



**Gemeente
Amsterdam**

Voorlopig

Versie 3

5 december 2017

BLVC-kader

De Nieuwe Kern – Noordwest
Verlenging Joan Muyskenweg

Auteur(s)

Ger Walstra & Sammy Schoondermark

Opdrachtgever

Saskia Park

Contactpersoon

Gé Smit

Ingenieursbureau

Coördinatienummer

20173054

Versie

Woensdag 6 december, concept

Inhoud

Inhoud	2
Status BLVC-kader	3
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Doel BLVC-kader	6
1.3 Proces van BLVC-kader tot BLVC-uitvoeringsplan	7
1.4 Eisen aan BLVC-uitvoeringsplan	8
1.5 Indeling BLVC-uitvoeringsplan	8
1.6 Leeswijzer	9
2 De scope	10
2.1 Projectgebied	10
2.1.1 Geografische scope	10
2.2 Scope	11
3 Omgevingsscan	12
3.1 Huidige verkeerssituatie	12
3.2 Functies en voorzieningen	16
3.3 Rollen	17
4 BLVC-uitvoeringseisen	18
4.1 Algemeen	18
4.2 Eisen ten aanzien van Bereikbaarheid	18
4.3 Eisen ten aanzien van Leefbaarheid	22
4.4 Eisen ten aanzien van Veiligheid	24
4.5 Eisen ten aanzien van Communicatie	25
BIJLAGE(N)	28
Bijlage 1 Eisen brandweer	

Status BLVC-kader

Planning

Woensdag 6 dec. 2017:	behandeling BLVC-kader verkeerscommissie Ouder-Amstel
Dinsdag 19 dec. 2017:	nota van inlichtingen
Donderdag 21 dec. 2017:	behandeling DO in WVA
Dinsdag 9 jan. 2018:	behandeling DO in CVC
Donderdag 11 jan. 2018:	behandeling BLVC-kader in SWU
Woensdag 24 jan 2018:	behandeling BLVC-kader in WWU
Maart/april 2018:	definitief BLVC-kader De Nieuwe Kern noordwest – Verlenging
Joan Muyskenweg	

1 Inleiding

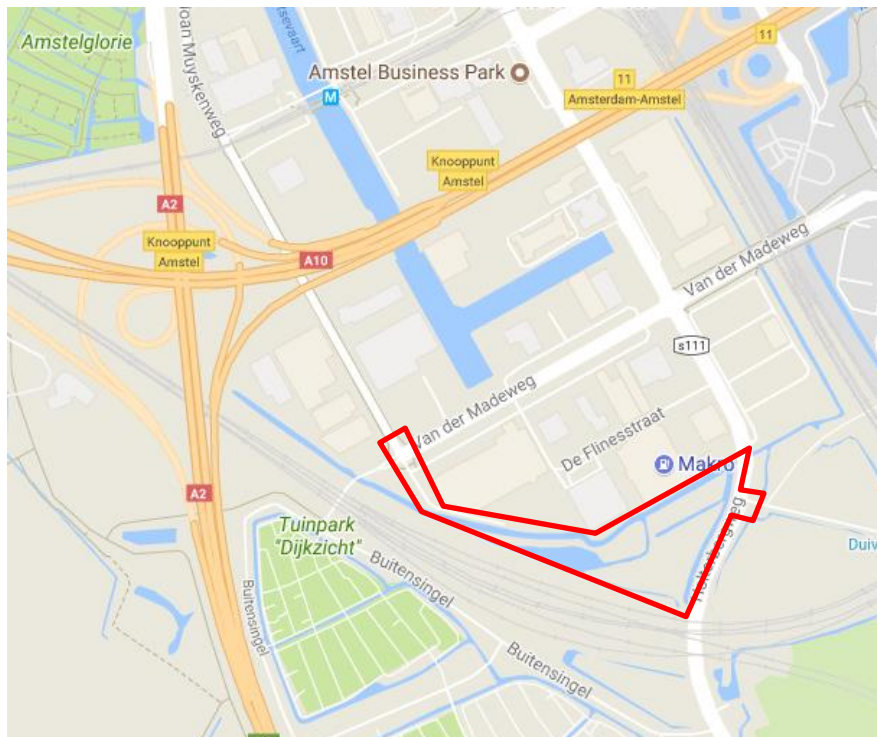
1.1 Aanleiding

Dit BLVC-kader is opgesteld voor De Nieuwe Kern Noordwest. In de periode 2017-2019 wordt er gestart met de vervroegde gebiedsontwikkeling van het gebied 'Verlenging Joan Muyskenweg' (zie figuur 1 en 2). De werkzaamheden worden als een E&C contract aanbesteed op basis van de UAV-GC.

Het plangebied ligt binnen de grenzen van de gemeente Ouder-Amstel.

Dit zorgt ervoor dat de omgang met wet- en regelgeving in het plangebied voor de uitvoering van bouwprojecten, een activiteit is die de gemeente Ouder-Amstel moet uitvoeren. Ouder-Amstel is tevens ook juridisch wegbeheerder.

De gemeente Amsterdam heeft in het plangebied de rol van technisch wegbeheerder (V&OR) en is verantwoordelijk voor beheer en onderhoud (stadsdeel Oost)..



Figuur 1. Ligging projectgebied 'verlenging Joan Muyskenweg'



Figuur 2. Gebiedsontwikkeling De Nieuwe Kern

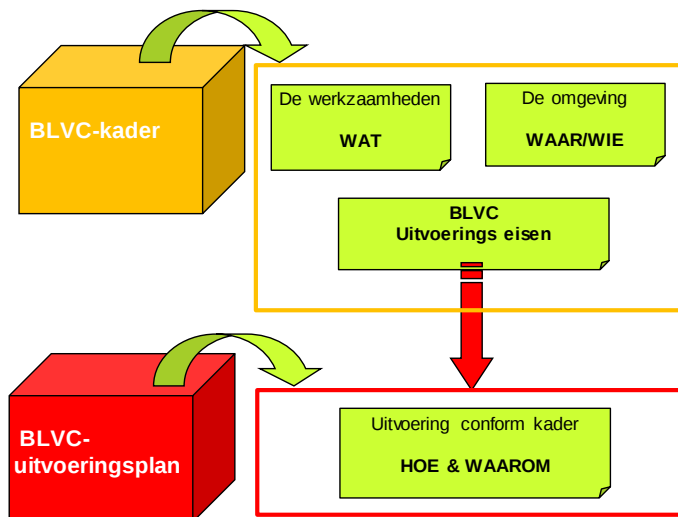
1.2 Doel BLVC-kader

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. Tevens vindt zij het belangrijk om draagvlak voor het project te behouden.

Middels dit BLVC kader krijgt de Opdrachtnemer uitvoeringseisen mee. Opdrachtnemer dient tijdens realisatie te voldoen aan de in dit BLVC kader gestelde eisen. Op basis van deze (BLVC) uitvoeringseisen dient Opdrachtnemer een of meerdere BLVC uitvoeringsplannen op te stellen. Het BLVC-uitvoeringsplan is een voorwaarde voor het verkrijgen van de WIOR-vergunning.

1.3 Proces van BLVC-kader tot BLVC-uitvoeringsplan

De Opdrachtnemer zal op basis van het BLVC-kader, fase voor fase BLVC-uitvoeringsplannen maken.



Figuur 3. Proces BLVC-kader/plan

In een BLVC-uitvoeringsplan dient met tekst en gemaatvoerde tekeningen aangegeven te worden waar en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden ten behoeve van de bereikbaarheid voor de verschillende modaliteiten (voetganger, brommer, fiets, taxi, auto, laden en lossen, openbaar vervoer, etc.). Ook dient in het BLVC-uitvoeringsplan aangegeven te worden welke maatregelen de Opdrachtnemer treft om de hinder voor de omgeving te beperken.

Belangrijke onderdelen hierin zijn onder meer:

- Verdeling van de werkzaamheden overdag en 's nachts, incl. te hanteren werktijden;
- Beperken van stof, geluid en trillingen tijdens de werkzaamheden;
- Wijze van scheiding van werkterrein en openbare ruimte (inclusief vormgeving)
- Minimalisatie overlast door bouwverkeer;
- Optimalisatie bedrijfsvoering omliggende functies en voorzieningen (incl. laden en lossen en afvoer van afval van de omliggende bedrijven);
- Geen vervuiling en overlast op de openbare weg

Ook dient de Opdrachtnemer de risico's voor mogelijke onveilige situaties te identificeren en aan te geven welke maatregelen getroffen worden om die te voorkomen. De uitvoeringsmethode en de omgeving van het werkterrein moeten veilig zijn voor het aanwezige publiek en werknemers. Om de veiligheid te waarborgen verlangt de Opdrachtgever naast het wettelijk kader hier een maximale inspanning van de Opdrachtnemer.

1.4 Eisen aan BLVC-uitvoeringsplan

Het BLVC-uitvoeringsplan dient te worden ondersteund met faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen en de overall planning.

Het moet voor de Opdrachtgever aan de hand van de tekeningen duidelijk zijn hoe de verkeerssituatie er uitziet voor alle soorten verkeersdeelnemers op de verschillende/relevante momenten in het werk. Elke tekening dient één fase te bevatten waarbij de locatie van het werkterrein inclusief alle onttrekkingen van de openbare ruimte worden weergegeven. Uit de faseringstekeningen blijkt per fase op welke locatie de opdrachtnemer en eventuele derden werkzaamheden uitvoeren. Faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen mogen uiteraard worden gecombineerd. Opdrachtnemer dient voor de meest kritische locaties dwarsprofielen op te nemen in de tekeningen.

De concept BLVC-uitvoeringsplannen worden eerst voorbespreking met de opdrachtgever. Daarna wordt het BLVC-uitvoeringsplan besproken in het WIOR-vooroverleg van het Stadsdeel en daarna (als de werkzaamheden uitgevoerd worden op/aan een hoofdnet) in de WWU. Na akkoord kan voor de desbetreffende werkzaamheden de WIOR-vergunning aangevraagd worden.

1.5 Indeling BLVC-uitvoeringsplan

1. Inleiding (aanleiding, doel, leeswijzer)
2. Projectbeschrijving (Wat)
3. Omgevingsanalyse (Waar / Wie)
4. Toelichting faserings* (Hoe) Dit is de kern van het BLVC-uitvoeringsplan.
De toelichting in woord en beeld.
5. Communicatie middelenmatrix; wanneer- wat- naar wie – door wie.
6. Contactpersonenoverzicht; naam – rol – email – telefoonnummer

*Toelichting faserings in woord en beeld

- Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden;
- Tekening van de situatie na uitvoering van de werkzaamheden.
- Faseringstekeningen: met daarop ook de bouwrouting (vanaf de autosnelweg) binnen het projectgebied, routes overige modaliteiten (fietsers, bestemmingsverkeer, nood- en hulpdiensten), de bouwplaats-inrichting (bouwketen/opslag)
- De genoemde tekeningen dienen tenminste 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
- in de bestaande situatie.
- Een toelichting per fase wat de impact is voor de omgeving en hoe invulling zal worden gegeven aan de gestelde eisen en voorwaarden met betrekking tot de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid

- en Communicatie + tekeningen van evt. tijdelijke maatregelen en relevante dwarsprofielen. Tijdelijke maatregelen dienen afgestemd te worden met stakeholders in het (omliggende) gebied.
- Bouwhekken/ bebording / bebakening/omleidingsroutes;
- Bouwplanning voorzien van een status, handtekening/paraaf, datum en data van de werkzaamheden.
- Samenvattend; de te verwachten hinder (hinderkalender);
- Werktijden.

1.6 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het project toegelicht. In hoofdstuk drie wordt de 'omgevingssituatie' beschreven zoals de Opdrachtnemer hem aantreft. Hoofdstuk 4 bevat de uitvoeringseisen per aspect (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Alle werkzaamheden in de openbare ruimte op en rond het projectgebied moeten voldoen aan deze eisen.

2 De scope

2.1 Projectgebied

De Nieuwe Kern Noordwest is gelegen tussen Amstel Business Park Zuid, de Holterbergweg en de spoorboog Amsterdam-Zuid-Duivendrecht-Utrecht. Het gebied is aangegeven op figuur 1. Het gebied ligt al enkele jaren braak en is het reeds bekend dat de bodemgesteldheid zeer wisselend is, van oude veengronden tot jonge zandpakketten. In delen van het gebied zijn de kenmerken van het moerasgebied nog duidelijk zichtbaar. De jonge zandlichamen zijn restanten van de oude ringspoorbaan en uitlopers van de ophoging Amstel Business Park Zuid (1969).

In een jonger verleden is het gebied deels in gebruik geweest als grondopslag ten behoeve van de infrastructurele werkzaamheden van OV SAAL. Deze functie is inmiddels vervallen. Het gebied is van oorsprong relatief laaggelegen en is geohydrologisch kwetsbaar. Het grondwater staat relatief vlak onder het maaiveld en verdient zeker de aandacht in het ontwerp, realisatie en beheer. Naast enkele kleine (gedempte) watergangen doorkruist een hoofdwatgang het gebied, welke een belangrijke functie heeft in het gehele watersysteem en de klimaatbestendigheid van het gebied en Amstel Business Park Zuid.

2.1.1 Geografische scope

De gebiedsgrenzen van de verlenging van de Joan Muyskenweg zijn weergegeven in onderstaande kaart (figuur 4).



Figuur 4. Gebiedsgrenzen en geografische scopeafbakening verlenging Joan Muyskenweg

2.2 Scope

Het project de verlenging Joan Muyskenweg bevat de volgende werkzaamheden:

Ontwerpen en realiseren van

- Bouwrijpe kavel;
- (Tijdelijke) tweerichtingsverkeer situatie de Flinesstraat en inrit Sligro;
- Verlengde Joan Muyskenweg, bestaande uit;
 - Tweerichtingsverkeer autoweg (2x1), gescheiden, met bermassage t.b.v. hemelwater;
 - Twee T-kruisingen t.b.v. ontsluitingswegen van kavels;
 - Aan weerszijde van de autoweg: groenstrook, fietspad en voetpad met bermassage.
 - Brug t.b.v. langzaam verkeer (voet en fiets) naar Makro;
- Aangepaste kruisingen
 - Ongeregelde kruising Van der Madeweg/Joan Muyskenweg;
 - Geregelde kruising Holterbergweg/Stationsweg/Joan Muyskenweg;
 - Aanleg mantelbuis t.b.v. voorbereiding besturingskoppeling tussen kruisingen;
- Oostelijke en westelijke kavelontsluitingswegen;
- Zuidelijke ontsluitingsweg Sligro/Makro (ABPz);
- Natuur-, flora- en faunastructuur:
 - Boomstructuur;
 - Ecologische verbinding bestaande uit struweel;
 - Paddenpoel;
 - Parkeiland met zwaluwwand en bomen;
- Waterstructuur:
 - Hoofdwatgang en -partijen met natuuroevers;
 - Secundaire watgang met plas-/drasoevers;
 - Duikerverbindingen met uitstroomconstructies / damwanden;
 - Beschermingszone en steunpunten Waternet (t.b.v. onderhoud);
- Terreinscheiding / periferie t.b.v. spoorzone en Sligro-perceel;
- Tracé t.b.v. kabels- en leidingen;

Verwijderen / sloop / verplaatsen van:

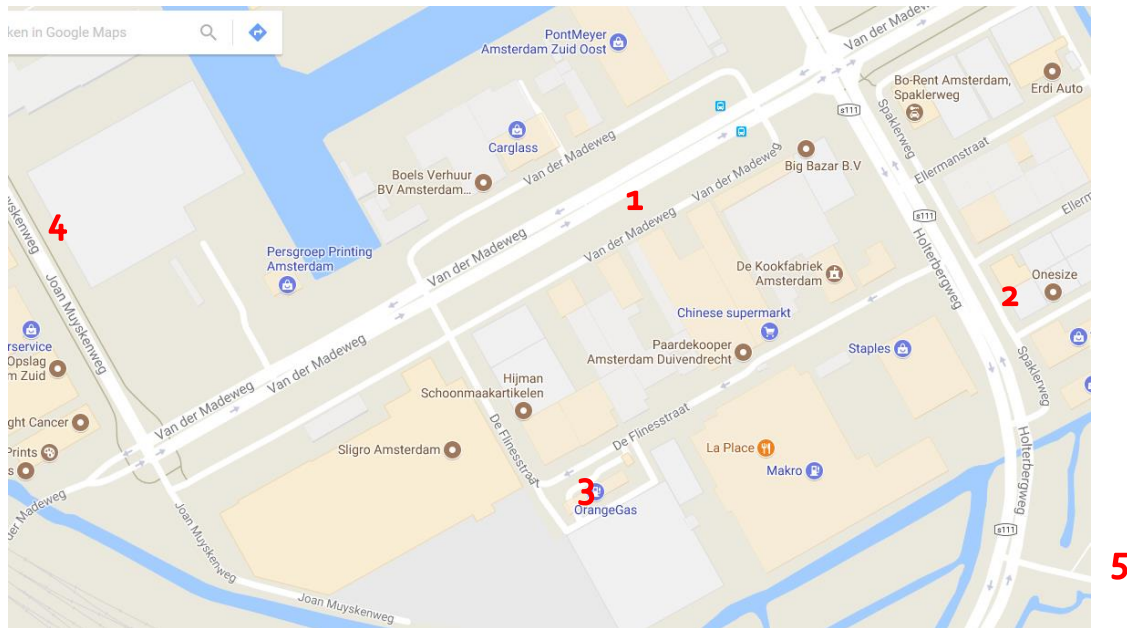
- Houtopstand (e.g. bomen, struweel);
- Duizendknoop inclusief groeiplaats;
- Bestaande Joan Muyskenweg (i.e. inrit Sligro, zuidelijk gelegen vanaf kruising Van der Madeweg);
- Ongeschikte grondlagen;
- Reclame uitingen van o.a. Sligro.

Coördineren en afstemmen van werkzaamheden en (bouw-)logistiek op

- Omgeving
- Bouw van postsorteercentrum van PostNL

3 Omgevingsscan

3.1 Huidige verkeerssituatie



Figuur 5. Huidige verkeerssituatie

1. Van der Madeweg (figuur 6)

De Van der Madeweg heeft een breed profiel en bestaat uit twee rijbanen met ieder twee rijstroken voor het autoverkeer. Ter hoogte van de kruising met de Spaklerweg zijn opstelvakken aanwezig. De weg is tevens voorzien van een ventweg aan de zuidzijde met parkeergelegenheid. Langs de hoofdrijbaan is de weg over de volledige lengte voorzien van langspaarkeergelegenheid, waar vooral groter/zwaarder verkeer gebruik van maakt. De weg maakt onderdeel uit van het Plusnet voor de fiets. Op het deel tussen de De Flinesstraat en de Spaklerweg is ook aan de noordzijde een ventweg aanwezig.



Figuur 6. Kruising Van der Madeweg/Joan Muyskenweg

2. Holterbergweg / Spaklerweg (figuur 7)

De Holterbergweg (incl. de noordelijker gelegen Spaklerweg) vormt een drukke en de belangrijkste verbinding tussen Overamstel, de A10, Zuidoost, de A9 en (indirect) de A2.

De weg maakt onderdeel uit van het plusnet fiets en plusnet auto.

Daarnaast zijn er veel bedrijven gelegen aan deze weg, waardoor de weg ook van groot belang voor de ontsluiting van ABPz, Overamstel en het Arenagebied.

- De weg is breed in profiel, en grotendeels 2x2 uitgevoerd;
- Evenementen in het Arenagebied (o.a. Ziggo Dome, AFAS live en Amsterdam Arena resulteren in grote piekdrukke op deze weg.



Figuur 7. Kruising Van der Madeweg/Stationsweg

3. De Flinesstraat (zie figuur 8 en 9)

De Flinesstraat is een lokale éénrichtingsverkeer straat met aan weerszijde parkeergelegenheid.

- Ontsluiting diverse bedrijven (o.a. Sligro en Makro)
- Ontsluiting van het tankstation





Figuur 8 & 9 De Flinsstraat

4. Joan Muyskenweg

De Joan Muyskenweg is een doorgaande weg tussen Overamstel en Amstel Businesspark Zuid en onderdeel van het plusnet fiets. De weg is parallel gelegen aan de Spaklerweg en aangesloten op de A2 (Nieuwe Utrechtseweg). Aan de Joan Muyskenweg zijn diverse (grote) bedrijven gevestigd, evenals een hotel. De Joan Muyskenweg zal de komende jaren in belang sterk toenemen. Met de komst van de brug over de Duivendrechtsevaart (Amstelstroomlaan), afwaardering A2 en de verlenging aan de zuidzijde zal deze weg in structuur en in functie een belangrijke weg worden. De weg zal dan ook onderdeel worden van tenminste het Hoofdnet auto. De weg zal in de toekomst ook een belangrijke rol vervullen voor de verkeersafhandeling van het Arenagebied.

5. Stationsweg (figuur 10 & 11)

De Stationsweg vormt de belangrijke ontsluitingsroute voor het Station Duivendrecht. De weg maakt onderdeel uit van het hoofdnet bus en plusnet fiets. Tevens dient de weg voor de ontsluiting van grondbank, Q-park, Eurolines en openbaar vervoer naar Holterbergweg en, met de komst van de verlengde Joan Muyskenweg, de A2.

Dienstregeling GVB – bushalte Stationsweg

Bus 41, Muiderpoort – Holendrecht, in twee richtingen.

Rijdt van 06:26 t/m 24:35

06:26 t/m 18:00 om de 10 minuten

18:00 t/m 20:30 om de 15 minuten

20:30 t/m 24:35 om het half uur

Er rijden geen nachtbussen in het gebied.

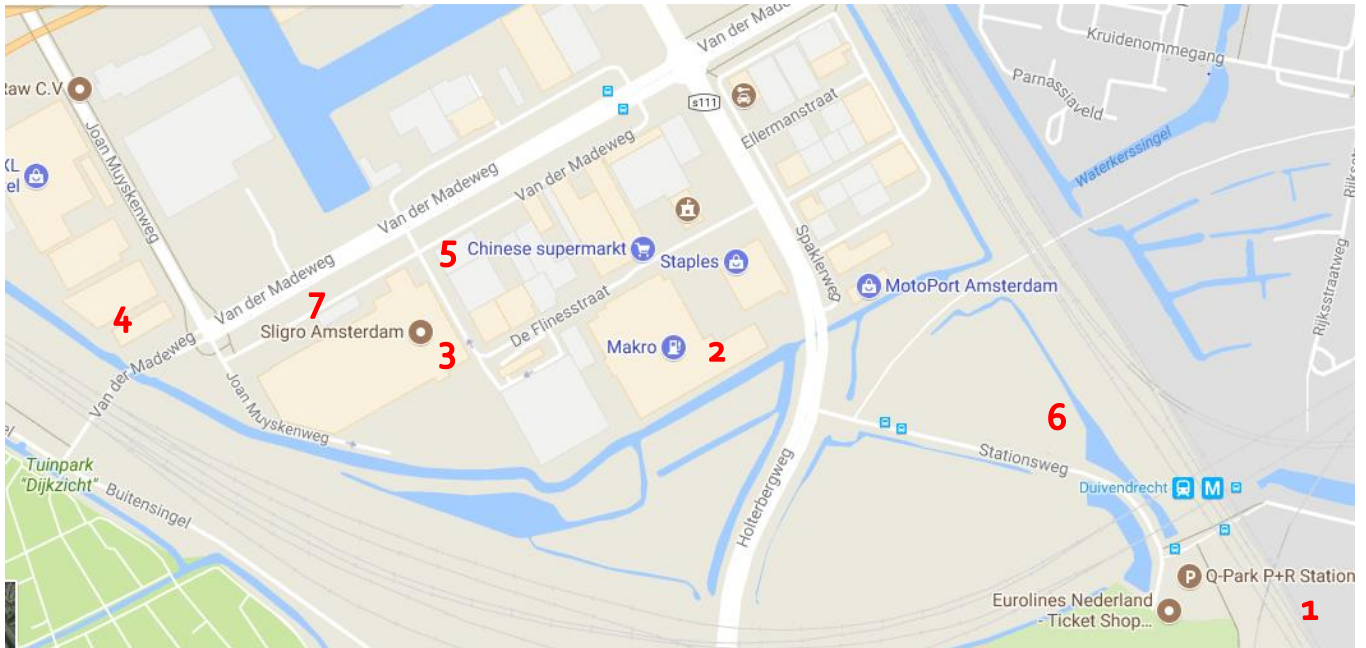


Figuur 10. Stationsweg



Figuur 11. Locatie bushalte Stationsweg

3.2 Functies en voorzieningen



Figuur 12. Stakeholders

1. **Bedrijven grenzend aan Stationsweg**
 - Eurolines gebruiker
 - Q-Park P+R gebruiker
 - Vervoersregio gebruiker
2. **Makro**
 - Grondeigenaar en gebruiker
3. **Sligro**
 - Gebruiker De Flinesstraat
4. **Bedrijven Ankestyn**
 - Gebruikers Van der Madeweg
5. **Bedrijven grenzend aan Van der Madeweg**
 - Gebruikers
6. **Grondbank Nederland**
 - Gebruiker Stationsweg

7. Voskamp, Howden keukens, Retif en Studenthotel

- Gebruikers van der Madeweg

8. Parkeren ArenApoort P2 en P bus (figuur 13)



Figuur 13. Parkeren ArenApoort

3.3 Rollen

NS Stations/vastgoed
PostNL

Ouders-Amstel

ProRail
Makro

Grondeigenaar, ontwikkelaar en mede-financierder
Grond- en gebouweigenaar (nieuwe situatie)
Gebruikers (nieuwe situatie)
Bevoegd gezag
Juridisch wegbeheerder
Bevoegd gezag en grondeigenaar
Grondeigenaar en gebruiker

4 BLVC-uitvoeringseisen

4.1 Algemeen

Nagenoeg alle werkzaamheden worden uitgevoerd in de gemeente Ouder-Amstel, waardoor zij moeten voldoen aan alle eisen die deze gemeente stelt aan de uitvoering van werkzaamheden. Omdat stadsdeel Oost van de gemeente Amsterdam verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud moet ook aan voorwaarden van de gemeente Amsterdam worden voldaan. Dit houdt in dat standaard aan de volgende voorwaarden moet worden voldaan:

1. Opdrachtnemer dient conform de wet te voldoen aan de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) van de gemeente Ouder Amstel.
2. Opdrachtnemer dient zich te conformeren aan het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg van de gemeente Amsterdam en hiermee verband houdende processen.
3. De opdrachtnemer dient BLVC uitvoeringsplannen op te stellen voor alle werkzaamheden in de openbare ruimte.
4. Opdrachtnemer dient te voldoen aan de bindende kaders die van toepassing zijn voor werken, zoals de ZWIA (Zo Werken wij In Amsterdam op straat).
5. Opdrachtnemer dient m.b.t. communicatie te voldoen aan de "Toetsingscriteria Communicatieparagraaf BLVC plan" zoals bedoeld in het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg.
6. De door de opdrachtnemer opgestelde BLVC uitvoeringsplannen dienen te voldoen aan de kaders uit de nota "WWU richtlijnen" zoals opgesteld door bureau Stadsregie.
7. De uit te voeren werkzaamheden dienen te voldoen aan de ARBO-wetgeving en plaats te vinden conform de richtlijnen voor Werk in Uitvoering genoemd in publicatie 96b van het CROW;

Naast deze algemene eisen gelden specifieke eisen ten aanzien van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Per onderdeel zijn topeisen benoemd en deze zijn verder uitgewerkt in de verschillende modaliteiten.

4.2 Eisen ten aanzien van Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van het gebied te garanderen worden in deze paragraaf eisen beschreven voor de verschillende doelgroepen en modaliteiten zoals voetgangers, fietsers, autoverkeer en openbaar vervoer. Tijdens de werkzaamheden dient per fase aan de hand van tekst en kaartmateriaal duidelijk aangegeven te worden hoe de verkeerssituatie er uitziet voor alle soorten verkeersdeelnemers op willekeurige data.

Als topeis voor de bereikbaarheid geldt:

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dienen alle functies in de diverse gebieden altijd bereikbaar te zijn met alle verschillende modaliteiten.

Om dit te bereiken gelden er aanvullende eisen:

Autoverkeer

- Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden moeten alle rijstroken en rijbanen ten behoeve van het autoverkeer beschikbaar blijven.
- Uitsluitend in overleg en na akkoord van de opdrachtgever is het mogelijk om in maximaal 10 avonden en nachten (tussen 20 uur en 6 uur) één rijstrook per richting op de Holterbergweg af te sluiten. Dit kan uitsluitend als er geen relevante evenementen in het Arenagebied (waaronder AFAS Live, Ziggo Dome, Arena en Arena Park worden verstaan) plaats vinden en een verzoek hiertoe minimaal 6 weken van te voren is ingediend bij het Operationele Evenementen Overleg (OEO). Deze werkzaamheden dienen in het 4^e kwartaal van 2018 te worden uitgevoerd en afgestemd te worden met verkeerslichten.
- Uitsluitend in overleg en na akkoord van de opdrachtgever is het mogelijk om in maximaal 1 weekend (tussen vrijdagavond 20 uur en maandagochtend 6 uur) de kruising Holterbergweg – Stationsweg volledig af te sluiten voor autoverkeer, waarbij voetgangers en fietsers aan de oostzijde in beide richting doorgang kunnen vinden. Dit kan uitsluitend als er geen relevante evenementen in het Arenagebied plaatsvinden en een verzoek hiertoe minimaal 6 weken van te voren is ingediend bij het Operationele Evenementen Overleg (OEO). Deze werkzaamheden dienen uitsluitend in november 2018 te worden uitgevoerd en afgestemd te worden met verkeerslichten.
- Uitsluitend in overleg en na akkoord van de opdrachtgever is het mogelijk om rijstroken op de Van der Madeweg zodanig te versmallen dat er minimaal een ruimte van 3,5 meter voor verkeer in één richting dan wel 7 meter voor verkeer in beide richtingen beschikbaar blijft.
- Verzoeken tot stremmingen of hinder dienen minimaal 6 weken van te voren worden ingediend bij de opdrachtgever.
- De kruising Van der Madeweg – J. Muyskenweg mag niet worden afgesloten.
- De (zuidelijke) ventweg van de Van der Madeweg tussen de J. Muyskenweg en De Flinsstraat mag uitsluitend incidenteel afgesloten worden aan de zijde van de Joan Muyskenweg. Aan de zijde van De Flinsstraat is geen afsluiting toegestaan.
- Indien de maatregelen de doorstroming van de (hoofd)-infrastructuur raakt, zal de verantwoordelijke voor het BLVC-plan (ontwikkelaar/aannemer) bij de Stadsdeel Werkgroep Uitvoering (SWU) en de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) van de Gemeente Amsterdam en de verkeerscommissie van Ouder Amstel toestemming moeten vragen. Pas na verleende toestemming kan de vergunning om de werkzaamheden uit te voeren worden aangevraagd.
- Ook tijdens stremmingen moeten nood- en hulpdiensten alle bestemmingen kunnen bereiken, binnen de vastgestelde aanrijdtijden. Dit houdt in dat bij stremming van de Holterbergweg nood- en hulpdiensten via het fietspad in beide richtingen door moeten kunnen rijden en in beide richtingen de Stationsweg moeten kunnen bereiken..
- De werkzaamheden moeten worden afgestemd op de omgevingswerken. Bij de omgevingswerken is overleg en afstemming met de opdrachtgever noodzakelijk.
- Alle in- en uitritten van bedrijven dienen beschikbaar te blijven. Uitsluitend in overleg en na akkoord van de opdrachtgever is het mogelijk om deze gedurende korte tijd (maximaal enkele uren) af te sluiten. Een verzoek hiertoe moet minimaal 6 weken van te voren worden ingediend om voldoende afstemming met het betrokken bedrijf te verkrijgen.

Parkeren

- In principe moeten alle parkeerplaatsen beschikbaar blijven tijdens de werkzaamheden.
- Het opheffen van openbare parkeerplaatsen vindt in overleg met de opdrachtgever en de (weg)beheerder Ouder-Amstel en Stadsdeel Oost plaats. In overleg kan dan gezocht worden naar alternatieve locaties. Maximaal mogen gelijktijdig 20 parkeerplaatsen worden afgezet. Parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan van de Van der Madeweg kunnen makkelijker afgezet worden dan langs de J. Muyskenweg. Alleen in incidentele gevallen kunnen (kortdurend) parkeerplaatsen langs de ventweg van de Van der Madeweg worden afgezet.
- Langs de Van der Madeweg westzijde (ten westen van de J. Muyskenweg) dienen de parkeerplaatsen t.b.v. Ankestyn beschikbaar te blijven.
- Invalidenparkeerplaatsen worden gecompenseerd op een alternatieve locatie in de directe nabijheid.

Laden/lossen

- 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.).

Bouwlogistiek

- Bouwverkeer mag in de opstartfase gebruik maken van de bestaande in- en uitrit, gelegen aan de Holterbergweg westzijde aan de noordzijde van het spoorviaduct. Er mag geen andere in- en uitrit worden aangelegd langs de Holterbergweg.
- Vanaf 3 maanden na de start van de werkzaamheden mag uitsluitend gebruik gemaakt worden van de in- en uitrit aan de zijde van de Van der Madeweg.
- Minimaal 6 weken vooraf dient een planning met verwachte volumes bouwverkeer aan de opdrachtgever te worden verstrekt.
- Er mag niet gebufferd worden op de Holterbergweg.
- In principe is het aan- en afrijden van bouwverkeer in de spits niet toegestaan.

Bestemmingsbouw-/werkverkeer

- In- en uitritten dienen zorgvuldig ingepast te worden ten behoeve van de veiligheid en de doorstroming van het (overige) verkeer. Goedkeuring vindt plaats door wegbeheerder, verkeerscommissie Ouder Amstel en SWU / WWU.
- Aan- en afrijdroutes dienen te worden aangegeven en opgenomen als onderdeel van het BLVC-plan.
- Bouwverkeer laadt en lost niet in de openbare ruimte, maar uitsluitend op het bouwterrein binnen de bouwhekken.
- Kortstondig bufferen is uitsluitend toegestaan langs de Van der Madeweg, of een voorafgaand door de wegbeheerder, verkeerscommissie Ouder Amstel en SWU / WWU goedgekeurde alternatieve bufferlocatie.
- Er mogen geen trottoirs of rijbanen in de openbare ruimte worden geblokkeerd.

Fietsers

- Een tijdelijke fietsvoorziening met een langdurig karakter dient uitgevoerd te worden met een goede kwaliteit verharding (tegels, beton platen of asfalt).

- Fietzers op Hoofdnet Fiets moeten hun weg altijd, zij het met een 'bypass' of tijdelijke weg/ doorsteek, fietsend kunnen vervolgen.
- Omleidingsroutes voor fietsers worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer zijn gebaseerd op de kortste route, de ontwerpwijzer voor de fiets van het CROW (publicatie 74) hanteert maximaal 600 meter omrijd afstand voor fietsers. Voor voetgangers maximaal 140% van huidige route.

Voetgangers

- Bij opheffing van een verbinding dient een alternatief beschikbaar te zijn (alternatieve bestaande route ofwel tijdelijke nieuwe verbinding) .
- Een tijdelijke voetgangersvoorziening met een langdurig karakter dient uitgevoerd te worden met een goede kwaliteit verharding (tegels of betonplaten). Kortdurend (minder dan 2 weken) zijn loopschotten toegestaan.
- De mindervalide verkeersdeelnemer is maatgevend voor de uitvoering van de maatregelen: minimale (tijdelijke) doorgang is in principe 1,2 meter breed.
- Omleidingsroutes voor voetgangers worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer zijn gebaseerd op de kortste route, de ontwerpwijzer voor de voetganger van het CROW (publicatie 74) hanteert maximaal 140% omloopafstand van huidige route

GVB/Eurolines

- Nachtlijn 755 rijdt over de Van der Madeweg en J. Muyskenweg en mag niet gestremd worden.
- Buslijn 41 (Stationsweg – Duivendrecht) moet altijd doorgang hebben.
- De Eurolines bussen van en naar Duivendrecht moeten altijd in beide richtingen via de Stationsweg kunnen rijden, met uitzondering van 1 weekend als de kruising Stationsweg / Holterbergweg is afgesloten.

Nood- en hulpdiensten

- Alle gebouwen en bouwwerken dienen gegarandeerd bereikbaar te zijn (via twee kanten) voor de nood- en hulpdiensten.
- Voorwaarden en richtlijnen Brandweer voor tijdelijke maatregelen, zoals bijgevoegd in bijlage 1 moeten nageleefd worden.
- Brandkranen en bijbehorende bordjes dienen schoon, zichtbaar en vrijgehouden te worden (1 meter rondom);
 - Aansluitingen voor droge blusleidingen dienen vrijgehouden te worden.
 - Een tijdelijke stremming van een aanvalsroutes voor nood- en hulpdiensten mag geen grotere lengte hebben dan 35 meter (in verband met bereik ladderwagens) en wordt altijd vooraf wordt gecommuniceerd met de bereikbaarheidscoördinator van de brandweer.

Evenementen

- Tijdens relevante evenementen in het gebied Arena gebied dient de volledige capaciteit op de Holterbergweg naar P2 en P Bus (zie figuur 14) in stand te worden gehouden.
- Een verzoek om de capaciteit te beperken op de Holterbergweg dan wel de een weekend af te sluiten dient minimaal 6 weken van te voren besproken te worden in het

Operationele Evenementen Overleg (OEO). Een goedkeuring van het OEO is een voorwaarde om deze hinder of stremming te mogen instellen.



Figuur 14. Parkeerverzicht ArenAPoort

- In de logistieke notitie dient zo veel mogelijk rekening gehouden te worden met bezoekersstromen van en naar het gebied ArenAPoort (met name rond grote evenementen). Conflicterend bouwverkeer tijdens bezoekers pieken dient vermeden te worden.

Overige voorzieningen

- Voorzieningen van kabels en leidingen beheerders, zoals afsluiters, putten en kasten, dienen bereikbaar en toegankelijk te blijven
- Voorzieningen van huisvuil-inzamelingsplekken dienen te blijven functioneren. Indien nodig tijdelijke voorzieningen treffen.

4.3 Eisen ten aanzien van Leefbaarheid

Het begrip leefbaarheid omvat alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle gebruikers van het gebied, zoals uitzicht, verlichting, geluid, stof en stank.

Als topeis voor de leefbaarheid geldt:

Opdrachtnemer dient zorg te dragen dat de werkzaamheden worden uitgevoerd met minimale hinder voor de omgeving.

Ook hier gelden aanvullende eisen:

Omgeving

- Er dient zorg gedragen te worden voor overzichtelijke uitritten bij het werkterrein.
- Achteruitrijdend bouwverkeer dient zo veel mogelijk vermeden te worden. Indien niet anders mogelijk, dient achteruitrijdend bouwverkeer altijd toezicht door de aannemer en een veiligheidsman ingezet te worden.
- Bij in- en uitritten van bouwterreinen moeten duidelijke waarschuwborden worden geplaatst.
- Bouwverkeer mag niet wachten op de openbare weg rondom de bouwplaats. Alleen incidenteel bufferen op de Van der Madeweg is aanvaardbaar.
- Scheiding snel en langzaam verkeer in geval van gevaarlijke rijbewegingen en mogelijk gevaarlijke ontmoetingen.
- Stof: zie regels bouwbesluit. Het doel is het voorkomen van stofoverlast, bijvoorbeeld door het nathouden terrein of gebruik van stofschermen.
- 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.
- 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.
- Voorafgaand aan periodes met geluid vanaf een bepaald niveau en activiteiten die geluidshinder kunnen veroorzaken, vindt overleg (informerende) met de bewoners plaats. Zie ook de C van communicatie.
- In voorkomende gevallen worden geluiddempende voorzieningen voorgeschreven in het bestek. In zijn algemeenheid geldt dat de aannemer zich aan de richtlijnen moet houden. Middels monitoring wordt dit getoetst.
- Activiteiten die geluidshinder veroorzaken, zoals laden en lossen van materiaal, mogen niet plaatsvinden vóór 7.00 uur, tenzij hier spoedeisende redenen voor zijn dan wel de omgeving erbij gebaat is. De aannemer informeert dan hier de bewoners over.
- Stationair laten draaien of achteruit rijden van vrachtwagens en graafmachines (kranen) voor 7.00 uur is niet toegestaan, tenzij hier spoedeisende redenen voor zijn. (zie ook onderdeel werktijden)

Werkterrein

- De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken of houten schuttingen. Uitingen op de bouwhekken dienen ter akkoord voorgelegd te worden aan de omgevingsmanager.
- Afzetten van werkterrein met bouwhekken moeten heel en schoon zijn. De aannemer heeft hier de verantwoordelijkheid.
- Hekken moeten steeds door de aannemer gesloten worden.
- Wanneer de afscheiding wordt gevormd door een steiger, wordt in dat geval de onderste 2 meter met schotten afgetimmerd en wordt de rest van de steiger voorzien van een doek tegen stuiven en vallen van voorwerpen.
- De hekwerken en andere bouwplaatsafscheidings worden om de 50 m, voorzien van bebording ('Verboden toegang, melden bij de uitvoerder') en relevante pictogrammen.

- In verband met de verkeersveiligheid mogen bouwhekken het zicht tussen de verkeersdeelnemers niet hinderen.
- Veiligheid van werknemers op het werkterrein: er moet altijd een veiligheidsstrook van tenminste 60 cm breed om het werkterrein binnen de afzetting aangehouden worden (conform CROW g6B). Zie ook 'veiligheid'.
- Bouwverkeer, inclusief vervoer van/voor bouwvakkers ('klusbussen' en personenauto's) moet zoveel mogelijk binnen het betreffende werkterrein parkeren.

Werktijden

- Bouwkundige werkzaamheden: Werkzaamheden worden uitgevoerd van maandag tot en met zaterdag van 07:00 uur tot en met 19:00 uur. Buiten deze werktijden is werken alleen mogelijk na goedkeuring SWU.
- Werkzaamheden in de Openbare Ruimte:
 - 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. Buiten deze werktijden is werken alleen mogelijk na goedkeuring SWU.
 - Werkzaamheden aan de rijbaan Holterbergweg alleen buiten spijstijden. Spijstijden zijn maandag tot en met vrijdag van 7:00 t/m 9:30 uur en van 15:00 t/m 18:00 uur..
- Verkeersbelemmeringen op plusnet fiets en bijvoorbeeld op de rijbaan van de Holterbergweg worden 's nachts, in het weekend en buiten de spits in de verkeersluwe periodes uitgevoerd.

4.4 Eisen ten aanzien van Veiligheid

Bij Veiligheid gaat het om de veiligheid van de omgeving en specifiek om de fysieke veiligheid rond/naast de bouwplaats (valt er niets over het hek?), de verkeersveiligheid (hindert een bouwhek het zicht op een kruising?) en de sociale veiligheid (ontstaan er geen donkere hoeken?)

Bij veiligheid geldt als topeis:

De opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren.

De onderliggende eisen zijn:

- De opdrachtnemer dient zorg te dragen dat alléén bevoegden het werkterrein kunnen betreden.
- Het bouw- en werkterrein dient niet toegankelijk te zijn voor onbevoegden.
- Werkterreinen dienen toegankelijk te zijn voor hulpdiensten
- Opdrachtnemer dient de VCA bebording met de tekst "verboden voor onbevoegden" te plaatsen bij de ingang(en) van het werkterrein.
- Bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten.
- Het verkeer in en rondom het projectgebied dient op een veilige wijze afgewikkeld te worden. Opdrachtnemer dient gepaste maatregelen te treffen om dit te borgen.
- Bij de inzet van verkeersregelaars dienen deze duidelijk als zodanig herkenbaar te zijn.
- Eventueel in te zetten verkeersregelaars dienen in bezit te zijn van een aanstellingscertificaat verkeersregelaar geldig voor Amsterdam. De verkeersregelaars dienen dit certificaat bij uitvoering van de werkzaamheden bij zich te dragen.

- Bij de inrichting van de bouwplaats dient het bouwverkeer altijd vooruit in- en uit te rijden zodat de chauffeur altijd goed zicht heeft op te kruisen verkeersstromen. Indien buiten het werkterrein toch achteruit gereden wordt, dient opdrachtnemer hier een gecertificeerde verkeersregelaar in te zetten.
- Opdrachtnemer dient ervoor te zorgen, dat tijdens de uitvoering van de werkzaamheden 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.
- Om de veiligheid van andere weggebruikers te waarborgen, dient opdrachtnemer indien nodig verkeersregelaars in te zetten.
- Opdrachtnemer ontwerpt tijdelijke maatregelen met in acht name van de sociale veiligheid in en rondom het projectgebied. Om de sociale veiligheid te garanderen neemt opdrachtnemer passende maatregelen.
- Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving.
- In de tijdelijke situatie mag het verlichtingsniveau niet verminderen.
- Plaatsing van bouwhekken en de inrichting van de bouwplaats dient zodanig te zijn dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken in de openbare ruimte ontstaan.
- Ten behoeve van de sociale veiligheid dienen zichtlijnen zoveel mogelijk behouden te worden.

4.5 Eisen ten aanzien van Communicatie

Als er wordt gebouwd in de openbare ruimte is hinder tijdens de uitvoering onvermijdelijk. Vanuit de omgeving wordt 'het project' vaak ervaren als een "minder prettige tijdelijke gast" in het gebied. Met zorgvuldige communicatie zal de beleving van de 'tijdelijke gast' anders worden ervaren. Communicatie is geen tovermiddel voor het slagen van het project. De basis blijft het leveren van een goed product en het nakomen van gemaakte afspraken. Het tijdig betrekken van alle omgevingspartijen zal de ervaren kwaliteit verbeteren en de acceptatie vergroten. Het gehele project vereist een zorgvuldige, open en heldere communicatie naar en met alle belanghebbenden.

Communicatie over de uitvoering wordt gedaan door het project in samenwerking met opdrachtnemer, gemeente Ouder Amstel en stadsdeel Oost. De Gemeente Ouder Amstel is de afzender van de communicatie over de bouwwerkzaamheden, waar mogelijk samen met de opdrachtnemer. De eindverantwoordelijkheid voor communicatie ligt bij de opdrachtgever. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het aanleveren van alle relevante informatie over het werk en de hinder, zodat opdrachtgever en opdrachtnemer gezamenlijk tijdig over de juiste inhoud beschikken en de communicatie inzet kunnen bepalen. Eveneens dient de opdrachtnemer mee te werken aan het tot stand komen en uitvoeren van informatiemiddelen en evenementen.

Als topeis voor de communicatie kan worden gesteld:

De communicatie dient zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving tijdig op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden (behoud bereikbaarheid) en de gevolgen van de werkzaamheden.

Om dit te bereiken worden de volgende eisen aan de opdrachtnemer gesteld:

- Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de opdrachtgever. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit opdrachtgever.
- Het is opdrachtnemer niet toegestaan zelf communicatiemiddelen of informatie (inclusief publicaties in vakbladen, beeldmateriaal zoals foto's en perscontacten) betreffende de werkzaamheden, alsmede de binnen het werkterrein gelegen objecten te verspreiden of te publiceren, zonder expliciete toestemming van de opdrachtgever. Evenmin mag de opdrachtnemer zelf evenementen organiseren in of rond de bouwplaats, zonder expliciete toestemming van opdrachtgever.
- Werkzaamheden die hinder (geluid, stank, trillen, bereikbaarheid ed) veroorzaken in de omgeving mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving hierover van tevoren is geïnformeerd. Opdrachtnemer dient daarom uiterlijk 6 weken voor start van de werkzaamheden die hinder veroorzaken informatie over deze bouwwerkzaamheden aan te leveren aan opdrachtgever.
- De Gemeente Ouder Amstel is namens opdrachtgever de afzender van alle communicatie, welke wordt verzorgd in nauwe samenwerking met de opdrachtnemer en stadsdeel Oost. Waar mogelijk en wenselijk zal een gezamenlijk afzenderschap met de opdrachtnemer gevormd worden.
- Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig (minimaal 6 weken voor start werkzaamheden zoals vermeld in de aan te leveren planning van de opdrachtnemer) aanleveren van alle informatie over de werkzaamheden, werkmethodes, tijdelijke inrichting, alternatieve routes, planning en hinder aan de opdrachtgever, zodanig dat de omgeving tijdig en volledig geïnformeerd kan worden. Dat communicatieplannen opgesteld kunnen worden, en onder meer mailings, factsheets, advertenties, social media, beantwoorden van vragen, informatiebijeenkomsten en informatieverstrekking in het algemeen, verwezenlijkt kunnen worden. En eventuele publieksvoorlichting uitgevoerd kan worden.
- Werknemers van de opdrachtnemer beantwoorden nooit vragen van journalisten en/of fotografen, zonder dat de opdrachtgever hierom heeft gevraagd. Indien er vragen gesteld worden, dan dienen deze te worden verwezen naar de persoon bij opdrachtnemer die aanspreekpunt voor communicatie is. Deze persoon stemt vervolgens eerst af met opdrachtgever, alvorens informatie met deze journalisten en/of fotografen wordt gedeeld.
- Opdrachtnemer (bij voorkeur aanspreekpunt voor team communicatie opdrachtgever) draagt zorg voor het delen van de 6-weken uitvoeringsplanning.
- Opdrachtnemer plaatst voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden informatieve borden en tijdelijke bewegwijzering in de omgeving van de bouw, conform de huisstijl van de gemeente Amsterdam. Dit in afstemming met/in opdracht van team Communicatie van opdrachtgever.
- Binnen 3 werkdagen na afronding van (een deel van) de werkzaamheden dient opdrachtnemer de borden te verwijderen.
- Opdrachtnemer assisteert op verzoek van opdrachtgever bij het verstrekken van informatie, het onderhouden van contacten (met omgevingsgroepen en media) en het organiseren van informatiebijeenkomsten. Dit zal maximaal zes keer per jaar kunnen voorkomen.

- Opdrachtnemer dient zowel tijdens het werk als daarbuiten 24/7 telefonisch bereikbaar te zijn. Tevens zorgt opdrachtnemer dat er op de bouwplaats een voor derden aanspreekbaar persoon aanwezig is tijdens de werkzaamheden.
- Bij calamiteiten is de hoofduitvoerder van de opdrachtnemer direct bereikbaar.
- Bij de entree van het bouwterrein staat een bordje met een noodnummer.
- Opdrachtnemer dient klachten van derden, terstond te melden aan de opdrachtgever. Opdrachtnemer laat, uiterlijk binnen 2 werkdagen, weten welke maatregelen hij treft om de oorzaak van de klacht te verhelpen. Opdrachtnemer voorziet de opdrachtgever terstond van informatie omtrent actuele vorderingen en/of aanpassingen omtrent het verhelpen van de klacht. Opdrachtgever zorgt voor de terugkoppeling richting de melder, waarbij opdrachtnemer de opdrachtgever voorziet van de benodigde informatie.

BIJLAGE(N)

Bijlage 1 – eisen brandweer

BRANDWEER

Amsterdam-Amstelland



Voorwaarden nood- en hulpdiensten m.b.t. bereikbaarheid.

- De doornijdbreedte bedraagt minimaal **3,5** meter;
- De doornijhoogte bedraagt minimaal **4.20** meter;
- Doorvaart blusboot vrijhouden (minimaal breedte **5** meter, hoogte **1,50** meter)
- Vrije tram- en busbanen geschikt voor nood- en hulpdiensten, de afscheidingen van trambanen zijn overrijdbaar;
- Over afsluitmiddelen (zoals bijv. klappalen) moet worden overlegd met de brandweer;
- Opbrekingen over een maximale lengte van **80** meter, vooraf overleg brandweer m.b.t. bereikbaarheid redvoertuig(en);
- Redvoertuigen kunnen maximaal **10** meter vanuit de gevel opgesteld worden en dienen een opstelvlak te hebben van minimaal **5x10** meter;
- Open ontgravingen een maximale lengte van **35** meter;
- Bochtstraat: minimaal **R7**;
- Hellingbaan maximaal **7%** (dit komt overeen met 12°)
- Woon- en industriewijken moeten twee ontsluitingswegen hebben;
- Straten zijn bij voorkeur ook 2-zijdig bereikbaar;
- Geen tegengesteld verkeer in een éénrichtingsstraat;
- Brandkranen minimaal rondom **1** meter vrijhouden;
- Brandkraanbordjes moeten zichtbaar blijven;
- Aansluitingen droge blusleidingen moeten vrijgehouden worden;
- Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst en gezondheidsgebouwen e.d. dienen vrijgehouden te worden van obstakels.

Asbelasting

- Wegen, straten, bruggen e.d. moeten een asbelasting hebben van min. 10 ton. (VK 30)

Afstand opstelvakken

- Afstand opstelvak autospuut tot eengezinswoning max. **40** meter.
- Afstand opstelvak autospuut tot ingang flatgebouw e.d. max. **10** meter.
- Afstand opstelvak autospuut tot voedingspunt droge blusleiding max. **15** meter.
- Afstand opstelvak autoladder tot aan de gevel wooncomplex max. **10** meter.

Opstelvak autospuut

- Lxbxh = 10 x 4 x 4,2 m, aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (VK 30)

In de praktijk kunnen er zich echter gevallen voordoen, waarbij niet (volledig) kan worden voldaan aan bovengenoemde voorwaarden. In dat geval dient de partij die zich niet aan de voorwaarden kan conformeren tijdig contact opgenomen te worden met de Brandweer Amsterdam-Amstelland, afdeling BBA. wegwerkzaamheden@brandweeraa.nl of 020 – 555 66 66.