

Actualisatie BLVC-plan Conradhuis

Opdrachtgever: Combinatie vof Conradhuis (c.c.)

Contactgegevens

oktober, 2018.



Inhoud

1	**Toelichting project**	**4**
1.1	Actualisatie BLVC-plan	4
1.2	Werkzaamheden	4
1.3	Aanpak	6
1.4	Uitgangspunten werkzaamheden	7
1.5	Grootste BLVC-risico's	7
1.6	Omgevingsprojecten en evenementen	8
1.7	Handhaving en toezicht	9
2	**Bereikbaarheid**	**11**
2.1	Voorzieningen	11
2.2	Verkeer	11
2.3	Regulering bouwgebonden verkeer	14
2.4	Andere uitgangspunten bereikbaarheid	16
3	**Leefbaarheid**	**17**
3.1	Geluid	17
3.2	Schoon en heel	18
3.3	Hekwerk	19
3.4	Andere uitgangspunten leefbaarheid	19
4	**Veiligheid**	**20**
4.1	In- en uitritten bouwverkeer	20
4.2	Andere uitgangspunten verkeersveiligheid	22
4.3	Sociale veiligheid	22
5	**Communicatie**	**24**
5.1	Communicatie algemeen	24
5.2	Communicatie met verkeersdeelnemers	25
5.3	Communicatie opdrachtgever-opdrachtnemer	26

Bijlagen

Bijlage 1 - Werkzaamheden OR 28

Bijlage 2 - Omleiding fietsverkeer en voetgangers 29

2 Toelichting project

1.1 Actualisatie BLVC-plan

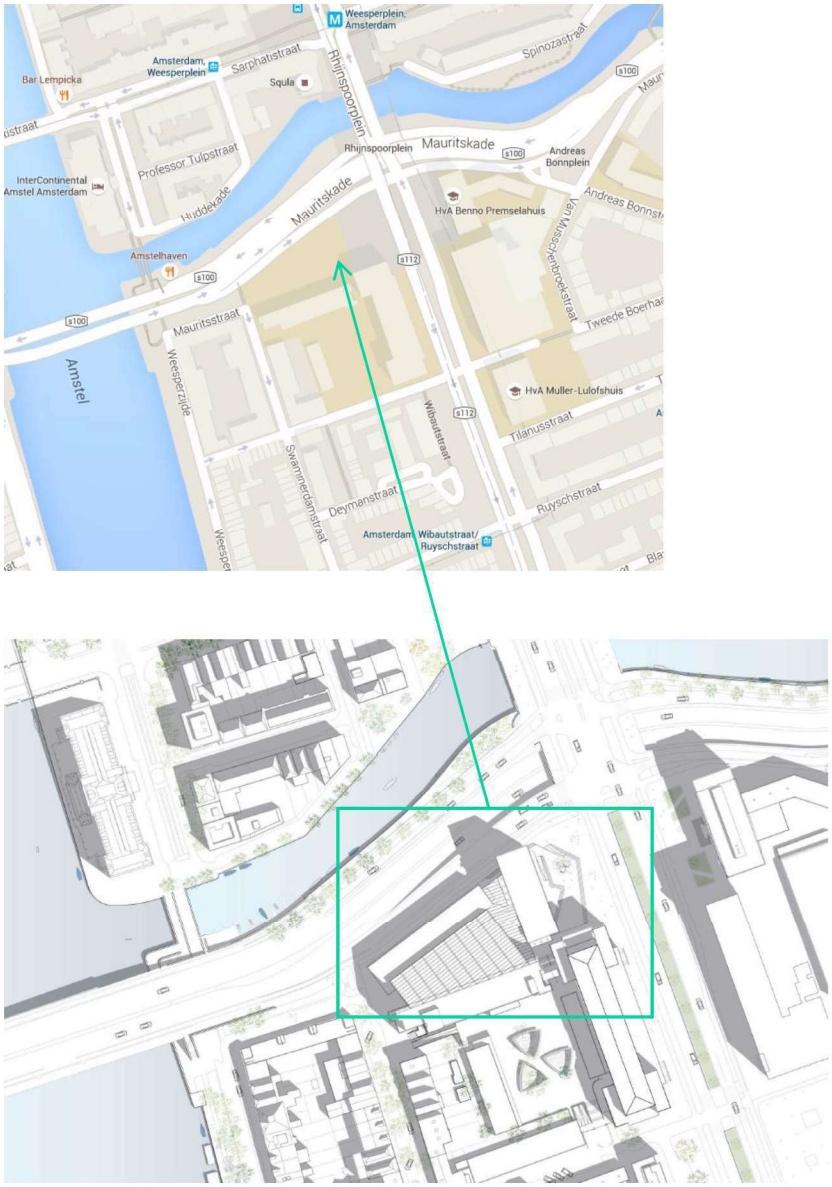
Het BLVC-plan dat hier voor u ligt betreft een actualisatie van het BLVC-plan uit 2016. In de originele plannen zou het bouwproject Conradhuis in oktober 2016 starten, maar het project is door de Hogeschool van Amsterdam uitgesteld. Inmiddels zijn de plannen weer opgepakt en gaat de Combinatie vof Conradhuis (C.C.) de bouwwerkzaamheden uitvoeren. De C.C. bestaat uit de bedrijven De Nijs (oorspronkelijke opdrachtnemer), Visser & Smit Bouw en Unica.

Combinatie
CONRADHUIS

Voor de actualisatie is het proces (zie Aanpak) om tot een gedragen BLVC-plan te komen opnieuw doorlopen en zijn aanpassingen doorgevoerd met specifieke aandacht voor veranderingen in de omgeving van het bouwproject.

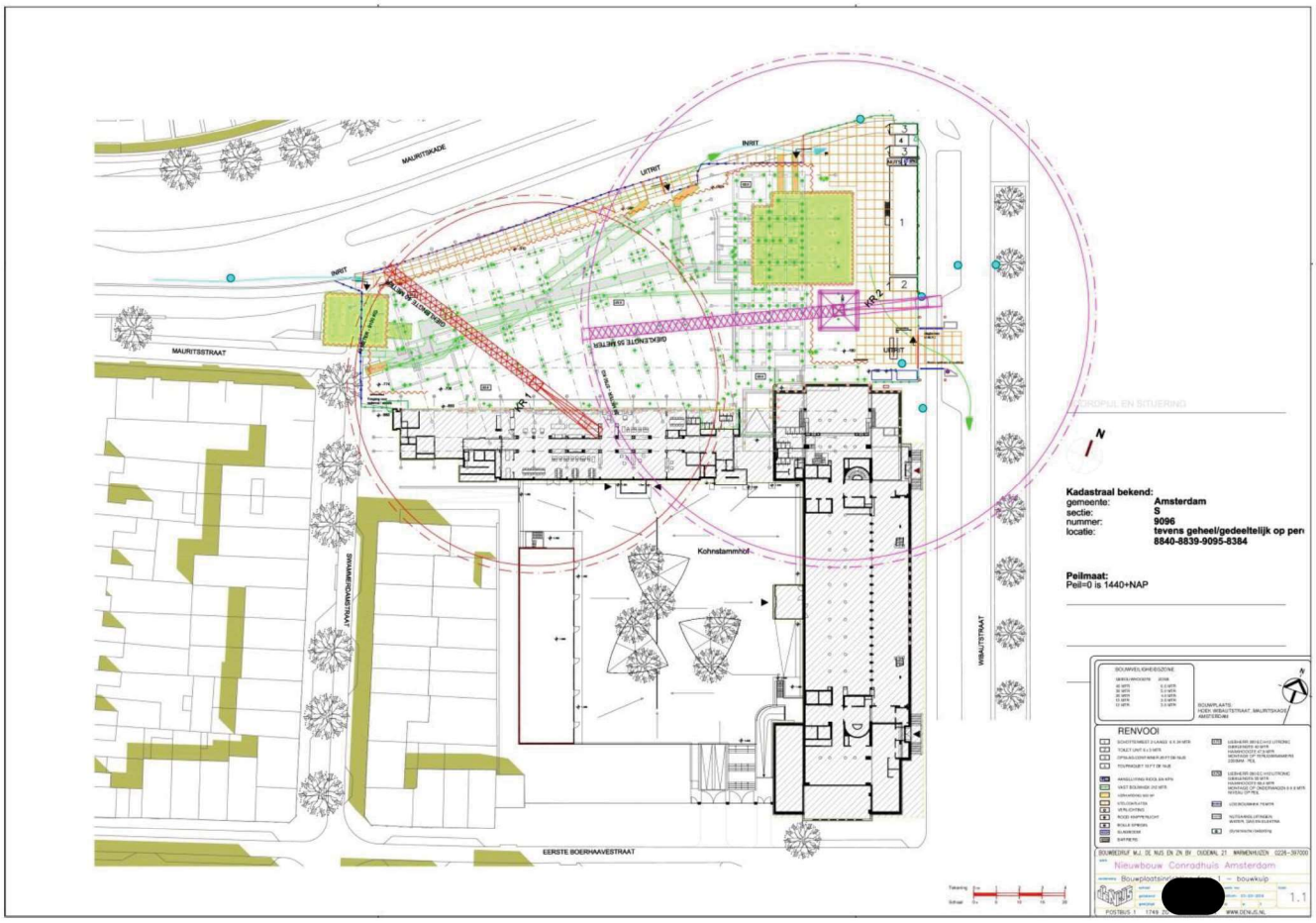
1.2 Werkzaamheden

De uitvoering van de nieuwbouw Conradhuis betreft het sluitstuk van de Amstelcampus van de Hogeschool van Amsterdam aan de Wibautstraat. Het gebouw bestaat uit een hoogbouwdeel, een laagbouwdeel en een atrium tussen hoogbouw, laagbouw en Theo Thijssenhuis. Het gebouw heeft 14 bouwlagen en een souterrain. Het hoge bouwdeel wordt grofweg begrensd door het Rhijnspoorplein, de Wibautstraat, de Mauritskade en de gebouwen Kohnstammhuis en Theo Thijssenhuis.



De bouwwerkzaamheden starten onder voorbehoud medio november 2018 en als opleverdatum wordt augustus 2021 aangehouden. Gedurende de werkzaamheden is het nodig bepaalde voetgangers- en fietsstromen om te leiden. Tijdens het project zullen ongeveer 2720 - 2975 vrachtwagenbewegingen gemaakt worden, waaronder 50-60 bijzondere transporten (in de vroege ochtend of avonduren). Bij de bijzondere transporten wordt rekening gehouden met de benodigde vergunning voor bijzonder transport. Deze zullen doorgaans door leveranciers zelf worden aangevraagd. Met een bouwperiode van bijna 3 jaar gaat het om 8-10 ingaande en uitgaande vrachtwagens per dag. In de ruwbouwperiode, bij het ontgraven van de bouwput en tijdens het storten van beton, is dit aanzienlijk meer (30-40 per dag).

De bouwplaats, met twee kranen, een inrit en twee uitritten, is op onderstaande afbeelding weergegeven. Daarbij tekenen wij aan dat de uitrit aan de Wibautstraat nader is uitgewerkt in 4.1.



1.3 Aanpak

Wij realiseren ons het belang van de BLVC-aspecten, op het niveau van de buurt en de studenten en medewerkers van de HvA, maar ook bovenwijks: we hebben te maken met twee corridors (Wibautstraat en Mauritskade), waar doorstroming ongehinderd moet plaatsvinden. Voor de actualisatie van het BLVC-plan hebben we opnieuw gesprekken gevoerd met betrokken/verantwoordelijke actoren.

In het proces hebben we gesprokken met:

- [redacted]tadsdeelregiseur Oost, V&OR
- [redacted]oofd Groen.
- [redacted]Communicatie stadsdeel Oud-Oost
- [redacted]
- Aanvullend spraken we in 2016 al uitgebreid met:
  - [redacted]adviseur OR, V&OR
  - [redacted]adviseur Stadswerken

Daarnaast zijn diverse overleggen geweest tussen DSP-groep en C.C. waarin onder meer scenario's over laden en lossen, fietsroutes en voetgangers zijn besproken. Deze zijn verwerkt in het BLVC-plan.
Tot de aanpak van DSP-groep hoort ook het verbeeldend meegeven van sterke punten van de bouwput en het duiden van richtingen met simpele tekeningen om zodoende een levendig en procesmatig BLVC-plan te verkrijgen.

1.4 Uitgangspunten werkzaamheden

De volgende zijn de belangrijkste uitgangspunten voor het uitvoeren van de werkzaamheden:

- Het werkgebied wordt afgezet met een hoog (ten minste 1,80 meter) hekwerk, vastgezet in de grond.
- Laden en lossen vindt plaats binnen de hekken van het bouwterrein.
- Af- en aanvoer gebeurt 'just in time': geen of minimale opslag op het bouwterrein.
- Naast in-en uitrit aan de Mauritskade komt er een tweede uitrit voor bouwverkeer op de Wibautstraat. De voorzieningen t.b.v. de verkeersveiligheid bij deze uitrit lichten we toe in paragraaf 4.1.
- De toegestane werktijden zijn regulier, namelijk op maandag t/m zaterdag van 7.00 uur tot 19.00 uur. Uitzonderingen hierop zullen worden aangevraagd.
- Aan- en afvoer bouwverkeer mag niet plaatsvinden voor 7.00 in de ochtend en niet na 19.00 uur 's avond, met uitzondering van bijzondere transporten waarvoor vergunning wordt aangevraagd.
- Tijdens tentamenperiodes mogen alleen werkzaamheden uitgevoerd worden die geen geluidsoverlast veroorzaken.

In de volgende hoofdstukken komen de andere uitgangspunten aan de orde.

Andere gegevens:

- Projecttrekker en in het project meegaande partijen: Visser & Smit Bouw, Unica, De Nijs
- [redacted]
- Coördinatienummer (bij aanmelding project bij BSR toegekend): volgt
- Nood- en hulpdiensten zitten in bijeenkomst SWU (stadsdeelregisseur nodigt uit) en zijn zodoende betrokken.
- [redacted] vanuit HvA: [redacted]
- Omgevingscommunicatie: vanuit stadsdeel door [redacted] en namens HvA door [redacted]

1.5 Grootste BLVC-risico's

We onderscheiden de volgende belangrijke BLVC-risico's:

- Bereikbaarheid: fietsparkeren en fietsroutes, voetgangersstromen vanuit richting Weesperplein, regulering bouwgebonden verkeer en parkeren medewerkers.
- Leefbaarheid: geluidsoverlast, windgevoeligheid bouwplaats.
- Veiligheid: uitrit Wibautstraat
- Communicatie: het bewaren van eenduidige communicatie met een veelheid partijen (HvA, direct omwonenden, de buurt als geheel, stadsdeel en centrale stad (vanwege de status van corridors). De coördinatie hiervan ligt bij de HvA.

In de volgende hoofdstukken gaan we op deze en andere risico's in.

1.6 Omgevingsprojecten en evenementen

De volgende projecten – conform CORA- vinden plaats in de omgeving van het Conradhuis tijdens de bouwfase:

Projectnaam	Werk	Startdatum	Einddatum	Invloed bouwproject
MAURITSKADE 1, vanaf kelderbox 325 (aan achterkant restaurant Mauritskade 1) aan MAURITSSTRAAT nr. 2	vervangen coaxkabel	08-10-2018	08-04-2019	Geen invloed
WEESPERZIJDE ts Ringdijk en Torontobrug	profielwijziging	01-02-2019	01-10-2019	Geen invloed, tijdig afgerond
EERSTE OOSTERPARKSTRAAT	herinrichting	01-03-2019	01-03-2020	Geen invloed
BRUG 423, VRIJHEIDSLAAN / AMSTELDIJK en MR. TREUBLAAN / WEESPERZIJDE (berlagebrug)	vervangen spoor, onderbed en bovenbed	01-06-2021	01-09-2021	Mogelijk van invloed op aanrijroute
RUYSCHSTRAAT	vervangen spoor op diverse plaatsen	01-02-2021	01-06-2021	Geen invloed

Een overzicht met contactgegevens van deze projecten is opgenomen in de bijlage. Werkzaamheden aan de Torontobrug zijn begin november 2018 afgerond, waardoor hier geen omleiding voor bouwverkeer hoeft te worden getroffen. Van de overige omgevingsprojecten hebben alleen de werkzaamheden aan de Berlagebrug in 2021 mogelijk invloed op het bouwproject, specifiek op de aanrijroute. Echter zijn dan de meeste uitvoeringswerkzaamheden al uitgevoerd en staat het testen van installaties al op de planning. Veel bouwverkeer zal er dan niet meer plaatsvinden. Desondanks is een mogelijke omleiding die dan kan worden gehanteerd het aanrijden via de A9 – A2 – Gooiseweg – Utrechtsebrug.

Daarnaast zijn er de volgende aspecten om rekening mee te houden:

- In laatste week van augustus is er op woensdag een evenement – kersvers - voor nieuwe studenten aan de HvA.
- Werkzaamheden Ruyschstraat: houdt wel de toestroom van fietsers in de gaten (omgevingseis: routing fietsers opnemen en up to date houden).
- Er is sprake van de opname van autostalling en fietsenstalling in de aanbruggen van de Torontobrug. Stadsdeelregisseur en stadsregisseur verwachten geen problemen voor de bouwput Conradhuis.
- Keti Koti: nationale herdenking en viering afschaffing van de slavernij. Oosterpark wordt een feestterrein, er gaat een stoet door de stad en veel verkeer vanuit Zuidoost dat van invloed kan zijn op eventueel bouwverkeer. In 2019 vindt de herdenking plaats op maandag 1 juli, de bouwer houdt hiermee rekening in de planning.
- Marathon Amsterdam: jaarlijks evenement, met name op de Mauritskade van invloed. Echter op zondag, dus de invloed blijft beperkt. Bouwer houdt er rekening mee geen bijzondere werkzaamheden uit te voeren op deze dag.
- Koningsdag: bouwer houdt rekening met jaarlijkse drukte tijdens Koningsdag.
- Sail Amsterdam: vijfjaarlijks evenement vindt plaats van 12 t/m 16 augustus 2020. Belangrijk aandachtspunt is dat de Wibautstraat – zoals altijd – een doorgaande route voor nood- en hulpdiensten is. In de planning van het bouwverkeer wordt hier zo veel als mogelijk rekening mee gehouden.

In de directe nabijheid van het Rhijnspoorplein waar het bouwterrein wordt ingericht bevinden zich (behalve de Amstelcampus en Amsterdam Fashion Institute) geen bijzondere voorzieningen die extra aandacht behoeven, anders dan functies zoals winkels, horeca of andere bedrijven en woningen waar als rekening mee wordt gehouden (zie o.a. Communicatie). Iets verderop ligt het Amstel Hotel, maar de verwachting is dat het nauwelijks met geluidsoverlast zal te maken krijgen. Om dit te toetsen wordt er een 0-meting gedaan voor aanvang werkzaamheden, en vervolgens tijdens werkzaamheden wordt er geluidgemeten volgens een nader te verstrekken monitoringsplan.

De omgevingsmanager van de HvA houdt contact met de bewonersverenigingen, de gemeente, buurtregisseurs, buurtplatform Weesperzijde, ondernemers, bedrijven en andere buurtbewoners.

1.7 Handhaving en toezicht

Op de bouwplaats is de bouwdirectie verantwoordelijk voor het toezicht op de naleving. De HvA zal in de uitvoering in eerste instantie toetsen of en hoe de opdrachtnemer zichzelf controleert op BLVC-aspecten. Bij klachten uit de omgeving wordt getoetst of de opdrachtnemer zich houdt aan zijn BLVC-detailplan. Blijkt dit niet het geval dan vindt er ook daadwerkelijk toetsing plaats op de bouwplaats door de omgevingsmanager en de bouwdirectie. Dit toezicht vindt ook preventief plaats. Daarnaast worden veel van de BLVC-maatregelen vastgelegd in vergunningen zodat ook tijdens de uitvoering de maatregelen door de beheerders kunnen worden gehandhaafd als de

opdrachtnemer zich niet aan zijn plan houdt.
In de praktijk speelt de omgevingsmanager tijdens zijn/haar ronde door het gebied de bouwdirectie aan op niet nageleefde BLVC-afspraken. Niet urgente problemen worden in het tweewekelijks overleg besproken (en gerapporteerd) tussen de omgevingsmanager en de bouwdirectie/bouwplaatsmanager. Niet nakomen van de BLVC-aspecten kan ook leiden tot het opleggen van maatregelen of boetes door de bouwdirectie aan de overtreder.

2 Bereikbaarheid

Het onderwerp bereikbaarheid staat niet op zichzelf, maar staat ook ten dienste van de verkeersveiligheid, in het bijzonder bij het uitrijden vrachtauto's van bouwput naar Wibautstraat. Er zijn andere oplossingen gezocht, zoals het oprekken van de strook parallel aan de Mauritskade, maar ook al biedt dit eventueel mogelijkheden, dan nog is dit geen optie, omdat er technisch gezien, teveel capaciteit verloren zou gaan van het hijsen van de twee kranen op deze ene strook (heeft met beperkte optimale laad/losfunctie en draaihoek te maken). Bij kraan Mauritskade en kraan Wibautstraat is een optimaal hijsproces te bewerkstelligen. Hoewel deze oplossing risico's met zich meebrengt heeft het uitrijden ook kansen. In het hoofdstuk veiligheid verkennen we dan ook wat de voordelen (lees: juist nieuwe kansen) van de bouwput zijn.

2.1 Voorzieningen

De Mauritsstraat en de Swammerdamstraat zijn woonstraten. De Eerste Boerhaavestraat is deels woonstraat, deels bestrijkt het de zuidzijde van de Amstelcampus (waar studentenwoningen van de De Key in 2016 zijn opgeleverd – de Leeuwenhoekwoningen). In de Swammerdamstraat ter hoogte van het Theo Thijssenhuis is een ingang van de Amstelcampus voor gemotoriseerd verkeer. Deze wordt thans alleen gebruikt als noodingang. De buurt en de daar gevestigde instellingen worden nadrukkelijk geïnformeerd over bouwactiviteiten in het Conradhuis (zie hoofdstuk communicatie).

2.2 Verkeer

De Mauritsstraat, Swammerdamstraat en Eerste Boerhaavestraat maken geen deel uit van het Amsterdamse hoofdnet en vormen derhalve geen onderdeel van de aanvoerroute van het Conradhuis. De Wibautstraat, Mauritskade en Rhijnspoorplein wel, deze straten hebben tevens de status corridor.

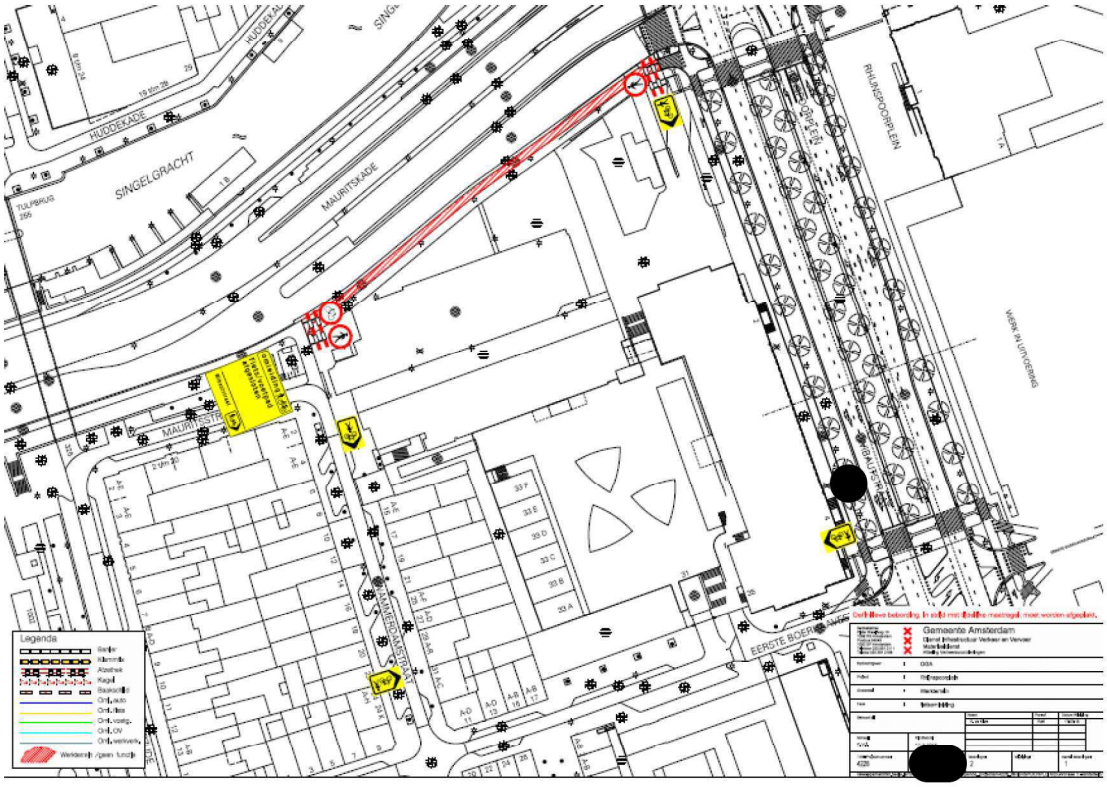
Auto

De Mauritsstraat, Swammerdamstraat en Eerste Boerhaavestraat zijn voornamelijk buurtstraten waar bestemmingsverkeer (bewoners en bezoekers, alsmede studenten van de HvA) gebruik van maakt. Er zijn parkeervakken aanwezig in de straat. Aan de Eerste Boerhaavestraat is een inrit naar Q-park Weesperplein Amstelcampus, een openbare parkeergarage. Tot aan de parkeergarage (richting Wibautstraat) is deze straat éénrichtingsverkeer. Er gaan geen parkeerplaatsen verloren.

Fietsverkeer

Vanwege de bouwwerkzaamheden wordt het fietsverkeer komende vanaf de Torontobrug omgeleid. Het fietspad richting Rhijnspoorplein is opgeheven en fietsers worden omgeleid naar de Swammerdamstraat en

kunnen via de Eerste Boerhaavestraat de Wibautstraat bereiken. In onderstaande afbeelding is de omleiding en bebording weergegeven. Deze is door de gemeente opgesteld en zij zal deze voor aanvang van de bouwwerkzaamheden plaatsen (reeds overeengekomen met HvA).



Afb. 2 Omleidingfietsverkeer (zie bijlage voor vergrote weergave)

Er is heden sprake van fietsverkeer dat aan de westzijde van de Wibautstraat in de tegengestelde rijrichting (dus richting Rhijnspoorplein) fietst. Het goede is dat door de bouwput er een hek om het geheel staat en er veel minder aanleiding is om tegen de richting in op het smalle fietspad te fietsen. Fietsers (en voetgangers) zullen in de nabije toekomst voornamelijk via de Swammerdamstraat naar de Eerste Boerhaavestraat en steken bij de Wibautstraat over om de weg naar oost te vervolgen, dan wel met de rijrichting mee naar het kruispunt met de Mauritskade. Alleen voor fietser die hun fiets willen stallen in de nietjes aan de Wibautstraat voor het Kohnstammhuis blijft het wel verleidelijk om tegen het verkeer in te fietsen. Over het stallen van fietsen gaat de volgende paragraaf.



Afb 3: fietsgedrag situatie tijdens bouwput (v.a. medio november 2018)

Fietsers op de Wibautstraat (komend vanaf Weesperplein) hebben op een fietspad minimaal een ruimte van 2,5 meter ter beschikking. Dat kan uitstekend aangezien de eerdere laad- en losstrook al is verplaatst. Voor het bevoorraden van het Kohnstammhuis en Theo Thijssenhuis is er een namelijk een loslocatie aan de zuidzijde van het Kohnstammhuis – 2e ingang aan de Wibautstraat - waar tevens een goederenlift aanwezig is. Tijdens de bouw is de goederenlift aan de oostzijde van het Theo Thijssenhuis niet toegankelijk, omdat daar in de directe omgeving verschillende werkzaamheden worden verricht.

Fiets stallen

Grote zorg is het fiets- en scooterstalprobleem in de buurt. Dat is nu al een zorgpunt omdat veel gestald wordt buiten de officiële mogelijkheden (onder meer veel scooters op het terrein waar straks het Conradhuis gebouwd wordt), maar als straks de bouwput komt zal dat groter worden. Overigens verdwijnen er tijdens de bouwfase nauwelijks *officiële* stalmogelijkheden (alleen een beperkt aantal nietjes bij de uitrit Wibautstraat). Het parkeren van fietsen en scooters aan/tegen de bouwhekken wordt voorkomen door hekken te plaatsen waar geen kettingen aan vast kunnen worden gemaakt. Daarnaast zet de HvA fiestcoaches in die hierop toezien.

Aan de Eerste Boerhaavestraat is een inrit naar de inpandige fietsstalling van de Amstelcampus. Omdat er in de huidige situatie veel fietsen geparkeerd staan op locatie waar de bouwput komt, is er tijdelijke extra

stalling nodig. Er is gekeken naar nieuwe plekken om fietsen te stallen, maar de opties, die met de wegbeheerder en de omgevingsmanager zijn doorgelopen, zijn afgevallen. Daarom is het des te belangrijker de bestaande opties te benutten: de fietsenkelder onder het Kohnstammhuis moet beter gebruikt worden. Tevens kunnen studenten gebruik maken van de fietskelder van het Wibauthuis aan de overzijde van de Wibautstraat. Een betere bewegwijzering door de HvA in samenspraak met de wegbeheerder van Oud Oost is een eerste voorwaarde hiervoor.

Een alternatief voor een tijdelijke stalling is het verhoogde dek van de Amstelcampus. Hiervoor is het dan nodig de aanrijdroute over de hellingbaan achter het Theo Thijssenhuis vanaf de Swammerdamstraat open te doen en een stalling bij te plaatsen. Dit alternatief moet echter afvallen omdat de HvA met de buurt heeft afgesproken de in- en uitgang alleen in uitzonderingsgevallen te gebruiken en niet structureel (voor een periode van twee jaar).

Fietscoaches vanuit de HvA worden ten slotte ook ingezet om samen met verkeersregelaars de zorgen voor overlast in de buurt te beperken. Coaches kunnen ook fietsverkeer op de Wibautstraat leiden naar de nietjes voor het complex en fietsverkeer dat tegen de richting in rijdt tegenhouden of manen te lopen.

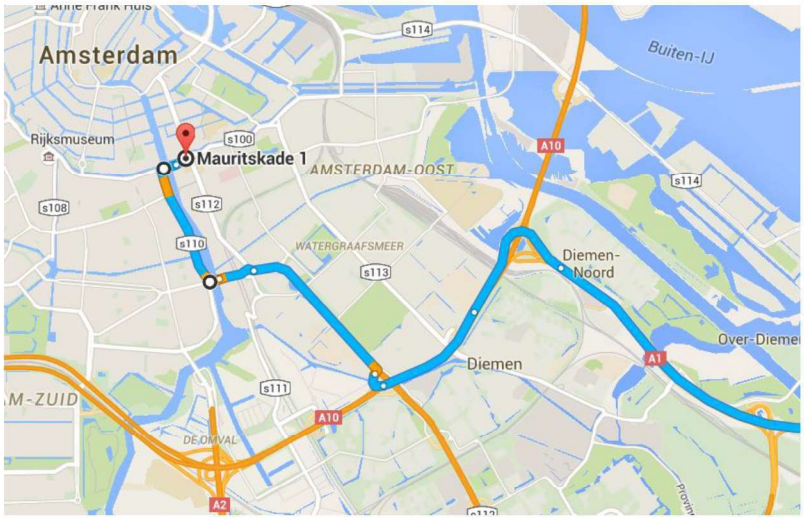
Voetgangers
Voetgangers maken gebruik van de trottoirs. De nadruk van de voetgangersstromen is tussen Weesperplein en Amstelcampus: voetgangers maken gebruik van het metrostation en de tramhaltes. Aan de westzijde van de Wibautstraat zijn twee versmallingen in het trottoir vanwege de ingangen van het Kohnstammhuis. Als doorgaande route voor voetgangers is er een obstakelvrije ruimte van minimaal 2 meter breedte beschikbaar.

2.3 Regulering bouwgebonden verkeer

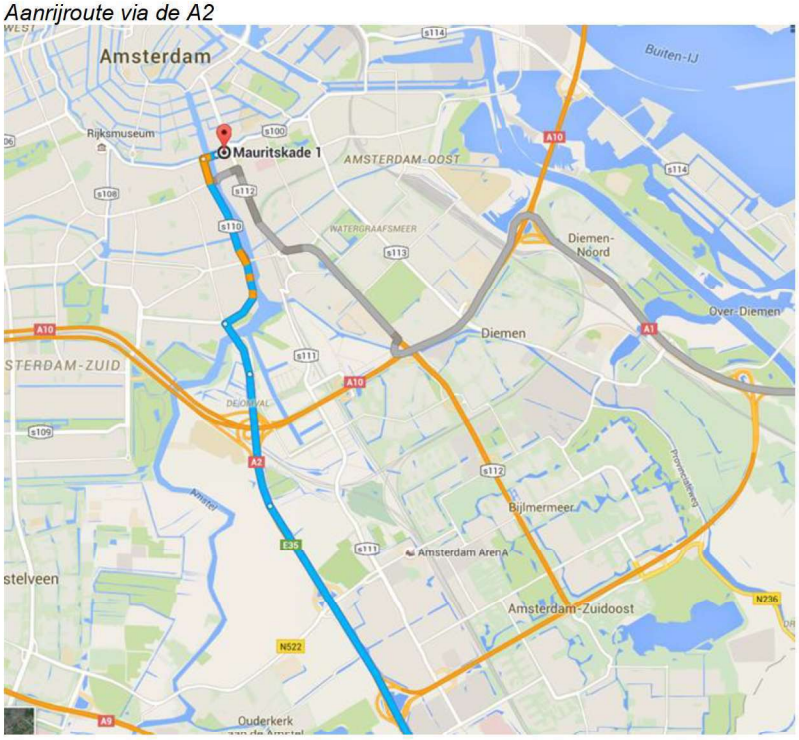
Aanvoer van bouwmaterialen vindt uitsluitend plaats via één aanrijdroute: Amsteldijk, Torontobrug en Mauritskade. Bouwverkeer is afkomstig vanaf de ring/A2 (Nieuwe Utrechtseweg) of de ring/A1 (Gooiseweg, Berlagebrug). Uitrijden vindt uitsluitend plaats richting Wibautstraat/ Prins Bernhardplein. Zodoende maakt bouwverkeer van zo kort mogelijk routes in de stad gebruik. Routes wijzigen in principe niet tijdens de bouw, mocht de sluiting van de Berlagebrug echter voor problemen zorgen dan wordt de eerder beschreven alternatieve route gebruikt.

De wegbeheerder Stadsdeel Oost stelt overigens dat bouwverkeer komend vanaf de A1 via de A9 naar de A2 moet rijden en van daaruit de stad in.

Aanrijroute via de A1



Aanrijroute via de A2



Bouwverkeer rijdt niet door de achterliggende buurt, zoalsde Swammerdamstraat of Eerste Boerhaavestraat.

Bufferen vindt uitsluitend plaats bij tankstation De Hackelaar aan de A1 bij Muiden en in beperkte mate bij de spiegelafstelplaats Utrechtsebrug/Rijnstraat. Bouwverkeer wordt 20 minuten voor het gewenst is per 06 opgeroepen, zodat het kan voldoen aan de eisen van just in time Delivery.

Achteruitrijden van vrachtverkeer op de bouwplaats en bij in- en uitritten vindt niet plaats. Op de bouwplaats is het tevens eenrichtingsverkeer.

Er wordt niet geparkeerd op het bouwterrein. Alleen de bouwplaatsmanager/hoofduitvoerder mogen op het terrein parkeren om bij een eventueel ongeval snel te kunnen handelen. Alternatieve parkeergelegenheid is voorzien op P+R terreinen buiten de ring Amsterdam; C.C. heeft een convenant met de Oosterdokparkeergarage, waar medewerkers kunnen parkeren voor €12/dag per persoon en waar ze een fiets krijgen om naar de bouwkeet te gaan). Tevens is de Oosterpoortgarage nog een goed alternatief. In het contract met alle onderaannemers is opgenomen dat parkeren in de omliggende wijk verboden is op straffe van wegsturen van de bouwplaats en hier zal door C.C. strikt op worden gehandhaafd.

2.4 Andere uitgangspunten bereikbaarheid

- Nooduitgangen van percelen zijn 24 uur per dag bereikbaar en deuren van nooduitgangen draaien volledig naar buiten open.
- Sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van riolen zijn bereikbaar en/of
- bedienbaar.
- Alle lichtmasten op de openbare weg en de verkeersregelinstallaties zijn bereikbaar.
- De elektrakast en hoogspanningsruimte aan de noordgevel van het Theo Thijssenhuis zijn bereikbaar voor de beheerder.
- Tijdens de gehele uitvoering blijven de vluchtroutes en de veiligheid van de bestaande gebouwen gewaarborgd.
- Tijdens de gehele uitvoering wordt rekening gehouden met het plofvlak van de stookruimte van het Theo Thijssenhuis aan de noordgevel van het Theo Thijssenhuis.
- Ten behoeve van de bereikbaarheid van de brandweer moet er altijd een berijdbare strook van minimaal 4 meter breedte op maximaal 10 meter uit de gevellijn beschikbaar zijn. Dat is een punt van aandacht voor vooroverleg SWU want dat is in de Mauritsstraat niet te realiseren.
- Alle brandkranen zijn bereikbaar - voorleggen op tekening in SWU.
- Gegarandeerde doorgang voor nood- en hulpdiensten.
- Geen vertraging in de aanrijroute voor nood- en hulpdiensten.
- Afsluiting en verplaatsing van de doorgang voor nood- en hulpdiensten mag alleen na overleg met de projectmanager van het WWU team van de gemeente en er is een afzonderlijke vergunning voor nodig.
- De invalidenparkeerplaats vlak voor de uitrit bouwplaats aan de Wibautstraat blijft gehandhaafd, indien nodig ivm uitrijden vrachtwagens kan deze naar achter worden verplaatst.
- Het gemaal aan de westzijde blijft gedurende de bouw operationeel. Het gemaal moet te allen tijde bereikbaar blijven (ook voor Waternet). De werkzaamheden rondom het bestaande gemaal en de rioleringen worden vooraf afgestemd en ter goedkeuring voorgelegd aan Waternet en de directie.

3 Leefbaarheid

Het belangrijkste aandachtspunt tijdens de bouwfase is mogelijke geluidsoverlast. Daarnaast spelen aspecten op het gebied van schoon en heel een rol, alsmede de (uitstraling) van het op te richten hekwerk rondom de bouwplaats.

3.1 Geluid

Tijdens de bouw van het Conradhuis mag het equivalente geluidsniveau, invallend op de gevels van de omliggende gebouwen gemeten over de periode van 7.00-19.00 uur (dagperiode) op reguliere werkdagen van maandag tot en met vrijdag, in het algemeen niet meer bedragen dan 80 dB(A). Zie Bouwbesluit 2012. Voor het Theo Thijssenhuis geldt een strengere eis. Op basis van de verwachte geluidwering van de gevel van het Theo Thijssenhuis van 25-30 dB(A), het beoogde geluidsniveau in de leslokalen van 30–35 dB(A) is een equivalent geluidsniveau tot 60 dB(A) acceptabel.

Voor de opdrachtgever is het voorkomen van geluidsoverlast in de omgeving van zeer groot belang. De opdrachtnemer doet een voorstel voor het inrichten van een geluidsmonitoringssysteem waarin staat hoe de equivalente geluidsniveaus tijdens de verschillende fasen van de uitvoering worden bewaakt en welke maatregelen worden getroffen. In grote lijnen: de opdrachtnemer voert vóór aanvang van de bouwwerkzaamheden een nulmeting uit naar geluidsniveaus. Dit bepaalt het bestaande geluidsniveau, veroorzaakt door dagelijkse activiteiten van verkeer en ander stadsleven. Tijdens de eerste bouwfase (t/m de eerste verdieping als de mogelijke geluidsbelasting het hoogst is) vindt permanente meting van geluidsniveaus plaats. Als het geluidsniveau van de bouwactiviteiten (exclusief het reeds aanwezig geluidsniveau) boven de wettelijk vastgestelde grenzen komt, dan worden de werkzaamheden stilgelegd en voor meer geluidsbeperkende bouwmethodieken gekozen om het geluidsniveau binnen de wettelijke normen te brengen.

Om de geluidsbelasting zo laag mogelijk te houden worden de volgende maatregelen genomen:

- Damwanden zullen binnen de kaders met voldoende beschermende middelen worden geduwd.
- Heipalen worden geschroefd en niet geslagen.
- Gebruik van pompen/aggregaten/generatoren wordt zoveel mogelijk beperkt en zijn
- geluidsarm.
- Onnodig draaiende motoren van vrachtwagens worden voorkomen , omdat dit verboden is..
- Radio's zijn niet toegestaan op de bouwplaats.

In de Quickscan bouw- en slooplawaai Theo Thijssenhuis (LPB Sight, 1 mei 2014, als bijlage opgenomen bij de aanbestedingsstukken van Aronsohn Management, 17 augustus 2015) staat meer informatie over hoe met geluidsbelasting wordt omgegaan.

Tot slot voert de opdrachtnemer een nulmeting uit bij panden in de buurt zodat gemonitord kan worden of eventuele trillingen geen schade veroorzaken aan huizen in de directe omgeving.

Tentamenperiodes

Tijdens tentamenperiodes mogen alleen werkzaamheden uitgevoerd worden die geen geluidsoverlast veroorzaken t.b.v. de tentamenzalen. Zware sloopwerkzaamheden (het oude gemaal) worden dan dus niet uitgevoerd. De tentamens zijn normaliter steeds in week 9 en 10 van elk onderwijsblok. Het jaar is opgedeeld in 4 blokken van 10 weken en een vijfde blok voor herkansingen. Er zijn ook nog herkansingen en andere examenmomenten welke nu nog niet bekend zijn. Voor meer informatie hva.nl/jaarrooster. De definitieve weken zullen doorgegeven worden wanneer deze bekend zijn. Het kan voorkomen dat tussentijds rekening gehouden moet worden met tussentoetsen en herkansingen. Dit zal in overleg gaan met de bouwdirectie en de omgevingsmanager. De data voor de tentamenweken in het schooljaar 2018 – 2019 zijn als volgt:

- Eerste blok: 03-09-2018 t/m 11-11-2018
- Tweede blok: 12-11-2018 t/m 03-02-2019
- Derde blok: 04-02-2019 t/m 14-04-2019
- Vierde blok: 15-04-2019 t/m 07-07-2019
- Vijfde blok: 08-07-2019 t/m 01-09-2019

3.2 Schoon en heel

Tijdens de bouwperiode zorgt de opdrachtnemer ervoor dat vervuiling/ beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten het werkterrein in de openbare ruimte direct hersteld wordt.

Het werkterrein zal een nette/propere uitstraling hebben. De opdrachtnemer houdt het werkterrein dagelijks schoon, ook van graffiti, en zorgt dat er geen losliggende materialen zijn. Tijdelijke opslag is alleen toegestaan binnen het afgezette werkterrein. De opdrachtnemer minimaliseert de verspreiding van opwaaiende materialen/ stofdeeltjes en bodemdeeltjes vanaf het werkterrein en de bouwput naar de omliggende openbare ruimte.

In de periode van aan- of afvoer van grond wordt de openbare ruimte ter plaatse van de inrit van het werkterrein en de rijbaan schoongehouden, en indien nodig meerdere keren per dag worden schoon gemaakt. Dat zal zeker in de periode van het afvoeren van de grond uit de bouwput het geval zijn, slipperigheid moet voorkomen worden.

C.C. verstrekt voor de uitvoering van het werk een rapport van de staat waarin de omliggende belendingen zich verkeren (conform bestek algemene voorwaarden).

3.3 Hekwerk

Het werkgebied wordt afgezet met een hoog (tenminste 1,80 meter) hekwerk zonder ruimtebeperkingen aan de openbare zijde. Het hekwerk heeft een hoogwaardige uitstraling, is stormvast, verankerd in de grond en staat in een rechte zichtlijn. Het hekwerk is goed en eenvoudig afsluitbaar.

De opdrachtnemer houdt het hekwerk gedurende de hele bouwperiode schoon en heel (inclusief verwijdering van graffiti. Het hekwerk heeft de mogelijkheid tot het bevestigen van informatie over het Conradhuis (artists impression, plattegrond e.d.). Op de hoeken en bij de in- en uitritten blijft het hekwerk open, zodat de zichtlijnen voor (auto)verkeer niet worden beperkt.



Referentiebeeld: attractief, niet windgevoelig, goed vastgezet, bij in-/uitrit geen doeken

3.4 Andere uitgangspunten leefbaarheid

- Afval wordt zo veel mogelijk gescheiden en gerecycled.
- Door opdrachtnemer geplaatste (bouw)verlichting zal zo worden afgesteld en gericht dat omwonenden zo min mogelijk zicht en hinder van zullen hebben.
- De positionering van tijdelijke fiets- en voetgangersroutes is op duidelijke, prettige en
- eventueel ludieke manier aangegeven.

4 Veiligheid

Veel van de veiligheidsaspecten betreft verkeersveiligheid. Eerst gaan we in op de in- en uitritten, vervolgens op andere punten ten aanzien van de verkeersveiligheid en daarna op de sociale veiligheid.

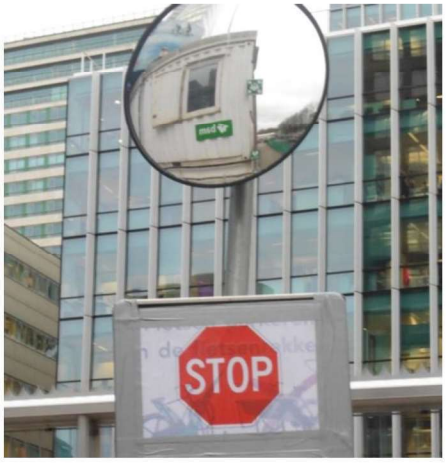
4.1 In- en uitritten bouwverkeer

De inrit/uitrit aan de Mauritskade geeft geen grote risico's: er zijn geen fietsers waar uitvoegend vrachtverkeer mee rekening moet houden.

- Invoegend werkverkeer moet met de stroom mee naar het VRI Wibautstraat/Mauritskade oprijden.
- Het mag alleen bij de verkeerslichten naar rechts (te gevaarlijke doorsteek).
- Dat dient gecommuniceerd te worden met de chauffeurs (verkeersbord bij uitrit).
- Bolle spiegel noodzakelijk (dode hoek).

Om de verkeersveiligheid te borgen bij de uitrit aan de Wibautstraat is het goed eerst kort te kijken naar de sterke punten van de bouwput i.r.t. de verkeersveiligheid:

- Door o.a. de fietsomleiding wordt de kans op tegendraads fietsverkeer verkleint; de fietsers moeten om het blok heen en hebben minder motief om tegen de fietsrichting in te gaan. Dat ontlast uitrijdend vrachtverkeer.
- Er is geen kraan met last over de Wibautstraat. Kranen zijn beveiligd met E-tronics.
- Uitrijden afstemmen met VRI kruispunt Mauritskade: verkeer vanaf bouwterrein vrij de weg op.
- Desalniettemin bolle spiegel, VRI op eigen terrein geschakeld met kruispunt.



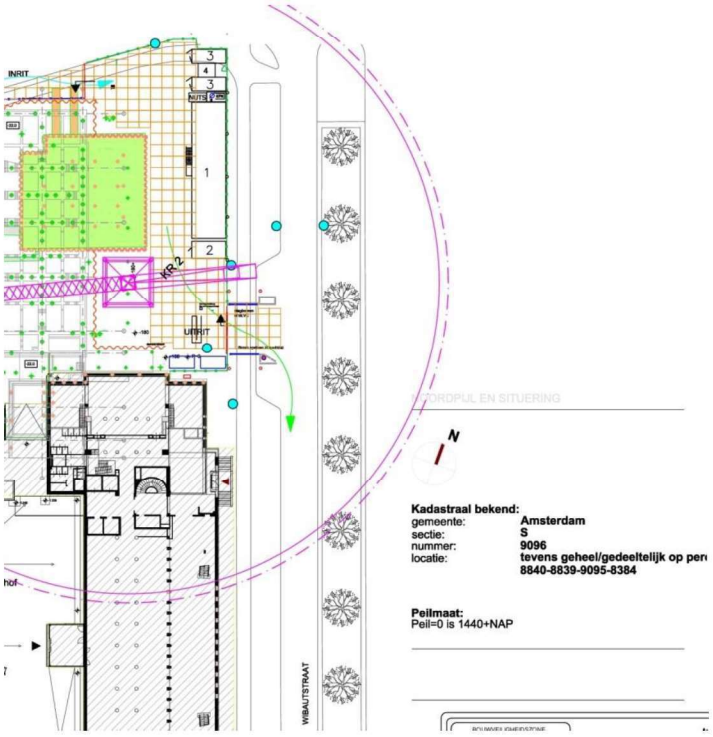
Voor de uitrit Wibautstraat werken we met slagbomen en een detectiesysteem om te anticiperen op de VRI ten behoeve van voetgangers en fietsers. De slagbomen hebben geen geluidsignaal, maar zijn gekoppeld aan de VRI Rhijnspoorplein dus dat betekent dat bouwverkeer slechts kan wegrijden als er geen

gemotoriseerd verkeer vanaf het Rhijnspoorplein komt. Alleen bij het oprijden gaan de slagbomen neer. Voorts wordt gewerkt met een bolle spiegel om het zicht van chauffeurs te optimaliseren. In het document 'slagbomen in/ -uitrit bouwplaats Conradhuis' worden verder ingegaan op de werking van het slagbomensysteem.

Op de plaats van de uitrit aan de Wibautstraat worden enkele fietsnietjes en een boom tijdelijk verwijderd. De nietjes worden op de bouwplaats opgeslagen, de boom wordt verplant en achteraf wordt deze of een nieuwe boom terug geplant. Hiervoor wordt een vergunning aangevraagd, waarna afspraken over terug planten (oude of nieuwe boom) aan het einde van de bouw worden gemaakt met de afdeling Groen van de gemeente Amsterdam.

Voor voetgangers vanaf het Rhijnspoorplein zullen de bouwhekken geen hinder opleveren, er blijft voldoende ruimte op het trottoir beschikbaar.
Mogelijk kunnen in plaats van het hekwerk de bouwketen als afscheiding van het bouwterrein dienen, waardoor weer enige extra ruimte op het trottoir gewonnen wordt. Op de bouwketen aan de zijde Wibautstraat wordt extra verlichting geplaatst, deze verlichting zal de hele nacht door branden. Hierdoor wordt voorkomen dat er donkere plaatsen ontstaan, wat niet prettig is voor voorbijgangers.

Situatie tpv Wibautstraat tijdens bouw Conradhuis



Laad- en losstrook

De HvA ontvangt dagelijks zo'n 2 à 3 leveranties op de schampstrook Wibautstraat. De laad- en losstrook is eerder ten behoeve van de bouwwerkzaamheden al opgeschoven naar de zuidzijde van het Kohnstammhuis.

De invalidenparkeerplaats op de schampstrook Wibautstraat zou (tijdelijk) verplaatst kunnen worden naar een locatie ter hoogte van het Kohnstammhuis.

De kranen hebben, zoals gezegd, E-tronics, waarmee de draaicirkel automatisch ingeperkt wordt en zodoende last nooit boven de openbare ruimte (trottoir, fietspad en rijweg) komt.

Ten aanzien van het risico op vallende voorwerpen merken wij op dat rekening is gehouden met een valbereik van 5 meter (een zone van 5° van de bouwhoogte; de theoretische afstand t.o.v. de hoogbouw is ca. 4,64 m). De hekken staan derhalve minstens 5 meter van de bebouwing.

4.2 Andere uitgangspunten verkeersveiligheid

- De poorten in de bouwhekken zijn altijd afgesloten en er is toezicht door de bouwplaats-medewerkers bij het op en afrijden van het bouwterrein
- Fietsers worden vanuit de richting Weesperzijde via de Swammerdamstraat en Eerste
- Boerhaavestraat richting de fietsenkelder van het Kohnstammhuis geleid. De
- omleiding wordt met bebording aangegeven.
- Opdrachtnemer plaatst de VCA-bebording met de tekst "verboden voor onbevoegden"
- bij de ingang(en) van het werkterrein.
- Het bouwhek bevat geen uitstekende onderdelen.
- Materiaal wordt niet tegen de bouwhekken opgeslagen; het dient minimaal 1 meter uit de bouwhekken te liggen.
- De beveiligingsinstallaties van Kohnstammhuis en Theo Thijssenhuis blijven in alle fasen van de bouw operationeel.

4.3 Sociale veiligheid

Het aspect sociale veiligheid is richtinggevend geweest voor het gehele BLVC-plan. DSP-groep hanteert vier criteria, die voortkomen uit het Handboek Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer[1]. Het gaat om:

A. **Zichtbaarheid**: aanwezigheid sociale ogen/informele controle, mate van verlichting (gelijkmatigheid|), zichtlijnen en het voorkomen van schijnveiligheid (vaak worden middelen ingezet, die een averechtse werking op sociale veiligheid hebben).

Noot 1 DSP-groep is mede-auteur van het Handboek Sociaal Veilig Ontwerp en Beheer (Thoth, 2008)

B. **Eenduidigheid**: heldere rooilijnen, het voorkomen van nissen. Maar het gaat ook over beheergrenzen en betrokkenheid (mijn en dijn).
C. **Toegankelijkheid**: hier gaat het behalve om de gebruiksvriendelijkheid ook om het (on)gewenst scheiden van langzaam-verkeerstromen, bereikbaarheid voor surveillance.
D. **Aantrekkelijkheid**: Schoon en heel zijn hierbij parameters. Ook de kwetsbaarheid van beheer komt hier om de hoek kijken.

Bij het werken met deze criteria staat het denken in de context voorop: kijk niet alleen naar de samenhang, maar ook naar effectverplaatsingen.

We onderscheiden daarbij de volgende aandachtspunten:

- Met name in de avond en nachtelijke uren kunnen er plekken zijn die als sociaal onveilig worden ervaren. Wij zorgen ervoor dat deze situatie tijdens de bouw in ieder geval niet verslechtert.
- De opdrachtnemer voorkomt bij het inrichten van de bouwplaats onoverzichtelijke en donkere hoeken of nissen in de openbare ruimte.
- Bij buitenverlichting is de richting van de lampen regelbaar. Indien mogelijk kunnen lampen op het Theo Thijssenhuis worden geplaatst richting bouwwerk. Verlichting mag niet hinderlijk zijn voor omwonenden.
- De bouwplaats wordt beveiligd doormiddel van een detectie systeem. Indien er gebruik van buitencamera's zal worden gemaakt zal hiervoor een apart plan gemaakt worden, ter goedkeuring van de directie, conform het HvA-protocol voor cameratoezicht.
- Bij de inrichting van de bouwplaats hanteren we minimaal hetzelfde verlichtingsniveau als in de omringende openbare ruimte.
- In de tijdelijke situatie blijft het verlichtingsniveau hetzelfde. Omleidingsroutes voor voetgangers en fietsers zijn voorzien van goede verlichting.
- Ook ten behoeve van de sociale veiligheid zijn de zichtlijnen zoveel mogelijk behouden.

5 Communicatie

5.1 Communicatie algemeen

De 1e lijns communicatie vindt plaats tussen de communicatiemanager van de HvA en de omgevingscommunicatie van Combinatie Conradhuis. De regie voor omgevingscommunicatie ligt bij de HvA.

Desalniettemin zijn er losse aandachtspunten die nu al onder de aandacht gebracht kunnen worden:

- Om het illegaal stallen van fietsen bij de campus op het maaiveld naast het Kohnstammhuis tegen te gaan moet bekend gemaakt worden dat de fietsenkelder van de HvA nu veel meer in de aanrijdroute ligt vanaf de Torontobrug en dat fietsen daar gestald kunnen worden (met gebruik van een studentenpas).
- Doorgaand fietsverkeer steekt over in het verlengde van de Eerste Boerhaavestraat; derhalve is er minder aanleiding om tegen het fietsverkeer in te fietsen richting de Mauristkade.
- In de communicatie met de gemeente zijn de volgende contactpersonen belangrijk om te betrekken (vanuit de HvA is reeds contact met deze personen):
  - [redacted](Communicatie Oud-Oost; reeds betrokken bij opstellen uitgangspunten communicatie) en[redacted](Communicatie Stedelijk; contact via[redacted]
  - [redacted](gebiedsmakelaar)
  - [redacted](gebiedsregisseur)

Wanneer er meer zicht is op de verschillende communicatie-uitingen en –momenten stellen wij een communicatiematrix op, conform onderstaand voorbeeld:

Middel	Datum	Doelgroep	Wie voert uit? ***(uitvoering ligt bij HvA)***
Buurtbericht	*Bij verwachte hinder*	*Bewoners straten rondom bouwlocatie*	[redacted]
Bericht website Hva.nl en HvA/Amstelcampus	*xx-xx*	*HvA medewerkers, bewoners en ondernemers buurt x*	[redacted]
Conrad Courant	*Periodiek*	*Bewoners en ondernemers buurt x*	[redacted]
Digitale nieuwsbrief stadsdeel Oost (wekelijks)	*Periodiek*	*Buurtbewoners*	[redacted]

Verder gelden voor de communicatie de volgende uitgangspunten:

- Omgevingscommunicatie richt zich op de betrokkenen in de directe omgeving van de bouwwerkzaamheden. Eén loket en één, voor de buurt bekend, aanspreekpunt vormen de kern van deze omgevingscommunicatie. Daar kunnen betrokkenen zich melden en daar wordt ook de

afhandeling van meldingen en klachten gecoördineerd. Er is een centrale mailbox (amstelcampus@hva.nl) waar alle vragen omtrent het programma Amstelcampus kunnen worden gesteld. Iedereen ontvangt binnen 24 uur antwoord. Daarnaast kan de omgevingscommunicatie plaatsvinden via een inloopspreekuur, de website, buurtbijeenkomsten (1 keer in het kwartaal), buurtberichten en events (eerste paal, hoogste punt, etc.).

- Werkzaamheden worden vroegtijdig gecommuniceerd met de omgeving. Dit betekent dat de werkzaamheden minimaal twee weken voor aanvang gecommuniceerd moeten zijn met de omgeving. De opdrachtnemer dient minimaal drie weken voor de start van de werkzaamheden informatie aan te leveren over de inhoud, duur, omvang en impact van de werkzaamheden (conform BLVC-kader pag. 3). Zolang hierover niet is gecommuniceerd wordt niet gestart met de uitvoering.
- Indien van toepassing (werkzaamheden met extreme hinder) moet een vergunning worden aangevraagd bij Stadsdeel Oost voor overwerk (avond, nacht, weekend).
- Overwerk (buiten de reguliere werktijden) is in beginsel niet wenselijk. Mocht overwerk
- toch incidenteel voorkomen dient de aannemer tijdig (minimaal 48 uur van te
- voren) overwerk af te stemmen met de HvA (i.v.m. communicatie naar omwonenden). In de bouwvak wordt niet gewerkt, als de werkzaamheden het toelaten.

De aannemer houdt er rekening mee dat na de ruwbouwfase de opdrachtgever maandelijks op donderdagmiddag van 15.00 uur en 16.00 uur onder begeleiding zogenaamde hard hat tours door de bouw zal houden met groepen bewoners, gebruikers, etc. Maximaal 15 personen per groep per keer en alleen doorgang bij voldoende animo, met akkoord van de bouwplaatsmanager en indien de werkzaamheden het toelaten.

5.2 Communicatie met verkeersdeelnemers

De werkzaamheden hebben op verschillende manieren consequenties voor de bereikbaarheid van het gebied. Mogelijk wijzigen routes of er is minder ruimte beschikbaar voor het verkeer. De communicatie naar de verkeersdeelnemers wordt door de gemeente verzorgd in nauw overleg met de opdrachtnemer en de HvA.

Aan begin van het bouwproces is aandacht voor de communicatie naar studenten (scooters, brommers, fietsers) over routes en gewenst verkeersgedrag tijdens de bouwperiode.

Vooralsnog wordt alleen het fietspad langs de Mauritskade tijdelijk buiten gebruik gesteld en stelt de gemeente een omleiding in voor fietsers en voetgangers komende vanaf de Torontoburg via de Swammerdamstraat en Eerste Boerhaavestraat, inclusief de benodigde bebording. Bij andere omleidingen of bijzonderheden waarvoor bebording nodig is wordt dit afgestemd met het materiaalbureau van de gemeente Amsterdam.

5.3 Communicatie opdrachtgever-opdrachtnemer

Om de communicatie tussen HvA en C.C. optimaal te laten verlopen gelden de volgende specifieke uitgangspunten:

- De opdrachtnemer levert informatie aan de opdrachtgever ten behoeve van de interne en externe communicatie door de opdrachtgever, zowel in tekst als in de vorm van beeld- of kaartmateriaal. De opdrachtnemer heeft hiervoor een omgevingsmanager aangewezen die
- verantwoordelijk is voor de uitvoering van de eisen met betrekking tot communicatie.
- De opdrachtnemer geldt als aanspreekpunt voor de opdrachtgever en is 24/7 bereikbaar (dan wel zorgt voor vervanging).
- De opdrachtnemer verleent medewerking aan communicatie- en voorlichtingsactiviteiten (o.a. rondleidingen en voortgangsfotografie) door de opdrachtgever, evenals festiviteiten zoals eerste paal, hoogste punt en dag van de bouw.
- De opdrachtnemer verwijst medewerkers van de media direct door naar de omgevingsmanager van de opdrachtgever.
- De opdrachtnemer mag slechts in overleg met de opdrachtgever publiceren of meewerken aan publicaties over de werkzaamheden en/of het project.
- De opdrachtnemer verleent medewerking aan het ophangen van informatieborden aan de bouwhekken, hierbij wordt rekening gehouden met zichtlijnen.
- De opdrachtnemer mag geen reclame-uitingen op het bouw- en werkterrein plaatsen zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever.
- Bij calamiteiten is de dienstdoende uitvoerder van de aannemer direct bereikbaar.
- Het nummer van de meldkamer HvA is op het hek geplaatst. Bewaking is 24/7 bereikbaar voor calamiteiten.
- In de keet op het bouwterrein hangt de werkinstructie bij ernstige ongevallen, hier is het noodnummer op vermeld en het telefoonnummer van de KAM coördinator / personeelsfunctionaris C.C. Daarnaast wordt, zoals gezegd, gebruik gemaakt van bewaking via een detectie systeem.
- De opdrachtnemer signaleert en levert tijdig overzicht aan van processtappen (bv. het aanvragen van vergunningen), omstandigheden en/of werkzaamheden waarvan redelijkerwijs moet worden aangenomen dat daarover communicatie richting omwonenden, de media of andere relevante partijen wenselijk is.
- De opdrachtnemer voorziet de opdrachtgever van informatie die voor de communicatie over de werkzaamheden noodzakelijk is en moet de opdrachtgever op verzoek bij deze communicatie assisteren (bv. deelname aan een buurtoverleg).
- De opdrachtnemer meldt vragen en klachten direct aan de opdrachtgever en vice versa. De opdrachtgever houdt een klachten- en complimentenregister bij.
- De opdrachtnemer verwijst burgers met vragen of klachten vriendelijk door naar de omgevingsmanager en gaat niet met burgers in discussie.

- De opdrachtnemer levert op verzoek van de opdrachtgever binnen 24 uur input voor de beantwoording van vragen en klachten.
- De opdrachtnemer stelt naar behoefte capaciteit beschikbaar voor een inloopspreekuur.
- Het inloopspreekuur kan in overleg met HvA maandelijks worden ingeplant in overleg met de uitvoerder en/of bedrijfsleider van C.C.

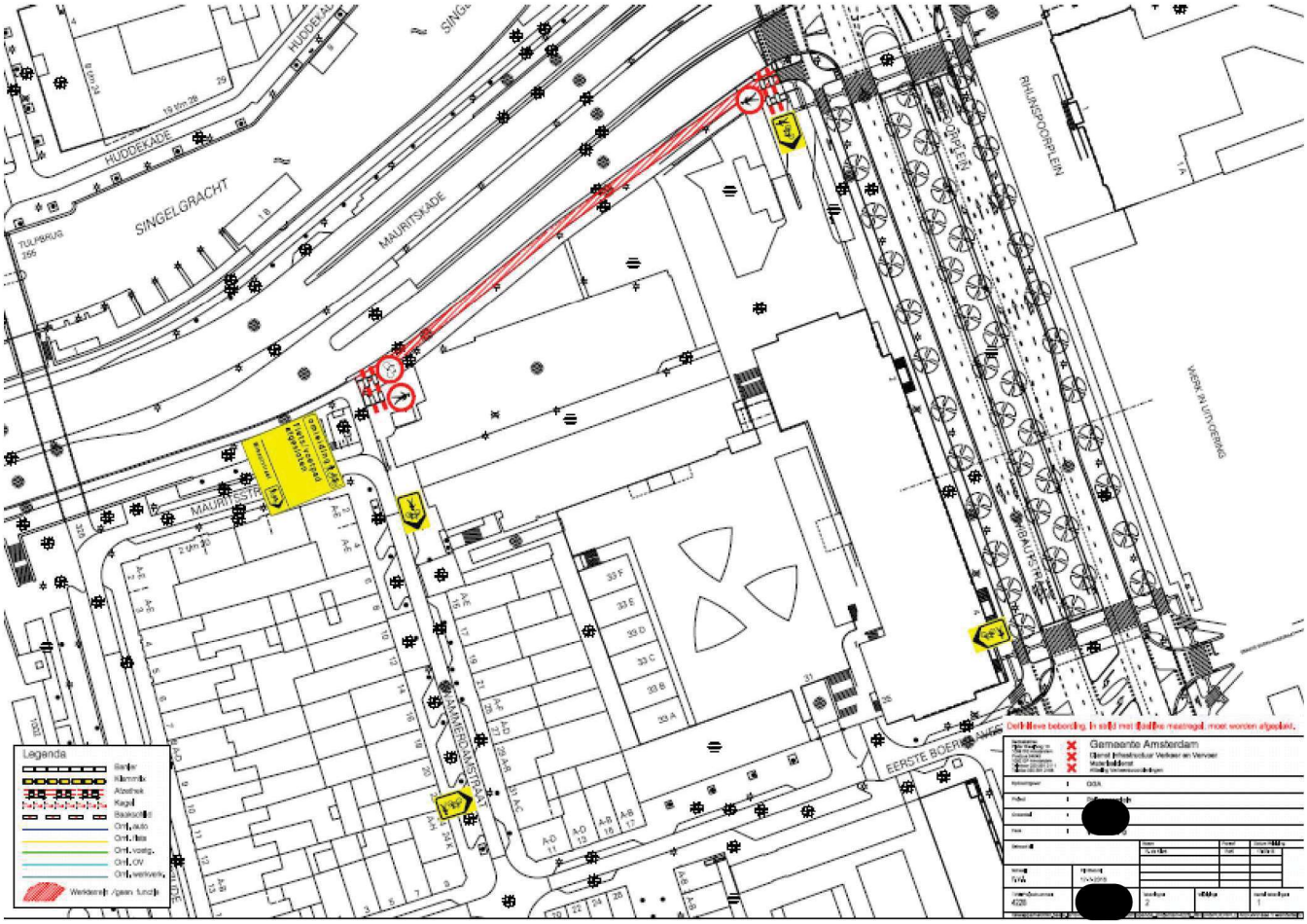
Nadere informatie over de wijze waarop tijdens de verschillende fasen van het project gecommuniceerd moet worden zijn te vinden in het handboek Zo Werken wij in Amsterdam.

Tenslotte zal de opdrachtnemer zich inspannen om ideeën in een vroeg stadium op te sturen naar de SWU, hetgeen winst oplevert in het proces. Daarnaast zijn WWU en CtC belangrijk in het proces.

Bijlage 1 - Werkzaamheden OR

Projectnaam	Werk	Startdatum	Einddatum	Coördinatienr.	Dienst	Contact
MAURITSKADE 1, vanaf kelderbox 325 (aan achterkant restaurant Mauritskade 1) aan MAURITSSTRAAT nr. 2	vervangen coaxkabel	08-10-2018	08-04-2019	20185671	Ziggo B.V.	[redacted]
WEESPERZIJDE ts Ringdijk en Torontobrug	profielwijziging	01-02-2019	01-10-2019	20172382	Stadsdeelwerken	[redacted]
EERSTE OOSTERPARKSTRAAT	herinrichting	01-03-2019	01-03-2020	20145602	Stadsdeelwerken	[redacted]
BRUG 423, VRIJHEIDSLAAN / AMSTELDIJK en MR. TREUBLAAN / WEESPERZIJDE (berlagebrug)	vervangen spoor, onderbed en bovenbed	01-06-2021	01-09-2021	20184308	GVB	[redacted]
RUYSCHSTRAAT	vervangen spoor op diverse plaatsen	01-02-2021	01-06-2021	20160604	GVB	[redacted]

Bijlage 2 - Omleiding fietsverkeer en voetgangers



DSP-groep BV
Van Diemenstraat 410
1013 CR Amsterdam
+31 (0)20 625 75 37

dsp@dsp-groep.nl
KvK 33176766
www.dsp-groep.nl

DSP-groep is een onafhankelijk bureau voor onderzoek, advies en management, gevestigd aan de IJ-oevers in Amsterdam. Sinds de oprichting van het bureau in 1984 werken wij veelvuldig in opdracht van de overheid (ministeries, provincies en gemeenten), maar ook voor maatschappelijke organisaties op landelijk, regionaal of lokaal niveau. Het bureau bestaat uit 40 medewerkers en een groot aantal freelancers.

Dienstverlening

Onze inzet is vooral gericht op het ondersteunen van opdrachtgevers bij het aanpakken van complexe beleidsvraagstukken binnen de samenleving. We richten ons daarbij met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van zo'n vraagstuk. In dit kader kunnen we bijvoorbeeld een onderzoek doen, een registratie- of monitorsysteem ontwikkelen, een advies uitbrengen, een beleidsvisie voorbereiden, een plan toetsen of (tijdelijk) het management van een project of organisatie voeren.

Expertise

Onze focus richt zich met name op de sociale, ruimtelijke of bestuurlijke kanten van een vraagstuk. Wij hebben o.a. expertise op het gebied van transitie in het sociaal domein, kwetsbare groepen in de samenleving, openbare orde & veiligheid, wonen, jeugd, sport & cultuur.

Meer weten?

Neem vrijblijvend contact met ons op voor meer informatie of om een afspraak te maken. Bezoek onze website www.dsp-groep.nl voor onze projecten, publicaties en opdrachtgevers.

