Buurtstraten, met bedrijfsfuncties, volledig onttrekken aan het openbare verkeer is daarom niet aan de orde.

Doordat de hoofdnetten auto en fiets zo op het eerste gezicht ongehinderd zullen blijven, is het met name een kwestie van goede afstemming (afspraken) met de spoorbeheerders (metro en NS-sporen) en de wegbeheerder als in de openbare ruimte materieel/materiaal geplaatst moet worden (Vergunning door wegbeheerder).

4 BLVC-randvoorwaarden en eisenpakket

4.1. Voorwaarden Bereikbaarheid

Algemeen

Voor de gemeente Amsterdam is een goede bereikbaarheid een voorwaarde. De omgeving en de gebruikers van de openbare ruimte stellen eisen aan werkzaamheden in de openbare ruimte met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. In Amsterdam zijn de eisen vanuit de omgeving opgenomen in het rapport 'Zo werken wij in Amsterdam op straat' (ZWIA). Maar ook degene die de werkzaamheden uit moet voeren zal eisen stellen met betrekking tot bereikbaarheid (logistiek), leefbaarheid en veiligheid (ARBO).

In dit hoofdstuk wordt het doetsingskader bepaald met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid (en communicatie). Wat zijn (meetbaar) de eisen, uitgangspunten, doelstellingen met betrekking tot de BLVC?

Bereikbaarheid algemeen

De wegbeheerder zal de bereikbaarheid van zowel het bestemmingsverkeer als het doorgaande verkeer willen waarborgen. De mate waarin dat mogelijk is hangt samen met de wijze waarop geplande werkzaamheden op een veilige wijze uitgevoerd kunnen worden. Afhankelijk van de projectlocatie zullen voetgangers, (brom)fietzers, (vracht)auto's, openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten hun doorgang en toegang moeten behouden. Het in kaart brengen van de bereikbaarheidseisen die de directe werkomgeving en andere partijen (Openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten, ARBO!) aan de projecten in de openbare ruimte stellen, is een voorwaarde om de hinder te minimaliseren en de bereikbaarheid op een veilige wijze te optimaliseren.

Bestemmingsverkeer: Auto

Woonbuurten en bedrijventerreinen moeten voor autoverkeer toegankelijk blijven. Tijdelijk omrijden mag onder bepaalde voorwaarden. Bepalend zijn de nood- en hulpdiensten. Deze moeten binnen de vastgestelde aanrijdtijd alle woningen en bedrijven kunnen bereiken. De brandweer en/of politie toetsen plannen hierop.

Bestemmingsbouw-/werkverkeer

In- en uitrijdend bouwverkeer zal zorgvuldig/veilig ingepast moeten worden ten behoeve van de veiligheid en de doorstroming. Goedkeuring vindt plaats door wegbeheerder. Als gebruik gemaakt wordt van bestaande inritten, of zijwegen, dan is vaak alleen een bord met 'toet op bouwverkeer' nodig.

Langzaam verkeer

Wanneer er een fietspad of voetpad opgeheven wordt, dient er een logisch alternatief beschikbaar te zijn. Dat kan een bestaande verbinding zijn, of, indien deze route te ver om is, via een tijdelijke nieuwe verbinding. Dit zal worden begeleid met tijdelijke bebording en bewegwijzering.

- Voetgangers

De verkeersveiligheid van en de bereikbaarheid voor deze doelgroep moet gewaarborgd worden. Dat betekent dat belangrijke voetgangersverbindingen in principe niet mogen worden gestremd, overige routes uitsluitend in overleg met de wegbeheerder -veiligheid is hierbij bepalend- .

Bij een tijdelijke voetgangersvoorziening met een langdurig karakter dient een goede kwaliteit verharding te worden toegepast. Een mindervalide verkeersdeelnemer is maatgevend voor de uitvoering van de maatregelen. In het ZWIA (Zo werken wij in Amsterdam) staan goede voorbeelden. Voor zowel Isolatorweg als voor Amstel betekent dit extra aandacht voor de kwaliteit van de (interne) looproutes en ruimte op het perron voor de metroreizigers.

- Fietsers

Voor fietsroutes gelden de hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Ook in de tijdelijke situatie, bij werkzaamheden, gelden deze hoofdeisen. Ze zijn nader uitgewerkt in publicatie 74 van het CROW maar ook in het ZWIA. Bij Isolatorweg kunnen de werkzaamheden in de buurt van fietspaden komen, namelijk Isolatorweg en Contactweg (niet zijnde hoofdnet) en -minder aannemelijk- de Kabelweg (hoofdnet). Bij Amstel kunnen de werkzaamheden ook in de buurt van de Spaklerweg (hoofdnet fiets) komen, tijdens de werkzaamheden aan de keermuur.

Doorgaand verkeer; Auto

Doorgaand autoverkeer moet zoveel mogelijk via doorgaande hoofdroutes afgewikkeld worden via minimaal 2x1 rijstroken. Wanneer er te veel stagnatie op de doorgaande hoofdroutes optreedt (door werkzaamheden) is de kans aanwezig dat het doorgaand autoverkeer een weg zoekt door verblijfsgebieden. Dat is ongewenst en dient tot een minimum beperkt te blijven!

- Openbaar vervoer

Het openbaar vervoer moet tijdens de werkzaamheden volgens de dienstregeling kunnen worden afgewikkeld. Wanneer door bijzondere omstandigheden een tijdelijke buitendienststelling toch noodzakelijk is, kan dit alleen maar plaatsvinden in overleg met en na instemming van het vervoerbedrijf. Dit overleg dient op een zodanig tijdstip plaats te vinden dat het vervoerbedrijf dienstregelingen en dergelijke kan aanpassen en passagiers geïnformeerd kunnen worden.

Het omleiden van openbaar vervoer moet worden voorkomen. Over tijdelijke omleidingen moet tijdig met wegbeheerder en vervoerbedrijf afstemmingsoverleg gevoerd worden.

De metrolijnen 50 (Isolatorweg ñ Gein), 51 (CS ñ Westwijk), 53 (CS ñ Gaasperplas) en 54 (CS- Gein) blijven dus in principe in bedrijf en het treinverkeer wordt niet gehinderd.

- Openbaar vervoer opstelcapaciteit

Het minimum aantal op te stellen metrovoertuigen gedurende de werkzaamheden is een belangrijke eis. Er kan hierbij uitwisseling plaatsvinden tussen Isolatorweg en Amstel. De benodigde capaciteit is in de tijd is opgenomen in bijlage 3 (PM).

- Nood- en hulpdiensten

Gebouwen, schepen en bouwwerken dienen gegarandeerd bereikbaar te zijn (via twee kanten) voor de nood- en hulpdiensten;

De benodigde breedte voor een ladderwagen is 3,5 meter om te rijden en 4,0 meter (kleine ladder) of 5,5 meter (grote ladder) om te otempelen

De overige uitgangspunten zijn:

- Te allen tijde vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten
- Wijken dienen minimaal twee ontsluitingswegen te bezitten
- Straten dienen van twee zijden bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.
- Als een straat gestremd moet worden (één- of tweezijdig), dient dit in overleg met de afdeling BBA van de brandweer te gaan.
- Doorrijdbreedte éénrichtingsverkeer minimaal 3,50 meter.
- Doorrijdbreedte tweerichtingsverkeer minimaal 5,50 meter
- Doorrijdhoogte minimaal 4,20 meter
- Toegangen tot belendende percelen dienen vrij gehouden te worden en mogen derhalve niet geblokkeerd worden
- Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomstgebouwen e.d. dienen vrijgehouden te worden van obstakels
- Containers, schafketen e.d., dienen 5 meter uit de gevel en bij bijzondere gebouwen van cultuurhistorische waarde 10 meter uit de gevel geplaatst te worden.
- Bochtstraal R7, Hellingbaan maximaal 7%.

4.2. Voorwaarden Leefbaarheid

Schoon

De aannemer dient te zorgen voor een nette bouwplaats.

De aannemer is verplicht het openbare terrein dagelijks schoon te houden indien deze als gevolg van de werkzaamheden is vervuild.

Aannemer moet zorgen voor tijdige afvoer van eigen afval. Tijdelijke opslag is alleen toegestaan in containers en binnen het werkterrein.

Rondom het werkterrein

Onderstaande punten dienen ook in een bouwveiligheidsplan opgenomen te worden, maar worden tevens verwoord in het BLVC-plan, aangezien dat plan zich juist op de omgeving richt! Deze punten resulteren in afspraken met de aannemer (bestek).

- bouwverkeer: zorgen voor overzichtelijke uitritten bij het werkterrein, toezicht door aannemer bij achteruit rijdend bouwverkeer en duidelijke waarschuwborden;
- bouwverkeer mag niet wachten op de openbare weg rondom de bouwplaats.
- regulier verkeer: snelheidsremmende maatregelen (50 of 30 km/u), duidelijke omleidingsroutes en borden en/of scheiding snel en langzaam verkeer;
- afzetten van het werkterrein met deugdelijke in de grond vastgezette hoge bouwhekken
- Hekken moeten steeds aan het einde van de werkdag door de aannemer gesloten worden;
- kwaliteit van toegepaste materialen voor tijdelijke maatregelen zijn mede van groot belang om eenheid in het werkgebied te krijgen. Het is niet de bedoeling dat het een rommeltje van (gebruikte) tijdelijke materialen wordt;

Hinder van de werkzaamheden

Werkzaamheden conform APV en bouwvergunning.

Trillen van damwanden en heien van palen kan een grote bron van geluidsoverlast zijn. Er moet worden voldaan aan de wet Geluidhinder en APV.

4.3. Voorwaarden Veiligheid

Verkeersveiligheid

In het BLVC-plan gaat het over de impact van het werk op de omgeving. Een werkterrein veroorzaakt vaak 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 van plaats. Door deze wijzigingen kunnen nieuwe conflicten ontstaan tussen weggebruikers. In een BLVC-plan moet worden aangegeven hoe je deze conflicten hebt voorkomen of zo veilig mogelijk gaat regelen.

Gevaar buiten het bouwterrein kan met name optreden tijdens transportbewegingen van bouwverkeer. De wegbeheerder draagt medeverantwoordelijkheid voor de veiligheid van de gebruikers van de openbare weg. Het is van belang tijdens de uitvoering hierop alert te zijn. Voor zowel het fiets- als het autoverkeer is het van belang rekening te houden met nieuwe conflictpunten. Het belangrijkste aandachtspunt is het mogelijke conflict tussen het fiets- en autoverkeer met het bouwverkeer. Voorwaarden bij achteruitrijden: voorkom achteruitrijden vanaf bouwterrein de openbare weg op. Altijd onder begeleiding en indien frequent binnen spijtijden verkeersregelaars inschakelen.

De veiligheid van de werknemers op het werkterrein wordt geborgd in het V&G plan (Veiligheid en Gezondheid). De omstandigheden moeten gezond en veilig zijn. De relatie met het BLVC-plan is de ruimteclaim die voortkomt vanuit veilig werken en de verdeling van de totale beschikbare ruimte. Veilig werken gaat bovenal. Dat is vaak de aanleiding om niet een ruimtebeperking op te leggen, maar een tijdsbeperking (alleen 's nachts werken of alleen buiten de spits etc.).

Inrichting bouwplaatsen

Voor de inrichting van bouwplaatsen worden de volgende voorwaarden opgenomen in het bestek:

- de aannemer is vierentwintig uur per dag verantwoordelijk voor de veiligheid op het bouwterrein. Daarom moet hij het werkterrein zo afsluiten dat het betreden van het werkterrein door onbevoegden wordt voorkomen;
- daarnaast dient de aannemer het terrein zo in te richten dat het terrein altijd toegankelijk is voor nood- en hulpdiensten en dat de afgesproken en aangegeven opstelplaatsen voor de brandweer vrij zijn;
- bouwplaatsen moeten op verkeersonveilige punten worden verlicht, voor het overige mogen bouwplaatsen in de nabijheid van bewoning niet worden verlicht als er geen werkzaamheden zijn;
- plaatsing van bouwhekken moet zodanig zijn dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan (sociaal onveilig).

4.4. Communicatie

Omgevingscommunicatie

Omgevingscommunicatie kan door het geven van juiste informatie op het goede moment een bijdrage leveren aan begrip voor hinder en overlast.

Voor communicatie in het algemeen geldt dat de eigen organisatie, de medewerkers, de betrokken bestuurders, de opinievormers (zoals de media) en het algemene publiek op de hoogte moeten zijn van datgene wat er gaat gebeuren (en waarom). In de communicatieaanpak wordt daar rekening mee gehouden.

Wie?

Communicatie is een belangrijk projectonderdeel.

Belangrijk is dus om vroegtijdig vast te stellen:

- Wie regelt de omgevingscommunicatie.
- Wie is waarvoor verantwoordelijk.

Wat?

In een communicatieplan (groeidocument) wordt aangegeven hoe, wanneer, richting wie er welke boodschap uitgaat. Het communicatieplan heeft de volgende ingrediënten:

- Doelgroepen
- Probleemstelling
- Doelstelling
- Strategie

Doelgroepen

Bij het voorliggende project zijn de volgende doelgroepen te onderscheiden:

- openbaar vervoer reizigers;
- bewoners omgeving (zowel Isolatorweg als Amstel bevinden zich niet echt in een woongebied, maar in een industrie/kantoreng gebied);
- bedrijven, kantoren en instellingen.

5 De aannemer aan zet (HOE en WAAROM)

Het uitvoeringsplan:

In het nu voorliggende rapport worden de randvoorwaarden en eisen meegegeven. Aan de hand daarvan zal een uitvoeringsplan opgesteld moeten worden. Dit wordt opgesteld door de aannemer. Als er binnen de in hoofdstuk 4 geformuleerde randvoorwaarden en eisen meerdere uitvoeringsmogelijkheden mogelijk zijn, is de aannemer vrij om een keuze te maken. De uitvoeringswijze met de minste overlast zal extra gewaardeerd worden in het gunningtraject.



Bouwlogistiek:

Hoe de aannemer zijn proces gaat managen is zijn keuze. De keuze heeft wel impact op de benodigde ruimte, planning, impact exploitatie metro/trein e.d. De bouwlogistiek moet voldoen aan de randvoorwaarden die in dit BLVC-kader zijn opgenomen.

Uitvoeringstijd:

Er worden data meegegeven die als deadline gelden. Wanneer de aannemer sneller klaar is, wordt dat extra gewaardeerd.

Opstelcapaciteit metrovoertuigen:

In bijlage 3 is een kaartje opgenomen met daarop de locaties waar metrovoertuigen opgesteld kunnen worden. In de spreadsheet eronder is de benodigde opstelcapaciteit in de tijd aangegeven. Deze opstelcapaciteit is uitgangspunt voor de aannemer. Wanneer het mogelijk is om extra opstelcapaciteit te realiseren wordt dat extra gewaardeerd.

Beschikbaarheid nieuwe wasmachine

Het faseringsplan moet zodanig zijn opgesteld, dat de wasmachine voor lange voertuigen op d.d. P.M. klaar voor gebruik is.

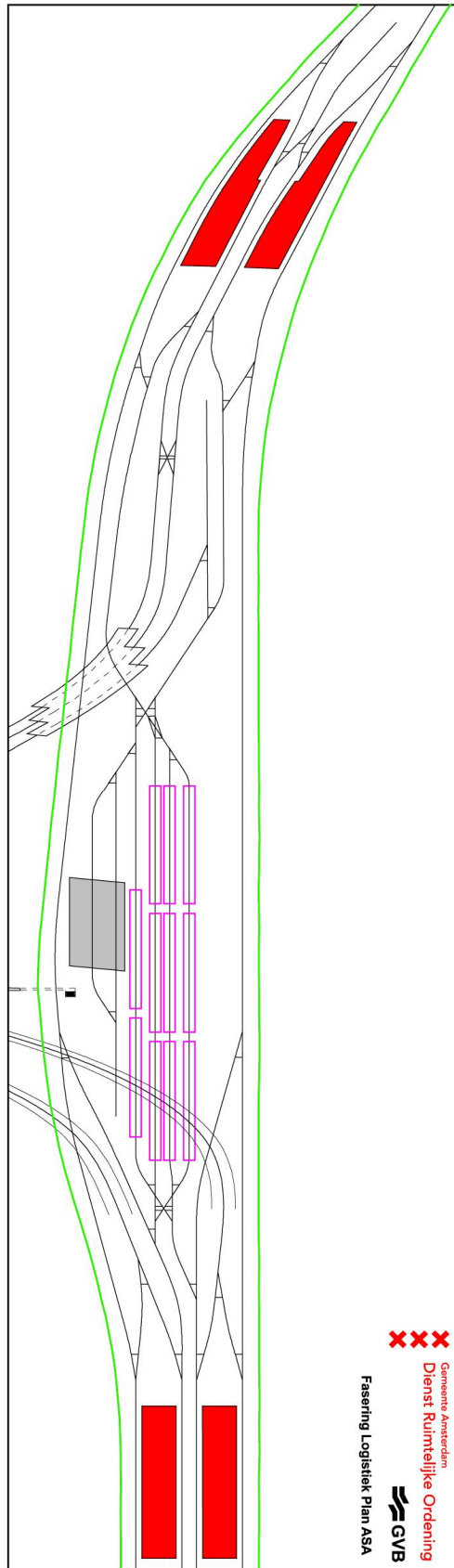
Treinverkeer

In het BLVC-kader is aangegeven dat het treinverkeer niet gehinderd mag worden. Indien het niet te vermijden is om werkzaamheden uit te voeren binnen aan te houden veiligheidsafstand, kan dat alleen in overleg met opdrachtgever. Het nachtnet (NS treinen) rijdt zowel langs Amstel en langs Isolatorweg.

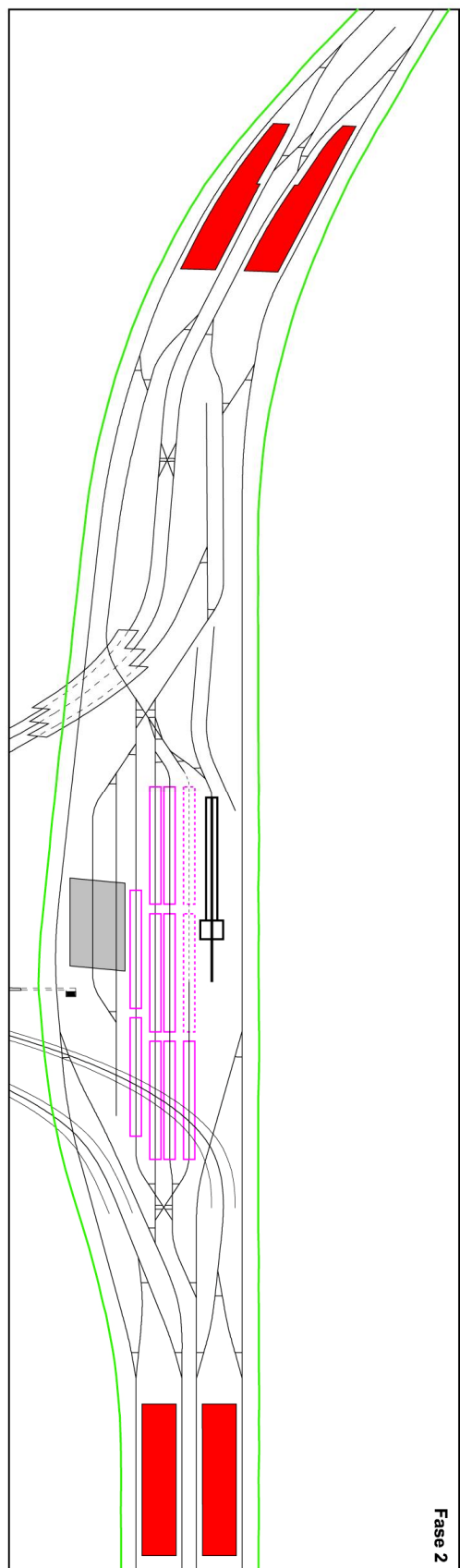
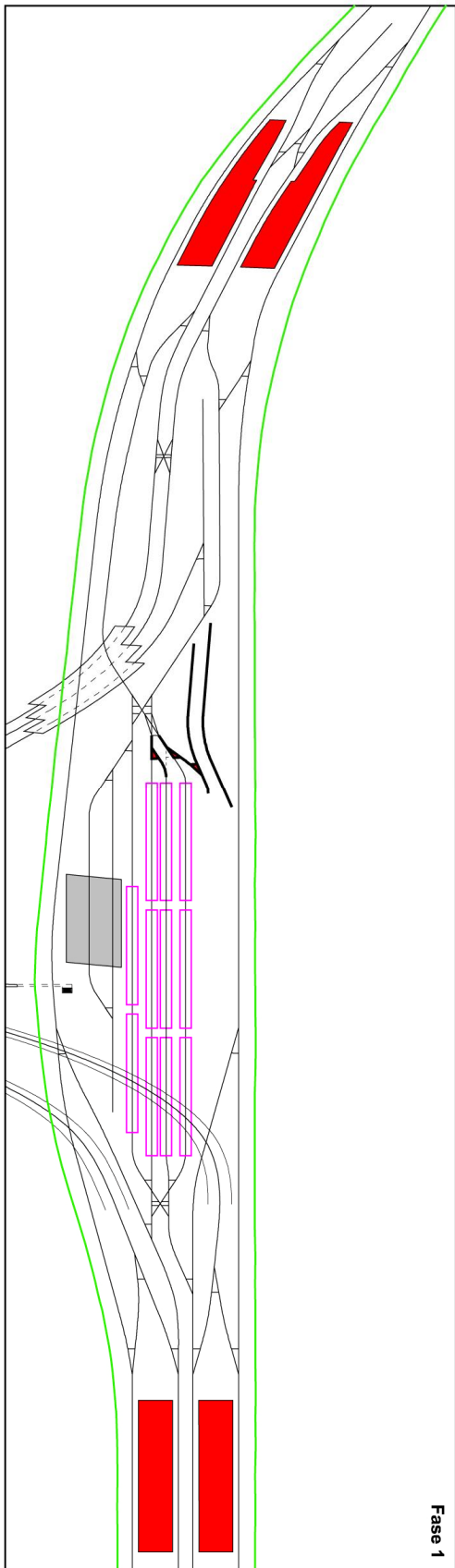
Exploitatietijden metro

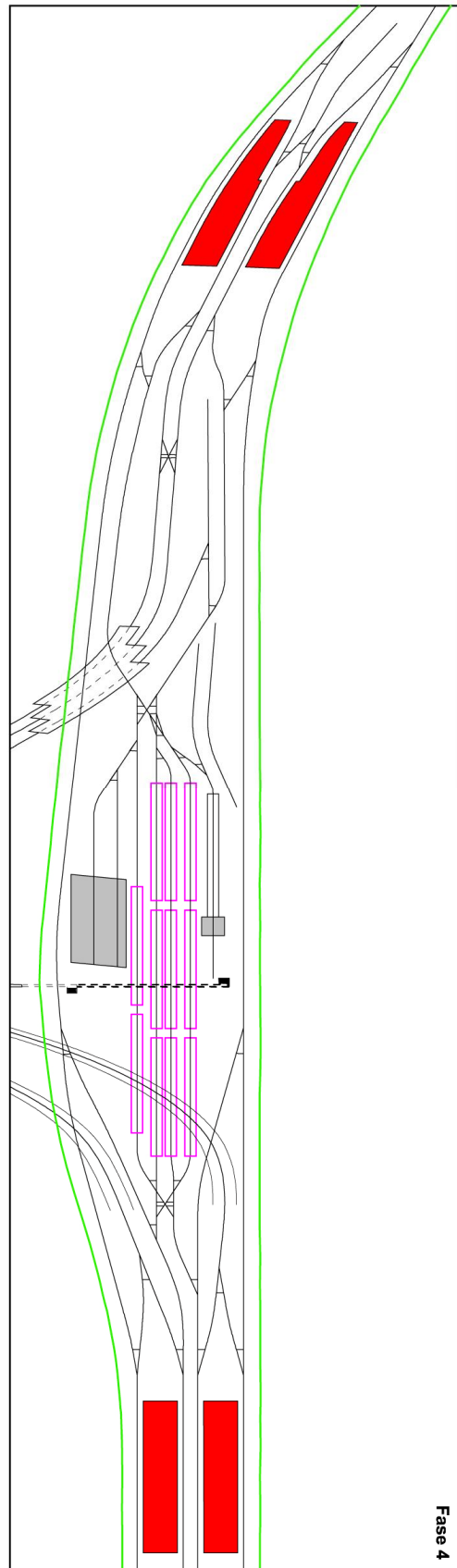
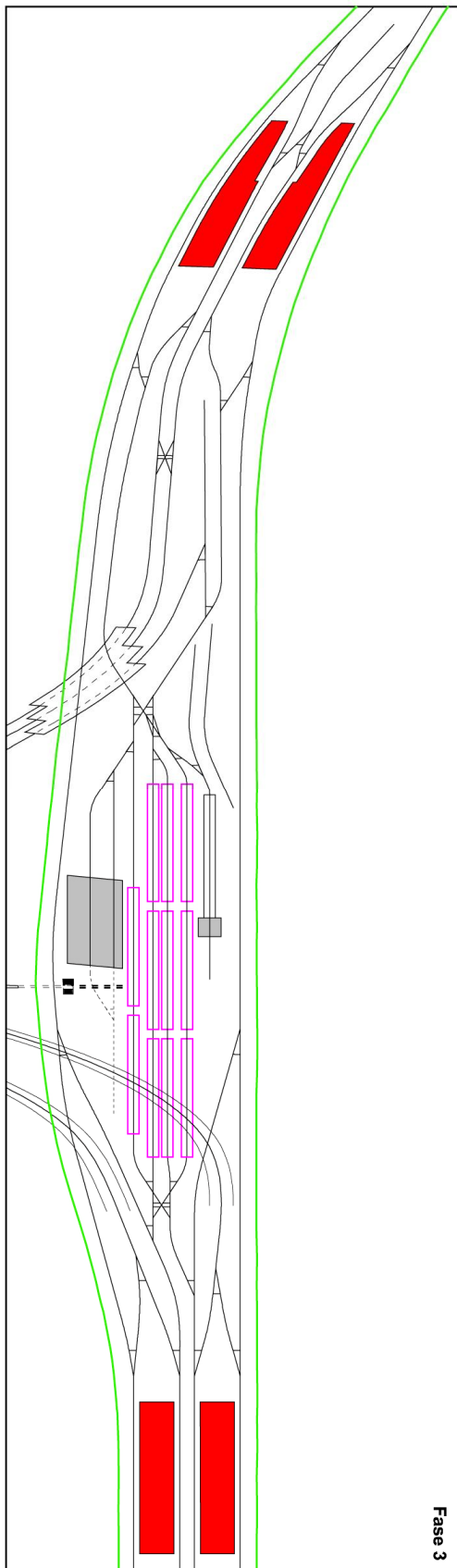
Uitgangspunt is dat de metrolijnen blijven rijden.
Tussen 01.30 en 05.30 rijden er geen metrolijnen.
Tijdens evenementen is (indien vooraf aangegeven) mogelijk extra afvoer-capaciteit nodig (Arena, Heineken Music hall). Voldoende (opstelcapaciteit hierbij van belang).

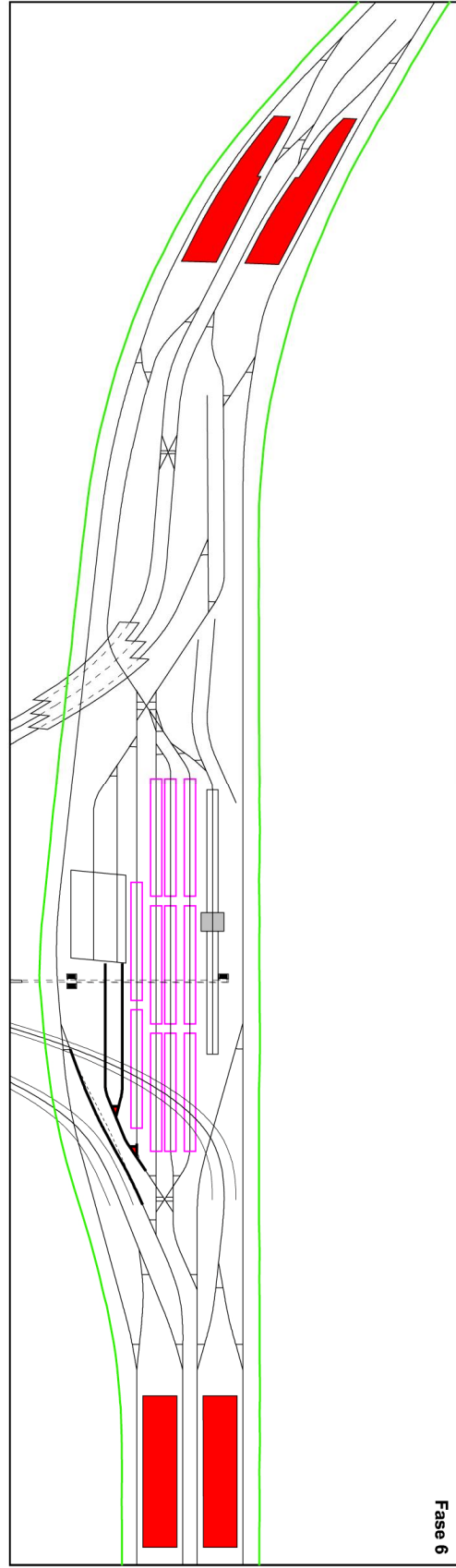
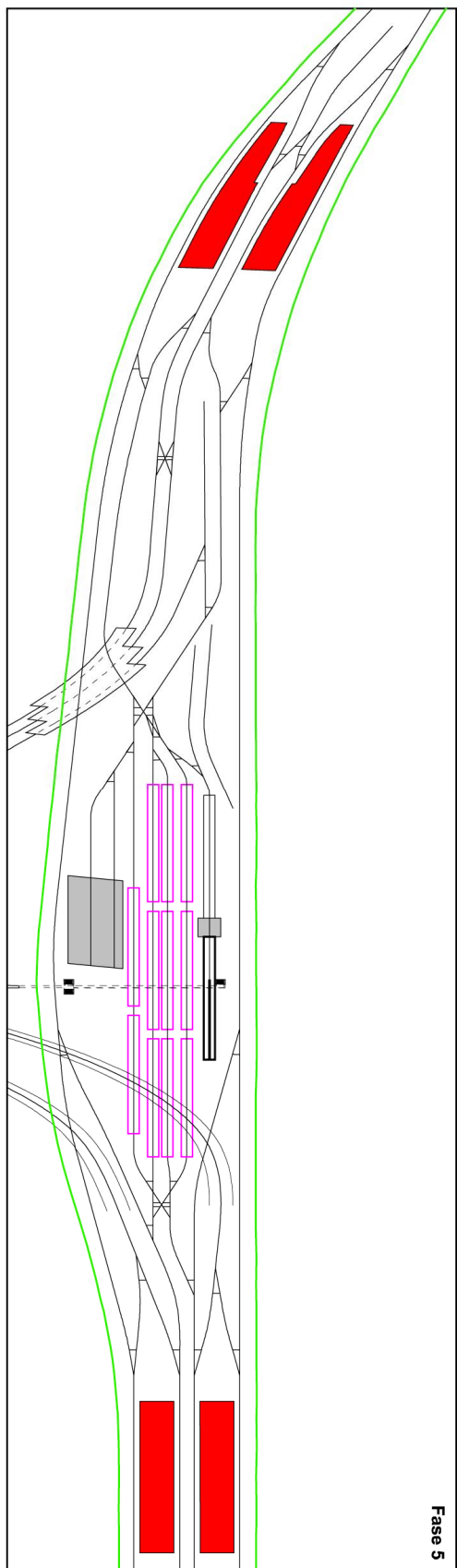
BIJLAGE 1 ñ Faseringsmogelijkheid Amstel

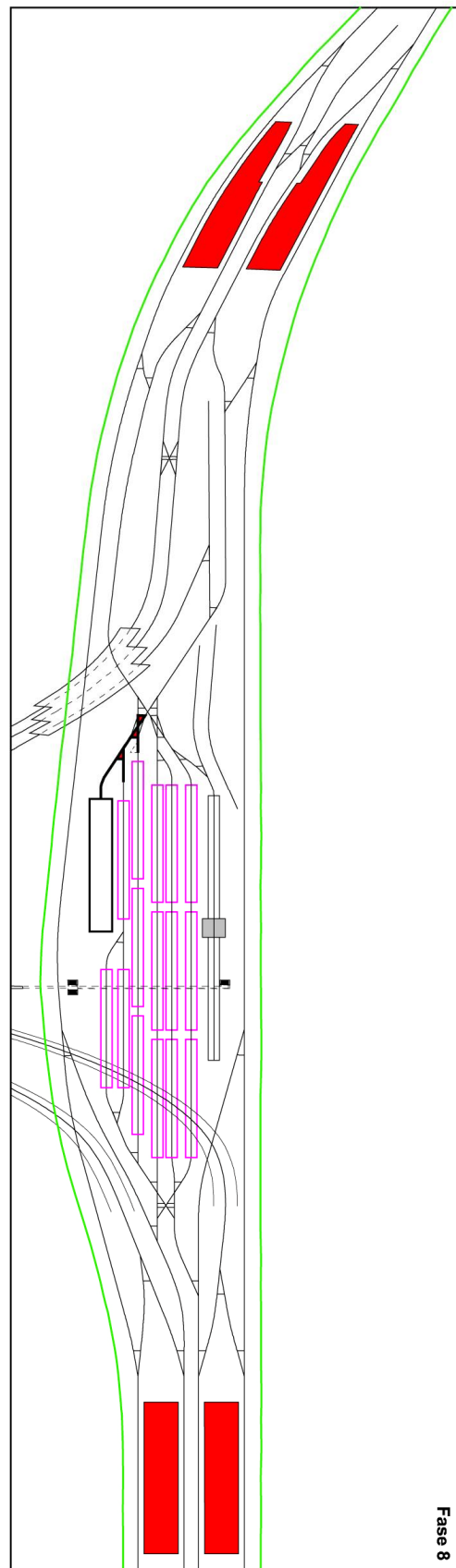
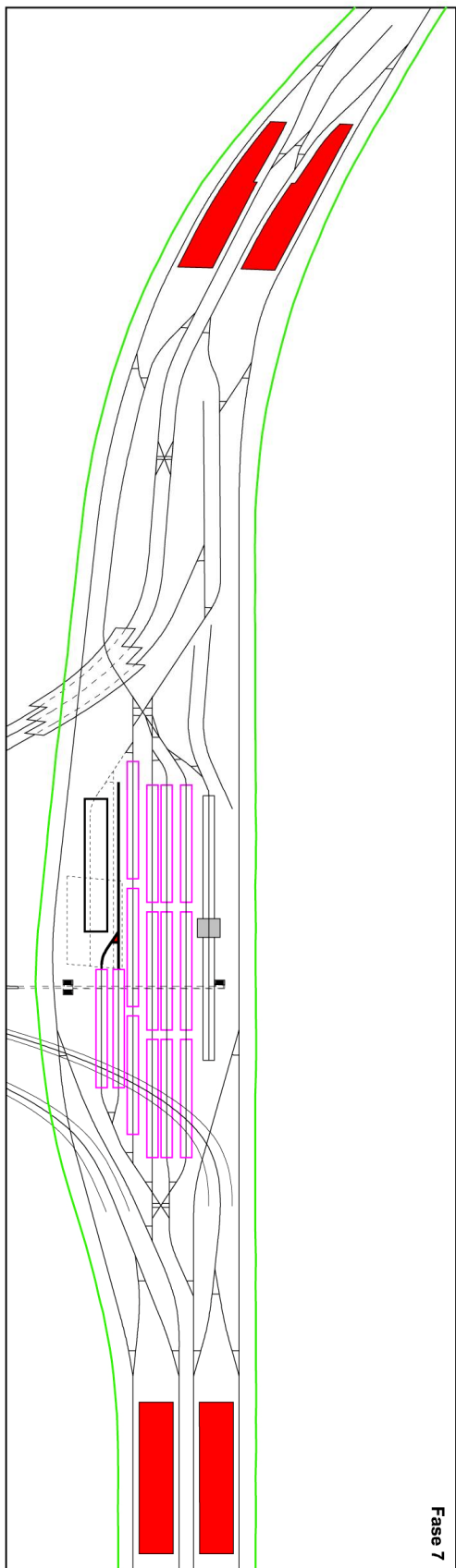


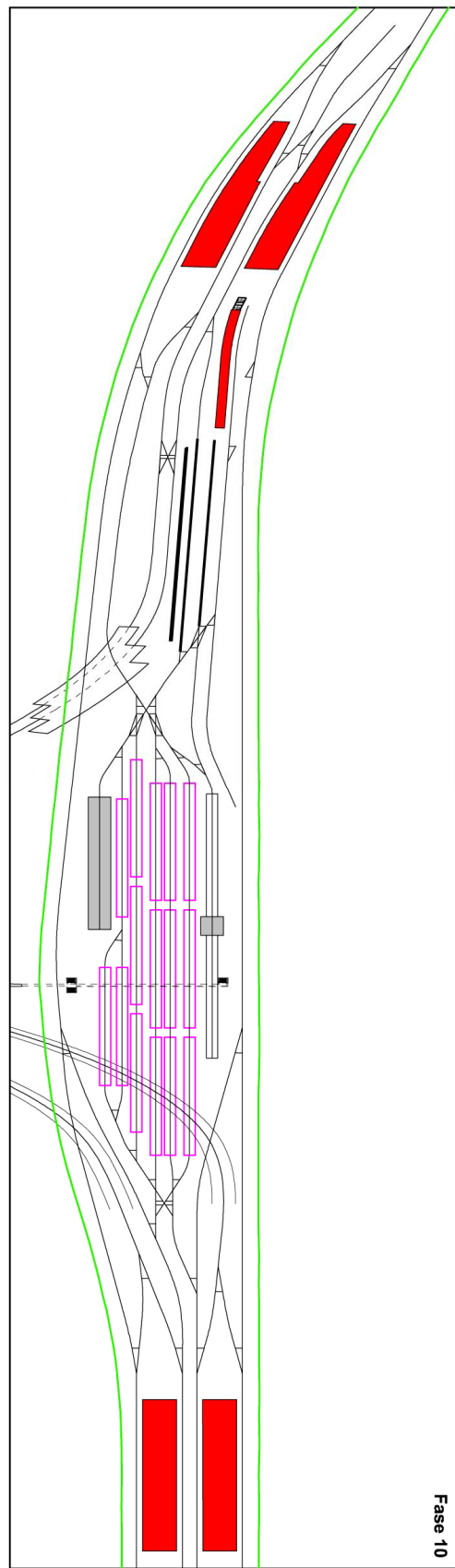
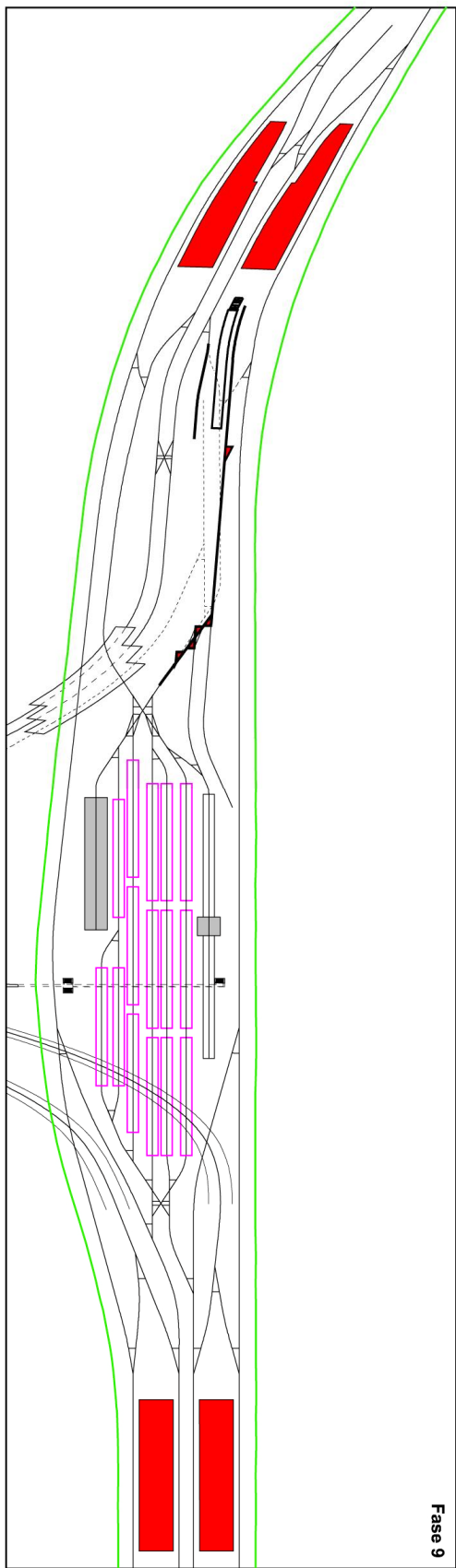
Hiernaast is de bestaande situatie opgenomen. Op de volgende pagina's zijn de stappen opgenomen (mogelijke faseringen) die leiden tot het geplande eindplaatje.

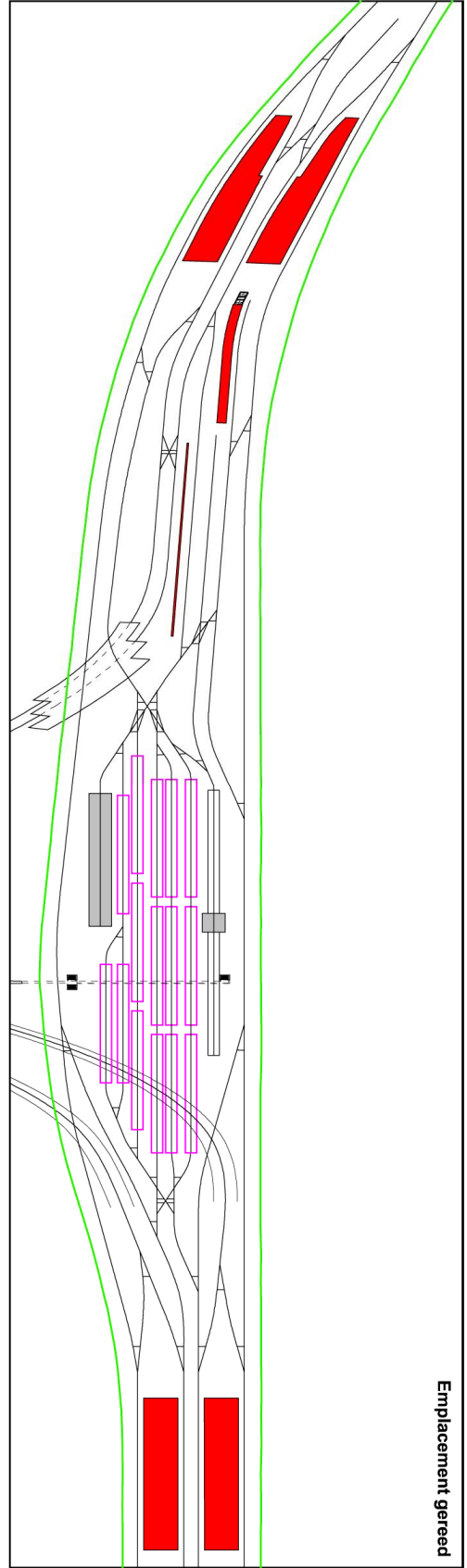
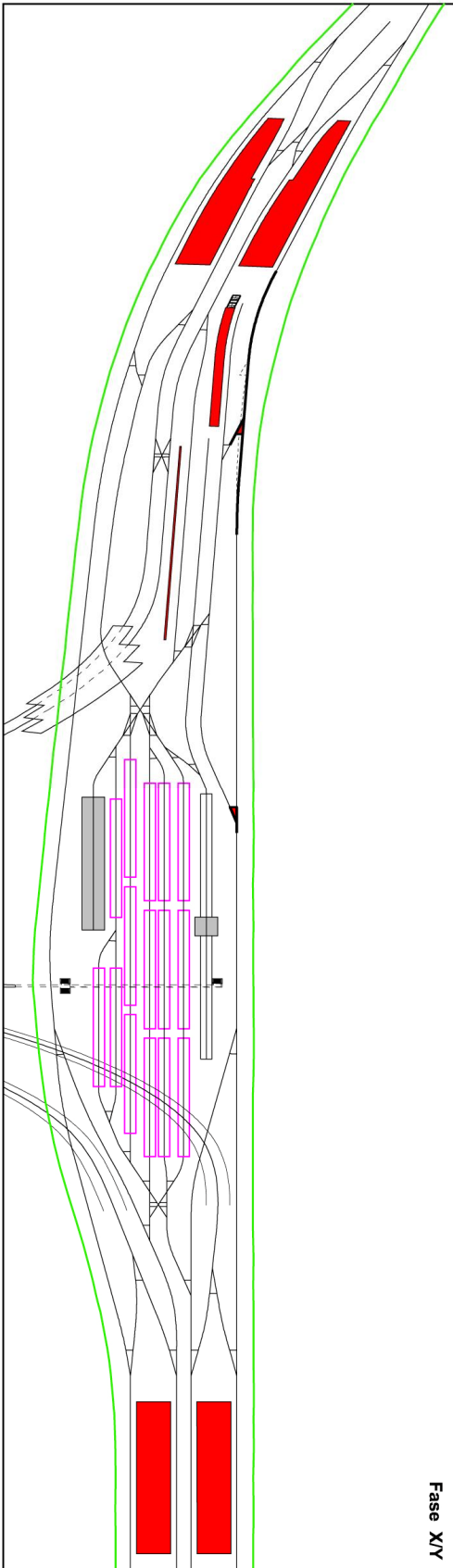




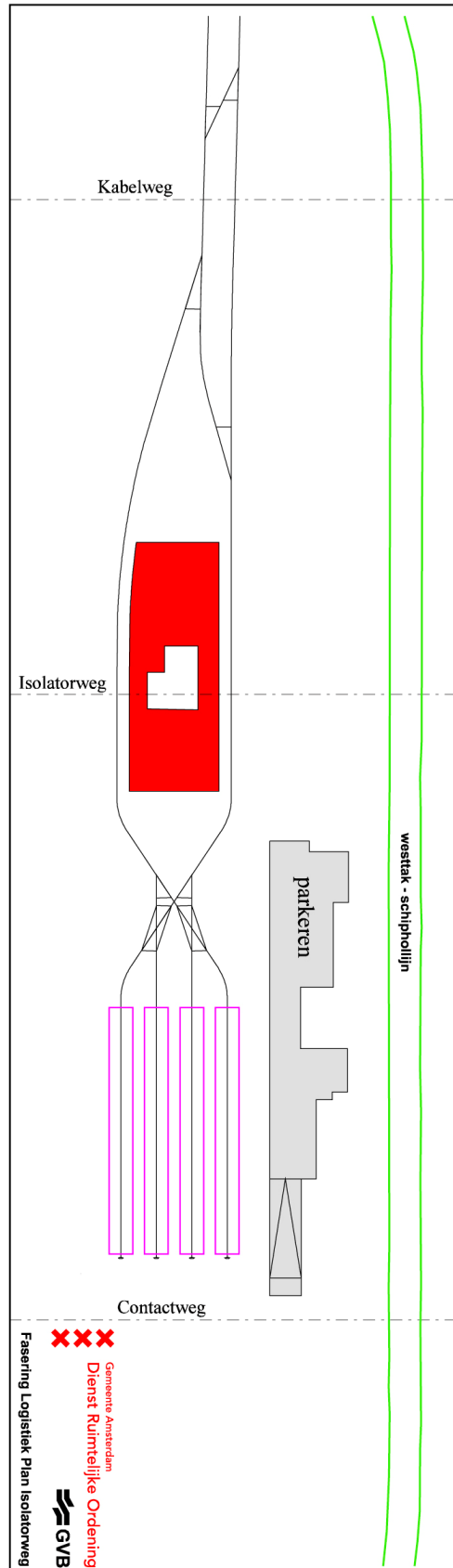




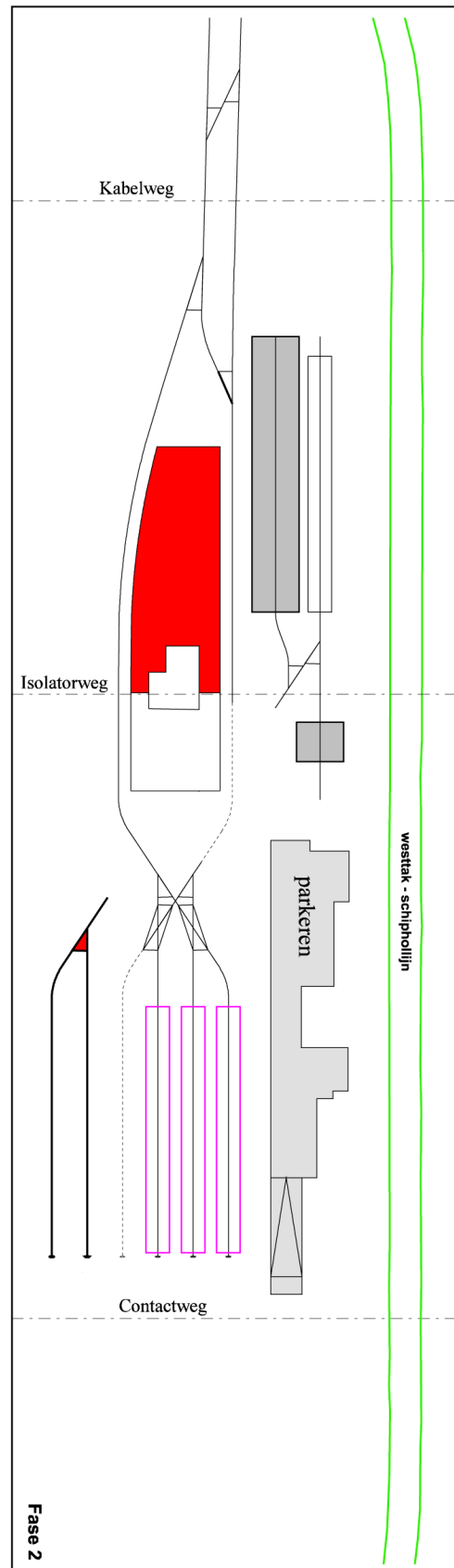
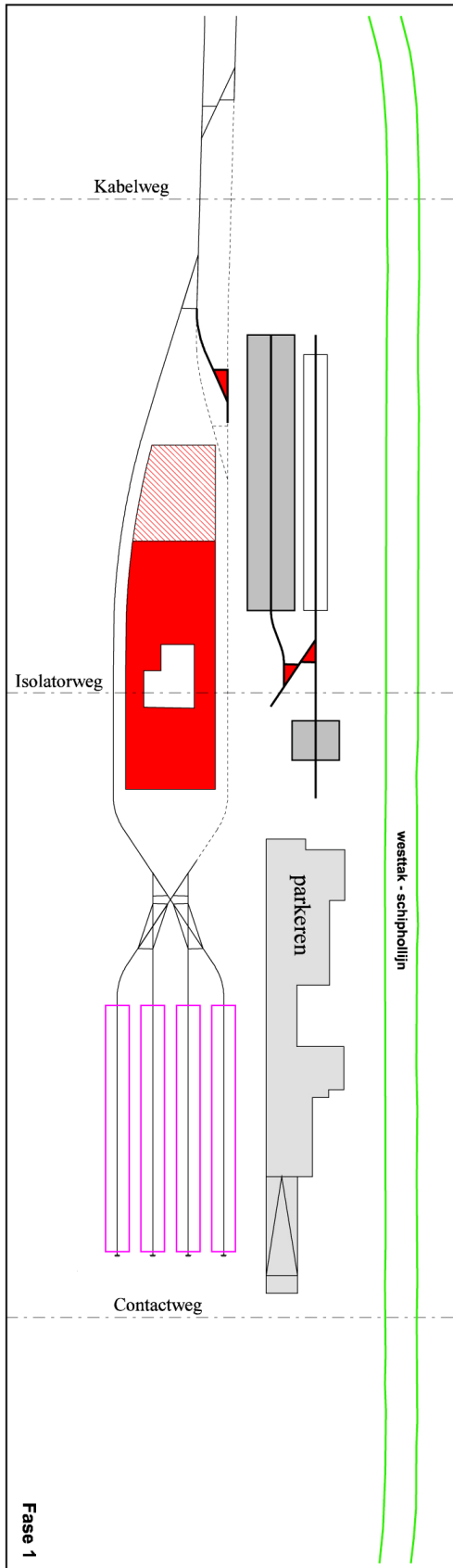


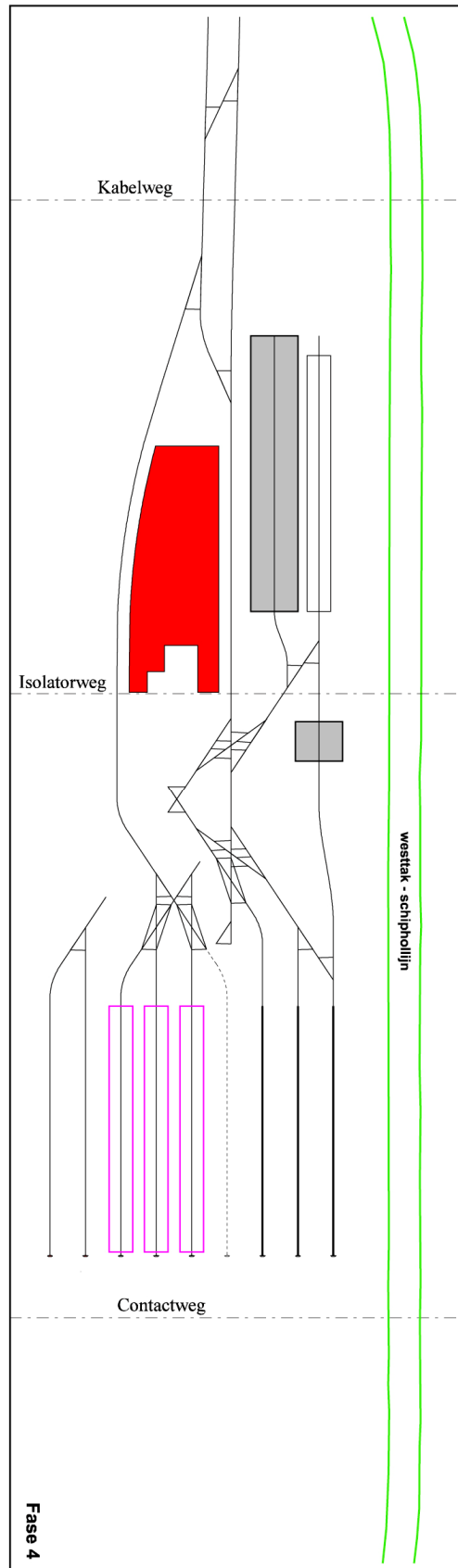
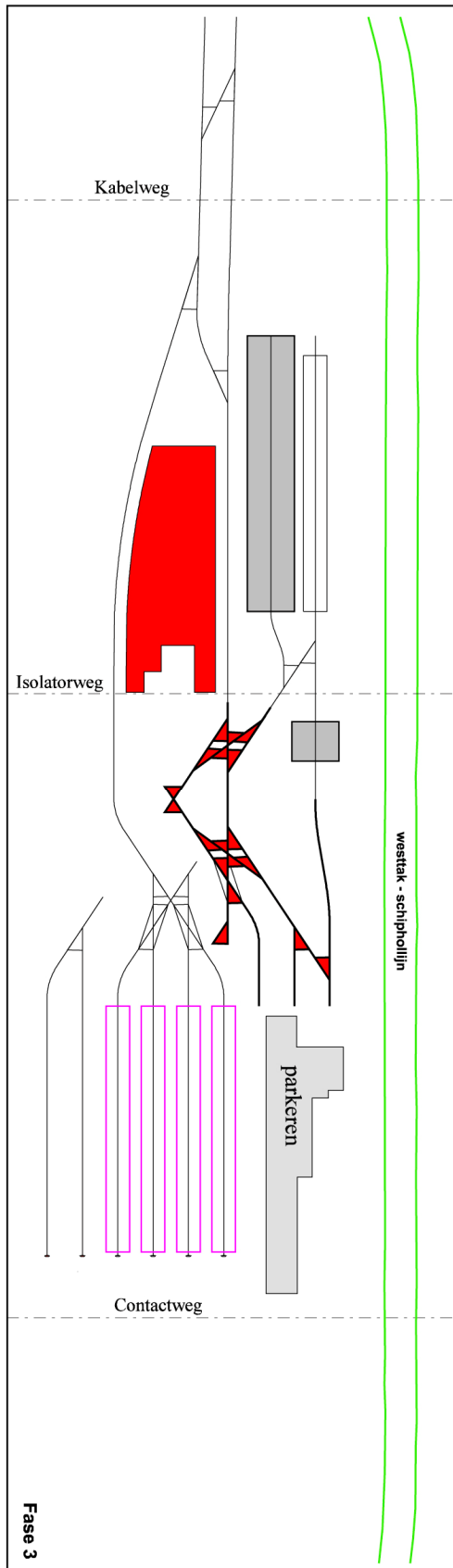


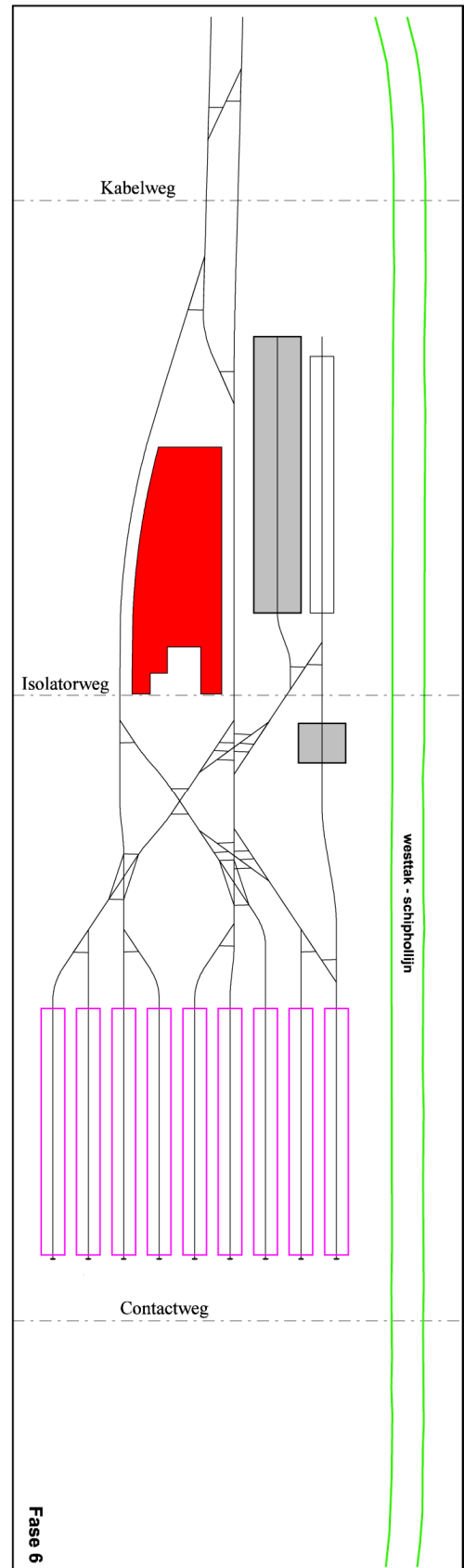
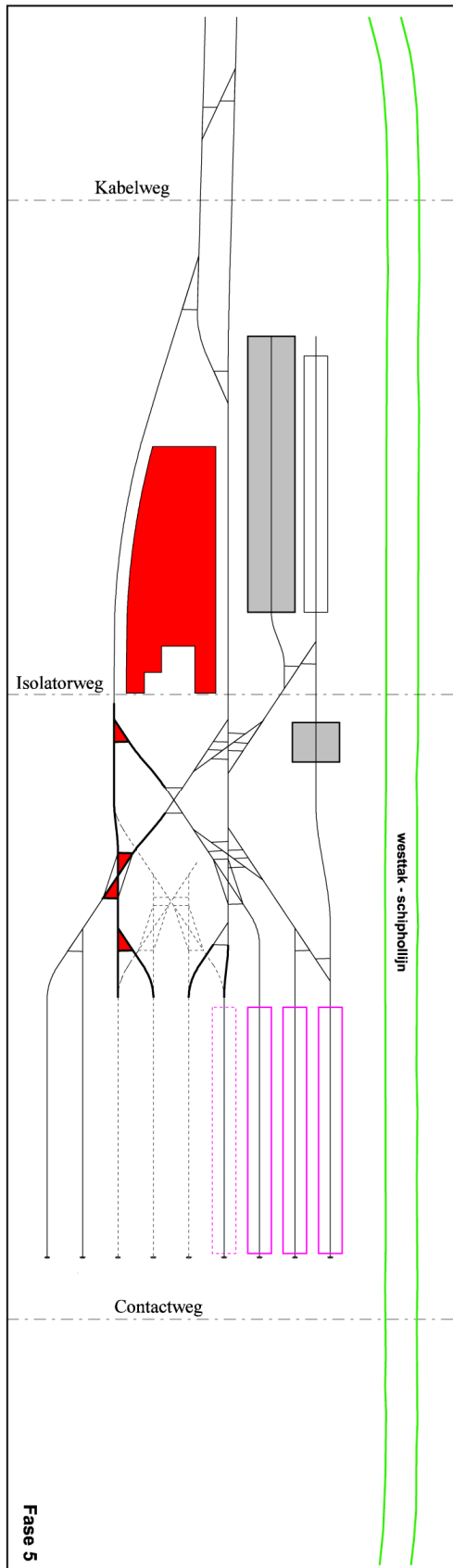
BIJLAGE 2 ñ Faseringsmogelijkheid Isolatorweg



Hiernaast is de bestaande situatie opgenomen. Op de volgende pagina's zijn de stappen opgenomen (mogelijke faseringen) die leiden tot het geplande eindplaatje.







BIJLAGE 3 ñ Benodigde opstelcapaciteit in de tijd

Plaatje locaties opstel mogelijkheden

Spreadsheet met op de Y-as de tijd en de X-as de locaties
In de vakjes aangeven hoeveel opstelcapaciteit er minimaal
noodzakelijk is.

Colofon

BLVC-kader Opstelsporen Metro

Tekst

Gemeente Amsterdam

Ingenieursbureau

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.

Gemeente Amsterdam,

Ingenieursbureau

Weesperstraat 430

Postbus 12693

1100 AR Amsterdam