Gemeente Amsterdam

Definitief
Versie 4
6 september 2022

BLVC-uitvoeringsplan op hoofdlijnen

Project Fietsroute IJ - Geldersekade
thv. Prins Hendrikkade – ODE brug

Auteur(s)

Opdrachtgever
V&OR

Contactpersoon

Wior-ID
W21002048 (CORA 20210100)

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel 3
1.3 Leeswijzer 4

2 Projectbeschrijving 5
2.1 Werkzaamheden 5
2.2 Planning 6

3 Omgevingsscan 7
3.1 Omgeving van het project 7
3.2 Verkeer 7
3.3 Omgevingsprojecten en evenementen 9
3.4 Schouwen 11

4 Faseringsplan op hoofdlijnen 12
4.1 Uitvoeringseisen 12
4.2 Onderbouwing fasering / werkwijze 12
4.3 Hoofdfase 1 Prins Hendrikkade zijde Geldersekade 14
4.4 Hoofdfase 2 Prins Hendrikkade zijde Geldersekade 19

5 Communicatie 21
5.1 Doelgroepen 21
5.2 Project Start Up (PSU) 22
5.3 Communicatieboodschap 22
5.4 Communicatiedoelstellingen 22
5.5 Communicatiemiddelen 23
5.6 Communicatiekalender 25
5.7 Contactpersonen 27

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Generieke BLVC-Uitvoeringsvoorwaarden
Bijlage 2 - TVM tekeningen

1Inleiding

1.1 Aanleiding

In januari 2020 is de Agenda Amsterdam Autoluw (AAA) vastgesteld. De agenda bestaat uit een aantal maatregelen om meer ruimte te geven aan voetgangers en fietsers. In de AAA is maatregel 15 als volgt opgenomen: "Maatregel 15: -hoogwaardige fietsverbinding oostelijk pontplein Meester Visserplein realiseren en herinrichting Kattenburgerstraat-." We realiseren de ruimte voor twee hoogwaardige fietsverbindingen, van oostelijk Pontplein tot Meester Visserplein en van Kattenburgerstraat tot voorbij het Centraal Station, door de autocirculatie rondom de Oostertoegang aan te passen. Door eenrichtingverkeer voor de auto in te voeren op de Oostertoegang, vanaf de Prins Hendrikkade tot aan de De Ruyterkade in noordelijke richting, ontstaat er ruimte voor een aantrekkelijke en veilige fietsroute aan de oostzijde van de Oostertoegang. Met een gedwongen rechtsaf vanaf de Geldersekade naar de Prins Hendrikkade weren we doorgaand autoverkeerd door de Nieuwmarktbuurt/Lastage en wordt de oversteek voor de fiets van Oostertoegang richting de Gelderskade en andersom sterk versimpeld en verkeersveiliger. Met deze twee circulatiemaatregelen kunnen we een hoogwaardige fietsverbinding realiseren van het oostelijk Pontplein naar het Meester Visserplein. Dit is wenselijk omdat deze fietsroute nu al overbelast is en de druk op deze route naar verwachting toeneemt vanwege de verplaatsing van het IJpleinveer naar het oosten.

De fietsroute is aaneengesloten route, en de voorbereiden en realisatie van de complete route is verdeeld in drie projecten: zuidelijke aanlanding IJpleinveer, herinrichting Oostertoegang – Prins Hendrikkade, fietsroute Gelderskade tot Mr. Visserplein. Het IJpleinveer is gereed. De overige twee onderdelen gaan in 2023 in uitvoering. Dit BLVC hoofdlijnenplan betreft het deel Oostertoegang – Prins Hendrikkade.

1.2 Doel

Het doel van een BLVC-plan is het onderzoeken, beschrijven en in kaart brengen van de maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt bouwen en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving.
In dit BLVC uitvoeringsplan is op hoofdlijnen bekeken op welke wijze het project kan worden uitgevoerd. In dit plan wordt een fase volgorde vastgelegd en eisen gesteld aan benodigde routes. Dit BLVC plan is onderdeel van het bestek waar de aannemer op kan inschrijven. Wanneer de aannemer bekend is gaat het projectteam samen met de aannemer de fasering verder uitwerken. De nog uit te werken punten staan in hoofdstuk 4 per fase aangegeven, in geel gemarkeerd.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk twee bevat een toelichting op het project, planning, de locatie van het project en een beschrijving van de werkzaamheden.

In hoofdstuk drie is de omgeving van het project beschreven. Op/aan welke weg bevindt zich het project en/of welke (hoofd)routes bevinden zich in het gebied? Met welke functies en voorzieningen moet specifiek rekening gehouden worden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden? Welke omgevingsprojecten worden in dezelfde periode uitgevoerd?

Hoofdstuk vier bevat de toelichting op de uitvoering van de werkzaamheden. Een toelichting op de principe fasering, de impact en de maatregelen om te voldoen aan de BLVC-uitvoeringseisen. Dit hoofdstuk wordt in een latere fase verder uitgewerkt met de aannemer.

Hoofdstuk vijf beschrijft de communicatiestrategie van het project. De communicatiemiddelenmatrix en de relevante contactpersonen zijn in dit hoofdstuk te vinden.

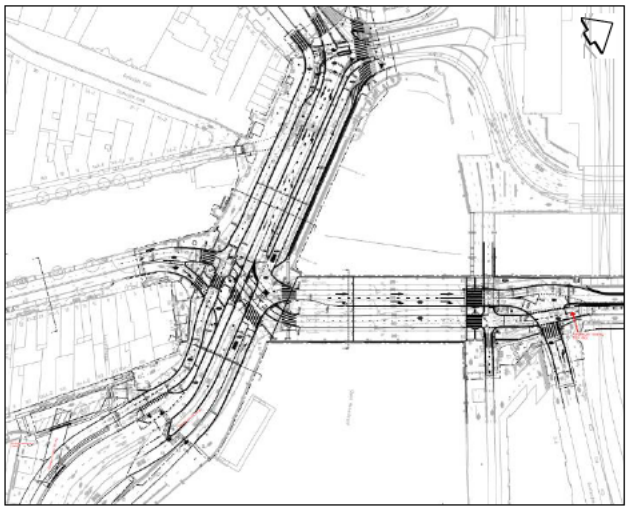
2 Projectbeschrijving

2.1 Werkzaamheden

De werkzaamheden vinden plaats op de Prins Hendrikkade en ODE-brug. Op de Prins Hendrikkade lopen de werkzaamheden tussen de Kamperbrug tot en met de Kromme Waal, zie figuur 1. En tussen de Oostertoegang en aansluiting Geldersekade.



Figuur 1: Projectgebied



Figuur 2: projectscope

In figuur 2 is de projectscope weergegeven. De volgende wijzigingen zitten in de projectscope:

- In het ontwerp is het eenrichtingsverkeer in de Oostertoegang als uitgangspunt gebruikt. Het rechtsafvak vanuit de tunnel richting oostertoegang wordt met verdrijfstrepen en barriers opgeheven. We verplaatsen vooralsnog geen bandenlijnen omdat deze zone nog gebruikt gaat worden om bouwverkeer rechtsaf een drijvend bouwplatform op te laten rijden in de Oostertoegang. Tot 2028 is er sprake van een tijdelijke maaiveldinrichting in de Oostertoegang vanaf de huidige zuidelijke hoogtebegrenzer.
- Op de Odebrug / oostbuis Oostertoegang wordt eenrichtingsverkeer ingesteld, waarbij op de Odebrug de locatie van het autoverkeer en fietsers wordt omgedraaid. t.o.v. de huidige situatie.
- Autoverkeer komend vanaf de Geldersekade moet verplicht rechtsaf de Prins Hendrikkade op rijden in de richting van de IJ-tunnel en kan niet meer rechtdoor in de richting van de Oostertoegang.
- De kruisingen Oostertoegang / Oosterdokstraat (VRI 105) en Prins Hendrikkade / Geldersekade (VRI 106) worden aangepast, zodat fietsers kunnen profiteren van het eenrichtingsverkeer op de ODE-brug en Oostertoegang als de pontaanlanding van het IJpleinveer gereed is.

De volgende diensten en bedrijven gaan mee in de werkzaamheden:

- Verkeerslichten kruispunten Oostertoegang (105) en Geldersekade (106):

  - Geen technische vervanging
  - Verplaatsen en nieuw te plaatsen masten, verwijderen oude overbodige masten
  - Aanleg nieuwe kabels en mantelbuizen, verwijderen oude kabels en mantelbuizen
  - VRI kasten blijft staan, mogelijk iets verplaatst bij de Oosterdoksstraat.
- KPN, uitnemen kabels en mantelbuizen.
- Eurofiber, vervangen handhole.
- Openbare verlichten, verwijderen en nieuw aan te brengen kabels en masten.
- Verkeerssystemen ANPR camera (V&OR), verwijderen ANPR camera, plaatsen FPV masten.
- Nationale bewegwijzeringsdienst, verplaatsen bebording en parkeerverwijssysteem.
- Liander:
  - plaatsen onderstation elektra bij de Kromme Waal;
  - verwijderen en aanbrengen kabels en leidingen gas en elektra en spindelwerk.
- Waternet , verwijderen en aanbrengen putten en riolering en spindelwerk.
- Prorail, aanbrengen mantelbuis t.h.v. Oostertoegang (door project).
- GVB, asfalteren trambaan t.h.v. Kamperbrug (door project).
- Metro en Tram (MET), vervangen kelderdak keerwand metrobuis.

2.2 Planning

De werkzaamheden voor de herinrichting Oostertoegang – Prins Hendrikkade staan gepland tussen maart 2023 en september 2024, een uitvoeringsduur van 12 tot 18 maanden.
De uitvoeringsduur is nog grof omdat op moment van schrijven de werkzaamheden van diensten en bedrijven nog niet volledig in beeld zijn. Ook is de fasering nog niet in samenspraak met een aannemer. Wanneer de aannemer bekend is wordt de fasering verder uitgewerkt en kan de uitvoeringsduur specifieker met eventuele subfases.

Grofweg twee fasen:

1. Fase 1, hele zuidelijke rijbaan (kant Geldersekade) en kruispunt ODE-Oosterdok.
   27 maart 2023 tot 10 december 2023.
2. Fase 2, waterkant PH-kade en afmaken ODE-brug aan kant CS.
   10 december 2023 tot 6 september 2024.

Uitgangspunt bij de planning is minimale werkdagen van 12 uur 6 dagen per week. In vakanties wordt er doorgewerkt met uitzondering van het kerstreces in week 52 en 1. In verband met het kerstreces en de ingang van de nieuwe dienstregeling eindigt fase 1 op 10 december 2023. Exacte overgang in fases gaat in overleg met GVB, vervoersregio Amsterdam en Stadsregie.

Deadlines voor werkzaamheden ProRail:

- Voorbereiding start in 2023, juni 2023 noordelijke aanrijroute Oostertoegang beschikbaar;
- Sloop vleugelmuur ZO A'dam CS in 2023;
- Noordelijke kademuur oostbuis Q2 2023 of Q1-2 2024;
- Juli 2024 start Prorail met de sloop van het eerste spoorbrug met de aan- en afvoerroute voor bouwverkeer via de Prins Hendrikkade.

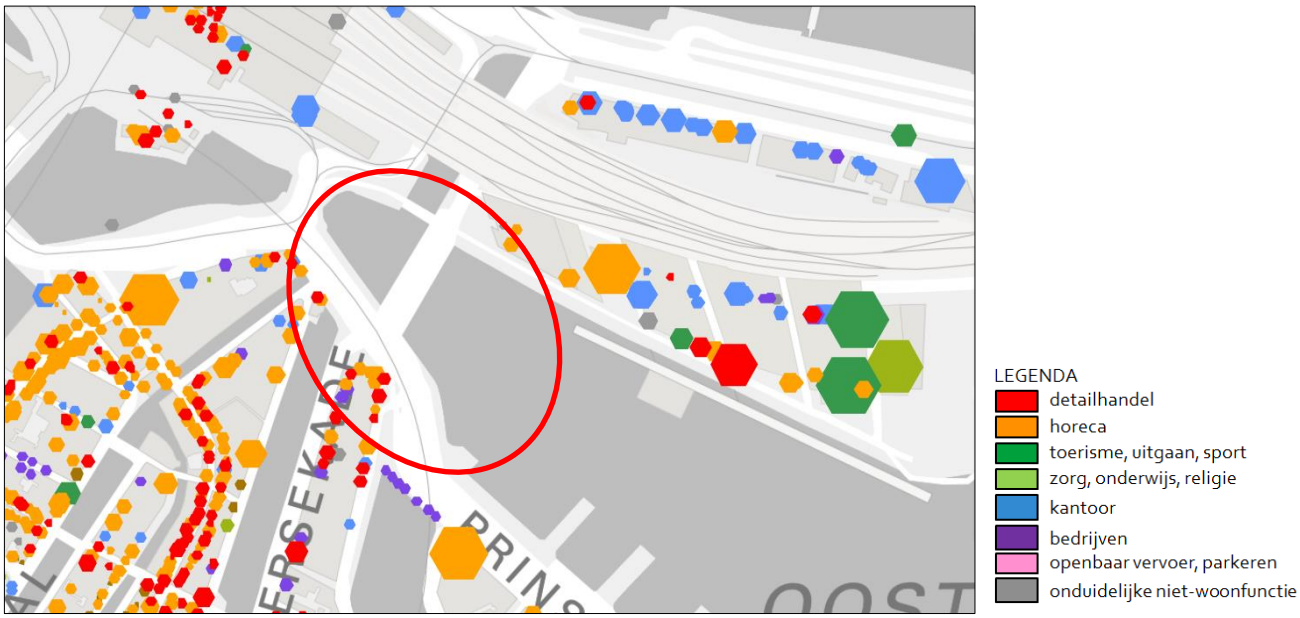
3 Omgevingsscan

3.1 Omgeving van het project

Het projectgebied ligt in het centrum naast het Centraal Station. Rondom het projectgebied liggen de volgende gebieden met allemaal voorzieningen.

- aan de westzijde Amsterdam Centraal station voor de trein, metro, bus en tram;
- aan de zijde van het IJ de aansluiting naar de verschillende ponten, onder andere IJpleinveer;
- aan de oostzijde ligt het Oosterdokseiland met diverse voorzieningen met onder andere een hotel, restaurants en fietsverhuur;
- aansluiting op de Geldersekade en daarmee het uitgangsgebied en de Wallen rondom de Nieuwmarkt.

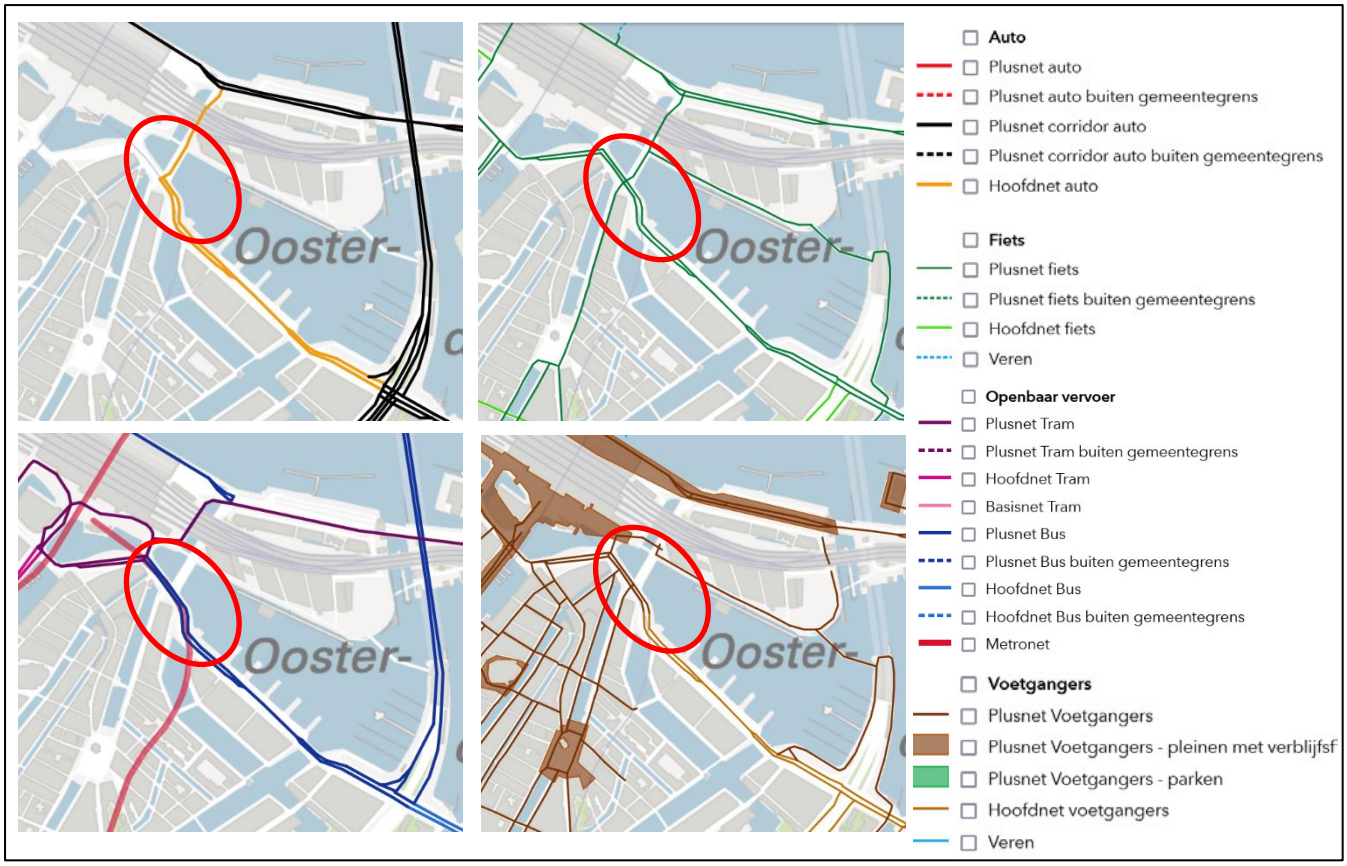
In de directe omgeving ligt veel detailhandel en horeca. Daarnaast liggen er veel kantoorfuncties op het Oosterdokseiland en ook op het Centraal Station. Op het Oosterdokseiland liggen ook openbare voorzieningen, zoals de bibliotheek. Via het Oosterdokseiland is er ook een directie verbinding voor langzaam verkeer naar het museum Nemo.



Figuur 3:functies rondom het projectgebied

3.2 Verkeer

De wegen Prins Hendrikkade – ODE brug en Oostertoegang hebben verschillende functies in het verkeerskundige netwerk van Amsterdam. In figuur 4 zijn de hoofd- en plusnetten weergegeven.



Figuur 4: hoofd- en plusnetten projectgebied.

Autoverkeer, hoofdnet Auto: Prins Hendrikkade – ODE brug – Oostertoegang

- Autoverkeer komende vanaf Damrak kan ter hoogte van de ODE brug linksaf richting de De Ruijterkade en Oosterdokseiland of rechtdoor richting IJtunnel.
- Komende vanaf de IJtunnel kan autoverkeer alleen de ODE brug oprijden richting de De Ruijterkade of het Oosterdokseiland. Het autoverkeer mag niet rechtsdoor richting Kamperbrug.
- De Kromme Waal is bereikbaar vanaf de Prins Hendrikkade.
- Verkeer komende vanaf de Geldersekade mag rechtdoor richting de De Ruijterkade of rechtsaf richting IJtunnel.
- Het autoverkeer komende uit de Oosterdoksstraat heeft een verplichtte rijrichting linksaf naar de Prins Hendrikkade.

De volgende kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten:

Fietsverkeer, plusnet Fiets: Prins Hendrikkade – Geldersekade – ODE brug – Oostertoegang en Oosterdokskade.

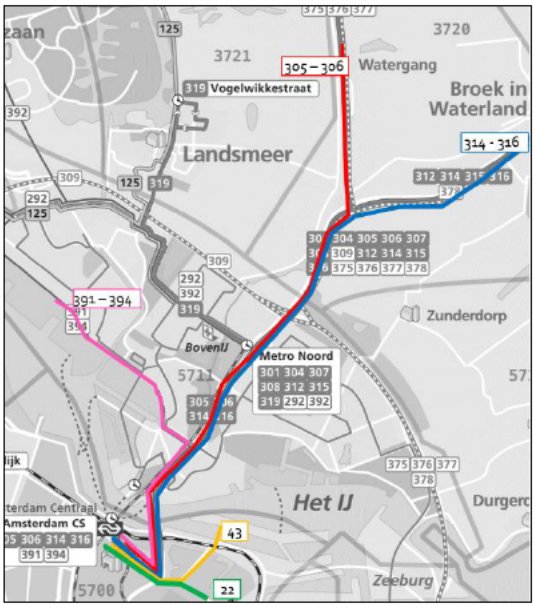
- Op de Prins Hendrikkade ligt een fietspad in twee rijrichting aan de zijde van de woningen.
- Het fietspad in twee richting op de Geldersekade ligt aan de zijde van de gracht.
- Op de ODE brug ligt het tweerichtingsfietspad aan de zijde van CS, voor de Oostertoegang liggen twee fietsoversteken. Een oversteek ter hoogste van de

Oosterdokskade en een ter hoogte van de Oosetrdoksstraat, dit om het aantal overstekende fietsers te verdelen.
- De Oosterdokskade is een fietspad in twee rijrichtingen.
- De fietsenstalling onder CS te bereikbaar vanaf de Prins Hendrikkade via de Kamperbrug.

Openbaar vervoer, plusnet Bus: Prins Hendrikkade – Kamperbrug
De volgende buslijnen rijden via de Prins Hendrikkade van en naar het busstation Amsterdam Centraal, zie figuur 5:
- vanuit Zaandam 391 – 394
- vanuit Purmerend 305 – 306
- vanuit Broek in Waterland – Volendam 314 – 316
- vanuit Java Eiland 43
- vanuit oost 22

Op de Prins Hendrikkade tussen de Ode-brug en Kamperbrug ligt een uitstaphalte. Passagiers kunnen hier aan de voorzijde van CS uitstap voordat de bus doorrijdt naar het busstation.
De volgende nachtlijnen maken gebruik van de Prins Hendrikkade: N01, N04, N14, N86, N91, N92, N93, N94.

De volgende kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten:
- Prins Hendrikkade – Kamperbrug (107)
- Prins Hendrikkade – ODE brug – Geldersekade (106)
- ODE brug – Oostertoegang - Oosterdoksstraat (105)



Figuur 5: buslijnen van en naar Amsterdam Centraal

3.3 Omgevingsprojecten en evenementen

Hieronder de belangrijkste projecten die een relatie hebben met het project Prins Hendrikkade – ODE brug. In de komende voorbereidingen tot en met de uitvoering wordt onderstaande lijst verder uitgebreid en bijgehouden.

Tabel 1: Omgevingsprojecten

Project	Planning	Coördinatienummer	Relatie
Fietsroute Geldersekade, Vier deelprojecten 1 Jodenbreestraat 2 Sint Antoniesbreestraat 3 Nieuwmarkt 4 Geldersekade	Deelprojecten 1 en 2 periode oktober – november 2022. Uitvoering Nieuwmarkt (3) in 2023. Uitvoering Geldersekade (4) in twee delen, zuid koppelt aan kademuur vernieuwing. Noordzijde deels 2023 en 2024.	W21003140 W21003510 W21002516 W21002105	Een stremming van het doorgaande verkeer Nieuwmarkt is gunstig voor de fasering Prins Hendrikkade. De bereikbaarheid van de buurt en L&L moet goed worden afgestemd, incl. de omleidingen voor de fietsers. Afspraak is deel Geldersekade noord gelijk met fase 2 in 2024. Overige delen in 2013 gelijk met fase 1. Afsluiten van de aansluiting Gelderskade – Prins Hendrikkade en/of Kromme Waal in

Project	Planning	Coördinatienummer	Relatie
			fase 1 kan alleen in overleg met het project en Stadsregie. Afstemming via
Geldersekade kademuur vernieuwing.	2 januari 2023 t/m 24 december 2024	W21001998	Uitgangspunt is alles via en vanaf het water. Indien bij een van de projecten wordt afgeweken van de fasering en of uitgangspunten is afstemming noodzakelijk.
Kattenburgerstraat (30 km/uur)	11 januari t/m 26 maart 2023	W21003734	Moet gereed zijn voor de start Prins Hendrikkade – ODE brug ivm afsluiting Oostertoegang en de omleidingsroute.
PHSA, vervangen van 5 spoorbruggen.	2024 – 2029 met diverse stremmingen van de Oostertoegang. Op 1 juli 2024 eerste buiten dienststelling treinen, voorgaand aanleg werkplatform in het water.		Oostertoegang moet beschikbaar zijn vanaf 1 januari 2024 ivm met de aanleg van het werkplatform. Met regelmaat afstemming over de planning, bouwroutes etc.
PHS Amsterdam Centraal Westknoop	1 september 2023 t/m 1 juli 2024. Bouwverkeer tussen 01:00 uur en 05:00 uur via de route IJtunnel – Prins Hendrikkade		Tijdens werkzaamheden blijft de Prins Hendrikkade in de nacht voor vrachtverkeer vanaf de IJ-Tunnel toegankelijk met een om- en om regeling door verkeersregelaars.
De Ruijterkade, vervangen kademuur.	1 augustus 2022 t/m 14 maart 2024	W21003728	Uitgangspunt dat de De Ruijterkade beschikbaar blijft voor autoverkeer. Deze route is nodig voor de verkeersafwikkeling Oosterdokseiland.

Tabel 2: Evenementen

Evenement	locatie	Planning
Nationaal Museum Weekend	alle musea	jaarlijks april
Koningsdag	heel Amsterdam	jaarlijks - 27 april
Boeddha festival	Nieuwmarkt	jaarlijks mei
Hartjesdag	Zeedijk	jaarlijks augustus
Uitmarkt	oa. Museumplein	jaarlijks eind augustus
Chinees festival	Zeedijk - Nieuwmarkt	jaarlijks september
Amsterdam City Swim	Oosterdok oa.	jaarlijks september
Dam tot Damloop	Prins Hendrikkade	16-17 september 2023 en september 2024
Marathon van Amsterdam	nog niet bekend, oa. in Zuid	15 oktober 2023
Intocht Sinterklaas	aankomst Scheepvaartmuseum	jaarlijks medio november
Christmas Canal Parade	Oosterdok	zaterdag voor kerst
Amsterdam Light festival	hele stad, oa. Oosterdok	jaarlijks december en januari
Sail Amsterdam	rondom CS en noord	20-24 augustus 2025

Bij alle bovenstaande evenementen is de verwachting dat er meer fietsers en voetgangers gebruik maken van de Prins Hendrikkade. Tijdens de Dam tot Damloop wordt ook gebruik gemaakt van de Prins hendrikkade. Voor dit overleg is er afstemming nodig met de organisatie.

3.4 Schouwen

Tijdens de uitvoering worden bij een fase wisseling een schouw in de ochtend georganiseerd. Hierbij worden de vertegenwoordigers van Stadsregie, Verkeerstactiek, Verkeerspolitie en GVB Verkeersregie en de WWU inspecteur uitgenodigd. De organisatie van de schouw wordt enkele weken voor de startuitvoering georganiseerd.

4 Faseringsplan op hoofdlijnen

De fasering op hoofdlijnen is in overeenstemming met de in de bijlage 1 opgenomen BLVC-uitvoeringseisen. In de paragraaf 4.1 staan de eisen die bepalend zijn voor de fasering.
Bij de beschrijving van de tijdelijke maatregelen worden de specifieke eisen aangehaald waar de maatregel voor is ingesteld.

4.1 Uitvoeringseisen

De volgende uitvoeringseisen zijn heel bepalend voor de fasering. Deze eisen zijn ook meegegeven vanuit Verkeerstactiek en Stadsregie.

- Altijd langzaam verkeer oost-west en west-oost op de Prins Hendrikkade, fietspad in twee richtingen.
- Altijd langzaam verkeer zuid-noord en noord-zuid tussen IJ/Oostertoegang en de Geldersekade (IJ-pleinveer).
- Altijd autoverkeer vanaf Damrak naar IJtunnel, voor dit autoverkeer is geen alternatief beschikbaar.
- Bussen kunnen altijd vanaf de Kamperbrug richting IJtunnel mee met het verkeer vanaf het Damrak.
- Zo lang mogelijk busverkeer komende vanaf de IJtunnel faciliteren naar de Kamperbrug / achterkant CS. Als dit niet meer kan, dan gaan de streekbussen halteren in noord. Dit in overeenstemming met de VRA, V&OR en stadsdeel Noord.
- Oosterdokseiland en parkeergarage Oosterdok altijd bereikbaar via De Ruijterkade of ODE brug – Prins Hendrikkade.

4.2 Onderbouwing fasering / werkwijze

Voor de uitvoering van de fietsroute is er een voorkeur voor "zo kort mogelijk". Dit gezien de complexe locatie hartje binnenstad en vanaf begin '24 de samenloop met ProRail met als harde deadline 1 juli 2024 voor de buitengebruikstelling van het spoor. Op dit moment is dat een fasering van 2 x 9 maanden. Vanuit het project is de intentie deze periodes in te korten. Dit kan pas wanneer er meer duidelijk is over de werkzaamheden van diensten en bedrijven en uitkomsten van aanvullend milieukundig onderzoek. De verwachting is niet dat dit tot een heel ander beeld leidt, hoogstens een paar weken minder. Een vastgestelde uitvoeringsfasering is nodig voor de aanbesteding en de gesprekken met de aannemer.

De werkzaamheden zijn op te delen 2 hoofdfases. Tijdens fase 1 wordt het werkterrein uitgebreid in drie subfases.

1. Aanleg woningzijde (zijde Geldersekade), onder andere fietspad en rijstrook.
   a/b kruispunt Oosterdokstraat – ODE brug
   c Kromme Waal oa. verdeelstation Liander.
2. Aanleg rijstroken waterzijde, en deel ODE brug.



Figuur 6: indeling fasering

De voorliggende uitvoeringsfasering is opgebouwd uit een aantal periodes met grote en duidelijk afgebakende werkvakken. Hiervoor is gekozen om de volgende redenen:

- veiligheid en werkbaarheid voor de aannemer;
- veiligheid verkeer;
- snelheid houden in de werkzaamheden;
- het is nodig om op meerdere plekken tegelijk te werken;
- flexibel om kunnen gaan met langzaam verkeer, dan kan worden voldaan aan de eis van altijd doorgang voor langzaam verkeer;
- eenduidigheid van verkeersmaatregelen gedurende langere tijd, zodat dit duidelijk is voor de weggebruiker.

Om de volgende redenen is gekozen om aan de gevelzijde/ Geldersekade kant te starten:

- starten met werkzaamheden aan de kabels en leidingen die merendeel in het trottoir liggen langs de gevels;
- zo snel als mogelijk de definitieve inrichting teruggeven aan het langzaam verkeer, fietsers en voetgangers;
- door de herinrichting wordt de beschikbare ruimte voor autoverkeer minder. Na de aanleg van een deel van het profiel zijn er minder rijstroken voor autoverkeer beschikbaar;
- door deze hoofdfases is in de breedte voldoende ruimte om veilig te kunnen werken.

Een nadeel van de voorliggende uitvoeringsfasering is dat gedurende fase 2 de bussen niet richting CS kunnen rijden. Dit heeft gevolgen voor 4 streekbuslijnen en 2 lijnen van GVB.
In de periode april – mei 2022 is in samenwerking met GVB en SRA gekeken naar de fasering. De mogelijkheid om een extra tijdelijke situatie toe te voegen in de hoofdfasering, om een bepaalde periode wel doorgang te houden voor bussen richting CS, is om de volgende redenen niet wenselijk:

- het uitwerken van een nieuwe uitvoeringsvariant heeft consequenties voor de geplande startuitvoering en daarmee ook met de deadline aan de geplande einde uitvoering;
- een extra fasering maakt de totale uitvoeringsduur langer omdat er eerst een tijdelijke situatie wordt aangelegd;
- tijdens de aanleg van de tijdelijke situatie is er werkruimte nodig, gedurende deze periode is er geen ruimte voor de fietsers op de Prins Hendrikkade.

- Tijdens de aanleg van de definitieve situatie is er geen ruimte voor bussen in twee richtingen en voor fietsverkeer.
- Extra kosten in de voorbereiding en uitvoering.
- Risico voor de veiligheid van het verkeer en de werknemers van en naar het werkterrein: In plaats van 2 keer het verkeer omgooien, moet dit in het voorstel nu 3 keer gaan gebeuren.
- Verkeersdeelnemers zijn er mee gebaat dat verkeersituaties zo min mogelijk worden gewijzigd tijdens de uitvoering van de werkzaamheden. Dit vergroot de herkenbaarheid en de verkeersveiligheid t.o.v. het doorvoeren van allerhande tussenfaseringen.
- De werkterreinen worden t.g.v. extra fasering een stuk kleiner gemaakt, waardoor de uitvoering lastiger wordt. Bij tegenvallers tijdens de uitvoering is de kans groter dat het werkterrein alsnog groter gemaakt moet worden en niet meer gaan passen binnen de kaders van het faseringsplan. Er zijn diverse evaluaties van eerdere projecten, waarvan de uitkomst was om de uitvoering niet meer op postzegels uit te voeren, maar i.v.m. voldoende werkruimte beschikbaar te stellen die gedurende langere tijd in standgehouden kunnen worden.

De aanleg van een tijdelijke situatie in een extra fasering heeft veel nadelen en is niet de oplossing voor de bussen richting CS. In elke situatie moeten de bussen richting CS een alternatief hebben omdat het tijdelijk niet past op de Prins hendrikkade. Het heeft de voorkeur om de periode dat de bus geen doorgang heeft zo kort mogelijk is. Deze optimalisatie is het beste te behalen wanneer er voldoende werkruimte is waarbinnen de werkzaamheden optimaal kunnen worden gepland, binnen de uitvoeringseisen.

4.3 Hoofdfase 1 Prins Hendrikkade zijde Geldersekade

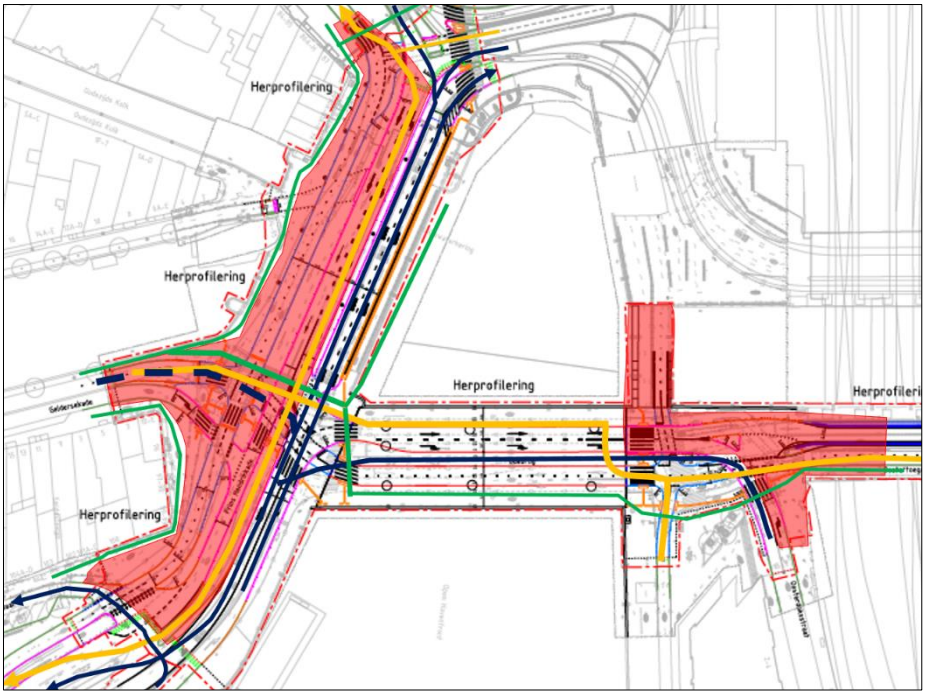
De eerste fase ligt aan de zijde Geldersekade – gevelzijde. De situatie op de Prins Hendrikkade is voor het autoverkeer gelijk in de fase 1A, 1B en 1C.
1A werkterrein zijde Geldersekade + kruispunt Oosterdoksstraat – Oostertoegang afgesloten.
1B werkterrein zijde Geldersekade + kruispunt Oosterdoksstraat – Oostertoegang 1 richting open.
1C werkterrein zijde Geldersekade + Kromme Waal afgesloten + Oostertoegang 1 richting open.
De totale doorlooptijd voor deze drie fases is circa 9 maanden. De doorlooptijden per fase volgen in overleg met de aannemer.

4.3.1 Fase 1A Prins Hendrikkade zijde Geldersekade - Oosterdoksstraat

De impact per verkeersdeelnemer in fase 1A staat hieronder beschreven en is verwerkt in de TVM tekeningen in de bijlage.

Autoverkeer

- Verkeer komende vanaf het Damrak heeft altijd doorgang via een tijdelijke rijstrook. Het autoverkeer rijdt komende vanaf het opstelvak voor de verkeerslichten met Kamperbrug naar de tijdelijke rijstrook. Hierbij wordt het tramverkeer niet gehinderd. De verkeerslichten blijven in gebruik.



Figuur 7: fase 1A, werkterrein zijde Geldersekade en Oostertoegang afgesloten.

- De Oostertoegang is afgesloten voor autoverkeer. Verkeer naar de De Ruijterkade krijgt een omleiding via de Kattenburgerstraat. Hierdoor is er een doorgaande verkeersbeweging mogelijk op de Prins Hendrikkade, wat bevorderlijk is voor de doorstroming. In de fasering is ook geen ruimte voor een apart opstelvak naar de ODE brug. Daarnaast zal in vervolg fases de ODE brug zijn afgesloten in verband met de werkzaamheden.
- Komende vanaf de IJtunnel is de Kromme Waal bereikbaar voor bestemmingsverkeer en het Oosterdokseiland met onder andere de parkeergarage Oosterdok.
- De Oosterdoksstraat is afgesloten aan de zijde van de Oostertoegang. Het verkeer kan het Oosterdokseiland verlaten via de onderdoorgang De Ruijterkade.
- Komende vanaf de Geldersekade kan men alleen rechtsaf de Prins Hendrikkade op, gelijk aan de definitieve situatie. Deze doorsteek in het werkterrein met autoverkeer is niet wenselijk en ook niet altijd mogelijk. Dit wordt verder uitgewerkt samen met de aannemer. Dit heeft ook een relatie met het project fietsroute Geldersekade – Nieuwmarkt.
- Komende uit de Michiel de Ruijtertunnel wordt het rechtsafvak afgezet, autoverkeer krijgt een omleiding via de Kattenburgerstraat. Dit is een definitieve situatie. Het rechtsaf gaat nog niet fysiek weg omdat deze nog gebruikt gaat worden voor bouwverkeer PHSA.

Fietsers

- Voor fietsers is er altijd een fietspad in twee rijrichtingen beschikbaar op de Prins Hendrikkade en op de ODE-brug. Dit fietspad heeft een minimale breedte van 3,0 meter.

- De ligging van het fietspad op de Prins Hendrikkade kan wisselen afhankelijk van de werkzaamheden. Hierbij is het uitgangspunt dat er een eenduidige situatie ligt voor een langere periode.
- De fietsoversteek Prins Hendrikkade wordt geregeld met een tijdelijk verkeerslichten. Verkeersregelaars worden alleen ingezet bij het verwijderen van het huidige verkeerslichten en het plaatsen van de tijdelijke installatie.
- De fietsenstalling Op het Stationseiland is bereikbaar via de Kamperbrug. De verkeerslichten blijven aan op dit kruispunt.

Voetgangers

- Voor voetgangers is er op de Prins Hendrikkade altijd een voetpad beschikbaar langs de gevels van minimaal 2,0 meter breed.
- De oversteekvoorzieningen Prins Hendrikkade zijn ter hoogte van de Geldersekade en Kamperbrug, geregeld met verkeerslichten.
- Tijdens de werkzaamheden aan het kruispunt Oosterdoksstraat is het voetgangersbruggetje naar het station niet altijd beschikbaar in verban met de werkzaamheden op en voor de brug. Tijdens een afsluiting van deze route wordt er een omleiding aangegeven via de Prins Hendrikkade. *Deze route is nog niet opgenomen in de TVM tekening.*

Openbaar vervoer

- De bussen komende vanaf de Kamperbrug voegen in op de tijdelijke rijstrook richting IJtunnel.
- De bussen richting de Kamperbrug hebben één rijstrook. De aparte uitstaphalte tussen ODE-brug en Kamperbrug komt te vervallen. Indienen de bussen wel nog gaan stoppen dan halteren ze op de rijbaan.

Verkeerslichten

- Prins Hendrikkade – Kamperbrug (107) AAN
- Prins Hendrikkade – ODE brug – Geldersekade (106) UIT – tijdelijk verkeerslicht
- ODE brug – Oostertoegang - Oosterdoksstraat (105) UIT

Nog nader uit te werken in samenwerking met de aannemer:

- Aansluiting Kamperbrug – Prins Hendrikkade;
- Verkeersafwikkeling Geldersekade, wanneer is een afsluiting noodzakelijk en de relatie met project Geldersekade;
- Ligging tijdelijke fietsroutes Prins Hendrikkade;
- Fietsroute en voetgangersroute van en naar de Oostertoegang;
- Doorlooptijden en planning.

4.3.2 Fase 1B Prins Hendrikkade zijde Geldersekade – Oosterdoksstraat

De situatie op de Prins Hendrikkade is gelijk aan fase 1A. In deze paragraaf alleen de wijzigingen ten op zichtte van de voorgaande fase.

Autoverkeer

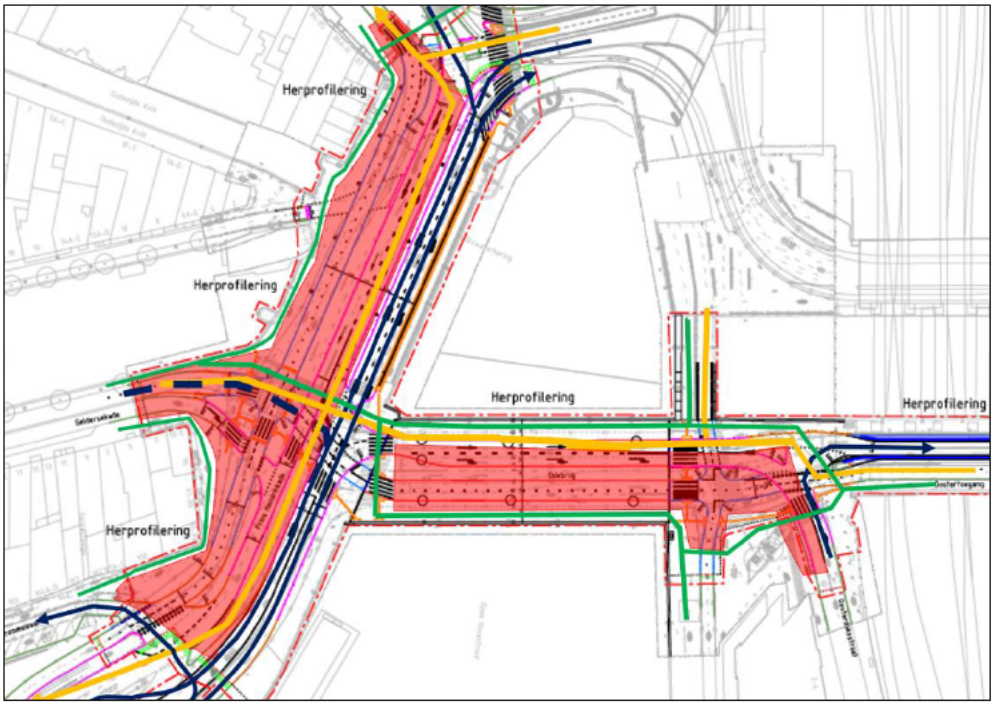
- ODE-brug afgesloten voor autoverkeer.
- Oosterdokseiland is bereikbaar via de De Ruijterkade.
- Komende vanaf de Oosterdoksstraat kan autoverkeer alleen nog maar rechtsaf naar de Oostertoegang. Dit is een definitieve situatie. In deze fase moet het autoverkeer voorrang verlenen op de fietsers, dit staat aangegeven met borden en markering.
- Hoog verkeer moet het Oosterdokseiland verlaten via de onderdoorgang De Ruijterkade. Bij alle zijstraten wordt de hoogte beperking aangegeven.

Fietsers

- Fietsstalling is te bereiken vanaf de Oostertoegang.
- Voor de fietsers van en naar de Oostertoegang, vanaf de ODE- brug, komt een tijdelijk oversteekvoorziening.

Voetgangers

- De voetgangersbrug naar het station is beschikbaar.
- Van en naar de Oostertoegang moet altijd een route beschikbaar zijn voor voetgangers. De exacte ligging wordt nader uitgewerkt met de aannemer.



Figuur 8: fase 1B, werkterrein zijde Geldersekade en Oostertoegang open.

Nog nader uit te werken in samenwerking met de aannemer:

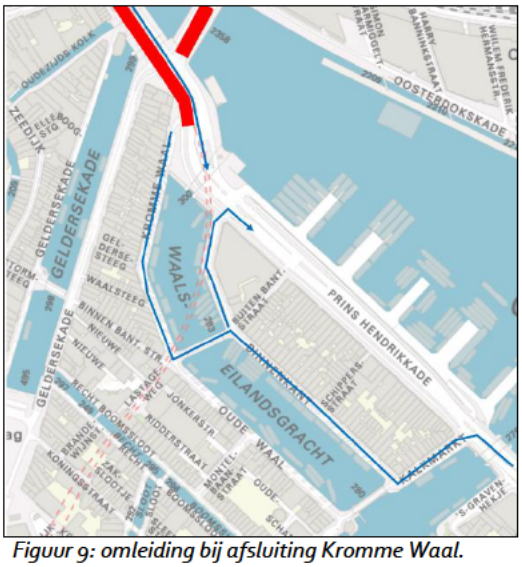
- Ligging tijdelijke fietsroute thv. Oostertoegang;
- Voetgangersroute van en naar de Oostertoegang;
- Doorlooptijden en planning.

4.3.3 Fase 1C Prins Hendrikkade zijde Geldersekade – Kromme Waal

De situatie op de Prins Hendrikkade is gelijk aan fase 1A/B. In deze paragraaf alleen de wijzigingen ten op zichtte van de voorgaande fase.

Autoverkeer

- De Kromme Waal is afgesloten voor autoverkeer komende vanaf de Prins Hendrikkade.
- De Kromme Waal wordt doodlopend vanaf de Buiten Bantammerstraat. Door het opheffen van parkeervakken zal keren mogelijk worden gemaakt.
- De Kromme Waal is te bereiken via de Kalkmarkt en de Binnenkant. Zie figuur 8.
- Autoverkeer komende vanaf de Oosterdoksstraat kan alleen rechtsaf via de Oostertoegang naar de De Ruijterkade, definitieve situatie.



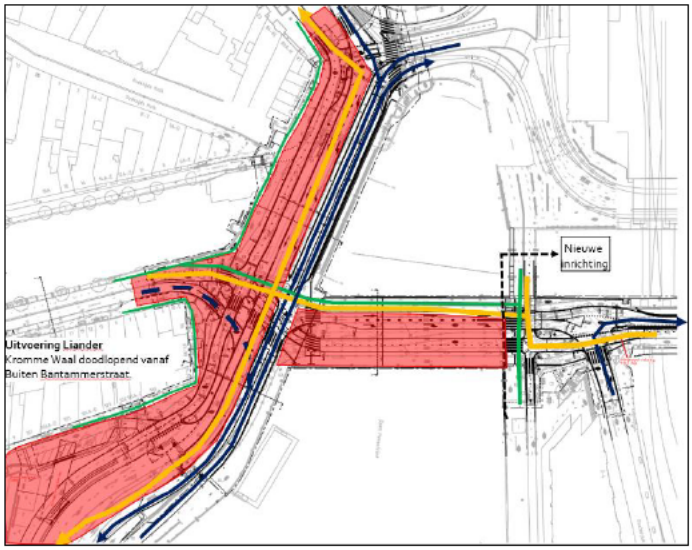
Figuur 9: omleiding bij afsluiting Kromme Waal.

Fietsers – Voetgangers

- Het kruispunt Oostertoegang – Oosterdoksstraat is gereed. Hiermee is de verbinding naar de Oosterdokskade voor langzaam verkeer definitief ingericht.

Nog nader uit te werken in samenwerking met de aannemer:

- Benodigde werkruimte voor Liander.
- Bereikbaarheid Kromme Waal.
- Doorlooptijden en planning.



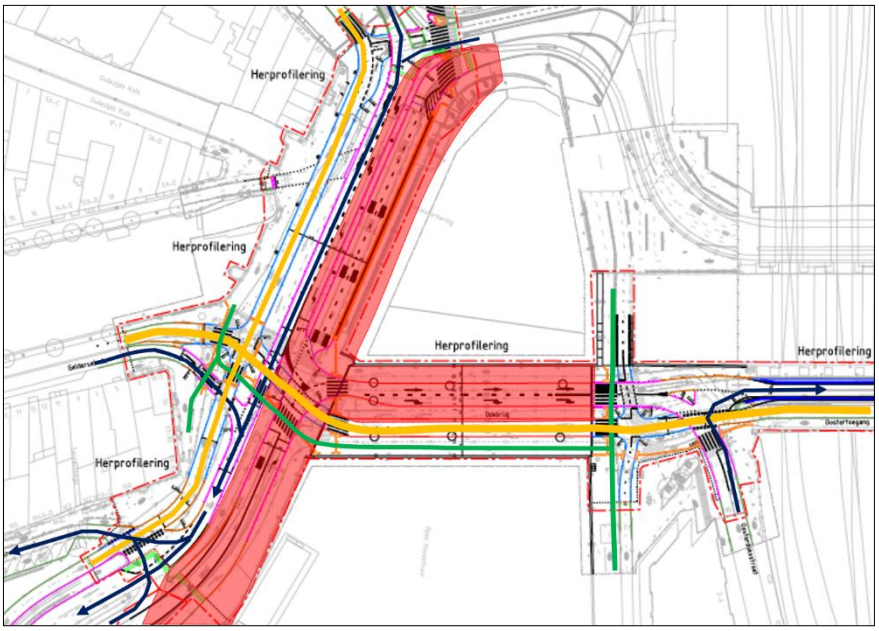
Figuur 10: fase 1B, werkterrein zijde Geldersekade en Kromme Waal.

4.4 Hoofdfase 2 Prins Hendrikkade zijde Geldersekade

De impact per verkeersdeelnemer in fase 2 staat hieronder beschreven en is verwerkt in de TVM tekeningen in de bijlage.

Autoverkeer

- Verkeer komende vanaf het Damrak heeft altijd doorgang via de definitieve rijstrook. Het autoverkeer rijdt komende vanaf het opstelvak voor de verkeerslichten met Kamperbrug naar de tijdelijke rijstrook. Hierbij wordt het tramverkeer niet gehinderd. De verkeerslichten blijven in gebruik.
- De ODE-brug is afgesloten voor autoverkeer. Verkeer naar de De Ruijterkade krijgt een omleiding via de Kattenburgerstraat. Hierdoor is er een doorgaande verkeersbeweging mogelijk op de Prins Hendrikkade, wat bevorderlijk is voor de doorstroming.
- De Kromme Waal is bereikbaar komende vanaf de IJtunnel en vanaf Damrak.
- Komende vanaf de Geldersekade kan men alleen rechtsaf de Prins Hendrikkade op, gelijk aan de definitieve situatie.



Figuur 11: fase 2, werkterrein waterzijde en ODE-brug.

Fietsers

- Voor fietsers is nieuwe fietspad in twee rijrichtingen beschikbaar op de Prins Hendrikkade.
- De fietsroute Oostertoegang – ODE brug is definitief ingericht. Ter hoogte van het werkterrein is een tijdelijke doorsteek, geregeld met tijdelijke verkeerslichten.
- De fietsoversteek Prins Hendrikkade wordt geregeld met een tijdelijk verkeerslichten. Verkeersregelaars worden alleen ingezet bij het verwijderen van het huidige verkeerslichten en het plaatsen van de tijdelijke installatie.
- De fietsenstalling op het Stationseiland is bereikbaar via de Kamperbrug en vanaf de Oostertoegang en Oosterdokskade.

Voetgangers

- De oversteekvoorzieningen Prins Hendrikkade zijn ter hoogte van de Geldersekade en Kamperbrug, geregeld met verkeerslichten.

Openbaar vervoer

- De bussen komende vanaf de Kamperbrug voegen in op de tijdelijke rijstrook richting IJtunnel.
- De busroute richting de Kamperbrug is niet mogelijk. De volgende alternatieve routes zijn overeengekomen:
    - De regiobuslijnen 305 , 306, 314 en 316 (Waterland) halteren bij station Noord. Het gaat momenteel om 30 bussen per uur in de spits. In 2024 is een nieuwe concessie in bedrijf met mogelijk een groter aanbod. Verkeersonderzoek geeft aan dat dit extra busverkeer goed is af te handelen op de betreffende kruispunten. Dit sluit het beste aan bij de huidige route van deze bussen, reizigers hebben hierdoor de minste extra reistijd.
    - De buslijnen 391 en 394 uit de Zaanstreek halteren bij station Noorderpark. Meerdere route opties zijn onderzocht. De voorkeur is om na Noorderpark via de Nieuwe Leeuwarderweg – Nieuwe Purmerweg – Waddenweg – Meeuwenlaan – Johan van Hasseltweg terug te keren bij Noorderpark. Verdere optimalisatie wordt nog onderzocht.

Verkeerslichten

- Prins Hendrikkade – Kamperbrug (107) AAN
- Prins Hendrikkade – ODE brug – Geldersekade (106) UIT – tijdelijk verkeerslicht
- ODE brug – Oostertoegang - Oosterdoksstraat (105) UIT

Nog nader uit te werken in samenwerking met de aannemer:

- Doorlooptijden en planning.

5 Communicatie

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

5.1 Doelgroepen

De communicatie richt zich onder andere op de volgende doelgroepen:

- Bewoners, bedrijven en instellingen in de (directe) omgeving
- Hotels en horeca
- Bewoners stadsdeel Centrum
- Omwonenden omleidingsroutes
- Weggebruikers
- Reizigers (vooral busreizigers)
- Vervoerregio Amsterdam en GVB (zij informeren hun reizigers)
- Amsterdammers
- Belangenorganisaties:
    - VVAB
    - Vereniging Amsterdam City (VAC)
    - Fietsersbond
- Media/pers
- Stakeholders in directe omgeving met direct belang (Double Tree Hilton, OBA, NEMO, Parking Oosterdok, Sea Palace, Mediamarkt, Conservatorium, ondernemers De Ruijterkade en overige ondernemers Oosterdokseiland, Café Schreierstoren en overige ondernemers Prins Hendrikkade Oost, Amrâth hotel)
- Ondernemers
- Verenigde bewonersgroepen:
    - Vereniging Oosterdokgebruikers
    - Prins Hendrikkade Oost bewoners
- Bezoekers
- Streekvervoer (bussen)
- Centraal Station en spoorbruggen: NS & Prorail

5.2 Project Start Up (PSU)

Voorafgaand aan het project zal er door de projectleider van Gemeente Amsterdam een Project Start Up (PSU) gehouden worden waarbij alle partijen vertegenwoordigd zijn (in ieder geval alle toezichthouders). Tijdens de PSU zullen de te treffen maatregelen nader worden toegelicht door de projectleider en de BLVC-adviseur.

5.3 Communicatieboodschap

De fietsroute IJ –Geldersekade is een van de drukste fietsroutes van de stad. De route is krap, onoverzichtelijk en de verkeersveiligheid kan beter. De route staat 2x in de top 10 van meest onveilige plekken in Centrum. Voetgangers hebben bij de Oostertoegang weinig loopruimte, het kruispunt met de Geldersekade is ingewikkeld en kan de toename van het fietsverkeer niet goed afhandelen. Ook zijn er meerdere oversteken dicht op elkaar met weinig opstelruimte voor fietsers. Door het verplaatsen van het IJpleinveer, eerder dit jaar, verwachten we dat het op deze route nog drukker wordt, daarom verbeteren we de route begin volgend jaar.

Herinrichting
Met de herinrichting van de fietsroute willen we:

- Meer ruimte voor fietsers maken door een breder en veiliger fietspad aan te leggen in twee richtingen, met minder oversteken;
- Meer ruimte, veiligheid en comfort voor voetgangers creëren;
- Eénrichtingsverkeer in de Oostertoegang en op de Odebrug richting het IJ invoeren voor autoverkeer en een verplicht rechtsaf-beweging voor autoverkeer vanaf de Geldersekade; zodat er minder kruisend en doorgaand autoverkeer is.

Het invoeren van éénrichtingsverkeer zorgt ervoor dat de rijbaan voor auto' s die de stad in willen vervalt waardoor we het fiets- en voetpad breder kunnen maken. Hierdoor verbetert de doorstroming voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer op het kruispunt met de Geldersekade en is er minder autoverkeer op de Prins Hendrikkade.

5.4 Communicatiedoelstellingen

Communicatiedoelstellingen worden uitgedrukt in kennis, houding en gedrag en zijn een afgeleide van de overall projectdoelstelling.

Kennis

- Relevante doelgroepen (o.a. weggebruikers en omgeving) weten wanneer de werkzaamheden starten, hoe lang ze duren en welke alternatieve routes er zijn.
- Relevante doelgroepen zijn tijdig op de hoogte van de reden voor het uitvoeren van de werkzaamheden en de gevolgen voor de bereikbaarheid.
- Relevante doelgroepen zijn op de hoogte waar zij voor én tijdens de uitvoering terecht kunnen voor meer informatie.

- Relevante doelgroepen weten dat bepaalde routes niet meer mogelijk zijn en kennen de nieuwe routes.
- (Bus)Reizigers zijn geïnformeerd over de consequenties van de werkzaamheden voor hun reis door GVB, andere busbedrijven en VRA.

Houding

- Relevante doelgroepen zien het belang en hebben begrip voor de werkzaamheden en de hinder die dat brengt.
- Relevante doelgroepen zijn tevreden over de beschikbare informatie en de informatievoorziening.
- Relevante doelgroepen zien in de gemeente een prettige en betrouwbare samenwerkingspartner.
- Relevante doelgroepen worden niet verrast door de werkzaamheden.

Gedrag

- De doelgroepen vragen informatie op en zijn op de hoogte van beschikbare informatie.
- Relevante doelgroepen weten wie ze aan kunnen spreken en doen dat ook.
- Wegebruikers passen hun route aan en/of houden rekening met extra reistijd.
- Weggebruikers maken gebruik van de omleidingsroutes.
- Weggebruiker maken gebruik van de 'nieuwe' routes
- Relevante doelgroepen werken samen met het project.

Communicatiedoel(en) algemeen

- Omwonenden, ondernemers, instellingen en andere belanghebbenden tijdig en volledig/juist informeren over de tijdelijke maatregelen, werkzaamheden alternatieve en nieuwe routes.
- Zorgen dat weggebruikers en de omgeving begrip hebben voor de noodzaak tot de werkzaamheden en de hinder die dat brengt.
- Zorgen dat weggebruikers en de omgeving de gemeente Amsterdam zien als een betrouwbare organisatie die open en tijdig communiceert.
- Zorgen dat communicatieactiviteiten bijdragen aan het imago en de bekendheid van het werk van de gemeente Amsterdam.

Communicatie draagt op deze manier bij aan een soepel projectverloop.

5.5 Communicatiemiddelen

Voor de externe doelgroepen is de strategie gericht op: informeren. We gaan vooral informeren over de reden, duur en gevolgen van de werkzaamheden.

Hoe?

- Via onze eigen communicatiemiddelen (projectwebsite, social media, bewonersbrieven, Toen Nu Straks)
- Via communicatiemiddelen van het stadsdeel (Facebook, buurtpagina, digitale nieuwsbrief, sociaal media, gebiedsmakelaar/team)
- Via de corporate communicatiemiddelen (web, digitale nieuwsbrief, social media, krant)

- Beeld
- Middelen op locatie (*bouwborden, omleidingsborden, tekstkar etc.*)
- Pers (*persbericht, free publicity, Q&A etc.)*
- 14020
- Kanalen van derden (VRA en GVB en andere regionale busbedrijven)
- Persoonlijk door langs te gaan bij belangrijke stakeholders

Tone of voice
Open, eerlijk, transparant, begripvol, informerend, maar niet excuserend. Open voor reacties en suggesties.

Communicatiebijdrage
Communicatie is één van de beleidsinstrumenten die ingezet wordt om de projectdoelstelling te halen. De communicatiedoelstellingen zijn dan ook afgeleid van de projectdoelstelling. De basis is en blijft het leveren van een goed product en het nakomen van gemaakte afspraken. Het tijdig betrekken van alle partijen kan de kwaliteit van de werkzaamheden verbeteren en de acceptatie vergroten. Het hele project vereist een zorgvuldige, open en heldere communicatie naar alle belanghebbenden. Ook is het belangrijk dat risico's zichtbaar worden, zodat we open en transparant kunnen communiceren naar de omgeving.

De afzender van de communicatie
De gemeente Amsterdam is afzender van alle communicatie en verantwoordelijk voor de communicatie van dit project. De communicatie is in de huisstijl van de Gemeente.
De aannemer faciliteert de gemeente zoveel mogelijk als het gaat om communicatie.
Vanuit de aannemer wordt een contactpersoon benoemd die het aanspreekpunt is voor de omgevingsmanager van de gemeente. is het aanspreekpunt voor de omgeving voor het project. Haar contactgegevens staan o.a. vermeld in relevante communicatiemiddelen.

Organisatie van de communicatie
De verantwoordelijkheid voor de communicatie over de werkzaamheden ligt bij de omgevingsmanager binnen het projectteam. De communicatieadviseur, die werkzaam is voor V&OR, voert de communicatie uit in opdracht van de omgevingsmanager en adviseert over de communicatie. De communicatie wordt in dit geval uitgevoerd door (sr. communicatieadviseur) en junior communicatieadviseur, . Zij betrekken en stemmen de communicatie waar nodig af met de communicatiecollega's van onder andere het Communicatiebureau, stadsdeel Centrum, stadsdeel Noord, Gebiedsontwikkeling en relevante omgevingsprojecten.
Perszaken worden afgestemd met de woordvoerder van V&OR, de voorlichters van wethouder Ter Horst.
Ter Horst is de afzender van de boodschap als het gaat om politiek/bestuurlijke onderwerpen in relatie tot de werkzaamheden.
Als het gaat om werkzaamheden in relatie tot het project kunnen, afhankelijk van de boodschap, de projectmanager, omgevingsmanager of een andere inhoudelijk deskundige collega het woord voeren.

Vragen en klachten
Vragen en klachten komen binnen op een centraal punt: fietsroute.ijgeldersekade@amsterdam.nl

De vragen en klachten worden ook vanuit dit centrale punt behandeld/beantwoord. Vragen en klachten die via de aannemer binnenkomen, worden doorgegeven aan de omgevingsmanager.

5.6 Communicatiekalender

Schriftelijk en digitaal	Wanneer	Doelgroep	Verantwoordelijke
Projectpagina	Continu voor, tijdens en na werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Nieuwsberichten	2 weken voor start werkzaamheden en daarna wanneer nodig	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Toen nu Straks nieuwsbrief (optie)	2/ 3 weken voor start werkzaamheden	Buurtbewoners, bedrijven, instellingen in de omgeving	Communicatie V&OR
Bewonersbrief	2/3 weken voor start werkzaamheden	Bewoners, bedrijven instellingen in de omgeving	Communicatie V&OR
Informeren van 14020	2 weken voor start werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Informatiebijeenkomst	2/3 weken voor start werkzaamheden	Bewoners, bedrijven instellingen in de omgeving	Communicatie V&OR
Communicatiemiddelen stadsdeel, digitale nieuwsbrief, Facebook, twitter, buurtpagina	Bij start, tijdens en na afloop werkzaamheden	Bewoners, bedrijven instellingen stadsdeel Centrum/Noord	Communicatie V&OR samen met communicatie stadsdeel Centrum, Noord en G&O
Corporate communicatiekanalen, amsterdam.nl, Facebook, Instagram, Twitter, digitale nieuwsbrief	Bij start, tijdens en na afloop werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR samen met corporate communicatie
Social media campagne	Voor start werkzaamheden en tijdens de start werkzaamheden	Automobilisten	Communicatie V&OR

Sociale media kanalen (verkeer020/ amsterdam/ stadsdeel centrum/ noord en G&O)	Voor, tijdens en na afloop werkzaamheden.	Bewoners, bedrijven instellingen stadsdeel Centrum/Noord	Communicatie V&OR samen met communicatie stadsdeel Centrum, Noord en G&O
Google Maps	Voor, tijdens werkzaamheden	Reizigers	Omgevingsmanager
Omleidingskaarten	2 weken voor start werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
AT5 Verkeer	Bij start werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Nieuwsbrief wegwerkzaamheden	2 weken voor start werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Website wegwerkzaamheden	2 weken voor start werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Nieuwsbrief Taxi	2 weken voor start werkzaamheden	Taxichauffeurs	Communicatie V&OR
Nieuwsbrief Touringcar	2 weken voor start werkzaamheden	Touringcarchauffeurs	Communicatie V&OR
Communicatiemiddelen EBS, GVB	2 weken voor start werkzaamheden	OV reizigers	Communicatie V&OR
Amsterdam krant	Voor start werkzaamheden of tijdens werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Lokale media/ buurtkranten	2 weken voor start werkzaamheden tijdens en na afloop	Buurtbewoners Centrum/Noord	Communicatie V&OR
Foto's	Continu, voor, tijdens en na werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Artist impression	Voor, tijdens werkzaamheden	Amsterdammers	Omgevingsmanager

BouwApp	Tijdens de werkzaamheden	Geïnteresseerden in bouwwerkzaamheden	Omgevingsmanager
Persbericht	2 weken voor start werkzaamheden	Amsterdammers	Communicatie V&OR
Bouwborden	2 weken voor start werkzaamheden	Iedereen die langsloopt of langsrijdt	Communicatie V&OR
Gesprekken met Stakeholders	Maand voor start werkzaamheden en continu tijdens de werkzaamheden	Stakeholders	Omgevingsmanager
Gesprekken met Branchevereniging Touringcar, Taxi, Vrachtverkeer, Streekvervoer, GVB, KHN, leveranciers	Maand voor start werkzaamheden en continu tijdens de werkzaamheden	Brancheverenigingen	Omgevingsmanager
Aanhaken bij bestaande overleggen van bewoners/ ondernemers in de omgeving	Voor start werkzaamheden en tijdens de werkzaamheden	Bewoners en ondernemers Centrum/Noord	Omgevingsmanager
Vooraankondigings- en omleidingsborden	3 weken voor start werkzaamheden	Iedereen die langsloopt of langsrijdt	Omgevingsmanager
Gebiedsmakelaar	Continu inzetten voort, tijdens en na afloop werkzaamheden	Bewoners, ondernemers, instellingen Centrum	Omgevingsmanager

5.7 Contactpersonen

Functie	Naam	Telefoonnummer
Opdrachtgever		
Projectleider uitvoering		
Directievoerder	Nog niet bekend	
Toezichthouder	Nog niet bekend	
Omgevingsmanager		
BLVC adviseur		
Bureau Stadsregie		

Functie	Naam	Telefoonnummer
Stadsdeelregisseur		
Politie		
Brandweer		
GVB		
verkeerslichten		
Communicatieadviseur		

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Generieke BLVC-Uitvoeringsvoorwaarden

Bereikbaarheid

Nr.	Aspect / deelaspect	Eis
1	**Algemeen**	Tijdens de uitvoering van de Werkzaamheden dienen alle functies in het invloedgebied van de werkzaamheden bereikbaar te zijn met alle daarvoor noodzakelijke modaliteiten. *Specifieke aandacht gaat uit naar bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de buurtbereikbaarheid en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofd- en plusnetten. Doel is een minimale impact op de bestaande bereikbaarheid situatie.*
2	**Werkvolgorde**	De opdrachtgever geeft het aan als er een specifieke werkvolgorde moet worden gehanteerd. Dit is dan aangegeven in de toelichting op de fasering.
3	**Autoverkeer**	▪ Het autoverkeer komende vanaf de Damrak moet altijd doorgang hebben over de Prins Hendrikkade richting IJtunnel. ▪ Bij een onvermijdelijke stremming dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebordingsplan vooraf te worden afgestemd met de betreffende wegbeheerder(s). ▪ Omrijden mag, maar bepalend hierin zijn de nood- en hulpdiensten. Deze moeten binnen de vastgestelde aanrijdtijd alle woningen kunnen bereiken. Om die reden is vooroverleg met politie en brandweer verplicht. Zij nemen deel aan het Vooroverleg WWU en de WWU. ▪ Algemeen geldende eis is dat (deel)projecten met elkaar afgestemd moeten zijn en dat een project niet op de omleidingsroute van een ander project werkt. Daarvoor is het nodig om te checken welke omgevingsprojecten er in uitvoering zijn en gaan.
4	**Nood- en hulpdiensten** Route	Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande: ▪ Een doorrijdbreedte van 3,5 meter. ▪ Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). ▪ Een bochtstraal van tenminste r = 7 meter ▪ Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°). ▪ Een toelaatbare asbelasting hebben van min. 10 ton. (VK 30)

	Opstelvakken	▪ In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanvalsroute voor nood- en hulpdiensten geen grotere lengte hebben dan 35 meter. De maximale afstand tussen twee opstelvakken is 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: ▪ Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter. ▪ Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. ▪ Opstelvak autospuit heeft minimaal (lxb) = 10 x 4m ▪ Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. De brandweerman dient tussen autospuit en ingang gebouw een veilige looproute te hebben. ▪ Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (VK 30)
	Brandkraan	Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt (voedingspunt blusleiding) dient binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste: ▪ De brandkraanbordjes zichtbaar zijn ▪ De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn om aangekoppeld te worden Zie ook: https://www.brandweer.nl/media/1359/121116_hr_bluswatervoorziening.pdf
	Vluchten	Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst en gezondheidsgebouwen 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.
	Schouw/ monitoring	▪ Er dient door de opdrachtnemer in overleg met de Brandweer per fase na aanleg en voor openstelling van de tijdelijke rijweg een schouw georganiseerd te worden voor controle van de werkelijke doorgang en opstelruimtes. ▪ Er dient een schouw georganiseerd te worden met Team Verkeerstactiek en verkeerspolitie twee of drie dagen na ingang van een nieuwe (voor verkeersafwikkeling relevante) tijdelijke situatie. In de WWU wordt aangegeven of dit voor dit project noodzakelijk is.

5	**Voetgangers**	▪ Voetgangers dienen altijd alle woningen, winkels en voorzieningen op een kwalitatief veilige wijze te bereiken. Doorgaande looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden en te voldoen aan de richtlijnen uit het handboek "Zo werken wij in Amsterdam op straat" (ZWIA). ▪ Omleidingsroutes voor voetgangers worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer zijn gebaseerd op de kortste route, de ontwerpwijzer voor de voetganger van het CROW (publicatie 230) hanteert als richtlijn maximaal 140% omloopafstand van huidige route. ▪ Een voetpad heeft als streefmaat minimaal een breedte van 2,0 meter. Ter plaatse van een object (mast) moet er voldoende ruimte overblijven voor een rolstoel (minimaal 0,90 meter).
6	**Fietsers**	▪ De fietsroute IJpleinveer – ODE brug – Geldersekade moet altijd beschikbaar voor fietsers in twee rijrichtingen. ▪ Op de Prins Hendrikkade moet altijd een twee richting fietspad liggen van minimaal 3,0 meter breed. ▪ Tussen de Oostertoegang en de Geldersekade moet altijd een fietsverbinding zijn in twee rijrichtingen van minimaal 3,0 meter breed. ▪ De oversteek voorziening op de Prins Hendrikkade ter hoogte van de Geldersekade is geregeld met een tijdelijk verkeerslicht. ▪ Bij opheffing van een verbinding dient een alternatief beschikbaar te zijn (alternatieve bestaande route ofwel tijdelijke nieuwe verbinding). ▪ Een tijdelijke fietsvoorziening met een langdurig karakter dient uitgevoerd te worden met een goede kwaliteit verharding. ▪ Fietsers op Hoofdnet Fiets moeten hun weg altijd, zij het met een 'bypass' of tijdelijke weg/ doorsteek, fietsend kunnen vervolgen. ▪ Omleidingsroutes voor fietsers worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer zijn gebaseerd op de kortste route, de ontwerpwijzer voor de fiets van het CROW (publicatie 230) hanteert maximaal 600 meter omrijdafstand voor fietsers.
7	**Openbaar vervoer**	Tram- en bushaltes dienen altijd toegankelijk te zijn. Wanneer dit door omstandigheden niet mogelijk is, moet dit in goed overleg met GVB worden afgestemd -evt. een alternatieve halte realiseren- en tijdig worden vastgesteld in de WWU (min. 4 weken voor start uitvoering akkoord in vooroverleg of WWU).

8	**Bouwverkeer** Laden/lossen	Bouwverkeer mag niet wachten/stilstaan op de openbare weg. Voordat de chauffeur vertrekt dient hij zich er van te vergewissen dat er voldoende plaats is op het werkterrein / bouwterrein om te laden/lossen. Materieel en materiaal dient binnen de afzetting van het werkterrein te worden opgeslagen. In situaties dat door omgevingsbeperkingen het werkterrein minimale maatvoering moet krijgen, dient de bouwer zijn logistiek zodanig te organiseren dat opslag van materialen zoveel mogelijk wordt geminimaliseerd (prefabricage), de beladingsgraad van vrachtwagens gemaximaliseerd en het vervoer van bouwpersoneel gecollectiveerd.
	Routes	De Opdrachtnemer dient zich te houden aan de in het BLVC-kader en/of BLVC-uitvoeringsplan voorgeschreven bouwlogistieke routes. Indien deze niet genoemd zijn kan de uitvoerende partij zelf een goede keuze maken.
	Rijden	Om extra druk tijdens de spits (08.30-09.30 en 16.30-18.00) te voorkomen, wordt verzocht de spitsen zoveel mogelijk te mijden. Er is geen verbod om in de spits te rijden, mits de geplande bouwroute en bouwlocatie de geprognotiseerde hoeveelheid bouwverkeer ordentelijk kan verwerken.
9	**Auto Parkeren** Tijdelijk opheffen / vervangen	Opheffen van openbare parkeerplaatsen altijd in overleg met de(weg)beheerder. In overleg kan dan gezocht worden naar alternatieve locaties. Invalidenparkeerplaatsen moeten worden gecompenseerd op een alternatieve locatie in de directe nabijheid.
	Aankondiging	De Opdrachtnemer dient minimaal 48 uur van tevoren ter plaatse een duidelijke aanduiding aan te brengen dat een parkeerplaats tijdelijk wordt opgeheven. Vooraf dient dit verzoek ingediend te worden bij het Stadsloket. Op het intern aanvraagformulier voor het aanvragen van parkeerverboden en of fietsenrekken verwijderen, de TVM vergunning, Is het vermelden van de kostenplaats en routecode wel nodig. De link, alleen via Chrome: https://intern.formulieren.amsterdam.nl/formulier/nl-NL/evAmsterdam/scobjectenvoertuigenopstraat.aspx/fOVOSintro
10	**Fiets parkeerplaatsen**	Per opgebroken werkvak dienen zo mogelijk het aantal weggevallen fietsparkeerplaatsen in de directie nabijheid te worden gecompenseerd (afstemmen met de gebiedsbeheerder). Indien fietsparkeerplaatsen verwijderd moeten worden, dient 14dagen vooraf een vooraankondiging geplaatst te worden. De aanvraag verloopt ook via het Stadsloket.
11	**Geldautomaat**	Geldautomaten dienen binnen 1 meter vanaf de automaat bereikbaar te zijn met de geldauto.

13	**Voorzieningen diensten en bedrijven**	Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen, VRI kasten en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden.

Leefbaarheid

Nr.	Aspect / deelaspect	Eis
1	**Algemeen**	Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving beperkt wordt. Onder hinder wordt hierbij verstaan, alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied; zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, stof en stank. Het doel is een tevreden omgeving. Tevredenheid wordt voor een groot deel bepaald door verwachtingenmanagement.
2	**Milieu aspecten: Geluid en trillingen**	▪ De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving. ▪ In algemene zin moet de opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid. ▪ Voor werkzaamheden tussen 19.00 en 07.00 uur moet apart een avond-of nachtontheffing worden aangevraagd. ▪ Indien men voornemens is af te wijken van de wet- en regelgeving zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden. De aanvraag dient tijdig (6 weken voor aanvang van de werkzaamheden) ingediend te worden. Het College van burgemeester en wethouders, voor deze het dagelijks bestuur van het stadsdeel, kan eisen stellen met betrekking tot maximale geluidbelasting en desgewenst een prognose onderzoek en/of geluidmetingen eisen.
		Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast.
3	**Asbest**	In principe wordt (het risico van) asbest afgedekt door de V&G plannen die de opdrachtnemer volgens de ARBO moet opstellen. In het BLVC-Uitvoeringsplan moet worden ingegaan op de wijze waarop de risico's met betrekking tot de veiligheid voor de omgeving als gevolg van (kans op aanwezigheid op) asbest worden opgevangen.
4	**Licht**	De gebruiker/passant moet overzicht hebben en het gevoel hebben gezien te worden. Dat betekent een goede verlichting ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn ROVL 2011. Bouwverlichting mag niet hinderlijk worden gericht op: de openbare weg, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats.

5	**Emissie**	Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig 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).
6	**Schoon en heel**	Het werkterrein moet netjes en schoon zijn. Opdrachtnemer dient verspreiding van (opwaaiende) materialen en bodem- en stofdeeltjes vanaf de bouwwegen en het werkterrein te minimaliseren/voorkomen. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het dagelijks schoon en heel houden van alle afzettingen en tijdelijke verkeersmaatregelen op en rondom het werkterrein.
7	**Grond/ modder**	Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuilt.
8	**Afval**	Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval binnen het invloedsgebied dient ook tijdens de uitvoering plaats te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet bereikbaar en/of beschikbaar zijn dient de Opdrachtgever (of de opdrachtnemer indien dit opgenomen is in het contract) in overleg met de wegbeheerder een alternatieve locatie in te richten.
9	**Werktijden**	Het Amsterdamse college van B&W wenst dat 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. ▪ Voorbereidende activiteiten die geluidshinder veroorzaken, zoals laden en lossen van materiaal, mogen niet plaatsvinden vóór 07:00 uur, tenzij hier spoedeisende redenen voor zijn danwel de omgeving erbij gebaat is. De omgeving dient hier tijdig over geïnformeerd te zijn. ▪ Capaciteit beperkende werkzaamheden aan het Plus- of Hoofdnet auto zo mogelijk buiten de spitstijden. De spitstijden lopen op maandag t/m vrijdag van 06.30 – 09.30 en van 15.30 – 19.00 uur. ▪ Het hoogtepunt van de ochtendspits ligt tussen 07.30 en 09.30 en de middagpiek tussen 16.30 en 18.30 uur. ▪ Afsluitingen van het Plus- en Hoofdnet Auto of Fiets worden zo mogelijk in verkeersluwe periodes ('s nachts, in het weekend en buiten de spits) uitgevoerd. Momenten/periode van stremming dienen afgestemd te worden met de raakvlakprojecten. Er dient een geschikte omleidingsroute beschikbaar te zijn.

10	**Werkterrein / Bouwterrein** Afzetting	▪ De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken of houten schuttingen; ▪ Bouwhekken zijn minimaal halfdicht; ▪ Maximaal dicht is niet per definitie beter, bouwhekken dienen afgestemd te zijn op de aard van het werk en de omgeving; ▪ Bouwhekken geven geen ruimtebeperking aan openbare zijde; ▪ Bouwhekken zijn in de grond verankerd (bij een uitvoeringsperiode van langer dan 3 maanden); ▪ Voorkomen moet worden dan aan bouwhekken fietsen kunnen worden bevestigd; ▪ Bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten; ▪ De bouwhekken staan in een rechte lijn; ▪ De bouwhekken zijn onderling gekoppeld; ▪ Bouwhekken worden zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan; ▪ De afzettingen van het werkterrein moeten heel en schoon zijn. ▪ Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan materiaal tegen de bouwhekken op te slaan. Materiaal dient minimaal 1 meter uit de bouwhekken te worden opgeslagen. De Opdrachtnemer is hier verantwoordelijkheid voor.
	Uitingen op bouwhek	Uitingen op de bouwhekken worden afgestemd met de omgevingsmanager van de gemeente. Reclame is niet toegestaan (verwijzing wel bij onvindbaarheid / onzichtbaarheid van ondernemingen). Met mooie impressies en sfeerbeelden kan een gebied aantrekkelijker worden. Indien de Opdrachtgever dit van de Opdrachtnemer verlangt doet de Opdrachtnemer een voorstel voor de look en feel van de bouwhekken, passend bij de omgeving en bespreekt deze met de omgevingsmanager van de gemeente. 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.
	Tijdsduur	▪ Openbare ruimte wordt zo kort mogelijk onttrokken aan de openbaarheid. Hierbij wordt nagestreefd om onttrekkingen zoveel mogelijk in aaneengesloten perioden te laten plaatsvinden, zodat wordt voorkomen dat (verkeer)situaties frequent wijzigen.

	Parkeren	▪ Het bouwplaatspersoneel dient zoveel mogelijk te carpoolen dan wel op een andere collectieve wijze te worden vervoerd. ▪ De opdrachtnemer mag maximaal een personenauto in het werkvak / bouwterrein hebben staan voor calamiteiten gedurende de werkzaamheden. Overige personenauto's van de Opdrachtnemer dienen ondanks afgegeven ontheffingen, op eigen kosten te worden geparkeerd op reguliere autoparkeerplaatsen of in parkeergarages, tenzij uitdrukkelijke toestemming van de wegbeheerder om binnen het werkterrein te parkeren. ▪ Alle benodigde gereedschappen en hulpmiddelen voor de uitvoering van het werk dient de Opdrachtnemer buiten werktijd op te slaan in een (afgesloten) container binnen het werkvak.
	In/uitrit	▪ Er dient zorg gedragen te worden voor overzichtelijke uitritten bij het werkterrein. ▪ Bij in- en uitritten van bouwterreinen moeten duidelijke waarschuwingsborden worden geplaatst. ▪ Hekken moeten steeds door de aannemer gesloten worden. ▪ In verband met de verkeersveiligheid mogen bouwhekken het zicht tussen de verkeersdeelnemers niet hinderen. ▪ Veiligheid van werknemers op het werkterrein: er moet altijd een veiligheidsstrook van tenminste 60 cm breed om het werkterrein binnen de afzetting aangehouden worden (conform CROW 96B). Zie ook 'veiligheid'.
	Bouwproject afzetting	▪ Wanneer de afscheiding wordt gevormd door een steiger, wordt in dat geval de onderste 2 meter met schotten afgetimmerd en wordt de rest van de steiger voorzien van een doek tegen stuiven en vallen van voorwerpen. ▪ De hekwerken en andere bouwplaatsafscheidingen worden zichtbaar voorzien van bebording ('Verboden toegang, melden bij de uitvoerder') en relevante pictogrammen.
	Overdracht	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is weer over te dragen aan de Gemeente Amsterdam en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).

11	**Bomen, flora en fauna**	Voor bomen en groenvoorzieningen op en rond het bouwterrein moet het effect van de werkzaamheden worden vast gesteld. Dit kan door het werk te toetsen aan de richtlijn 'werken rond bomen' of het op laten stellen van een boomeffectanalyse (BEA). Beide analyses stellen vast of er gewerkt wordt binnen de kwetsbare boomzone en welke effecten dit heeft op de bomen en het groen. De conclusie wordt uitgewerkt in een boombeschermingsplan en bevat de volgende onderdelen: • Als er een omgevingsvergunning kap van toepassing is de maatregelen die daaruit volgen beschrijven. • Plattegrond waarop de kwetsbare boomzones zijn ingetekend. • Beschrijving van het type boom beschermende maatregel en de wijze waarop deze worden toegepast. • Bij bronnering de intensiteit, duur en de compenserende maatregel aangeven. • Deskundigheidseis opnemen voor toezichthouder. • Het regulier overlegmoment benoemen waarin boombescherming aan de orde komt. Zie ook 'werken rond bomen', de Bomenposter

Veiligheid

Nr.	Aspect / deelaspect	Eis
1	**Algemeen**	De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers. De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren.
2	**Verkeersmaatregelen en voorzieningen**	Tijdelijke maatregelen moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-96B richtlijnen.
3	**Herstel schade**	Schade aan de openbare weg / in de openbare ruimte ten gevolge van Werkzaamheden dient direct gemeld te worden en binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de wegbeheerder (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).
		De toezichthouder (RAW), de wegbeheerder en de omgevingsmanager (van OG en/of ON) controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'

		Bij aanvang van de werkzaamheden dient de ON een 0-meting uit te voeren om schade bij de aanvang van de werkzaamheden vast te stellen. Deze 0-meting wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze 0-meting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder bindend.
4	**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 hoger dan 2cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan twee cm, dient de Opdrachtnemer de overbruggingsconstructie van dat hoogte verschil aan de Opdrachtgever voor te leggen.
5	**Afsluiting Werkterrein** Sloten	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. Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaatsafscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. De opdrachtnemer dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit.
		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.
	Inrit / uitrit	▪ 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. ▪ Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien Opdrachtnemer kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en Opdrachtgever akkoord is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar vereist.
6	**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.

7	**Verkeersveiligheid**	▪ De tijdelijke situatie dient qua maatvoering, geleiding, bebording en afzetting te voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen, zowel voor werknemers als voor bewoners en (overige) verkeersdeelnemers. ▪ Bij conflictsituaties of veiligheidsknelpunten die ontstaan door stremmingen of omleidingsroutes binnen het invloedsgebied dient de opdrachtnemer aanvullende veiligheidsmaatregelen te treffen ▪ Bij de wegen die tegelijkertijd gebruikt worden door bouwverkeer, bestemmingsverkeer en langzaam verkeer dient zo mogelijk een fysieke scheiding tussen langzaam verkeer en bouw/auto verkeer aangebracht te worden.
8	**Procedure bij calamiteiten**	▪ 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. ▪ De Opdrachtgever en Opdrachtnemer zullen samen contactpersonen benoemen en deze invullen in het calamiteitenschema dat wordt verstrekt door de Opdrachtgever.
9	**Hijsen**	▪ Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen. ▪ Indien afwijking hiervan noodzakelijk is, dient de Opdrachtnemer aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan. ▪ Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een verkeersregelaar. Zie voor verdere info over hijsen en bouwveiligheid de separate bijlage.

Communicatie

Nr.	Aspect / deelaspect	Eis
1	**Algemeen**	De doelgroepen dienen tijdig en voldoende op de hoogte te zijn van de werkzaamheden, gevolgen, verkeersmaatregelen en het eindresultaat, waardoor zij zo min mogelijk hinder ervaren.
2	**Afzender**	In alle communicatie uitingen naar omwonenden en pers is de gemeente Amsterdam de afzender. De opdrachtgever is eindverantwoordelijk voor omgevingsmanagement inclusief externe communicatie en voert regie over de communicatie naar buiten (NB: dit kan je ook anders regelen in het contract!).

3	**Contactpersoon ON**	De Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de omgevingsmanager van de Opdrachtgever. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit de Opdrachtgever.
4	**Informeren OG**	De opdrachtnemer dient de omgevingsmanager van de opdrachtgever periodiek en '**tijdig'** van alle relevante informatie (over het project, voortgang, planning, fasering, verwachte overlast) te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen tijdig te informeren.
5	**Communicatiekalender**	De counterpart van de opdrachtnemer stelt samen met de omgevingsmanager van de opdrachtgever een communicatiekalender op vooraf aan de uitvoering van het project. In de communicatiekalender staat wat, wanneer en op welke manier (met welke communicatiemiddelen) aan de omgeving wordt verteld over de uitvoering van het project. Op basis hiervan wordt ook inzichtelijk voor de opdrachtnemer wat '**tijdig'** aanleveren van informatie is.
6	**Meld- en Informatiepunt / klachtenregister**	▪ Vragen en klachten die binnenkomen bij de gemeente Amsterdam worden door de opdrachtgever gefilterd. Vragen/klachten die door de opdrachtnemer beantwoordt kunnen worden, worden altijd aan hem of haar doorgegeven. De opdrachtnemer dient hier binnen 2 werkdagen op te reageren en de opdrachtgever terugkoppeling te geven over de afhandeling. ▪ Vooraf dient helder afgesproken te worden wie de registratie van alle vragen en klachten (meldingen) bijhoudt. Naam melder, contactpersoon, type melding, datum van de melding en datum afhandeling en door wie de melding is afgehandeld.
7	**Communicatie paragraaf in het BLVC-uitvoeringsplan**	In het BLVC-uitvoeringsplan wordt in het hoofdstuk communicatie antwoord gegeven op de volgende vragen: ▪ Waar, wanneer, waarom wordt er gewerkt en wat merkt de omgeving ervan?. ▪ Wat is de communicatie boodschap? ▪ Welke communicatiemiddelen worden ingezet en welke planning hoort daarbij? Dit resulteert in de communicatiemiddelenmatrix: Wat / wanneer /naar wie / door wie) ▪ Het contactnummer van iemand ter plekke.

Bijlage 2 - TVM tekeningen