Gemeente Amsterdam

Universiteit van Amsterdam

BLVC kader Amsterdam Science Park Oost

Uitvoeringseisen voor werkzaamheden op Amsterdam Science Park Oost, d.d. 23 oktober 2023



Auteur(s)
Projectmanagement Saskia de Haas
Ingenieursbureau gemeente Guido Dister
Ingenieursbureau gemeente Patrick Winkel
Universiteit van Amsterdam Jan Buursma
Universiteit van Amsterdam Salim Dogan

Opdrachtgevers
UvA en Gemeente Amsterdam (Grond & Ontwikkeling)

Contactpersoon
Patrick Winkel van Ingenieursbureau gemeente Amsterdam

Inhoudsopgave

1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Leeswijzer 4

2 BLVC ASP Oost: de omgeving **5**
2.1 Algemene beschrijving ASP 5
2.2 Nieuwbouwplannen op ASP 11

3 BLVC-uitvoeringseisen voor bouw en infrastructuur **13**
3.1 Het BLVC-kader en BLVC uitvoeringsplan 13
3.2 Bereikbaarheid 13
3.3 Leefbaarheid 17
3.4 Veiligheid 20
3.5 Communicatie 24

4 Processtappen BLVC-Uitvoeringsplan **29**
4.1 Het BLVC-Uitvoeringsplan 27
4.2 Vaststellingsprocedure BLVC-Uitvoeringsplan 28
4.3 Partijen 29
4.4 Handhaving en toezicht 29

Bijlage(n):
1. Procedures gemeente Amsterdam;
2. Bouwplanning Amsterdam Science Park Oost: opvraagbaar bij Gebiedsontwikkeling ASP Oost

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Amsterdam Science Park (ASP) is de bètacampus van Amsterdam voor Onderzoek, Onderwijs en Ondernemen. ASP ligt aan de oostkant van Amsterdam in de Watergraafsmeer. Het gebied van 70 hectare wordt in het noorden begrensd door de Indische Buurt en het Amsterdam-Rijnkanaal, in het oosten door de Ring A10 en in het zuidwesten door de spoordijk.

Vanaf 2006 is het gebied door de drie gebiedseigenaren (Universiteit van Amsterdam (UvA), Nederlandse Organisatie voor Wetenschappelijk Onderzoek (NWO) en de gemeente Amsterdam ontwikkeld tot een succesvolle campus met onderwijsinstellingen, onderzoekslaboratoria en aanverwante bedrijven die tot de internationale top van de bètawetenschappen behoren. Voorzieningen (zoals horeca, woningen, supermarkt, universitair sportcentrum, treinstation) en de kwalitatief hoge inrichting van de openbare ruimte (denk aan de ecologische zone) zorgen voor een echt campus gevoel.

In 2019 hebben de drie grondeigenaren tussenbalans opgemaakt en kwamen tot de conclusie dat het gebied nog altijd een grote toekomstbelofte en ontwikkelpotentieel voor nieuwe bebouwing heeft. Amsterdam Science Park is dus nog niet 'af' en vraagt om doorontwikkeling welke in 2019 is gestart en tot 2032 zal duren.

De doorontwikkeling zorgt dat bij nieuwbouw en infrastructurele projecten druk op de bestaande omgeving komt. Tijdens bouwwerkzaamheden, werk in openbare ruimte en werk op UvA terrein gaan de dagelijkse zaken gewoon door. De omgeving wordt geconfronteerd met overlast in de openbare ruimte en op UvA terrein, zoals geluidsoverlast, bouwverkeer, wegafzettingen, werkterreinen, afval en omleidingen. Om de overlast voor de omgeving tot het minimale te beperken, de ontwikkelende partijen vooraf inzicht te geven in de bijzondere randvoorwaarden die dit unieke gebied met zich meebrengt, en te zorgen dat partijen allemaal op dezelfde manier werken is dit BLVC kader opgesteld. Het BLVC kader geldt specifiek voor de gebiedsontwikkeling in het oostelijk deel van ASP waar UvA en gemeente de regie voeren. En heeft betrekking op zowel de openbare ruimte als UvA terrein. Zie figuur 3 waarin de grondexploitatie/gebiedsgrens van Amsterdam Science Park Oost is opgenomen.
NWO heeft voor het westelijk deel haar eigen BLVC kader geformuleerd. Deze kan bij NWO worden opgevraagd.

Dit kader is gebaseerd op onder andere "Werken in de Openbare Ruimte" en het "Handboek Zo Werken Wij in Amsterdam". Het kader beschrijft daarnaast belangrijke specifieke routes, functies en kenmerken waar partijen rekening mee moeten houden in het Science Park. Het kader is een aanvulling op de bestaande wet- en regelgeving van overheid en gemeente, zoals de Algemene Plaatselijke Verordening en het Bouwbesluit. De UvA en de gemeente vragen alle uitvoerende partijen die werken aan ASP Oost om, met behulp van dit kader en eventuele andere

omgevingswerken, hun eigen BLVC-plan vorm te geven. Daarnaast dient het BLVC kader als leidraad voor het organiseren van afstemming tussen de verschillende partijen op het gebied van ruimte, tijd en hinder.

1.2 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de huidige situatie op Amsterdam Science Park. Welke voorzieningen zijn er, welke gebruikers, hoe is verkeer geregeld en wat is kenmerkend voor het gebied. Ook is er een korte toelichting op de nieuwbouwopgave.
In hoofdstuk 3 zijn de generieke uitvoeringseisen opgenomen voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.
Verder wordt in hoofdstuk 4 nader ingegaan op het proces om te komen tot een BLVC-uitvoeringsplan, de handhaving en de belangrijkste contactpersonen.
De bijlagen bestaat uit een nadere uitwerking van de gemeentelijke procedures en de planning Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Bij team Gebiedsontwikkeling Oost is de meeste recente planning opvraagbaar.



Figuur 3: Tekening grondexploitatiegebied

2 BLVC ASP Oost: de omgeving

2.1 Algemene beschrijving ASP

Amsterdam Science Park kan in een vijftal gebieden worden ingedeeld.
Ten eerste het spoordeel. Hier ligt NS station Amsterdam Science Park met openbaar vervoer verbindingen via spoor en bus naar station Amstel, Muiderpoort en Centraal Station aan de ene kant en Diemen, Almere en Hilversum aan de andere kant. Het emplacement Watergraafsmeer kent opstel-en servicesporen voor respectievelijk parkeren, reinigen en het onderhouden van (internationale) treinen.
Ten tweede het woongebied langs de C. Mac Gillavrylaan met ongeveer 900 reguliere woningen en 1325 studenten woningen.
Ten derde het NWO terrein ten noorden van C. Mac Gillavrylaan en ten westen van de Rondweg. Hier zijn verschillende wetenschappelijke instituten gevestigd (zoals Nikhef, Amolf, CWI, Surf), datacentra (zoals Interxion, Digital Reality en bij Nikhef), bedrijven (zoals in Matrix V) en een onderwijsgebouw: Amsterdam University college.
Ten vierde het UvA-terrein ten oosten van de Rondweg. De faculteit der Natuurwetenschappen Wiskunde en Informatica (FNWI) en LAB42 zijn de belangrijkste onderwijs-en wetenschapsgebouwen op dit deel van de campus. Daarnaast zijn er diverse Matrix-gebouwen die ongeveer 160 hightech gerelateerde bedrijven huisvesten, datacentrum Equinix, Startup Village met startups en 250 sociale woningen voor statushouders en studenten.
Ten vijfde de gemeentelijke openbare ruimte. Deze bestaat uit de wegenstructuur (C. Mac Gillavrylaan, Rondweg en deel voormalige Kruislaan naar het NS station) en de ecologische hoofdstructuur die het ASP omzoomd.



2.1.1 Bestaande functies en voorzieningen

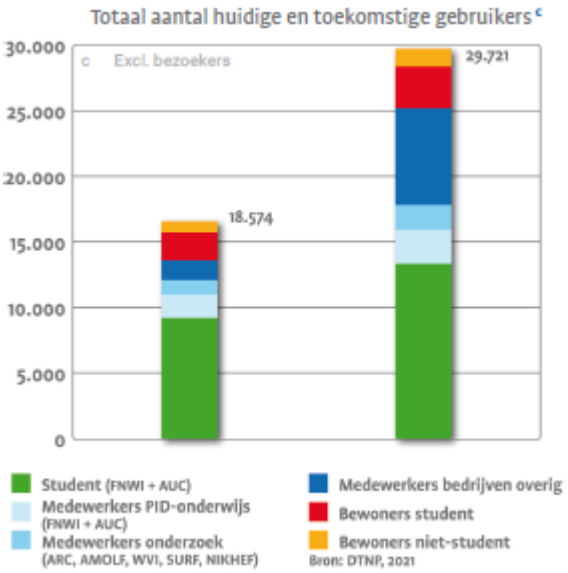
Het ASP huisvest veel verschillende wetenschappelijke instituten Van UvA en NWO op het gebied van de bètawetenschappen. Denk aan Amolf, Nikhef, CWI, AUC, Surf Sara aan de kant van NWO en het faculteitsgebouw FNWI en Lab 42 aan de kant van UvA met daarbij de kassen voor biologie. Daarnaast zijn er verspreid over de campus 8 bedrijfsverzamelgebouwen van Matrix IC met zo'n 160 wetenschappelijk gelieerde bedrijven. Ook bevat het gebied drie datacentra: Digital Realty en Nikhef in het oostelijk deel , in westelijk deel Equinix met daarnaast onderstation van Liander. Voor startende bedrijven is er Startp Village in een containerdorp op UvA-terrein met daarbij ook 250 tijdelijke woningen voor studenten en statushouders: Spark. Verder zijn er diverse woongebouwen aan de C. Mac Gillavrylaan met ca. 900 reguliere woningen en ca. 1325 studentenwoningen.

De volgende voorzieningen zijn op ASP:

- Buurtsupermarkt Spar City aan de C. Mac Gillavrylaan;
- Café Maslow aan C. Mac Gillavrylaan
- Ambulante horeca Science Doner op hoek Rondweg
- Sportcentrum Universum met eetcafé Oerknal op ASP Oost
- Restaurant Polder op ASP Oost
- Anna's Tuin en Ruigte (ecologische tuin) op ASP Oost
- Congreszalen WCW op ASP West.
- Zowel op ASP Oost als ASP zijn er diverse auto en fiets parkeergelegenheden.

2.1.2 Gebruikers en bezoekers

Op ASP verblijven doordeweeks opgeteld zo'n 18.000 studenten, medewerkers, bewoners en bezoekers. Die maken zo'n 25.000-30.000 reizen per dag van, naar en in het gebied. Met de verdere ontwikkeling van het gebied zal het aantal gebruikers van het gebied verdubbelen. De nieuwbouwplannen worden nader in paragraaf 2.2. toegelicht.
In het weekend is door sluiting van de instituten het verblijf gereduceerd tot ongeveer 4000 bewoners en bezoekers.



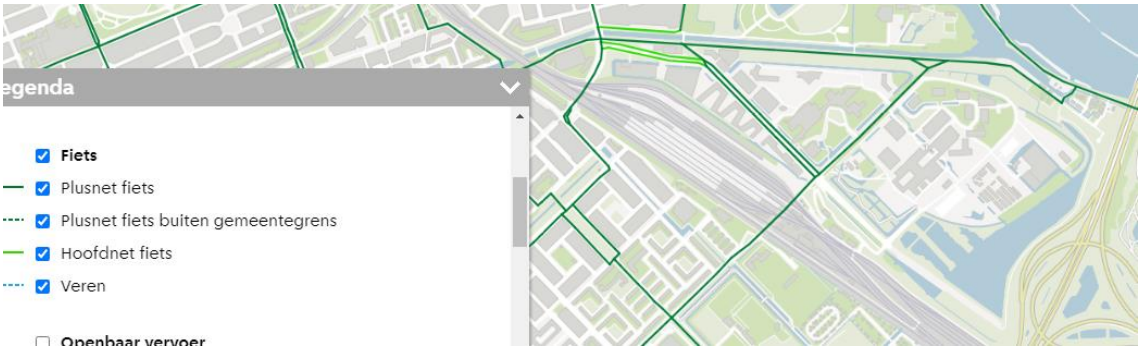
Bron afbeelding: Advies Voorzieningenpotentieel van DTNP, 2021

Studenten komen dagelijks vooral per fiets en OV naar ASP. De wetenschappelijke medewerkers komen vooral met OV en fiets. De medewerkers van de bedrijven maken nog het meeste gebruik van de auto.
Een aanzienlijk deel van deze studenten en werknemers komen uit het buitenland en hanteren Engels als voertaal.

2.1.3 Verkeer

Het volgende verkeersnetwerk is er op ASP:

Fiets: De fietsinfrastructuur op ASP behoort tot plusnet fiets. Het gaat om de (voormalige) Kruislaan, Rondweg richting dijk en C. Mac Gillavrylaan. Fietsparkeren is op diverse locaties mogelijk.

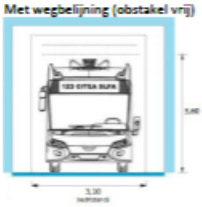
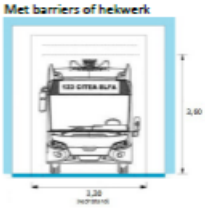


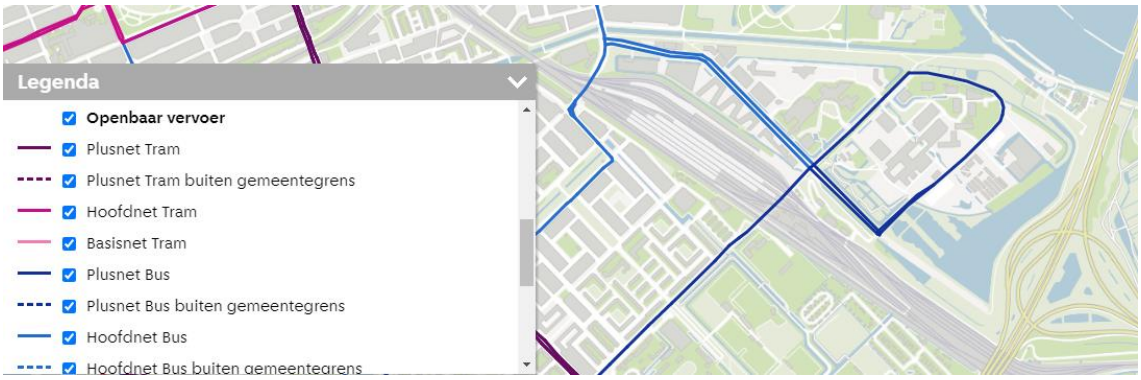
Openbaar Vervoer: Naast het treinstation Amsterdam Science Park rijden er twee buslijnen door het gebied. Buslijn 40 rijdt 4 keer per. De Rondweg en Kruislaan zijn plusnet

bus. De C. Mac Gillavrylaan is hoofdnet bus. Zie ook www.gvb.nl/gvb-zakelijk/veiligheidsvoorschriften-veilig-werken en onderstaande:

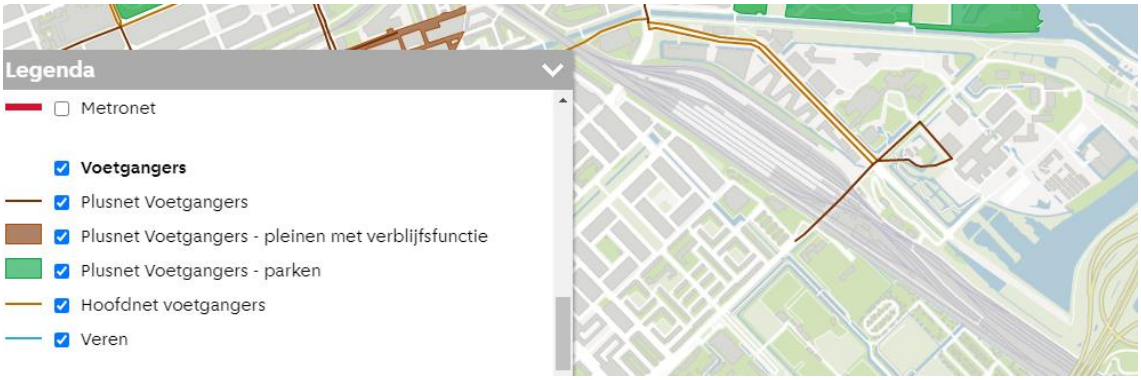
Voorwaarden openbaar vervoer

GVB

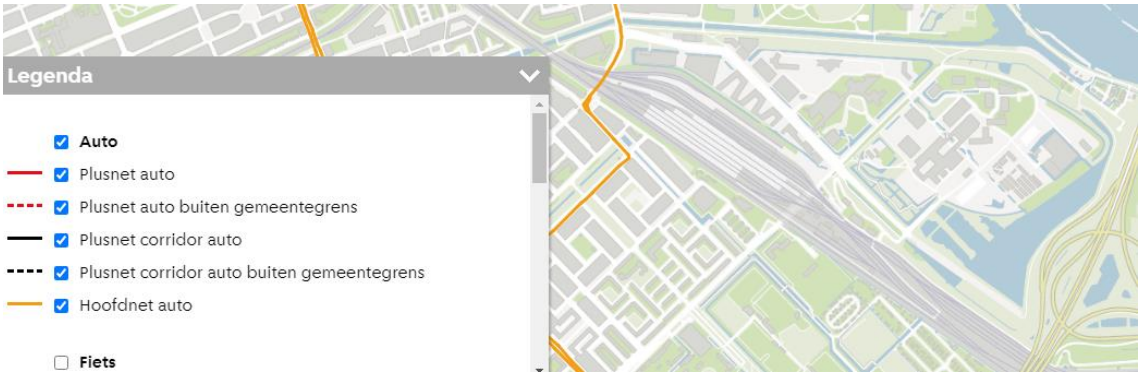
Onderwerp	Opmerking
Technische gegevens	Met wegbelijning (obstakel vrij)  Met barriers of hekwerk  • Rechtstand minimaal: 3,10m met wegbelijning, 3,30m met barriers / hekwerk (gewenst 3,50m). • Altijd toepassing bochtverbreding – check met rijcurves gewenst. • Gewicht (leeg) ca. 19.000 kg Max. gewicht ca. 30.000 kg. • Draaicirkel ca. 23.5 mtr.
Medegebruik vrije bus-/trambaan	• Te allen tijde voorkomen ter hoogte van haltes en vóór kruisingen (VRI). • Voor tijdelijke situaties kan in gezamenlijkheid, binnen BLVC-kader, afgesproken worden onder welke voorwaarden veilig en met minimale overlast medegebruik van de vrije bus-/trambaan noodzakelijk is. • Wanneer een tram/busbaan is voorzien van tekst 'lijnbus X' geen overig verkeer toestaan. • Uitzondering op deze regel alleen mogelijk bij inzet verkeersregelaars.
Nachtbussen	• In stadsdeel Centrum, Oost en Zuidoost rijdt de nachtbus dagelijks (zo/ma - ma/di - di/wo – wo/do – do/vr – vr/za – za/zo (afhankelijk van buslijn) • Overige stadsdelen rijden de nachtbus alleen in weekend (do/vr – vr/za – za/zo) (afhankelijk van lijn)
Elektrische bussen	• Laadlocaties moeten altijd bereikbaar zijn.
Exploitatieperiode	• Dag exploitatie(bus en tram) tussen 05.15 uur en 01.15 uur. • Nacht exploitatie tussen 01:15 uur en 05:15 uur. • Andere exploitatie tijden voor Schiphollijnen.
Verwerkingstijd vervoermaatschappij	• Doorlooptijden GVB minimaal 6 tot 8 weken, bij akkoord WWU. • Doorlooptijden streekvervoer circa 4 maanden.
Uitloop	• Uitloop van werkzaamheden? Extra kosten worden doorberekend conform WIOR-verordening 4.3.4
WLS vergunning	• Vergunning artikel 12 Wet lokaal spoor aanvragen als werkzaamheden uitgevoerd gaan worden of objecten worden geplaatst in het invloed gebied rond het lokaal spoor. Informatie en aanvraag : https://www.gvb.nl/zakelijk/vergunning-aanvragen • Veilig werken (maatvoering, invloedgebied etc.) zie bovenstaande link.
TBGN aanvraag	• Aanvraag vergunning voor tijdelijke buiten gebruik name (TBGN) 18 maanden voor geplande start van de werkzaamheden. tbgn@vervoerregio.nl • Eventuele aanpassing kan alleen mits tijdig gemeld bij de VRA en nadat alle betrokken partijen (GVB Verkeersregie, RIB, VRA en Stadsregie) akkoord zijn. • Werkzaamheden die niet de spoorinfrastructuur maar mogelijk wel de exploitatie van de tram beïnvloeden dient tijdig met GVB afd. Verkeersregie te worden overlegd. Stuur een mail naar: verkeersregie@gvb.nl
Extra inzet door omleiding	• Indien een extra bus met bestuurder ingezet dient te worden kunnen deze kosten doorberekend worden.
Halte meubilair	• Abri's : JCDecaux https://www.jcdecaux.nl/schade-melden • DRIS en (tijdelijke) haltepaal : GVB • Prullenbak : Stadsdeel (via internet of 14-020).
Tijdelijke halte voorziening	• Verharding met stelconplaten of bestrating. • Haltehoogte gewenst 18cm en maximaal 20 cm t.o.v. rijbaan vanwege deuren en rolstoelplank. • Voorziening realiseren voor toegang tijdelijke halte met rolstoel/ rollator of kinderwagen.
Bij vragen / advies	• Afwijkende procedure noodzakelijk? Neem bij eventuele vragen rechtstreeks contact op met verkeersregie@gvb.nl en informeer naar de mogelijkheden voor een maatwerk offerte. • GVB, afdeling Verkeersregie verkeersregie@gvb.nl



Voetpaden: Vooral de route van ASP naar het station en vice versa kent doordeweeks een grote verkeerstroom van voetgangers.



Auto: In en rondom ASP is geen hoofd- of plusnet auto aanwezig. In het woonerfgebied kan alleen geparkeerd worden op de daartoe aangegeven parkeervelden. Er is betaald parkeren.



Voor info Laden en lossen: Op het woonerfgebied zijn plekken voor laden en lossen aanwezig. Dit vindt vooral in de corridors plaats. Hieronder een afbeelding van laad- en

losplekken en voorzieningen op het ASP.



2.1.4 Bijzondere kenmerken ASP

ASP is door zijn hightech campus, ligging en gebruik een bijzonder gebied. Bij (bouw) werkzaamheden is het volgende van belang:

- Trilling: Veel gebouwen op het ASP werken met trilling gevoelige apparatuur, zoals microscopen. Daarom is trillingvrij bouwen op het ASP het uitgangspunt.
- Geluid: Doordeweeks vinden er colleges plaats en kent het jaar examenperiodes waarin stilte belangrijk is. Verstorend geluid van werkzaamheden dient met UvA te worden afgestemd.
- Verlichting: Zowel de ecologische buitenrand als de sterrenkoepels op FNWI zijn gevoelig voor te veel licht in de nacht. Dit dient te worden beperkt.
- Roken: Het terrein rond UvA-gebouwen is een rookvrije zone. Er mag dus niet gerookt worden.
- Voetgangers/fietsers: het gebied kent doordeweeks een grote studenten en werknemersstroom van en naar ASP. In het bijzonder vanaf het treinstation en bushaltes naar FNWI.
- Internationaal: De campus kent twee voertalen: Nederlands en Engels. In de communicatie dient hiermee rekening te worden gehouden.

- Waterstand/waterberging: Gemeente Amsterdam heeft voor alle buurten de belangrijkste eigenschappen van de bodem in kaart gebracht (zoals samenstelling van de bodem, de grondwaterstand, hoe het grondwater stroomt en hoe er gebouwd is). Zo ook voor de polder Watergraafsmeer waar de waterstand hoog is. Het risico op te hoge grondwaterstand, te lage grondwaterstand en onherstelbare schade is in sommige buurten veel groter dan in andere. Per buurt is daarom gekeken of het mogelijk is om grondwaterneutrale kelders aan te leggen en zo ja welke maatregelen daarvoor nodig zijn. https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/duurzaam-amsterdam/nieuwe-regels-aanleg-kelder/documenten-afwegingskader/?PagClsIdt=16104036#PagCls_16104036
- Kabels en leidingen: De openbare ruimte kent een hoge dichtheid van kabels en leidingen en een ordening van warmte-/koudebronnen waar rekening moet worden gehouden. De "Inventarisatie Energie en Nutsvoorzieningen" d.d. 11 oktober 2022 geeft hierover meer informatie, en dan met name het gedeelte op UvA-terrein. Echter een KLIC melding hoort tot de standaard onderzoeken en voor de openbare ruimte geldt dat het werk aangemeld dient te worden middels een WIOR-vergunning(werken in de openbare ruimte). https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-(wior)/wior-proces/ondergrond-graven/
- Ecologisch gebied: De buitenrand van het gebied behoort tot de hoofdgroenstructuur en heeft een waterbergend vermogen voor de Watergraafsmeer. Deze rand dient niet verstoort te worden. Advies hierover kan bij de stadsecoloog worden aangevraagd.
- Bomen: Deze zijn van grote betekenis voor mens en dier en dienen behouden en beschermd te worden.
- Duurzaam: Verduurzaming en circulariteit zijn voor zowel de UvA als de gemeente belangrijke thema's. Het streven is waar mogelijk gerecyclede en/of biobased materialen in gebouwen en de openbare ruimte te gebruiken, het aandeel autogebruik terug te dringen en de stikstofemissies om laag te brengen. Dit verwachten wij ook van onze bezoekers en partners.
- Mobiliteit: Op Amsterdam Science Park geniet langzaam verkeer (fietser, voetganger) en OV op alle fronten voorrang boven autoverkeer.
- NWO heeft voor ASP West een eigen BLVC kader. Deze is opvraagbaar bij NWO.
- Het oostelijk deel van de campus wordt beheerd door Parkmanagement.
- Gebiedsontwikkeling ASP Oost is eerste aanspreekpunt bij werken in de openbare ruimte en op UvA terrein namens UvA en gemeente.

2.1.5 Omgevingsprojecten en evenementen

Op moment van schrijven zijn er geen bijzondere projecten of evenementen waar rekening mee moet worden gehouden. Raadpleeg Gebiedsontwikkeling ASP Oost of de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) voor de laatste stand van zaken.

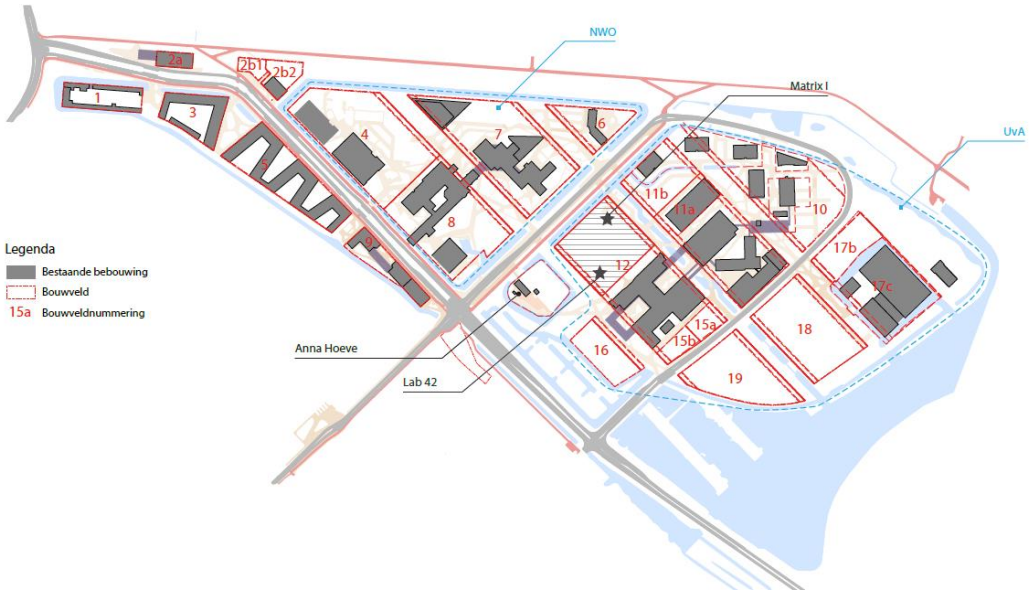
2.2 Nieuwbouwplannen op ASP

2.2.1 De opgave

Nieuwbouw en verbouw vindt vooral op terrein van NWO, UvA en gemeente plaats. De opgave voor de ontwikkeling van de bètacampus staat benoemd in de "Ontwikkelvisie Amsterdam Science Park" (2019). De Ontwikkelvisie geeft de volgende ambities weer:

1. Verkleuren: Komende jaren is er op de campus meer ruimte nodig voor onderwijs, ondernemen, voorzieningen en wonen.
2. Verdichten: Om "Verkleuren" te kunnen realiseren wordt een bouwprogramma van ca285.000m2 bvo aan de huidige campus toegevoegd met de volgende bouwvelden:
   a. Westelijk deel (NWO) bouwvelden 4, 6, 7 en 8;
   b. Middendeel (UvA) bouwvelden 10, 11, 12 , 15 en 16;
   c. Oostelijk deel (UvA) met bouwvelden 17, 18 en 19.

   Op verschillende velden zal er hoogbouw plaatsvinden tussen de 45 en 70 meter.
   De nieuwbouw op UvA terrein zal eerst op kavel 12 en 15 plaatsvinden en daarna voortgezet worden op kavel 10 of 11 of 16. De nieuwbouw op de bouwvelden 17, 18 en 19 vindt daarna plaats.
3. Vervlechten: Om ASP beter te verbinden met de omgeving wordt gewerkt aan:
   a. Rondweg deels afwaarderen/ autovrij maken;
   b. Sociaal veilige en fraaie spooronderdoorgang Kruislaan;
   c. Betere fiets en voetgangers verbindingen en recreatieve routes.
4. Verduurzamen: Er wordt gewerkt aan de energietransitie (aardgasvrij in 2030, uitbreiding WKO, procesenergie verminderen). en ook aan een robuust en klimaatbestendig ingerichte openbare ruimte. Ecologische inrichting en circulair bouwen en beheren is zijn daarbij belangrijke uitgangspunten. Ook de mobiliteitsstrategie straalt duurzaamheid uit: langzaam verkeer en OV genieten voorrang bij de doorontwikkeling van de campus.



2.2.2 Bouwprogramma, infrastructuur en openbare ruimte projecten

In bijlage 2 is een bouwplanning op hoofdlijnen voor ASP Oost opgenomen. Er zijn nog geen bijzondere infrastructurele projecten voorzien. Aangezien de planning in de tijd verandert is bij Gebiedsontwikkeling ASP Oost en bij WWU de laatste planningsinformatie voorhanden.

3 BLVC-uitvoeringseisen bouw en infrastructuur

3.1 Het BLVC-kader en BLVC uitvoeringsplan

Dit BLVC-kader is (naast de wet- en regelgeving) de leidraad voor het maken van een BLVC-uitvoeringsplan voor ASP Oost toegespitst op een bouwproject of een werk in de openbare ruimte of op UvA terrein. Het BLVC- kader geldt voor zowel werkzaamheden op gemeentegrond als op UvA grond in het projectgebied ASP Oost.
Het BLVC-uitvoeringsplan is een essentieel onderdeel van het project (ontwikkelingen en civiele projecten) en de daaraan gekoppelde vergunning met betrekking tot de openbare ruimte (WIOR). In dit hoofdstuk is uiteengezet met welke uitgangspunten, op gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie, in het op te stellen BLVC-uitvoeringsplan rekening moet worden gehouden. Het BLVC-uitvoeringsplan dient in afstemming met naastgelegen werken te worden opgesteld. In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op het proces om te komen tot een BLVC-uitvoeringsplan.

Zowel de bouwaannemer als de maaiveld-/infra-aannemer dient een BLVC-uitvoeringsplan op te stellen. Hierna verder genoemd als "Opdrachtnemer". De ontwikkelaars in het gebied krijgen van Gemeente/UvA het voorliggend BLVC-kader mee en zijn er verantwoordelijk voor dat dit BLVC-kader aan hun contract met de bouwaannemer wordt toegevoegd.

Dit BLVC-kader moet voorzien in een ordentelijk verloop van de opeenvolgende bouwwerkzaamheden en daarbij hanteren we de volgende leidende principes:

Leidende principes:
Bij alle te maken keuzes worden onderstaande drie leidende principes gehanteerd:
1. **Veiligheid boven alles.**
2. **Bereikbaarheid voor alle gebruikers.**
3. **Een tevreden omgeving.**

3.2 Bereikbaarheid

Hierbij gaat het vooral om de invloed van het werk (werkterrein) op de beschikbare ruimte voor het verkeer en de toegankelijkheid van gebouwen. Blijven de rijstroken voor OV-fiets-voetgangers en auto in stand, worden ze plaatselijk verschoven of versmald of is er een stremming en moet het verkeer omgeleid worden?
Specifieke aandacht gaat uit naar bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de bereikbaarheid van de gebouwen en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling.

Topeis
Bestaande en nieuwe functies op ASP en directe omgeving dienen op elk moment bereikbaar te zijn voor alle verkeersfuncties (voetgangers -rolstoel, scootmobiel, kinderwagen-, fietsers, auto's, vrachtauto's, nood- en hulpdiensten) waarvoor de functie bereikbaar **moet** zijn om goed te functioneren. Dit conform de comforteisen, die zijn opgenomen in het ZWIA (Zo Werken Wij in Amsterdam).
Verkeerstromen
De Opdrachtnemer moet in zijn BLVC plan aangeven welke route hij door de stad neemt om het gebied te bereiken, met in achtneming van de uitgangspunten voor logistiek vanuit de gemeente Amsterdam en Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Langzaam verkeer en OV heeft op ASP prioriteit boven autoverkeer. Een directe route voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) tussen ASP en het station ASP moet altijd beschikbaar zijn. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden tot een minimum beperkt. Extra oversteekbewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast als dit niet anders kan. De omleidingsroutes zijn gebaseerd op de kortste route, (sociaal) veilig en obstakelvrij. Ze zijn voorzien van goed begaanbare verharding, voldoende verlichting en duidelijke/overzichtelijke bewegwijzering. Looproutes en oversteekplaatsen dienen op een comfortabele manier bruikbaar te zijn voor mensen met beperking. Zie de richtlijnen uit het handboek "Zo werken wij in Amsterdam op straat"(ZWIA). Plusnetten en hoofdnetten mogen niet gestremd worden.
De belangrijkste ontsluitingswegen voor ASP voor gemotoriseerd verkeer die niet mogen worden gestremd zijn de Kruislaan (met een hoogte beperking bij de tunnel van 3,30 m) en de C. Mac Gillavrylaan. De Kruislaan ontsluit het gebied richting Middenweg en verder de A10. De C. Mac Gillavrylaan ontsluit het gebied naar de Molukkenstraat naar Insulindeweg/Zuiderzee of Panamalaan.
Buslijnen behouden minimaal doorgang in één richting over de Rondweg en c. Mac Gillavrylaan (hoofdnet bus).
Grote verkeershinder dient zo min mogelijk plaats te vinden tussen maandagochtend en vrijdagmiddag.
Nood- en hulpdiensten
De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is te allen tijde gegarandeerd volgens de eisen van de diensten. Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande 1. Een rijbaanbreedte van minimaal 3,5 meter. 2. Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 in geval van tweerichtingsverkeer. 3. Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). 4. Een bochtstraal van ten minste R = 7,0 meter 5. Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°). 6. Een toelaatbare aslast van 10 ton. De opstelplaats voor de brandweer op het UvA terrein is vrij en goed bereikbaar. Zie hieronder:

BRANDWEER
Amsterdam-Amstelland

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

- De doorrijdbreedte bedraagt minimaal **3.5** meter;
- De doorrijhoogte 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;
- Bochtstraal: 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 autospuit tot eengezinswoning max. **40** meter.
- Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw e.d. max. **10** meter.
- Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding max. **15** meter.
- Afstand opstelvak autoladder tot aan de gevel wooncomplex max. **10** meter.

Opstelvak autospuit
- 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 dient tijdig contact opgenomen te worden met de Brandweer Amsterdam-Amstelland, afdeling BBA. wegwerkzaamheden@brandweeraa.nl of 020 – 555 66 66.

Versie december 2010
BBA

In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanvalsroute voor nood- en hulpdiensten nooit langer zijn dan 35 meter. De maximale afstand tussen twee opstelvakken is dus 35 meter.
Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.

Voor opstelvakken voor de autospuit gelden de volgende randvoorwaarden.
1. Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter.

2. Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter.
3. Opstelvak autospuit heeft minimaal (lxb) = 10 x 4m
4. Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter.
5. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton

De brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt dient tevens binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste de brandkraanbordjes zichtbaar zijn en de aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn.

Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van gebouwen dienen vrijgehouden te worden van obstakels.
De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien. Vluchtroutes dienen vrij te zijn van obstakels.

Onttrekken openbare ruimte/stremmingen / omleidingen / tijdelijke situatie

(Ver)bouwprojecten dienen hun werkterrein zoveel als mogelijk op eigen kavel op te lossen. Extra openbare ruimte of UvA terrein onttrekken is bij voorbaat geen vanzelfsprekendheid.

Bij een niet te vermijden stremming van een modaliteit (auto, fiets, bus, voetganger,..) door de grootte van het werkterrein dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebordingsplan vooraf te worden afgestemd met eerst Gebiedsontwikkeling ASP Oost en daarna met WWU. De periode, de duur en de noodzaak van de stremming dient helder beschreven te zijn.

Tijdelijke voetpaden zijn minimaal 150 cm breed, enkelzijdig fietspad minimaal 200 cm en dubbelzijdig fietspad minimaal 300 cm. Dit betreft de minimale breedte, de breedte is afgestemd op de reguliere verkeersstromen op spitstijden.

Haltes van het openbaar vervoer dienen altijd toegankelijk te zijn. Wanneer dit door omstandigheden niet mogelijk is, moet dit in goed overleg met de vervoermaatschappij worden afgestemd – waarbij evt. een alternatieve halte gerealiseerd dient te worden- en tijdig worden vastgesteld in de WWU. Tijdig is minimaal 6 weken voor start uitvoering een akkoord in het WIOR vooroverleg of in de WWU. Bij grootschaliger 'Tijdelijk Buiten Gebruik Name (TBGN) van het openbaar vervoer, geldt een verplichte TBGN procedure die 1,5 jaar voor buiten gebruik name in gang gezet moet worden.

Gedurende de bouwactiviteiten vindt frequente afstemming plaats met het Gebiedsontwikkeling ASP Oost en WWU over de actuele planning en impact op infra- en parkeercapaciteit.

Openbare ruimte en UvA-terrein worden zo kort mogelijk onttrokken aan de openbaarheid. Hierbij wordt nagestreefd om onttrekkingen zoveel mogelijk in aaneengesloten perioden te laten plaatsvinden, zodat wordt voorkomen dat (verkeer)situaties frequent wijzigen.

Bouwverkeer

Bouwverkeer (vrachtwagens) is niet toegestaan op het stedelijk wegennet tijdens het hoogtepunt van de spitsuren. Die perioden zijn als volgt gedefinieerd: maandag t/m vrijdag tussen 07.30 en 09.30 en 16.30 en 18.30 uur.
Ook mag de inrit naar de bouwplaats geen directe aansluiting hebben op het hoofdwegennet. (zie Topeis Leefbaarheid)

Routes van bouwverkeer op het stedelijk wegennet zijn gebaseerd op de minste overlast voor de omgeving en de grootste veiligheid. Het bouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet.
Indien het mogelijk is wordt, om ongevallen te voorkomen, linksaf de bouwplaats op- en afgereden.
De vaste aan- en afvoer routes van bouwverkeer is via meerdere routes mogelijk:

- Route Noord via A10 afrit S114, IJburglaan, Zuiderzeeweg, Amsterdamse brug, Insulindeweg, Molukkenstraat
- Route Oost via A10 afrit S113, Middenweg, Kruislaan met hoogtebeperking tunnel 3,30 meter

Bouwverkeer mag niet bufferen (wachten/stilstaan) op de openbare weg. Dat dient op een bufferlocatie of een 'hub' te gebeuren.
Het laden en lossen en de opslag van materiaal/materieel dient binnen het werkterrein te geschieden. Het laden en lossen kan in het openbaar gebied of op UvA-terrein gebeuren, mits er geen overlast ontstaat en de doorgang voor overig verkeer niet wordt belemmerd. Bij stremmingen is toestemming nodig van Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Voor stremming langer dan een uur is bovendien een ontheffing nodig (Tijdelijke Verkeersmaatregel).

Achteruitrijden van vrachtverkeer is niet toegestaan . Dit geldt voor alle voertuigen (met een waarschuwingspieper voor achteruit rijden). Verkeersregelaars zijn aanspreekbaar via een contactpersoon van de projectorganisatie

Diensten / voorzieningen

Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval op het Science Park door de gemeente en particuliere bedrijven dient tijdens de uitvoering doorgang te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet beschikbaar zijn, dient de Opdrachtnemer in overleg met Parkmanagement (de gebiedsbeheerder) tijdig een alternatieve locatie in te richten. Idem locaties van o.a. GGD voor vaccinaties e.a.

Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden.

De vaste standplaatsen van foodtrucks dienen bereikbaar en beschikbaar te blijven. Indien een foodtruck door bouwwerkzaamheden niet op de vaste standplaats kan blijven moet de opdrachtnemer tijdig in samenspraak met de wegbeheerder en Gebiedsontwikkeling ASP Oost een vervangende plek inrichten.

Parkeren

Op ASP is parkeren met de auto op straat niet mogelijk. Op dit moment kan tegen betaling geparkeerd worden op parkeerterrein P7. Diverse bedrijven/instellingen hebben een eigen parkeerterrein.
De Opdrachtnemer dient te voorzien in een eigen parkeerterrein of op P7 te parkeren. Voor het parkeren van fietsen dient indien noodzakelijk een tijdelijke locatie worden aangewezen

Gebiedsontwikkeling ASP Oost verhuurt werkterreinen, inclusief de ruimte die nodig is voor het parkeren van bouwvakkers indien deze ruimte beschikbaar is, tegen de Amsterdamse voorwaarden en het reguliere Amsterdamse tarief. Er wordt hiervoor een huurcontract opgesteld.
Het parkeren van de auto van bouwvakkers en ander personeel voor bouw is niet toegestaan op een andere locatie op ASP dan de door Gebiedsontwikkeling ASP Oost aangewezen locatie. Deze locatie ligt bij voorkeur binnen de afrastering van het bouw- of werkterrein. In het BLVC plan dient te worden benoemd hoe hiermee wordt omgegaan.

3.3 Leefbaarheid

Het gaat bij leefbaarheid om alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle gebruikers van het gebied (mens en dier); zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, trilling, stof, stank en beleving. Het doel is een tevreden omgeving.

Topeis
Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving beperkt wordt.
Bouwmethode / materieel
Opdrachtnemer dient middels een bouwlogistiek plan aan te tonen dat hij alle toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. emissie reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast bij de aan- en afvoer van materialen en personeel (verminderen -aantallen en tijdsduur-, verschonen en verspreiden (over modaliteiten en in de tijd). Er dient gebruik gemaakt te worden van aantoonbaar milieuvriendelijke versies van brandstoffen, hydraulische oliën en/of smeermiddelen. Het gebruik van voertuigen en materieel met aandrijving zonder of met geringe (eigen) emissies (zoals elektriciteit, waterstof) wordt aangemoedigd. Hierbij dienen de gemeentelijke milieuzones ofwel geldende fijnstofemissie-grenzen in acht te worden genomen.
De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving (zowel op als onder maaiveld).
Geluid en trilling voldoen aan de wettelijke eisen volgens het bouwbesluit en artikel 2.17 en 2.23 van Activiteitenbesluit milieubeheer. Geluid en trillingen als gevolg van de werkzaamheden (bijvoorbeeld graven en slopen) worden tot een minimum beperkt. Hiertoe moet de Opdrachtnemer een plan uitwerken en in het BLVC-plan opnemen. Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast. Zo dient bijvoorbeeld alle materieel dat voorzien is van achteruitrij signalering uitgevoerd te zijn met witte ruis techniek. Geluid producerende installaties (waaronder pompbemalingen aggregaten/generatoren) dienen te voldoen aan de wettelijke eisen volgens het Bouwbesluit en zo ver mogelijk van aangrenzende woningen, onderwijsgebouwen, kantoren en trillings-en geluidgevoelige functies te worden geplaatst. Als plaatsing op afstand niet mogelijk is waardoor onacceptabele hinder zal worden ervaren, dan dienen door opdrachtnemer geluid beperkende maatregelen te worden toegepast. Bij het aanbrengen (en eventueel verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden wordt gebruik gemaakt van trilling en geluidsarme technieken. Dat betekent dat traditioneel heien en/of trillen van damwanden en palen (heipalen en/of vibropalen) niet toelaatbaar is. Het is verboden om motoren van werkvoertuigen/vrachtwagens onnodig te laten warm draaien en radio's en geluidsapparatuur te gebruiken. Vanwege de onderwijsinstellingen en de hierbij behorende les/tentamens/examenperiodes dient de Opdrachtnemer de geluidshinder in de directe omgeving te minimaliseren en wel in het bijzonder gedurende tentamenperiodes. Mocht dit niet mogelijk zijn dan dient tijdig overleg plaats te vinden om een oplossing te vinden. Afstemming (met FNWI) verloopt via Gebiedsontwikkeling ASP Oost.
Laden en lossen vindt buiten de spits plaats. Bouwverkeer dient in het bijzonder rekening te houden met voetgangers op UvA-terrein en in het bijzonder met de Intreeweek (eind augustus/begin september), de open dagen van de UvA , opening academisch jaar (eerste week september) en de Dies Natalis (eerste week januari).

Opdrachtnemer dient opwaaiende materialen en bodem- en stofdeeltjes bij sloop te voorkomen door bijvoorbeeld de omgeving vochtig te houden.

Bouwterrein / werkterrein

Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtnemer ervoor te zorgen dat er een opname/nulmeting uitgevoerd wordt aan de belendende bebouwing en de voor de werkzaamheden in gebruik zijnde openbare ruimte/UvA-terrein, om schade bij de aanvang van werkzaamheden vast te stellen. Deze wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Hiervoor dient voorafgaand aan de nulmeting contact te worden gezocht met beheerder stadsdeel Oost en Parkmanagement. Indien deze nulmeting niet wordt uitgevoerd is observatie van de beheerder openbare ruimte stadsdeel Oost en Parkmanagement bindend.

De bouwplaats rondom de bouwblokken blijft zo lang mogelijk in de bouwhekken en wordt hiermee niet openbaar. Wanneer de bouwblokken worden opgeleverd zal het gebied openbaar toegankelijk zijn.

- De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken;
- Afzettingen van het werkterrein moeten heel en schoon zijn en in de grond verankerd, zodat ze niet snel weg te halen zijn.
- Bouwhekken zijn halfdicht of open; bouwhekken dienen afgestemd te zijn op de aard van het werk en de omgeving. Ze geven geen ruimtebeperking aan openbare zijde;
- Bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten, staan in een rechte lijn en zijn onderling gekoppeld. Voorkomen moet worden dat aan bouwhekken fietsen kunnen worden bevestigd;
- Bouwhekken worden zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan;
- De bouwhekken blokkeren niet het zicht tussen de verkeersdeelnemers;
- Poort dient naar binnen te draaien over het bouwterrein en na doorgang gesloten te worden.
- Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan materiaal tegen de bouwhekken op te slaan. Materiaal dient 'hufterproof' minimaal 1 meter uit de bouwhekken te worden opgeslagen.
- Het ketenpark dient zodanig te zijn ingericht dat deze energieneutraal gemaakt kan worden. Dit geldt voor gebouw gebonden objecten inclusief gebruikersenergie. Salderen is hierbij toegestaan.

De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het plaatsen en onderhouden (schoon, functioneel, op de juiste plek, goed zichtbaar, etc..) van alle afzettingen en tijdelijke verkeersmaatregelen op en rondom het werkterrein.

Een voorstel voor een uiting op de bouwhekken moet voor indienen van de ontheffing of vergunning worden voorgelegd aan team Gebiedsontwikkeling ASP Oost.
Bouwborden worden op zijn vroegst geplaatst vanaf moment van erfpachtuitgifte.
Het aanbrengen van een eigen logo of vlaggen is toelaatbaar mits de reclame uiting een ingetogen chique uitstraling heeft en terughoudend in omvang, kleur en lichtniveau. Er is 1 reclame uiting per zijde van het bouw-werkterrein toegestaan.
Bouwborden en andere openbare aankondigingen in de openbare ruimte worden vanaf 1 september 2022 belast volgens de Verordening Reclamebelasting 2020. Op de website van de gemeente Amsterdam staat meer informatie over deze verordening en de tariefstelling.
Bedrijfsnamen op bouwketen worden toegestaan, mits ingetogen afgebeeld. Andere uitingen op de bouwketen zijn niet toegestaan.

Opdrachtnemer moet voldoen aan de eis voor een afvalvrije bouwplaats en beschrijft haar werkwijze voor afvalreductie*, afvalscheiding**en afvalinzameling***. Dit voorkomt verspilling van fossiele materialen, rondslingerend afval en kan kosten besparen.
* Afvalreductie: Het ontstaan van afval op de bouwplaats kan voorkomen worden door: In gesprek met ketenpartners (leveranciers) oplossingen te bedenken, in contracten afspraken vast te leggen over minimale en/of duurzame en herbruikbare verpakkingen (inclusief retourvrachten), afzien van een ontwerp of bouwmethode die tot verspilling leidt en hergebruik binnen hetzelfde project.
**Afvalscheiding: Op de bouwplaats dienen gedurende het project minimaal 6 grote afvalstromen te worden gescheiden. Door een maximale afvalscheiding zijn reststromen die overblijven geen afval meer, maar grondstoffen voor nieuwe producten. Onderaannemers worden hierover actief geïnformeerd.
***Afvalinzameling: Bij een slimme afvalinzameling daalt het aantal km per kg afval. Dit kan bijv. door samenwerking met een afvalinzamelaar uit de regio of een andere bouwer in de omgeving.

Het werkterrein moet netjes en schoon zijn. Voorkom vervuiling op en buiten het werkterrein. Pas gesloten containers toe. Opdrachtnemer dient verspreiding van (opwaaiende) materialen en bodem- en stofdeeltjes vanaf de bouwwegen en het werkterrein te voorkomen. Zij dient eventueel zwerfafval op te ruimen en is verplicht om het openbare terrein direct rond de bouwplaats schoon te houden.

Bomen die niet behouden kunnen worden, worden pas gekapt als de (veroorzakende) werkzaamheden daadwerkelijk starten, of in het voorafgaande kapseizoen. Afspraken over herplant dienen in overleg met Gebiedsontwikkeling ASP Oost plaats te vinden.
De opdrachtnemer dient de bomen die behouden blijven te beschermen tegen beschadiging. Hierbij gaat het ook om de wortels (geen zware objecten er op). Indien een boom zich binnen of op zeer korte afstand van de bouwplaats bevindt, moet deze worden beschermd (evt. stutten indien noodzakelijk) en worden omringd door vaste bouwhekken op een afstand van minimaal 1 meter buiten de kroonprojectie.
Het is niet toegestaan door middel van bijvoorbeeld spijkers, schroeven, stroppen of klemmen enige bevestiging aan bomen aan te brengen.

Bouwverlichting mag niet hinderijk/schadelijk zijn voor bewoners en gebruikers van omliggende gebouwen of woningen, dieren in de natuur en voor verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld door uitstraling buiten het bouwterrein met lichtkappen te beperken). Hierbij dient er speciale aandacht voor de sterrenkoepels op FNWI en de ecologische zone te zijn.
Verlichting staat alleen aan tijdens de werkzaamheden (duurzaamheid)

Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat of op het werkterrein aankomt dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuilt. Bij onverhoopte vervuiling van de openbare ruimte dient dit opgeruimd te worden door de veroorzaker.

Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit openbaarheid genomen is weer over te dragen aan de Gemeente Amsterdam en UvA. Hiervoor dient contact te worden opgenomen met respectievelijk Beheerder stadsdeel Oost en Parkmanagement. De opdrachtnemer dient deze overdracht schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).

Rookverbod

Het terrein rond UvA gebouwen is een rookvrije zone. Er mag dus niet gerookt worden.

Uitvoeringsduur / moment

De opdrachtgever wenst dat belasting van en hinder voor de omgeving als gevolg van de werkzaamheden zo snel mogelijk worden afgerond, uiteraard rekening houdend met de leefbaarheid voor de omgeving.

De Opdrachtnemer mag van ma t/m za van 7.00 – 19.00 uur werken. Voor werkzaamheden buiten de periode van 07.00 tot 19.00 uur (reguliere werktijden) is een ontheffing nodig.
De opdrachtgever vindt leefbaarheid in de omgeving van bouwprojecten belangrijk en stelt daarom dat wanneer er nabij woningen (< 150 meter) wordt gewerkt op zaterdag geen werkzaamheden mogen worden uitgevoerd die (overmatige) omgevingshinder veroorzaken t.a.v. onder meer geluid, stof, trillingen en stank.

Wnb Zorgplicht Wet natuurbescherming/Hoofdgroenstructuur

Opdrachtnemer houdt bij werkzaamheden (o.a. in de hoofdgroenstructuur) rekening met beschermde fauna- en florasoorten en broedgevallen als bedoeld in de Wet natuurbescherming (Wnb)
Indien beschermde fauna en florasoorten in werkgebieden worden aangetroffen zullen zorgplichtmaatregelen worden getroffen en/of te handelen middels de werkwijze uiteen goedgekeurde en van toepassing zijnde gedragscode Wet Natuurbescherming. Opdrachtnemer is zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van de eventueel benodigde publiekrechtelijke toestemmingen. Via Gebiedsontwikkeling ASP Oost kan advies van ecoloog worden ingewonnen.
Indien tijdens werkzaamheden nesten of vaste rust- en verblijfplaatsen van betreffende soorten worden aangetroffen op het bouw- c.q. werkterrein en bouwweg, dienen de werkzaamheden direct te worden gestaakt en wordt een ecologisch deskundige ingeschakeld (in opdracht van de grondhuurder). Ook wordt Gebiedsontwikkeling ASP Oost ingelicht over de situatie. De werkzaamheden kunnen worden hervat, wanneer de deskundige in overleg met de gemeentelijke ecoloog een bevredigende oplossing heeft gevonden om schade te voorkomen. Ter notie wordt aangegeven dat dit in kan houden dat verkrijger zelf verantwoordelijk is voor het verkrijgen van de eventueel benodigde publiekrechtelijke toestemmingen.

3.4 Veiligheid

Veiligheid gaat boven alles. Hier gaat het vooral over de impact van de werkzaamheden/ werkterrein op de omgeving (verkeersdeelnemers, gebruikers). Door wijzigingen en verstoring van de openbare ruimte en het UvA terrein kunnen nieuwe conflicten ontstaan met betrekking tot sociale- én verkeersveiligheid.

Topeis

De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners, bezoekers en overige verkeersdeelnemers.

De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren en de impact op veiligheid in de openbare ruimte en op UvA-terrein te minimaliseren. Dit dient vooraf door de Opdrachtnemer aantoonbaar te worden gemaakt, door bijvoorbeeld de keuzes en afwegingen inzichtelijk te maken.

Verkeersmaatregelen en –voorzieningen

Tijdelijke maatregelen (TVM) moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-96B richtlijnen. TVM in de openbare ruimte en op UvA-terrein worden bekostigd door de Opdrachtnemer

en aangevraagd bij respectievelijk Stadswerken en Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Indien een TVM langer dan vier maanden benodigd is dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden. Een indieningsaanvraag wordt eerst aan Gebiedsontwikkeling ASP Oost ter goedkeuring voorgelegd voordat het bij stadsdeel Oost wordt aangevraagd. Stadswerken (afdeling infrastructuur en service) draagt zorg voor de plaatsing van de TVM. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het beheer van de TVM.

Tijdelijke voorzieningen buiten het werkterrein zoals fietsomleidingen, verkeersborden etc. dienen beheerd en onderhouden te worden door opdrachtnemer

Zie link https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-(wior)/wior-proces/ondergrond-graven/

Schade in openbare ruimte en aan UvA-terrein

De opdrachtnemer dient vooruitlopend op het werk een KLIC-melding te doen en daar waar kabels en leidingen liggen deze voldoende te beschermen in overleg met de kabel en leidingbeheerders en Gebiedsontwikkeling ASP Oost. https://www.kadaster.nl/producten/woning/klic-melding

De opdrachtnemer dient bomen te beschermen tegen beschadiging. Hierbij gaat het ook om de wortels (geen zware objecten er op).
Indien een boom zich binnen of op zeer korte afstand van de bouwplaats bevindt, moet deze worden beschermd (evt. stutten indien noodzakelijk) en worden omringd door vaste bouwhekken op een afstand van minimaal 1 meter buiten de kroonprojectie.
Het is niet toegestaan door middel van bijvoorbeeld spijkers, schroeven, stroppen of klemmen enige bevestiging aan bomen aan te brengen.

Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtnemer samen met beheerder stadsdeel Oost en Parkmanagement een nulmeting uit te voeren om schade bij de aanvang van de werkzaamheden vast te stellen. Deze nulmeting wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze nulmeting niet wordt uitgevoerd is observatie van de beheerders bindend.
Voor levering van het werkterrein komt er ook een proces-verbaal van levering van gemeente aan aannemer inkv huurcontract. Dit is met assetmanager van gemeentelijk Vastgoed en projectleider IB van Gebiedsontwikkeling ASP Oost.
Opdrachtnemer dient de tijdens de bouwperiode vervuiling/ beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten het werkterrein in de openbare ruimte of op UvA-terrein op zijn kosten te herstellen.

Schade aan de openbare weg/ in de openbare ruimte/op UvA-terrein ten gevolge van werkzaamheden dient direct gemeld te worden en binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de beheerder, stadsdeel Oost en/of Parkmanagement (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).

De beheerder, stadsdeel Oost en Parkmanagement, controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'

Eventuele schades aan de (openbare) weg (inclusief eventuele fiets- en voetpaden en parkeerplekken en gerelateerde objecten en voorzieningen) buiten het werkterrein zullen in overleg met de wegbeheerder van V&OR ofwel zelf worden hersteld ofwel door de wegbeheerder van V&OR worden hersteld voor rekening van de Opdrachtnemer.

Let op: Tijdens de bouwfase is het op kabels- en leidingentracés plaatsen van tijdelijke objecten enkel toegestaan indien wordt voldaan aan de eisen van de desbetreffende netbeheerder(s).

Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient de Opdrachtnemer binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen en te onderbouwen waarom herstel binnen de gestelde termijn niet mogelijk is. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan de (weg)beheerder stadsdeel Oost en/of Parkmanagement.

Tijdelijke verharding

Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking conform de comforteisen die zijn opgenomen in de [ZWIA] (Zo Werken Wij In Amsterdam op straat). Daarom mag een tijdelijke voetgangersvoorziening geen hoogteverschil bevatten groter dan twee cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan twee cm, dient de Opdrachtnemer de overbruggingsconstructie van dat hoogteverschil aan de wegbeheerder voor te leggen.

Afsluiting werkterrein / materieel

De Opdrachtnemer 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. Dit kan door middel van beveiliging of toezicht.

Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaats worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien of door middel van schuifpoorten. De opdrachtnemer dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit.

Aan de buitenzijde van het bouwterrein is aan beide zijden van de entree de ISO/VCA- bebording aangebracht. Ook is een telefoonnummer vermeld waarmee 24/7 contact kan worden opgenomen bij calamiteiten.

Elektrische installaties, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, zullen worden vergrendeld of opgeborgen om te voorkomen dat deze door onbevoegden in werking kunnen worden gesteld. Buiten de bouwplaats (voor zover dit zal voorkomen) zullen dergelijke middelen nooit onbeheerd worden achtergelaten.

Zicht op elkaar en sociale veiligheid

Het zicht rondom het projectgebied kan door het plaatsen van afzettingen worden verminderd.
De wijze van afzetten (een open, half gesloten, hoog of laag hek), de locaties waar het werkterrein in- en uitgereden wordt zijn zaken die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid van het projectgebied.

De Opdrachtnemer dient helder aan te geven waarom gekozen wordt voor een bepaald hekwerk (geredeneerd vanuit veiligheid, functionaliteit, leefbaarheid).

Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, door deze op een goede manier in te richten en bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden te plaatsen.

Bij de inrichting van het bouw- en werkterrein dient de Opdrachtnemer maatregelen te nemen om het bouwverkeer altijd vooruit het werkterrein in- en uit te laten rijden, zodat de chauffeur goed zicht heeft op te kruisen verkeersstromen. Bij voorkeur haaks kruisen.

Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien Opdrachtnemer kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en de (weg)beheerder (voorzitter WWU) akkoord is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar vereist.

Op doorgaande (bouw)routes mag niet geparkeerd worden.

Met name in de avond en nachtelijke uren zijn er plekken die als sociaal onveilig worden ervaren. Deze situatie mag tijdens de bouw zeker niet verslechteren. Daarom geldt het volgende:

- De Opdrachtnemer moet bij het inrichten van de bouwplaats onoverzichtelijke en donkere hoeken in de openbare ruimte voorkomen;
- Indien buitenverlichting wordt toegepast, moet de richting van de lampen regelbaar zijn;
- Bij het gebruik van buitencamera's moet hiervoor een apart plan gemaakt worden conform het UvA-protocol voor cameratoezicht;
- Bij de inrichting van de bouwplaats moet minimaal hetzelfde verlichtingsniveau worden gehandhaafd als in de omringende openbare ruimte (voldoet aan het politiekeurmerk);
- Eventuele omleidingsroutes voor voetgangers en fietsers moeten voorzien zijn van goede verlichting.

Verkeersregelaars

Verkeersregelaars dienen in het bezit te zijn van een aanstellingscertificaat verkeersregelaar geldig voor Amsterdam. De verkeersregelaars dienen dit certificaat bij uitvoering van de werkzaamheden bij zich te dragen.

Hijsen

De hijsregels van de gemeente Amsterdam moeten voorbijgangers in de openbare ruimte beschermen tegen het risico van vallende objecten. De regels specificeren daarom een minimumafstand tussen een vooraf afgesproken hijszone en het bouwhek: de bouwveiligheidszone. Hoe hoger er gehesen wordt, hoe groter de bouwveiligheidszone.

- Hijsen dient binnen het werkterrein en binnen de bouwhekken plaats te vinden. Indien dit niet mogelijk is wordt hijsen van de openbare weg of UvA-terrein alleen toegestaan onder voorwaarde dat de veiligheid van overige gebruikers niet in gevaar komt. Hieraan kan nadere voorwaarden worden gesteld, zoals een begeleider.
- Toets in de voorbereiding van een bouwproject of het veiligheidsniveau behaald wordt en blijf dat in de gaten houden. Let daarbij op de kenmerken van de omgeving van de bouwplaats en de mogelijkheid dat andere omgevingsbelangen botsen met de beoogde veiligheid.
- Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen.
- Bouwkranen mogen niet over gangbare verkeersstromen/loopbewegingen tussen panden hijsen.
- Indien afwijking hiervan incidenteel noodzakelijk is, dient de Opdrachtnemer aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan en hier uitdrukkelijk akkoord op hebben van het Gebiedsontwikkeling ASP Oost waarmee separate afspraken worden gemaakt. Te denken valt dan aan: venstertijden en volledige afzetting hijsgebied en gevarenzone.
- Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een gecertificeerd veiligheidspersoon. Indien stremming van het verkeer nodig is, vindt dit niet plaats tijdens het hoogtepunt van de spits (7:30 uur-9:30 uur en van 16.30-18.30 uur).
  Voor meer informatie: https://www.bwtinfo.nl/dossiers/richtlijn-bouw-en-sloopveiligheid

Procedure bij calamiteiten

Opdrachtnemer dient in het BLVC plan een calamiteitenplan op te nemen. De opdrachtnemer dient een organisatie in te richten die in geval van calamiteiten altijd (24/7) bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder of omgevingsmanager van Opdrachtnemer. Gebiedsontwikkeling ASP Oost dient over de calamiteit te worden geïnformeerd.

3.5 Communicatie

Naast de technische (inhoudelijke) uitvoering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid rondom de werkzaamheden, speelt communicatie een belangrijke rol. De opdrachtnemer zorgt voor de communicatie over zijn eigen werkzaamheden in afstemming met en onder regie van projectteam Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Het tijdig betrekken van alle partijen kan de kwaliteit van de werkzaamheden verbeteren en de acceptatie vergroten. Dit vereist een zorgvuldige, open en heldere communicatie naar alle belanghebbenden.

Topeis

We zetten communicatie in voor een optimale afstemming over de bouwlogistiek, om de omgeving goed te informeren en om de overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. We geven tijdig informatie over de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die we nemen en de gevolgen van de werkzaamheden. We zorgen dat we bereikbaar zijn voor reacties uit de omgeving en peilen de omgeving proactief.

De communicatieparagraaf van het BLVC-plan bevat de volgende onderdelen:

- Achtergrond
- Welke partijen zijn betrokken en werken er?
- Waar en wanneer wordt er gewerkt en wat merkt de omgeving ervan?
- Communicatiedoel en doelstellingen
- Boodschap
- Doelgroepen
- Wie is afzender van de communicatie: het project of Gebiedsontwikkeling ASP Oost?
- Hoe is de communicatie georganiseerd en wie is waarvoor verantwoordelijk?
- Communicatiemiddelenmix
- Verspreidingsgebied
- Wanneer wordt er gecommuniceerd?
- Overzicht van planning en deadlines voor (het aanleveren van) communicatieproducten

De communicatie wordt tweetalig gevoerd: Nederlands en Engels.

Communicatiedoelstelling is het informeren van belanghebbenden over de werkzaamheden en de impact op het gebouw of omliggende gebied t.a.v. van logistiek, duurzaamheid, mobiliteit, beheer, leefbaarheid, veiligheid of directe gevolgen voor de omgeving in het kader van hinder en/of overlast.

- Er wordt voorzien in communicatie bij de mijlpalen per fase in het project en geven extra aandacht voor afwijkende werkzaamheden t.o.v. de reguliere werkzaamheden.
- In dialoog met belanghebbenden deze gelegenheid geven zienswijzen te geven (participatie), waardoor voorbereiding en uitvoering geoptimaliseerd kunnen worden, schade en hinder zoveel als mogelijk beperkt kunnen worden.

De volgende doelgroepen zijn o.a. te onderscheiden: UvA medewerkers en studenten, NWO medewerkers, huurders kantoren/labs, omwonenden, weggebruikers, beheerders, brede publiek (geïnteresseerden), projectorganisatie en betrokken uitvoerende partijen.

Bij het toepassen van de diverse communicatiemiddelen is het van belang dat de volgende punten aan bod komen:

- Wat gaat er gebeuren? Waar en waarom?
- Wie zijn de betrokken partijen?
- Wat zijn eventueel gevolgen voor de belanghebbenden?
- Wanneer is iets een klacht? Waar kan klacht of signaal worden gemeld? En hoe wordt de klacht/signaal afgehandeld?

Het gemeentelijkbeleid vereist dat gebruikers en buurtbewoners van ASP minimaal 2 weken van tevoren worden geïnformeerd over wat er in de buurt gebeurt. Denk hierbij bijvoorbeeld aan wegafzettingen/inrichting bouwterrein, geluidsoverlast, etc.

Afstemming Communicatie

Gebiedsontwikkeling ASP Oost voert regie over de communicatie-uitingen van alle ontwikkelaars/bouwers op Amsterdam Science Park naar buiten.

Opdrachtnemer stemt alle communicatie-uitingen naar gebruikers, omwonenden, externe professionele stakeholders en de pers tijdig af met Gebiedsontwikkeling ASP Oost qua boodschap, afzender en timing voordat dezen worden verzonden.

Doorgaans is de Opdrachtnemer de afzender en uitvoerder van de eigen communicatie-uitingen. De Opdrachtnemer is zowel verantwoordelijk voor de inhoudelijke informatie als voor de tijdige en zorgvuldige uitvoering van de bouwcommunicatie. Voor werkzaamheden in de openbare ruimte en op UvA terrein in opdracht van een gemeentelijke/UvA opdrachtgever is de gemeente Amsterdam /UvA afzender en uitvoerder van de communicatie.

Tijdig communiceren

De Opdrachtnemer is verantwoordelijk om het projectteam Gebiedsontwikkeling ASP Oost periodiek en tijdig van alle relevante informatie (over het project, de bouwwerkzaamheden, bouwmethodes, tijdelijke inrichting, voortgang, planning, fasering, omleidingen, verwachte overlast) te voorzien en stemt ook alle (bouw)communicatie ruim vóór uitvoering af, zodanig dat de omgeving tijdig en volledig geïnformeerd kan worden.

Bij (grote) projecten wordt hiertoe een regulier communicatieoverleg door de Opdrachtnemer georganiseerd tussen Opdrachtnemer en Gebiedsontwikkeling ASP Oost.

Acht weken voor de start uitvoering levert de Opdrachtnemer een communicatieplanning aan bij Gebiedsontwikkeling ASP Oost. In samenspraak wordt bepaald welke mijlpalen worden gecommuniceerd en via welke middelen dit wordt gedaan.

Belanghebbenden worden twee weken voor aanvang bouw op de hoogte gesteld van de werkzaamheden. Dit kan middels een brief of andere communicatiemiddelen.
De communicatieadviseur van Gebiedsontwikkeling ASP Oost stemt de communicatie af met partijen op het park en met communicatieadviseur van Stadsdeel Oost.
De Opdrachtnemer kan het communicatienetwerk van Gebiedsontwikkeling ASP Oost gebruiken voor zijn communicatie.

Werkzaamheden die door geplande werkzaamheden overmatige hinder voor de omgeving veroorzaken (geluid, stank, trillingen, stof, bereikbaarheid en dergelijke) mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving hierover op tijd (ten minste twee weken van tevoren) is geïnformeerd.
Er dient door de Opdrachtnemer actief deelgenomen te worden aan (informatie)bijeenkomsten met de omgeving alwaar presentaties dienen te worden gegeven over de voortgang van de bouw.
Meld- en informatiepunt / klachtenregister
De Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit Gebiedsontwikkeling ASP Oost.
Vragen en klachten die binnenkomen bij de gemeente Amsterdam/UvA worden door Gebiedsontwikkeling ASP Oost gefilterd. Vragen/klachten die door de Opdrachtnemer beantwoordt kunnen worden, worden altijd aan hem/ haar doorgegeven. De Opdrachtnemer dient hier binnen 2 werkdagen op te reageren en Gebiedsontwikkeling ASP Oost terugkoppeling te geven over de afhandeling. Vragen en klachten die binnenkomen bij de Opdrachtnemer worden door de Opdrachtnemer gefilterd, geregistreerd en in overleg met Gebiedsontwikkeling ASP Oost binnen twee werkdagen afgehandeld. De registratie van alle vragen en klachten (meldingen) wordt door Gebiedsontwikkeling ASP Oost bijgehouden. Naam melder, contactpersoon, type melding, datum van de melding en datum afhandeling en door wie de melding is afgehandeld, komen in het overzicht te staan.
Er dient een organisatie te zijn ingericht die in geval van calamiteiten of hinder altijd (24/7) telefonisch bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder. Dit staat uitgewerkt in het BLVC-plan. De Opdrachtnemer stelt 2 telefoonnummers ter beschikking die 24/7 bereikbaar zijn.

4 Processtappen BLVC-Uitvoeringsplan

4.1 Het BLVC-Uitvoeringsplan

Het BLVC-uitvoeringsplan is een essentieel onderdeel van het project (ontwikkelingen en civiele projecten) en de daaraan gekoppelde vergunning met betrekking tot de openbare ruimte (WIOR). Ook voor werkzaamheden op UvA-terrein dient een BLVC-uitvoeringsplan te worden opgesteld. De Opdrachtnemer dient op basis van voorliggend BLVC-kader een BLVC- uitvoeringsplan uit te werken, welke de specifieke aanpak beschrijft voor het project en de locatie waar het plaatsvindt. Het plan dient te voldoen aan de eisen in dit BLVC-kader.

In het BLVC- uitvoeringsplan dient helder te zijn beschreven waar, wanneer en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden om de hinder (impact) voor de omgeving te beperken. Het plan bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Uitvoeringsplan;
2. Faseringstekeningen
3. Omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen
4. Bouwplanning en indien hierom wordt verzocht een apart plan t.a.v. de bouwlogistiek.

Het Uitvoeringsplan bestaat tenminste uit de volgende zaken:

1. Inleiding (aanleiding, doel, leeswijzer)
2. Projectbeschrijving (wat)
3. Omgevingsanalyse (waar/wie)
4. Toelichting fasering in woord en beeld (Hoe: dit is de kern van het BLVC-uitvoeringsplan)
    a. Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden;
    b. Een toelichting per fase wat de **impact** is voor 'de omgeving' (c.q. de stakeholders) inzake bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de maatregelen die de Opdrachtnemer treft om te voldoen aan de in dit BLVC-kader gestelde eisen.

       Bij het bepalen van de BLVC-maatregelen en bij de uitvoering zelf dienen ook de uitvoeringsvoorschriften van de netbeheerders in acht worden genomen. De beschrijving in dit onderdeel dient samen te hangen met, en te worden ondersteund door de hieronder beschreven de faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen.
    c. De te verwachten hinder, in de vorm van een 'hinderkalender'.
5. Communicatieparagraaf met een communicatie middelenmatrix (wat / wanneer / naar wie / door wie).
6. Contactpersonenoverzicht (naam / rol / email / telefoonnummer).

De faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen dienen naast de Nederlandse norm- en regelgeving (o.a. CROW) aan de volgende eisen te voldoen:

1. Elke tekening dient één fase en/of aanpassing van de verkeerssituatie te bevatten.

2. Uit de tekeningen dient op een duidelijke wijze de verkeerssituatie af te lezen te zijn.
3. De locatie van het werkterrein inclusief alle onttrekkingen van de openbare ruimte dienen te zijn weergegeven.
4. De bouwrouting (vanaf de autoweg) naar/binnen het projectgebied en de routes van de overige modaliteiten (fietsers, bestemmingsverkeer, nood- en hulpdiensten enz.) dienen te zijn aangegeven.
5. De inrichting van de bouwplaats (bouwketen/opslag/eventueel bouwbord) dient te zijn aangegeven.
6. Per fase blijkt op welke locatie de Opdrachtnemer en eventuele derden (die door Opdrachtnemer gecoördineerd worden) werkzaamheden uitvoeren.
7. Voor locaties die kritisch zijn met betrekking tot bereikbaarheid of veiligheid dienen dwarsprofielen te zijn opgenomen in de tekeningen.
8. De tekeningen dienen 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.

4.2 Vaststellingsproces BLVC-Uitvoeringsplan

Het proces om tot vaststelling van het BLVC-uitvoeringsplan te komen en een WIOR-vergunning aan te vragen ziet er als volgt uit:

1. Het project dient eerst aangemaakt te worden in VICTOR (voor informatie VICTOR zie https://victor.pleio.nl/).
2. Opdrachtnemer neemt kennis van het kader en de project specifieke eisen en wensen en verwerkt deze in het BLVC-uitvoeringsplan.
3. Opdrachtnemer bespreekt het concept BLVC-uitvoeringsplan met Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Projectteam gebiedsontwikkeling ASP Oost bespreekt dit plan met UvA als grondeigenaar, alvorens een advies te geven aan Opdrachtnemer.
4. Opdrachtnemer brengt het na overleg met het projectteam Gebiedsontwikkeling ASP Oost aangepaste concept BLVC-uitvoeringsplan in het WIOR-vooroverleg van het Stadsdeel Oost, conform werkwijze VICTOR. Tijdens dit overleg geeft de Opdrachtnemer een toelichting op het BLVC-uitvoeringsplan en bespreekt eventuele dilemma's.
5. Als er werkzaamheden worden uitgevoerd op/aan een hoofdnet, brengt de Opdrachtnemer het op het bovenstaande overleg aangepaste concept BLVC-uitvoeringsplan in de Werkgroep werk in Uitvoering (WWU), conform werkwijze VICTOR. Voordat het BLVC plan aan de WWU wordt aangeboden dient dit worden afgestemd met Gebiedsontwikkeling ASP Oost. Gebiedsontwikkeling ASP Oost bespreekt dit plan met UvA als grondeigenaar, alvorens een advies te geven aan Opdrachtnemer.
6. Na akkoord van de WWU dient Opdrachtnemer de WIOR-vergunning aan te vragen in VICTOR.
7. Opdrachtnemer mag niet eerder starten met fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte c.q. zijn werkzaamheden volgend uit het aangenomen werk, voordat de WIOR-vergunning is verleend.
8. De voorwaarden die in de WIOR-vergunning worden vermeld dienen te worden opgevolgd.

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

4.3 Partijen

- Projectteam gebiedsontwikkeling Amsterdam Science Park Oost

Dit team is namens UvA en gemeente verantwoordelijk voor de fysieke ontwikkeling (bouw en infra, inrichting openbare ruimte) van Amsterdam Science Park Oost.

Saskia de Haas Tjerk Hoving	Projectmanagers Amsterdam Science Park Oost UvA/gemeente	06 22 34 33 75 06 13 40 38 23
Patrick Winkel	Integraal projectleider IB	06 29249969
Carl de Brouwer	Communicatieadviseur	06 24 42 00 41
Guido Dister	BLVC-Specialist	06 10947877
Marloes Verhagen	Projectleider G&O	06 15 05 10 30

- Gemeente Amsterdam/stadsdeel Oost/ Waternet

Ben Boers	Stadsdeelregisseur en wegbeheerder/ WWU	06 27006367
Andries van der Zande	Gebiedsbeheerder stadsdeel Oost	06 54 69 34 66

- Partners op Amsterdam Science Park

Tiffany Graf	Parkmanagement/Interglobe	06 10 57 76 59/ 020 65368 45
Joost van Echtelt	Projectmanager NWO	06 51 06 86 45
Thijs van den Berg	Facility Manager FS UvA	020- 525 3207 /06 10 117 014

4.4 Handhaving en toezicht

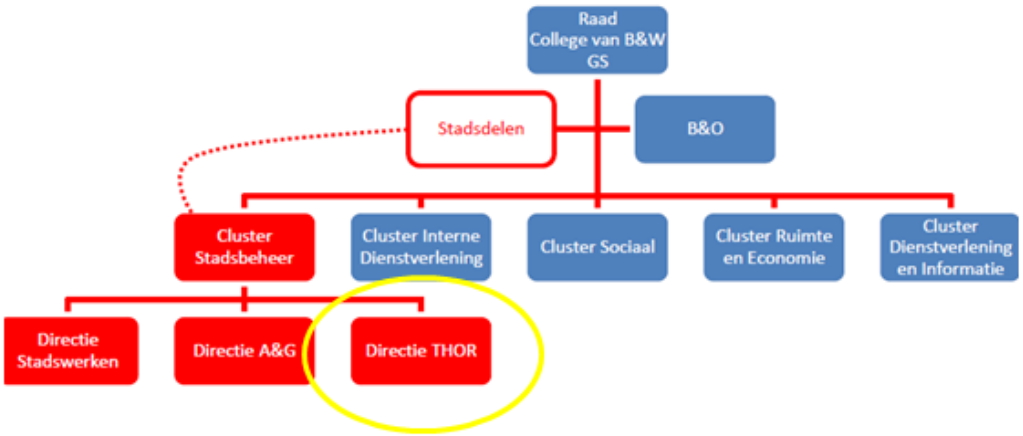
Helaas wordt in de praktijk niet altijd gewerkt conform de werkwijze die is opgenomen in het BLVC-uitvoeringsplan, waar de uitvoerende partij een WIOR-vergunning voor gekregen heeft. Daarom is toezicht en handhaving noodzakelijk.

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

- De mensen van de directie THOR (Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte) doen de bestuursrechtelijke zaken (APV);
- De politie doet de strafrechtelijke zaken;

- De inspecteurs van VTH B&G (vergunningen, toezicht en handhaving bouw en gebruik) – onderdeel van het stadsdeel- richten zich op de bouwveiligheid/omgevingsvergunning. De Omgevingsdienst doet dat ook, maar dan specifiek voor gebouwen waar zware milieueisen voor gelden, het omgevingsloket van Amsterdam bepaalt welke partij (VHT B&G of OD) aan zet is;
- Gebiedsontwikkeling ASP Oost houdt toezicht op de naleving van de privaatrechtelijke afspraken (Het BLVC-uitvoeringsplan en de specifieke afspraken tussen het project en de ontwikkelaar of opdrachtnemer).

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



Beheer BUITEN de hekken

Openbare gebieden
Waar bewoners gebruik van de weg of het maaiveld maken, of dit nu samen met bouwverkeer is of niet, spreken we van een openbare weg/ openbare ruimte.
In een gebied in ontwikkeling zal er regelmatig sprake zijn van een (plaatselijk) 'gemengde' situatie: de uitvoer van bouwwerkzaamheden en bewegingen van bouwverkeer in openbaar gebied.
Stadswerken (onderdeel van cluster Stadsbeheer) is verantwoordelijk voor het schoon, heel, leefbaar en veilig houden (dagelijks beheer) van de (aan hen overgedragen) openbare gebieden. De juridische wegbeheerdersrol ligt bij "de gemeente Amsterdam". Daarnaast beheert Parkmanagement het openbare UvA terrein.

Toezicht en handhaving BUITEN de hekken

- Toezicht en handhaving op de APV zaken wordt uitgevoerd door THOR (objectvergunning, WIOR vergunning, exploitatievergunning, terrasvergunning, lichte milieudelicten).

- De politie treedt op tegen overtredingen van de wet- en regelgeving o.a. op het gebied van openbare orde, milieu (zware milieudelicten) en verkeer (verkeersovertredingen zoals te hard rijden).
- Gebiedsontwikkeling ASP Oost houdt toezicht op met name privaatrechtelijke afspraken omtrent bouwterreinen, BLVC-kader, BLVC-plannen en erfpachtcontracten. Door Gebiedsontwikkeling Oost kan privaatrechtelijk worden opgetreden indien er een ernstige overtreding plaatsvindt t.o.v. afspraken die vastgelegd zijn in het BLVC-uitvoeringsplan.
- In theorie handhaaft Gemeentelijk Vastgoed of UvA op verhuringen, in de praktijk wordt hier vaak opdracht voor gegeven vanuit Stadswerken of Gebiedsontwikkeling ASP Oost.
- THOR voert in Amsterdam ook (stadsdeel)grensoverschrijdende en specialistische handhavingstaken uit. De belangrijkste taken zijn terugdringen van overlast, veiligheid in de openbare ruimte, wegslepen voertuigen, taxistandplaatsen. Ook bij overtredingen op de Waterwet (misbruik van riool) treedt THOR op (naast Waternet).
- Indien in de toekomst fiscaal parkeren op maaiveld komt; Directie Parkeren voor parkeren binnen de vakken (fiscaal) en bij problemen ondersteunt THOR. Buiten de vakken is THOR aan set.

Toezicht en handhaving BINNEN de hekken

Op het bouwterrein, binnen de hekken, kunnen verschillende activiteiten plaatsvinden. Bouwrijpmaken/ saneren of (op in erfpacht uitgegeven terreinen) bouwwerkzaamheden.
De handhavingsrol voor activiteiten binnen de bouwhekken is als volgt belegd:

- Gemeente en UvA als verhuurder: De gemeente/UvA (als verhuurder) kan de huurder aanspreken op het niet nakomen van de huurovereenkomst (en bijvoorbeeld een geldboete eisen).

- Arbeidsinspectie en omgevingsdienst: Bij de concrete bouw ligt de handhaving bij de arbeidsinspectie (= Inspectie SZW – sociale zaken en werkgelegenheid-) voor de check op in acht nemen van de wettelijke veiligheidsnormen en voorschriften (Gezonde en veilige werkomstandigheden en een eerlijke betaling).

Voor de check op naleving bouwregelgeving en milieuregelgeving zijn de inspecteurs van VTH B&G van het Stadsdeel aan zet of de inspecteurs van de Omgevingsdienst (indien het een bouwwerk betreft van de categorie C (= zware milieu-eisen). De inspecteurs van VTH B&G en de inspecteurs van de omgevingsdienst zijn ook bevoegd tot BUITEN de hekken als het te maken heeft met de bouwactiviteiten! Zij kunnen ook een dwangsom opleggen bij overtredingen.

Bevoegd gezag (APV): Het bevoegd gezag (THOR en politie) kan handhaven indien in de direct aangrenzende openbare ruimte rond het bouwterrein gevaarlijke situaties ontstaan (bijvoorbeeld het in- en uitrijden van grote vrachtwagens zonder verkeersregelaar).

Bijlage 1: Procedures gemeente Amsterdam

Binnen de gemeente Amsterdam zijn er procedures waaraan moet worden voldaan. Die gelden ook voor Gebiedsontwikkeling Science Park. Hierna wordt inzicht gegeven in de meest relevante procedures van de gemeente, het overzicht is niet uitputtend. De volgende procedures zijn beschreven;

- De WIOR-procedure
- Tijdelijke verkeersmaatregel (TVM), Objectvergunning, Ontheffing RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens)
- Omgevingsvergunning (WABO)
- Bemaling en lozingen
- Werken nabij bomen
- Reclame-uitingen
- Milieu-zone
- Materieel (uitstootvrij 2025)

➢ Vergunning werken in openbare ruimte (WIOR-vergunning)

De Gemeente Amsterdam heeft verordonneerd dat iedereen die werkzaamheden uitvoert in de openbare ruimte een WIOR-vergunning (werken in de openbare ruimte) moet aanvragen. Hiervoor dient de Opdrachtnemer te voldoen aan de voorwaarden in de WIOR-vergunning. Middels de WIOR-vergunning worden beoogd om;

- De omgevingshinder voor bewoners, ondernemers en bezoekers zo minimaal mogelijk houden. Dat geldt ook voor verkeershinder.
- 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 heeft 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 vooruit gekeken 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 en DTA.
2. Ontwerp – Betreft o.a. afronden ontwerpen, Wenstracé en DTA.
3. Projectaanpak – Betreft o.a. BLVC-plan (maatregelen en fasering) en invulling vergunningseisen.
4. Uitvoering – Betreft o.a. toezicht op uitvoering.

Voor nadere toelichting op de fases zie website van de gemeente Amsterdam.
https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/werken-openbare-ruimte/wior-proces/

In aanvulling op het WIOR-proces dienen initiatiefnemers in het gebied Amsterdam Science Park Oost het concept BLVC-plan met Gebiedsontwikkeling ASP Oost te bespreken voordat deze wordt ingediend in VICTOR.

Voor algemene vragen over het WIOR-proces kunt u contact opnemen met wior@amsterdam.nl.

VICTOR-Applicatie
Het WIOR-proces dient doorlopen te worden in de VICTOR-applicatie. De ondersteunende applicatie van de werkwijze WIOR begeleid de initiatiefnemer door het WIOR-proces om tot een vergunning te komen. Binnen de nieuwe applicatie wordt het aanvragen, beoordelen en verlenen van de WIOR-vergunning geregeld. De VICTOR-applicatie is te vinden op https://victor.amsterdam.nl/.

Voor vragen over het in gebruik nemen van VICTOR kunt u contact opnemen met support.victor@amsterdam.nl

➢ Tijdelijke verkeersmaatregel (TVM), Objectvergunning, Ontheffing RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens)

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. In de meeste gevallen heeft u toestemming nodig van de gemeente.

Middels een TVM, objectvergunning en/of ontheffing RVV kan toestemming gevraagd worden om bijvoorbeeld:

- de straat af te zetten (TVM);
- parkeervakken te reserveren (TVM);
- te mogen rijden met een voertuig waar dit normaal niet mag (ontheffing RVV);
- objecten te plaatsen op een parkeervak of stoep (objectvergunning).

Voor meer informatie zie;
https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/

➢ Omgevingsvergunning (Wabo)

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/

➢ Bemalen en lozen van water

Voor het lozen van (bemalings)water op het rioolstelsel is een vergunning benodigd van Waternet. Deze dient te worden door de uitvoerende partij aangevraagd bij Waternet, sector Klant, Markt en Relaties, afd. Planbeoordeling en Vergunningen. Er moet rekening worden gehouden met een proceduretijd van 3 tot 6 maanden. Lozen van (bemalings)water op het buitenwater is niet toegestaan. Ook voor het onttrekken van grond- en oppervlakte is een vergunning vereist. Voor meer informatie zie https://www.waternet.nl/service-en-contact/vergunningen-en-meldingen/

➢ Werkzaamheden nabij bomen

De algemene regels voor werken rondom bomen binnen de gemeente Amsterdam zijn samengevat in bijlage 'boombescherming op bouwplaatsen'. Voor meer informatie zie https://www.bomenstichtingdenhaag.nl/wp-content/uploads/2014/10/bescherming-bouwplaatsen-stadswerk.pdf

➢ Reclame-uitingen

Bouwborden, bouwschuttingen en andere openbare aankondigingen in de openbare ruimte worden belast volgens de Verordening Reclamebelasting 2020. Op de website van de gemeente Amsterdam staat meer informatie over deze verordening en de tariefstelling.
Voor meer informatie zie https://amsterdam.nl/reclamebelasting

➢ Milieuzone Amsterdam

Het projectgebied ligt binnen de milieuzone (binnen de A10). In de milieuzone is voor dieselvoertuigen alleen toegestaan als het voertuig voldoet aan een emissieklasse van 4 of hoger. Dieselvoertuigen met emissieklasse 0, 1, 2 of 3 mogen hier niet in.

Voor vrachtauto's en autobussen wordt de milieuzone vanaf 1 januari 2022 aangescherpt. Dan hebben dieselvrachtauto's en dieselautobussen alleen toegang met emissieklasse 6 en hoger.

In het Actieplan Schone Lucht Amsterdam (1 oktober 2019, B&W) is het voornemen opgenomen dat er in Amsterdam per 2025 een uitstootvrije zone (elektrisch of waterstof) zal worden ingevoerd voor bestel- en vrachtvoertuigen in het gebied binnen de ring.

Voor meer informatie zie;
https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone-amsterdam/
https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/luchtkwaliteit/

Mobiele werktuigen
De gemeente is ook ambitieus bezig met het bereiken van schone lucht in de stad, door zoveel mogelijk emissiebronnen aan te pakken. Voor vrachtverkeer, bestelwagens en mobiele werktuigen wil de gemeente in 2025 uitstootvrij zijn (binnen de bebouwde kom). Het past in deze ambitie om eisen te stellen aan de in te zetten motorvoertuigen en mobiele werktuigen.

De gebiedsontwikkeling Amsterdam Science Park ligt binnen de milieuzone, daarop aansluitend moeten de uitstoot van mobiele werktuigen ook worden ingezet geminimaliseerd. Voor mobiele werktuigen geld dat in te zetten mobiele werktuigen dienen minimaal te voldoen aan de volgende emissiestandaard;

- Mobiele dieselwerktuigen met motoren met een variabel toerental voldoen tenminste aan de volgende Fasenormen (vlg richtlijn 2004/26/EG):
  - 19 kW tot 37 kW vermogen: Fasenorm V-A;
  - 37 kW tot 56 kW vermogen: Fasenorm V-B;
  - 56 kW tot 560 kW vermogen: Fasenorm V.
  - De in te zetten mobiele dieselwerktuigen met motoren met een constant toerental voldoen tenminste aan Fasenorm V (vlg verordening (EU) 2016/1628).
- Mobiele machines dienen, indien gebruik makend van een verbrandingsmotor, gebruik te maken van brandstof welke voldoet aan de (N)EN-590 norm of de (N)EN 15940.

Bijlage 2: Bouwplanning Amsterdam Science Park Oost

Bijlage 3 Amsterdamse procedures en processen

Naast **BLVC**-uitvoeringseisen (en CROW 96B en ZWIA) zijn er bij het werken in de openbare ruimte nog diverse andere relevante zaken die veelal zijn opgenomen in specifieke protocollen en procedures. Ook bestaan voor diverse aspecten een specifieke handleiding of processchema (bijv. bomen kappen, woonboten verplaatsen, vervoer over water).
In de opsomming hieronder zijn de meest relevante procedures en processen van de gemeente benoemd (het is geen uitputtend overzicht). Er volgt een korte beschrijving en/of een link naar de locatie waar de meest actuele informatie te vinden is. Met betrekking tot 'vergunningen' heeft het Programma Bruggen en Kademuren (PBK) overigens een 'vergunningenboek' (zie handboek PBK). Daarin is alles te vinden m.b.t. benodigde vergunningen.

1	Bouwprotocol (staat in handboek PBK en in de Kennisbasis)
2	Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid
3	NVAF richtlijn
4	Beleidsregels onderzoek en handhaving van de voorschriften over bestaande funderingen
5	Omgevingswet
6	Wet kwaliteitsborging voor het bouwen
7	Handboek binnenstedelijke kademuren
8	Werken in de Openbare ruimte – WIOR proces
9	WLS (wet lokaal spoor) en TBGN
10	Tijdelijke Objecten
11	Tijdelijke Verkeers Maatregel (TVM)
12	Ontheffing RVV reglement
13	Leggen en verleggen K&L, zie ook WIOR proces
14	Omgevingsvergunning WABO
15	Ecologisch Werkprotocol
16	Bemalen en lozen van water
17	Werkzaamheden nabij bomen
18	Woonboten verplaatsen
19	Maximale belasting kademuren
20	Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water
21	Aanpassingen VRI's
22	Plaatsen tijdelijke VRI's of 'om en om regeling'
23	Aanpassingen Pollers (verzinkbare palen, VEZIP's) en slagbomen
24	Infoblad Veiligheid en Gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden
25	Nadeelcompensatie

1. Bouwprotocol:

Het nieuwe Bouwprotocol Amsterdam is een leidraad voor risicomanagement bij bouwen in grond en grondwater, voor alle fases in het bouwproces en voor alle daarin betrokken functies en functionarissen. Doel van het bouwprotocol is schade -en als gevolg daarvan vertraging en hogere kosten- te voorkomen. Goede voorbereiding van projecten en monitoring voor, tijdens en na werkzaamheden zijn daarbij essentieel. Het door onder meer geotechnische inzichten gedreven Bouwprotocol Amsterdam is een inhoudelijk kader waaraan betrokken partijen zich aan horen te conformeren. Het bouwprotocol kan worden geplaatst in de context van andere, voor de Amsterdamse bouwopgave, relevante documenten die hieronder zijn weergegeven.
Het bouwprotocol is geen set eisen maar een handreiking/ richtlijn.

2. Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid

Vergunningen, Toezicht & Handhaving (VTH) van de gemeente Amsterdam werkte in 2018 mee aan de totstandkoming van deze landelijke richtlijn. De richtlijn is als algemeen bindend aangewezen door het Bouwbesluit, en heeft daarmee feitelijk een wettelijke basis gekregen. In deze richtlijn ligt de focus op het 'vooraf inzichtelijk maken of een beoogd initiatief veilig en verantwoord wordt gerealiseerd in zijn relatie tot de directe omgeving en de openbare ruimte'. Daarbij gaat het om veiligheid van bouwwerken in de brede zin.

Het Bouwbesluit bepaald dat bij het uitvoeren van bouw- of sloopwerkzaamheden maatregelen worden genomen ter voorkoming van letsel aan derden en beschadiging van en op aangrenzende percelen. Belangrijk daarbij is dat er een veiligheidsafstand wordt aangehouden die bepaald wordt volgens paragraaf 6.2 van de Landelijke richtlijn Bouw- en sloopveiligheid. De opvolger van het bouwbesluit is Bbl artikel 7.5 (per 1-1-2024).
Deze veiligheidsafstand bestaat uit de bouwveiligheidszone, de hijszone en het hijsgebied. In de richtlijn is aangegeven hoe elke zone/ gebied bepaald kan worden. In de praktijk is het niet altijd mogelijk om de veiligheidsafstand zoals de Richtlijn deze voorschrijft, te hanteren. In dit geval mag gebruik gemaakt worden van de hardheidsclausules uit artikel 1.3 lid 2 van het Bouwbesluit en uit de Landelijke Bouw- en Slooprichtlijn 2018 versie 1.2 H6.2.10. Gebruik van de hardheidsclausule geeft de mogelijkheid om een projectspecifieke maatwerkoplossing toe te passen, die de benodigde werkzaamheden mogelijk maakt en tegelijkertijd de veiligheid van de omgeving garandeert. Ter inspiratie en om inzicht te geven in (combinaties van) opties heeft het Team Veiligheid van het Ingenieursbureau Amsterdam een database opgesteld (met bijbehorende notitie), waarin diverse maatwerkoplossingen op een rij zijn gezet. Per oplossing is een beschrijving opgenomen, de wijze van toepassing, randvoorwaarden en is beschreven of de genoemde oplossing ook toepasbaar is voor funderingswerkzaamheden.

De database met bijbehorende notitie kunnen hier gedownload worden:
https://blvc.nl/2022/04/27/database-maatwerkoplossingen-bouw-en-sloopveiligheid/

3. NVAF richtlijnen

Omdat de RLBS alleen is verankerd in het Bouwbesluit, is zij vaak niet van toepassing op infrastructurele werken. 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.

4. Beleidsregels onderzoek en handhaving van de voorschriften over bestaande funderingen

Deze beleidsregels zijn opgesteld door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. Het beleid is in november 2021 door het College van B&W vastgesteld. Ze beogen nadrukkelijk een handhavingskader te bieden met betrekking tot bestaande funderingen.

5. Omgevingswet

Het Bouwprotocol zal per 1-1-2024 moeten worden getoetst aan de nieuwe 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.

6. Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb)

Deze wet gaat stapsgewijs in vanaf 2024 en geldt voor eenvoudige bouwwerken, zoals eengezinswoningen en kleinere bedrijfspanden, maar ook bruggen voor langzaam verkeer. Vanaf 2025 volgen andere typen of klassen van bouwwerken. De wet beoogt actiever en stringenter bouwtoezicht en een betere aansprakelijkheidsregeling. De Wet Kwaliteitsborging heeft een sterke relatie met het Bouwprotocol.

7. Handboek Binnenstedelijk Kademuren

Relevant voor het Bouwprotocol is eveneens het Handboek Binnenstedelijke Kademuren, opgesteld onder regie van Kennisplatform CROW1 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.

8. 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 begeleid de initiatiefnemer door het WIOR-proces om tot een vergunning te komen. De VICTOR-applicatie is te vinden op https://victor.amsterdam.nl/.
Voor vragen over het in gebruik nemen van VICTOR kunt u contact opnemen via WIOR@amsterdam.nl of even kijken op de WIOR PLEIO site, 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:

5. Intake – Bevat o.a. classificatie, afstemmen plannen, opstarten wenstracé.
6. Ontwerp – Betreft o.a. Afronden ontwerpen, Wenstracé (Tracé akkoord) .
7. Projectaanpak – Betreft o.a. BLVC-uitvoeringsplan* (maatregelen en fasering) en invulling vergunning eisen.
8. Uitvoering – Betreft o.a. Toezicht op uitvoering.

Voor nadere toelichting op de fases zie website van de gemeente Amsterdam.
https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/werken-openbare-ruimte/wior-proces/
Voor algemene vragen over het WIOR-proces kunt u contact opnemen met wior@amsterdam.nl.
Voor nadere info over het maken van een BLVC-uitvoeringsplan zie hoofdstuk 4.

9. WLS (Wet 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 WLS.

Onder lokaal spoorweginfrastructuur (metro- en traminfrastructuur) wordt begrepen alle objecten die nodig zijn voor een werkend lokaal spoorwegsysteem en is dus breder dan alleen de sporen. Het omvat bijvoorbeeld ook haltes en perrons, bovenleidingen, veiligheidssystemen en transformatorhuizen.
https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/metro-tram/vergunningtram-metro/
Om een WLS-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan nodig. De werkzaamheden moeten voldoen aan de technische uitvoeringsvoorschriften trambaan 1.1 11/9/2020.

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/pagina/20211223-tram-of-metro-tijdelijk-buiten-gebruik

Vervangend vervoerplan
Je kunt het GVB een vervangend vervoerplan laten opstellen. Wij 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.

Als je deze informatie al hebt, ontvangen we ook graag:

- Mogelijke uitvoeringsvarianten, met informatie over vervangend vervoer en invloed op de omgeving.
- Voorkeursvariant met onderbouwing van je voorkeur.

10. 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 gewichtsbeperking voor een kademuur waar rekening mee gehouden moet worden (zie 3.19 maximale belasting kademuren).
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. 20).

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.

11. Tijdelijke verkeersmaatregel (TVM)

Middels een TVM kan toestemming gevraagd worden om bijvoorbeeld:

- de straat af te zetten (TVM);
- parkeervakken te reserveren (TVM).

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, halteerplek touringcar, laad&losplaats) raadpleeg dan de adviseur parkeren via straatparkeren@amsterdam.nl.
Voor een tijdelijke situatie die langer duurt dan 4 maanden is een Verkeersbesluit nodig.
Voor meer informatie m.b.t. het nemen van een Verkeersbesluit klik hier
Het Expertisecentrum Gebied en Gebruik van Stadswerken kan je hier verder mee helpen (Rick Spieard of Frank Takken).

12. 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.

13. Leggen en verleggen K&L

Wenstracé tot en met tracéakkoord (TA)
Na ontvangst van de brief aanvraag wenstracé en bijbehorende tekeningen, geven de kabel en leiding beheerders aan welke K&L-tracés en toebehoren zij hebben liggen en geven zij hun wenstracés aan (voor verleggingen, aanleggen of uitnemen).
Uiterlijk 5 weken nadat de gebiedsbeheerder de brief met bijbehorende tekeningen verzonden heeft, moeten de reacties van de KLB door de gebiedsbeheerder ontvangen zijn. Dit wordt vastgelegd als ontwerpuitgangspunt.
Dit ontwerpuitgangspunt (alle gecombineerde wensen van de kabel- en leiding beheerders) wordt ter controle (de stap "akkoord wenstracé") voorgelegd aan de kabel en leiding beheerders. Indien iedereen akkoord is gegaan kan het TA worden opgesteld en verspreid.

Eisen uitvoeringsplanning
Uitvoeringscoördinatie overleggen worden voor en tijdens de uitvoering gehouden met de netbeheerders. Het project bepaalt, in overleg met de netbeheerders, de frequentie van het overleg. Zes weken vóór geplande start uitvoering moet een gezamenlijke definitieve planning vastgesteld zijn door/met **alle kabel en leidingbeheerders, aannemers en assetowners (objecten, abri's, camera's, mupi's, plaskrullen, reclame-lichtbakken, vri's, ANWB-borden,**

DRIP's, etc…) (de meegaanders). Deze planning hebben de beheerders nodig om capaciteit in te kunnen plannen en benodigde vergunningen te regelen.
De uitvoeringscoördinatie start dus minimaal 4 maanden voor start uitvoering. Op hoofdlijnen is er dan al een globale planning beschikbaar voor het maken van een BLVC-plan.
Aandachtspunten voor de uitvoeringsplanning:

- **Stookseizoen**: overnames van hogedruk gasleidingen niet mogelijk tussen oktober en april. Dit geldt ook voor het verplaatsen van gasregelstation en de daarbij behorende overnames. Ook zijn sommige lagedruk leidingen seizoensgebonden. De contactpersoon (deze is bekend tijdens het aanmelden van het project in het coördinatiestelsel) van Liander en Gasunie kan hier uitsluitsel over geven.

- **Grote waterleidingen** (>500 mm) kunnen soms niet in de zomer worden overgenomen in verband met grotere afname water. Neem hierover contact op met Waternet.

- **Freeze-periode telecompartijen**:
  Er mogen geen overnames plaatsvinden tussen half december-half januari en wanneer er grote evenementen plaatsvinden. Ga de exacte data na bij de desbetreffende telecompartij.

- **Gietijzeren leidingen** van Liander gas moeten vooruitlopend op graafwerkzaamheden binnen een straal van 10 meter worden vervangen, bij heiwerkzaamheden geldt een straal van lengte damwand/heipaal + 10 meter.
  Toelichting: Gietijzeren gasleidingwerkzaamheden dienen voorafgaand aan andere K&L werkzaamheden te worden verricht in verband met de gevoeligheid van de (oude) leidingen en bijbehorende risico's bij lekkages.

- **Volgorde**
  Voor de planning ermee rekening houden dat de volgordelijkheid van het kabel- en leidingenwerk van diep naar ondiep gaat. Dat betekent dat de diepst liggende als eerste start met de werkzaamheden. Hieronder de volgorde tenzij anders is afgesproken:

  1. Waternet afvalwater, Warmte/koude leidingen;
  2. Liandon/Tennet 50 kV en hoger;
  3. Waternet drinkwater;
  4. Liander gas;
  5. Liander elektra;
  6. Telecommunicatie.

- **Zinkers en boringen**
  Er gelden minimale afstanden voor werken nabij zinkers en boringen. Eisen omtrent deze afstand dienen geïnventariseerd te worden bij de nutsbeheerder. Toelichting: Als de betreffende zinker of boring in het werk wordt opgezocht wordt kan deze afstand vaak worden verkleind in overleg met de nutsbeheerder.

14. Omgevingsvergunning (Wabo)

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/

15. Ecologisch werkprotocol

Ecologie is onderdeel van de omgevingsvergunning. Gelijk als een sloopvergunning e.d.
Je voegt een quick scan toe waarin je iets zegt over de ecologische waarde. Als er bijvoorbeeld vleermuizen of andere beschermde soorten zijn, dan moet je een ontheffing aanvragen op de Wet Natuurbescherming (is Europees recht), dat vraagt uitgebreider onderzoek. Dit is een lang traject (16 maanden) en een ander bevoegd gezag (Omgevingsdienst Noord-Holland Noord), een provinciale toets. Zowel voor de quick scans als de uitgebreidere onderzoeken, moet een expert ecoloog worden ingeschakeld. Het is veel werk, omdat voor elk project een aparte quick scan en indien nodig apart onderzoek nodig is, waardoor een project -als hier niet tijdig mee wordt begonnen-, vertraging kan oplopen. Met name vleermuizen zijn een risico. Oplossing: Een generieke ontheffing om beter voorspelbaar te zijn en minder onderzoeken op rak –niveau te hoeven doen.

PBK projecten:
Voor de projecten van Programma Bruggen en Kademuren zijn de PBK ecologen bezig een generieke ontheffing aan te vragen. Ze brengen in één keer in kaart waar de vleermuizen zitten. Gehoopt wordt dat medio 2024 deze generieke ontheffing gerealiseerd is.
Bij het vervangen van bruggen en kademuren zijn we verplicht om ten minste dezelfde biodiversiteit en de ecologische waarde en functie te behouden en bij voorkeur te vergoten. Om te voldoen aan wet- en regelgeving, gestelde beleidsdoelen en visies op het gebied van groen, werken we aan een handboek "natuurinclusieve bruggen en kademuren". Het handboek is de vertaalslag van de beleidsopgave "Natuurinclusief bouwen" naar de vervangingsopgave van Bruggen en Kademuren en maakt deel uit van de generieke ontheffing in het kader van de Wet natuurbescherming voor werkzaamheden aan de bruggen en kademuren. De ontheffing gaat uit van het nemen van preventieve beschermingsmaatregelen voor beschermde flora en fauna, zodat het programma zonder vertraging kan worden uitgevoerd.

Op deze manier waarborgen we én de wettelijke verplichtingen ten opzichte van de Wet Natuurbescherming én hebben we een eenduidige, gebiedsgerichte aanpak voor het behoud en het versterken van leefgebied voor beschermde soorten in de stad.

16. Bemalen en lozen van water

Voor het lozen van (bemalings)water op het rioolstelsel is een vergunning benodigd van Waternet. Deze dient te worden door de uitvoerende partij aangevraagd bij Waternet, sector Klant, Markt en Relaties, afd. Planbeoordeling en Vergunningen. Er moet rekening worden gehouden met een proceduretijd van 3 tot 6 maanden. Lozen van (bemalings)water op het buitenwater is niet toegestaan. Ook voor het onttrekken van grond- en oppervlakte is een vergunning vereist. Voor meer informatie zie https://www.waternet.nl/service-en-contact/vergunningen-en-meldingen/

17. 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.
Bescherming-bouwplaatsen-stadswerk.pdf
Handboek ZWIA module J, pagina 111.

18. 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.

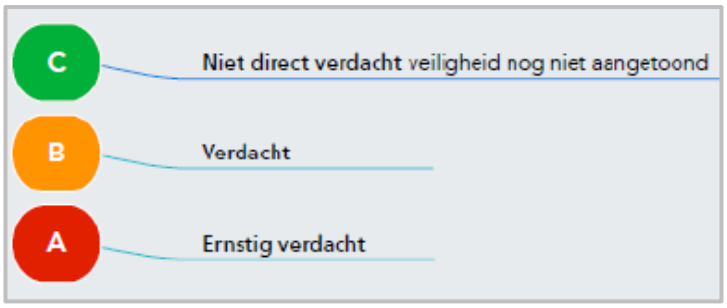
Belangrijk is om ruim de tijd te nemen en minimaal twee jaar voor de beoogde verplaatsing (stap 3) te beginnen met de procedure. Bedenk dat wisselplekken moeten worden aangevraagd en ingericht. Het 'dienstenaanbod' geeft een helder kader over wat er wel en niet mogelijk is voor wat betreft vergoedingen 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 in het Handboek PBK onder het kopje woonboten of via www.amsterdam.nl/woonbootverplaatsingen

19. Maximale Belasting kademuren

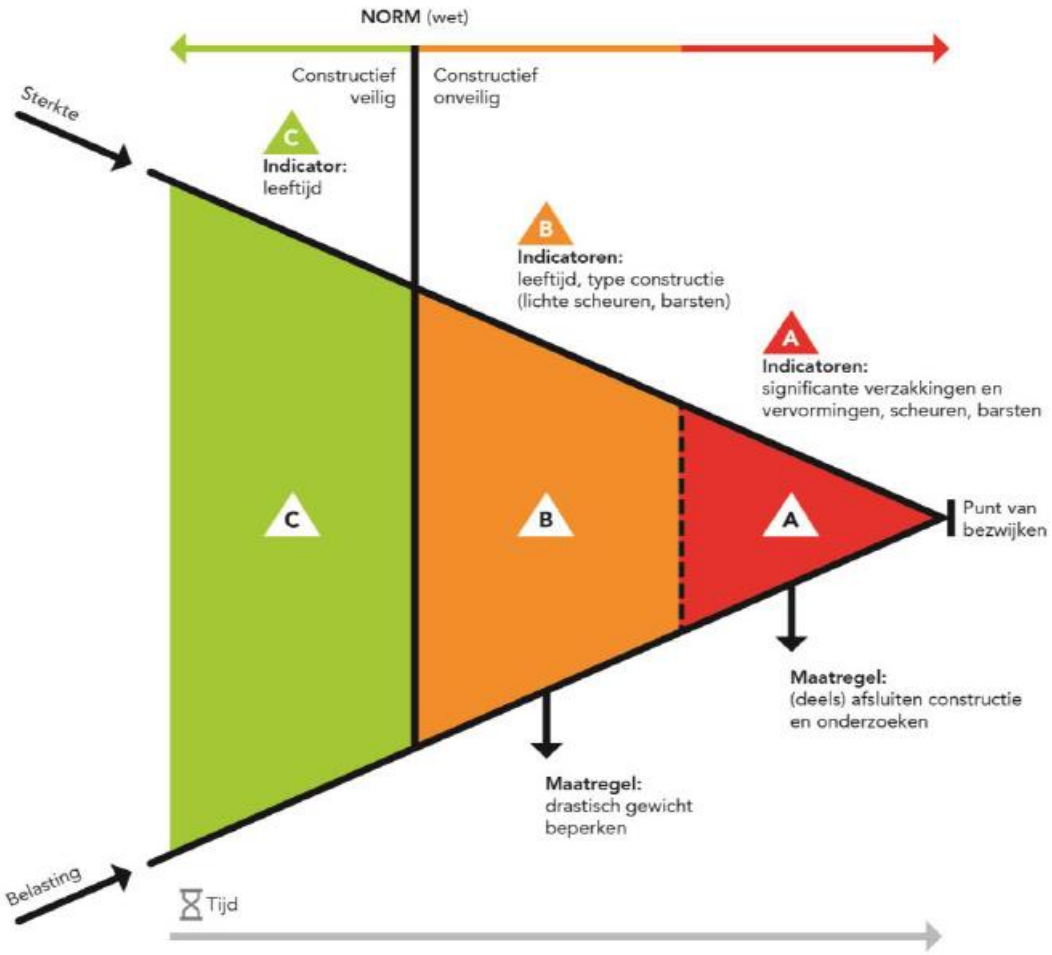
NB. Onderstaande paragraaf is beredeneerd vanaf de wal, maar op het water zijn er op sommige plekken ook belastingen op de kademuren. Deze informatie is op dit moment nog niet uitgewerkt.

De norm voor het veilig plaatsen van voertuigen en objecten langs de kademuren:
op 0,5 tot 3 meter uit de waterkant geldt een maximaal toegestane gelijkmatig verdeelde oppervlaktebelasting van 5 kN/m2 (500 kg/m2) met het maximum van 3.500 kg/parkeerplek (of locatie met vergelijkbare afmeting), **tenzij anders voorgeschreven**'
Deze maximale belasting op kademuren hoort bij kademuren categorie B 'verdacht'.



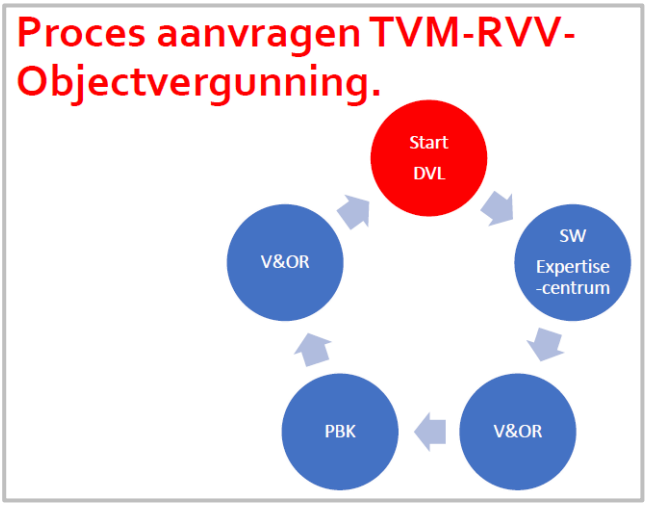
- In **categorie C** vallen de rakken jonger dan 50 jaar en zonder visuele constructieve schades en zonder negatief beheerdersoordeel.
- In **categorie B** vallen de rakken ouder dan 50 jaar met een positief beheerdersoordeel (Q=10 kN/m2), of jongere rakken met een negatief beheerdersoordeel.
- Indien een categorie A kademuur reeds is voorzien van een noodconstructie komt deze hierdoor in categorie B.
- In **categorie A** vallen de rakken met zichtbare constructieve schades hebben en met negatief beheerdersoordeel. Deze rakken worden ter vervanging aangemerkt. Hier worden alleen nog voetgangers, fietsers en incidentele hulpdiensten toegestaan, op voorwaarde dat de betreffende kades intensief worden gemonitord.

Categorie B is de meest voorkomende categorie (is ook het uitgangspunt voor de nog niet onderzochte rakken) en wordt daarom als eerste indicatie voor aanvragers van een TVM- en/of objectvergunning generiek aangehouden. Ontheffing TVM en Objectvergunning langs kades aanvragen
Dit ook mede gezien het feit dat ook het team Preventie en Interventie (P&I) voor het berekenen van de tijdelijke versterkingsconstructies langs de kademuren als uitgangspunt 5 kN/m2 als gelijkmatig verdeelde oppervlaktebelasting hanteert.



Categorie	C		B		B		A	
Afstand tot waterkant [1])	0 tot 10 m		0 tot 3 m		3 tot 10 m		0 tot 10 m	
Max. oppervlakte belasting	2000 kg/m^2		500 kg/m^2		1000 kg/m^2		250 kg/m^2	
Max. gewicht en max. aslast voertuig	45 ton mg.	15 ton asl.	3,5 ton mg.	2,5 ton asl.	30 ton mg.	10 ton asl.	0 ton mg.	0 ton asl.

Indien er vanuit een project een aanvraag komt voor het plaatsen van objecten in de nabijheid van bruggen en kademuren, wordt deze door V&OR ter toetsing voorgelegd aan PBK (zie schema hiernaast).
Elke aanvraag is dus maatwerk en kan per situatie anders uitvallen.



20. Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water

Het team Nautisch Beheer van het programma Varen heeft de wettelijke taak om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart op de Amsterdamse vaarwegen, en om de minimale bereikbaarheid te garanderen. Besluiten en adviezen worden bekrachtigd door de standaard geldende en algemene wetgeving op het water. 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 Politiereglement (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)
- Regeling Doorvaartprofielen Gemeente Amsterdam 2008, onderdeel van de Brochure_nautische_richtlijnen_2021.pdf
- Watervisie 2040
- Nota Varen Deel 1 en 2 Amsterdam

Basisregels en mogelijkheden tot verruiming
Onderstaande regels gelden voor de vaarwegen die vallen onder het Nautisch Beheer van het programma Varen, het Amsterdamse binnenwater met uitzondering van de hoofddoorvaartroutes (Kostverlorenvaartroute en Amstelroute).

Uitgangspunt:
De aanvrager moet op een verkeersveilige manier hinder voor (vaar) weggebruikers als gevolg van de werkzaamheden/evenementen tot een minimum beperken en de werkzaamheden/ evenementen die hinder voor de (vaar)weggebruikers opleveren in een zo kort mogelijk tijdsbestek realiseren.

Basisregels:

1. Voor planbare werkzaamheden aan het water moet altijd nautische toestemming aangevraagd worden op grond van artikel 1.23 BPR. De mate van de hinder voor de scheepvaart die de werkzaamheden veroorzaken beïnvloedt de aanvraag en de behandeltermijn. Hoe groter de hinder, hoe langer de aanvraagtermijn. De hindertabel (bijlage 4) bepaalt de aanvraagtermijn. In veel gevallen moet de aanvrager een plan van aanpak opstellen. De Nautisch Adviseur bepaalt de maximale hinder die wordt toegestaan.
2. Houdt je aan de Regeling Doorvaartprofielen (bijlage 4). Deze regeling bepaalt voor iedere vaarweg de maximale afmetingen van een vaartuig en de minimale vaarwegbreedte die gehandhaafd moet blijven.
3. Houdt je aan de venstertijden voor laden en lossen in het centrumgebied (het gebied binnen en inclusief de Singelgracht). Laden en lossen mag tussen 20:00 's avonds en 10:00 's ochtends. Buiten het centrumgebied gelden geen venstertijden. Voor planbare werkzaamheden (zoals bouwprojecten) moet meestal ook buiten de venstertijden worden gevaren. Afstemming met Nautisch Beheer is dan vereist. Daarbij moeten tenminste de volgende zaken worden vastgelegd: route, vaartuig en tijdstippen, met argumentatie waarom moet worden afgeweken van de venstertijden.
4. Voor werkzaamheden of evenementen op het binnenwater van Amsterdam zijn vaak meerdere vergunningen en ontheffingen noodzakelijk. Sommige van deze vergunningen en ontheffingen worden ook door het programma Varen afgegeven.

Er bestaan verruimende mogelijkheden in overleg met Nautisch Beheer:
Voor ontheffingen op bovenstaande voorschriften is afstemming met Nautisch Beheer vereist. Uitzonderingen moeten worden beoordeeld en geaccordeerd door de Nautisch Beheerder.

Daarbij geldt ten eerste dat de mogelijkheden op drukbevaren vaarwegen minder ruim zijn dan de mogelijkheden op vaarwegen die weinig worden bevaren. Verder geldt het volgende:

1. Indien verkeersmaatregelen op het water nodig zijn, is voor werkzaamheden die langer dan **13 weken** duren een verkeersbesluit nodig. Dit verkeersbesluit wordt opgesteld door het programma Varen.
2. In sommige gevallen kan worden afgeweken van de in de Regeling Doorvaartprofielen opgenomen maximale afmetingen voor vaartuigen. Dit kan alleen als reguliere maatvoering niet mogelijk is en er niet-deelbare lading moet worden vervoerd. De Nautisch Beheerder beoordeelt of afwijken (al dan niet onder voorschriften) verantwoord is. Er moet dan een Vergunning Bijzonder Transport worden aangevraagd.
3. In afstemming met de Nautisch Beheerder kan de breedte van een vaarweg worden teruggebracht tot de helft van de minimale doorvaartprofielbreedte. Dat mag alleen over een maximale lengte van 40 meter. Na 40 meter moet altijd voldoende ruimte aanwezig zijn om ervoor te zorgen dat vaartuigen elkaar kunnen passeren. Slechts in uitzonderlijke gevallen kan hier in overleg met de Nautisch Adviseur van worden afgeweken.

21. 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, aanbrengen 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 4 maanden voor start uitvoering gemeld en getoetst bij V&OR – Asset VRI (verkeerslichten@amsterdam.nl).
2. 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.
3. 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.
4. 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).
5. 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.

22. 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;
- Voor het toepassen van een tijdelijke verkeersregelinstallatie (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 beoordeeld 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 te voren 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;
7. Bij het in bedrijfstellen van de tijdelijke VRI is ook altijd iemand van het project aanwezig met minimaal twee spuitbussen witte wegenverf om eventueel ontbrekende stopstrepen en/of markeringen aan te brengen;
8. Na het in bedrijfstellen stelt R&D een opleveringsformulier op en stuur dit naar V&OR, VIOSS, het project en eventueel andere stake-holders;
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.

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 certificeerde 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);
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.

Tijdelijke verkeersregelinstallaties (VRI's) moeten voldoen aan de volgende wettelijke voorschriften:

- Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV 1990);
- Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW);
- De Regeling Verkeerslichten (onderdeel van het BABW).
- Tijdelijke verkeersregelinstallaties (VRI's) moeten voldoen aan de volgende normen:
- NEN 3384:2003 (verkeersregelinstallaties);
- NEN-EN 12368 en NEN 3322 (verkeerslantaarns);
- NEN-EN 12675 en NEN-EN 50293 (verkeersregelinstallaties).
- Tijdelijke verkeersregelinstallaties (VRI's) moeten voldoen aan het Handboek VRI 2014 (publicatie 343).

Uitzondering voor reactietijd:
Bij tijdelijke en mobiele VRI's (met twee signaalgroepen) voor het regelen van elkaar tegemoetkomende verkeerstromen op een wegvak waarover slechts verkeer in één richting is toegestaan, mag de maximale reactietijd van de ene signaalgroep op een fatale of niet-fatale storing in de andere signaalgroep 1.000 ms (= 1 s) langer zijn dan de betreffende waarden bij permanente installaties.

*) Tijdelijke VRI's en mobiele VRI's (met twee signaalgroepen) dienen te zijn voorzien van certificaten waaruit blijkt dat de VRIautomaten voldoen aan de eisen en normen die gelden voor permanente VRI's. Tevens dient een validatiebrief van de Dekra te worden aangeleverd waaruit blijkt dat dit is getest.

23. Aanpassingen Pollers (verzinkbare palen /VEZIP's) en slagbomen

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, aanpasing)

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

Verkeersinformatiesystemen (amsterdam.nl) (links onder alles uitzetten, dan

Intelligente Dynamische Afsluitingen (IDA) aanvinken)

Bij het akkoord op een BLVC-plan in de WWU of akkoord van de TVM moet duidelijk beschreven zijn WIE contact opneemt om de poller/slagboom buiten werking te zetten c.q. aan te laten passen. Het volgende proces wordt hiervoor doorlopen:
1. Het project maakt t.b.v. de vergunningsaanvraag (WIOR/TVM) een tijdelijk 'verkeerscirculatieplan' (buurtcirculatie).
2. Het project checkt of er op de (omleidings)route pollers, slagbomen of beweegbare palen aanwezig zijn.
De Stadsdeelregisseur of Lokaal Netwerkregisseur (WWU) of gebiedsadviseur (TVM) dubbelchecken c.q. vragen aan het project of hiernaar gekeken is.
3. Zo ja (er zijn pollers en slagbomen), dan stemt de Stadsdeelregisseur of Lokaal Netwerkregisseur (WWU) of gebiedsadviseur (TVM) af met de beheerder van het object:
- Pollers/Slagbomen Stedelijk Beheer VIS (via servicedesk@vorin-amsterdam.nl)
- Vaste/beweegbare palen: Stadswerken (NNB)
4. De beheerder van het object geeft inhoudelijk advies met een voorstel hoe de regeling moet worden aangepast. (Evt. met voorwaarden).
**** neemt een besluit op de afwijkende bedieningsaanvraag.
De afwijking en wordt met datum akkoord opgenomen in het BLVC-plan.
5. 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.
6. De actiehouder vraagt conform vergunning en voorwaarden de afwijkende regeling aan bij: (tot nader order!)
- Pollers/Slagbomen via servicedesk@vorin-amsterdam.nl
- Vaste/beweegbare palen: Stadswerken Serviceteam. <stadsdeel>@amsterdam.nl
o.v.v. vergunning- of ontheffingsnummer, locatie(s), begin en aanvangstijden of periode)
7. 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).

24. Infoblad Veiligheid en gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden

Tegelijk met de inwerkingtreding van de Omgevingswet dient voor bouw- en sloopwerkzaamheden een veiligheidsplan te worden opgesteld en een veiligheidscoördinator te worden aangesteld als er risico's zijn voor de veiligheid in de omgeving van deze werkzaamheden. Door het invullen van een risicomatrix wordt duidelijk of er veiligheidsrisico's zijn. Dit infoblad geeft hierover meer informatie.

https://open.overheid.nl/documenten/ronl-b21b2e4a-9209-46d3-bf0a-165db5d346b6/pdf

25. 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.