5.4 Eisen en Randvoorwaarden

1. Eisen Algemeen

1.1. Vooraf schouwen gebied (in het bijzijn van Gemeente Amsterdam) wat (tijdelijk) uit verkeer wordt genomen en dit schriftelijk vastleggen in een rapportage ondersteund met foto's (nul meting);

1.2. Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied wat tijdelijk uit het verkeer genomen is weer over te dragen aan Gemeente Amsterdam en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting);

1.3. (APV-)WIOR: 13 weken voor oplevering dient het gehele bouwterrein te zijn ontruimd en vrij te zijn van alle ander bouw-, hijswerkzaamheden en in huisactiviteiten van eventueel nieuwe bewoners. Binnen deze periode dienen de nutsbedrijven de aansluitingen aan te leggen en zal de Gemeente Amsterdam de maaiveldinrichting aanleggen. Het K&L tracé dient ruim van tevoren bekend te worden gemaakt.

- Na het opleveren van de Don Bosco / Cohesion moet er volgens 1.2 en 1.3 rapportages zijn opgemaakt. Ik zie deze rapportages / eindmetingen graag tegemoet. Er staat duidelijk dat het afgeleverde project ontruimd en vrij moet zijn van alle ander bouw-, hijswerkzaamheden. Dit is niet het geval. Vandaar dat ik benieuwd ben wat het rapport precies zegt en of het überhaupt gemaakt is.

Bouwverkeer

2.3. De uitvoerende partij dient zich te houden aan de voorgeschreven bouwlogistieke routes welke door Gemeente Amsterdam zijn vastgesteld. Indien deze niet bekend zijn dient de uitvoerende partij zelf een voorstel in te dienen bij de projectleider van Gemeente Amsterdam;

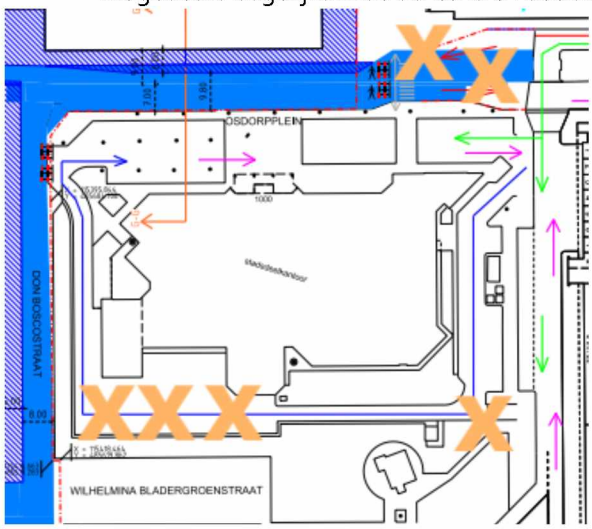
- Specifieke routes / rijrichtingen worden niet gehanteerd. Waardoor het niet doorstroomt en vaak zware machines moeten wachten. Ook wordt er gebruik gemaakt van diverse in en uitritten.

2.4. Geen Bouwverkeer op het stedelijk wegennet tijdens de spits (de spits is als volgt gedefinieerd: maandag tot en met vrijdag tussen 07.30 en 09.30 en 16.30 en 18,30 uur).

- Geregeld worden zware materialen geleverd in de bovenstaande genoemde tijden.

2.6. Bouwverkeer mag niet wachten op de openbare weg rondom de bouwplaats. Bufferplaatsen moeten indien nodig gecreëerd worden door de uitvoerende partij. Zij dienen hiervoor een voorstel in bij de projectleider van Gemeente Amsterdam en de Stadsdeelregisseur;

- Dit gebeurd dagelijks in de ochtend en deels ook in de loop van de dag op de volgende locaties:



Langzaam verkeer

2.7. Te allen tijde dienen de toegangen en nooduitgangen van alle bedrijven, woningen en andere panden toegankelijk te zijn (evt. gebruik maken van loopbrug met stabiele leuningen);

- Afhankelijk van wat men met toegankelijk bedoelt.

2.8. De geleide strook voor visueel gehandicapten van en naar het Stadsloket dient te allen tijde gewaarborgd te blijven, ook voor mindervaliden.

- Is geen geleide strook vanuit Jan Celestestraat aangelegd richting het stadsloket

2.9. Tijdens de werkzaamheden worden fietsers langs het werkvak geleid over een (tijdelijk) fietspad, of fietsers worden omgeleid via een aangegeven route;

- Geen aangegeven route aanwezig. Mogen gebruik maken van de voetgangersoversteekplaats.

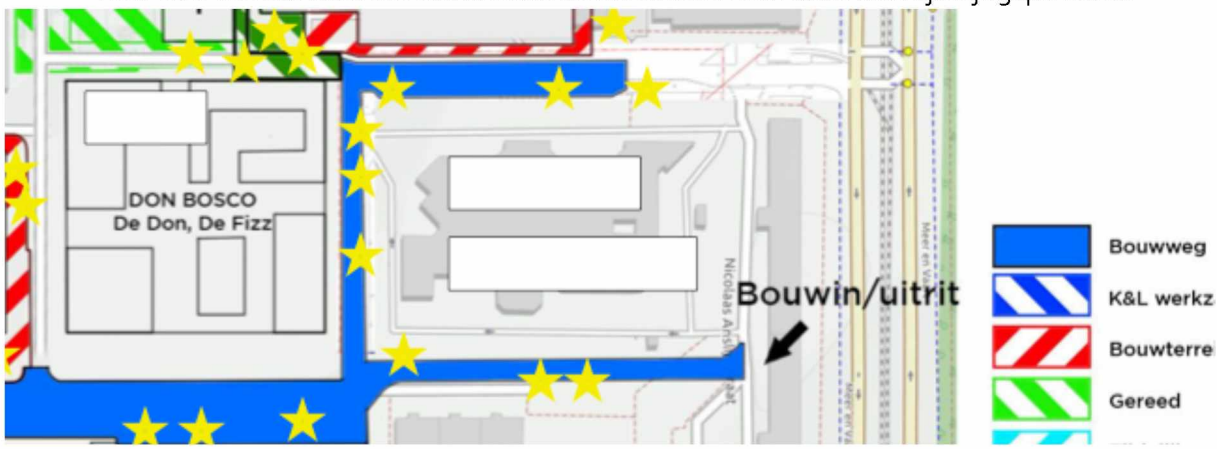
2.10. (Tijdelijke) fietspaden dienen gescheiden te worden van (tijdelijke) voetpaden;

- Is onderdeel van het voetpad. Terwijl dit makkelijk een strook ernaast kon zijn

Bouwweg

2.20. Er mag op de tijdelijke bouwweg niet geparkeerd worden;

- Alles waar een ster staat is in het verleden en wordt ook in het heden vaak tijdelijk geparkeerd.



2.21. Er mag op de tijdelijke bouwweg geen opslag plaats vinden;

- Zie lichtblauwe streep voor wat als opslag gebruikt wordt. Het verplaatsen en opnieuw opslaan van goederen ging aan de lopende band door. Ook het langdurig opslaan van een bouwkeet en andere containers gebeurde regelmatig.

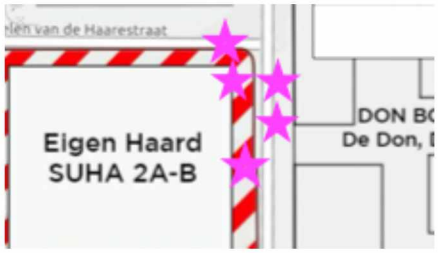
Rode X is waar ik woon.



3. Eisen Leefbaarheid

3.1. Er mag geen opslag van materiaal of materieel plaats vinden buiten het werkterrein;

- Dit gebeurde met name op onderstaande plekken.



3.4. Fietsparkeerplaatsen welke tijdelijk worden opgeheven, dienen in de directe nabijheid gecompenseerd te worden;

- Zie onderstaande foto waar dat niet het geval is.



3.6. Geluidsoverlast en trillinghinder als gevolg van de werkzaamheden dienen tot een minimum beperkt te worden. Als dit onvermijdelijk is dient de uitvoerende partij dit aan te tonen en in overleg te treden met het bevoegde gezag teneinde dit te laten toetsen en zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden;

- Intens geluidsoverlast. Er worden machines gebruikt die intens veel overlast geven (met name op 10 meter afstand van je slaapkamer) Hieronder het aantal dB(A) wat de kranen en shovels (die dagelijks gebruikt worden) volgens hun eigen handleiding creëren.

Rode Magni kraan rijdt gemiddel 12keer per uur voorbij en staat ook vaak langere tijd te laden en lossen van materialen:



Het geluidsdrukniveau dat in de gesloten cabine bij de bestuurder aankomt is gelijk aan of lager dan 80 dB(A). De meting is uitgevoerd volgens de norm EN 12053:2001.
Het geluidsdrukniveau buiten de cabine is gelijk aan of lager dan 104 dB(A) naar gelang de motorisering. De meting is uitgevoerd volgens de richtlijn 2000/14/EG vervolgens gewijzigd door de richtlijn 2005/88/EG.

Machine Sound levels Atlas 140W:

- ISO 6396 (LpA) in driver's cab 70 dB(A)
- 2000/14 EG (LwA) ambience level.... 97 dB(A)



Dagelijks rijden er twee shovels van Pitbull X27 meerdere malen per uur voorbij.
En schrapen vaak het gesteente "schoon".
Ook veel laad en los activiteiten voor mijn raam, maar vaak van kleinere pallets.

Buiten deze 4 machines zijn er nog 5 in dagelijks gebruik. Zowel zware kraanmachines als shovels. Hiervan is een deel niet verzekerd (terwijl ze ook op de openbare weg hebben gereden dan wel geparkeerd)

3.7. Tijdens de bouwperiode dient de uitvoerende partij vervuiling / beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten en binnen het werkterrein in de openbare ruimte direct te herstellen op zijn kosten;

- Zeer vaak smerige ramen. Dit door het opwaaiend zand van de zandbergen en rijdend zware vrachtverkeer wat constant langs mijn ramen rijdt en opslaat. Uitvoerende partij wuifde dit weg en vertelde dat dit er nou eenmaal bij hoort. Dit na meerdere verzoeken richting Ilona en SIA's.

4. Eisen Veiligheid Tijdelijke VerkeersMaatregelen (TVM)

4.2. De uitvoerende partij is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van alle tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingen (rechtzetten, schoonmaken, beschadigd materiaal vervangen, enz.);

- Het was 1 grote bende zowel in als rondom het bouwterrein. Dit was al bekend bij 5.1,2,e door de grote achterstand is het zo'n rotzooi geworden zei ze.

4.3. Bij toepassing van Klemmfix, dient de Klemmfix voorzien te zijn van een begin- en eindstuk, reflecterende Leitboys, kattenogen en verankering;

- Ontbreekt vaak 1 a 2 van de vereiste.

4.4. Bij toepassing van barriers (kunststof of beton) dienen deze voorzien te zijn van een begin- en eindstuk, reflecterende rood/witte tape en koppelingen;

- Ontbreekt in het geheel de reflecterende tape.

Bouwhekken en bouwterreinen

4.5. Het werkterrein dient afgesloten te worden middels bouwhekken. De bouwhekken dienen gekoppeld te zijn. Hoge bouwhekken zijn tot minimaal 1,20 meter gesloten. Bij maaiveldwerkzaamheden mogen ook lage bij voorkeur gesloten bouwhekken (1,20 meter) toegepast worden;

4.6. De voeten van de bouwhekken mogen niet uitsteken (voeten naar binnen plaatsen, vlakke metalen voeten toepassen, verankeren in de grond, of inboren in de verharding);

- Dit wordt nooit nagelopen.

4.7. Poorten en andere toegangen van het bouwterrein dienen direct na het in- of uittreden gesloten te worden;

- Geregeld waren de hekken open en toegankelijk voor voetgangers en openbaar verkeer. Een toezichthouder ontbrak.

4.9. Toegangen tot het bouwterrein dienen voorzien te zijn van waarschuwende bebording (J37 met onderbord in,- en uitrit bouwverkeer);

- Ontbreekt bij diverse in en uitritpunten

4.11. De uitvoerende partij is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van de bouwhekken en poorten (rechtzetten, opnieuw koppelen, beschadigd materiaal vervangen, enz.);

- Diverse hekken steken een stuk draad uit. Ook zijn sommige hekken dubbel op elkaar gezet waardoor ze uitsteken. Sommige hangen ook half naar achter.

4.12. Bij eventuele vervuiling van de openbare ruimte en ten gevolge van de werkzaamheden (in- uitrijden bouwverkeer), zal de uitvoerende partij deze vervuiling direct (laten) verwijderen/schoonmaken;

- Diverse plekken zwerft veel karton dan wel plastic rondom de bouwplaatsen de openbare ruimte in. Is al meerdere malen aangegeven

1.2. Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking. Hoogteverschillen in voetpaden mogen geen oneffenheden groter dan 2cm bevatten, anders dienen deze middels een door de projectleider/directie goed te keuren constructie overbrugd te worden;

- Oversteekplaats is ongelijk en gevaarlijk

Tijdelijke verharding

1.3. Bij een tijdelijke voetgangersvoorziening met een langdurig karakter dient een goede vlakke kwaliteit verharding te worden toegepast zoals elementverharding;

- Overgangsteekplaats is niet vlak. Door de beperkte ruimte is het moeilijk voor mensen met een rolstoel of slecht ter been. Hek steekt een draad met scherpe punt uit.

1.7. De uitvoerende partij is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van alle tijdelijke verhardingen (rechtleggen, schoonmaken, beschadigd materiaal vervangen, herstraten enz.);

- Overgangsteekplaats ligt vol met gladde bladeren en een grote plas water. Ook aan de Jan Celestestraat is de stoep helemaal verzakt door de zware kranen. Ook de bouwplaats is 1 grote puinzooi met zwervend plastic.

Bouwverkeer

1.8. Het bouwverkeer wordt binnen het werkterrein gelost. Lossen in de openbare ruimte is slechts toegestaan indien de uitvoerende partij kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en de Stadsdeelregisseur/WWU akkoord is. Bij uitzondering mag op de rijbaan worden gelost onder begeleiding van gecertificeerde verkeersregelaar(s) (in bezit van VCA en certificaat voor het regelen van het verkeer) (in opdracht van de uitvoerende partij);

- Diverse pallets met straatstenen worden vaak buiten het werkterrein gelost. Soms weken voordat er gestraat werd.

1.9. Bouwverkeer benadert en verlaat het werkvak in vooruitrijdende richting, en rijdt met de rijrichting van het autoverkeer weg;

- Het is onduidelijk wat de rijrichting van het autoverkeer is. Dit gebeurt zowel voor als achteruit.

1.10. Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien de uitvoerende partij kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en de Stadsdeelregisseur/WWU akkoord is. Het materieel dient dan altijd onder begeleiding van een daarvoor gecertificeerde verkeersregelaar plaats te vinden (in opdracht van de uitvoerende partij);

- Zoals uitgelegd tijdens vergadering rijdt het verkeer geregeld tegen elkaar in. Ook gebeurt het geregeld dat er iemand naar achteren moet en dat dat niet lukt omdat er een nieuw voertuig achter rijdt. Als een voertuig achteruit moet dan gebeurt dit vaak zonder verkeersregelaar. Doordat er geen overzicht is, gebeurt dit zeer vaak.

1.11. Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden of fietspaden hijsen/draaien. Afwijken hiervan is slechts toegestaan als de uitvoerende partij kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en de Stadsdeelregisseur/WWU akkoord is. Het hijsen/draaien dient dan altijd onder begeleiding van daarvoor gecertificeerde verkeersregelaars plaats te vinden (in opdracht van de uitvoerende partij);

Brandweer Alle afwijkingen op onderstaande eisen, behoeven toestemming van de Brandweer.

1.12. Voor nood- en hulpdiensten is in alle fases een rijbaanbreedte van 3,5 meter gegarandeerd. Doorrijdbreedte tweerichtingsverkeer minimaal 5,5 meter. Doorrijdhoogte minimaal 4,20 meter. Bochtstraal R7, Hellingbaan maximaal 7%. Dit komt overeen met ca. 12°. (Zie onderstaande foto)

1.14. Redvoertuigen kunnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opgesteld worden en dienen een opstelvlak te hebben van minimaal 5x10 meter

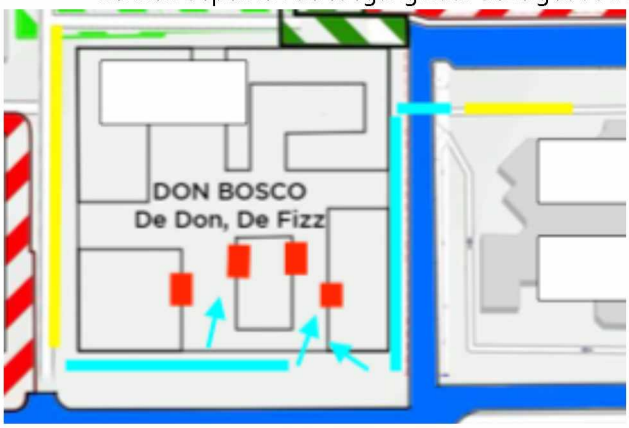
- Niet als de werklui weg is en de boel is afgesloten of als er een opslag heeft plaatsgevonden die de ruimte beperkt. (zie onderstaande foto)

1.16. Woon- en industriewijken moeten twee ontsluitingswegen hebben

- Niet het geval, alleen het Jan Celestestraat. (zie onderstaande foto)

1.17. Straten zijn bij voorkeur ook 2-zijdig bereikbaar; (Dit zal niet overal mogelijk zijn)

- Gele streep is waar de hulpdiensten kunnen parkeren. De lichtblauwe streep is hoe ze vervolgens moeten lopen om bij de juiste (rode korte streep) ingang te komen. Hulpdiensten moeten ongeveer 250 meter lopen en kunnen niet direct in en om de gebouwen komen dan wel bij de ingang. De hekken beperken de toegang naar deze gebouwen.



2. Project specifieke eisen

2.4. Het gezamenlijke bouwterrein dient voorzien te worden van een toegangscontrole, zodanig dat alleen bevoegd personeel het bouwterrein kan betreden. Het organiseren en uitvoeren van deze toegangscontrole is de verantwoordelijkheid van de gezamenlijke uitvoerende partijen. De toegangspoorten dienen gedurende werktijden bewaakt te worden door poortwachter(s).

- Helaas niet elke in en uitrit wordt constant bewaakt. Alleen bij de voetgangersoversteekplaats zit altijd een poortwachter (tijdens werktijden)

2.11. Werkzaamheden die ernstige hinder voor de omgeving (geluid, stank, trillen, bereikbaarheid e.d.) veroorzaken in de omgeving mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving schriftelijk hierover is geïnformeerd (minimaal 1 week van te voren).

- Inzake geluid worden wij nauwelijks geïnformeerd. Denk aan het schoonschrapen van een grote betonnen ondervloer / tegel door een minishovel. Ook het inzetten van zwaarder en meerdere machines om de achterstand van de bouw te versnellen.

2.12. In het algemeen dienen calamiteiten/ongevallen/incidenten en onzorgvuldigheden de Veiligheid aangaande, verplicht direct gemeld te worden aan de Directievoerder van Gemeente Amsterdam.

- Heb het idee dat mijn diverse meldingen over het bovenstaande allemaal niet tot nooit zijn doorgegeven.

Inzake de verlengde bouwweg en een akoestisch onderzoek:
a. De conclusie dat akoestiek verder niet relevant is voor het gebruik van de bouwweg is geen akoestisch onderzoek als bedoeld in de Wet geluidhinder, maar betreft een niet onderbouwde stelling op basis van onbekende berekeningen.
b. Er is volledig akoestisch onderzoek nodig in verband met de reconstructie van bestaande wegen.
c. Ook als de norm niet wordt overschreden verslechtert het woon- en leefklimaat van omwonenden. Ten aanzien van de toename van geluidsbelasting moet de concrete akoestische situatie worden onderzocht voor de mogelijk al zwaar geluidsbelaste woningen ter plaatse.
d. Niet uitsluitend de geluidsbelasting vanwege het gebruik, maar ook de geluidsbelasting vanwege de aanleg van de weg moet worden onderzocht.

BLVC:

De werkzaamheden zullen een stempel drukken op het gebied en zijn bewoners, waardoor dit voorliggend BLVC-kader benodigd is en gedurende de gehele looptijd regelmatig geactualiseerd dient te worden met inspanning van alle betrokken partijen.