Gemeente Amsterdam

Definitief
Versie 1
26 januari 2026

BLVC-gebiedskader

Nelson Mandelabuurt



Auteur(s): S. ter Braake (BLVC-adviseur), J.F. van Arnhem (projectmanager)

Opdrachtgever: M. Jalloh

Contactpersoon projectmanager: J.F. van Arnhem

Datum: 26-01-2026
Kenmerk Victor (Nelson Mandelabuurt): W25016492.
Definitief

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel van het BLVC gebiedskader 4

2 BLVC in project Nelson Mandelabuurt 6
2.1 Faseringsdraaiboek 6
2.2 Juridische werkingssfeer van het BLVC- kader 8
2.3 Rol projectorganisatie bij BLVC van planvorming tot uitvoering 9

3 BLVC-uitvoeringsplan 10
3.1 Algemeen 10
3.2 Het maken van een BLVC-uitvoeringsplan 11
3.3 Vaststellen BLVC-uitvoeringsplan 13
3.4 WIOR Verordening 13

4 Projectgebied en omgevingsanalyse 15
4.1 Projectlocatie 15
4.2 Verkeerssituatie 15
4.3 Functies en voorzieningen 17
4.4 Omgevingsprojecten en evenementen 17

5 Regie, toetsing en handhaving BLVC 19
5.1 Afspraken /gedragscodes 19
5.2 Regie en toetsing 19
5.3 Communicatie 20
5.4 Toezicht en handhaving 21
5.5 Contactpersonen 24

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Generieke BLVC-uitgangspunten
Bijlage 2 - Amsterdamse procedures en processen
Bijlage 3 - Bouwwegen Concept 26-01-2026

1Inleiding

1.1 Aanleiding

De Nelson Mandelabuurt wordt een nieuwe woonwijk aan de rand van het Nelson Mandelapark. Er worden straks 10 bouwkavels gerealiseerd. Er worden ongeveer 700 woningen gebouwd en een school.

De gemeente Amsterdam (Grond en Ontwikkeling) vindt het als opdrachtgever belangrijk om de gebiedsgebruikers inzicht te geven in wat er gaat gebeuren, welke type overlast met betrekking tot de bouwwerkzaamheden er wordt verwacht en wie wat doet om overlast voor de gebruikers in het gebied te beperken.

Het bouwlogistiekplan wordt nader opgenomen bij de uitwerking van het BLVC-uitvoeringsplan voor de Nelson Mandelabuurt.



Afbeelding plankaart Nelson Mandelabuurt



Impressie bouwontwikkelingen

Er komt een nieuwe buurt met zo'n 700 woningen tussen de Gooiseweg en het Nelson Mandelapark. We willen hier 10 woonblokken bouwen voor verschillende doelgroepen en soorten huishoudens. De verdeling is 40% sociale huur, 40% middensegment en 20% vrije sector. Ook komt er een school (kavel D). Bijzonder is dat deze wijk bijna helemaal met hout wordt gebouwd. De naam 'Nelson Mandelabuurt' is een werktitel. Samen met de bewoners uit Zuidoost gaan we nog een goede en passende naam voor dit project kiezen. Een kwart van alle woningen wordt met voorrang toegewezen aan bewoners uit Zuidoost.

Ook maken we plannen voor de vernieuwing van het Nelson Mandelapark. Zo verbinden we het stadspark beter met het Bijlmer sportpark en komt er meer groen. Het Kwaku Summer Festival blijft in het park plaatsvinden. Op 29 mei 2024 stelde de gemeenteraad de investeringsnota vast. Dit betekent dat de gemeenteraad geld beschikbaar maakt om deze plannen uit te voeren. We noemen dit een investeringsbesluit.

1.2 Doel van het BLVC-gebiedskader

Tijdens bouwwerkzaamheden en werk in de openbare ruimte gaan de dagelijkse zaken gewoon door. Hinder voor de omgeving is helaas onvermijdelijk. Denk aan geluidsoverlast, bouwverkeer, wegafzettingen, werkterreinen in de openbare ruimte, afval en omleidingen. De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk om bedrijven, bewoners en bezoekers inzicht te geven in wat er gaat gebeuren, wanneer het gaat gebeuren, welke hinder dat voor hen betekent en wat er wordt gedaan om die hinder te beperken.
Om dit mogelijk te maken is dit BLVC-kader opgesteld. Het BLVC-kader heeft twee doelen:

- Het dient als handleiding voor het opstellen van een BLVC-plan voor partijen die openbare ruimte nodig hebben (BLVC Uitvoeringseisen Bijlage 1)
- Het dient als leidraad voor het organiseren van afstemming tussen de verschillende partijen op het gebied van ruimte, tijd en hinder (Hoofdstuk 2).

Leidende principes:

Bij alle te maken keuzes worden onderstaande drie leidende principes gehanteerd:

1. **Veiligheid boven alles.**
2. **Bereikbaarheid voor alle gebruikers.**
3. **Een tevreden omgeving.**

Voorliggend BLVC Gebiedskader Nelson Mandelabuurt en de bijlagen zijn van waarde gedurende de gehele looptijd van het project, dus niet alleen bedoelt voor de uitvoerend aannemer. Eventuele updates worden jaarlijks verwerkt.

Bijlage: Generieke BLVC-uitgangspunten. Deze basis set wordt door de BLVC-specialist voor elk project kritisch doorlopen. De niet relevante uitgangspunten zijn verwijderd. En de set is aangevuld met) projectspecifieke eisen.

Bijlage: Amsterdamse procedures en processen. Deze bijlage bevat nuttige informatie voor de voorbereiding. Bedoeld om met elkaar te delen, zodat niet elk project/ elke omgevingsmanager zelf op zoek moet naar de juiste info/routing.

2 BLVC in project Nelson Mandelabuurt

2.1 Faseringsdraaiboek

Bouwen in een gebied in transitie vereist continu analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken. Welke projecten zijn in uitvoering? Hoe zorgen we dat het verkeer kan doorstromen? Hoeveel (bouw)ruimte wenst elk project te onttrekken aan de openbare ruimte?

Zo vinden we potentiële knelpunten tussen geplande werkzaamheden en de activiteiten van de huidige gebruikers en kunnen we zo nodig maatregelen nemen om die aanpakken. Als verantwoordelijke voor de openbare ruimte kan de gemeente naast organisatorische en communicatieve maatregelen, ook tijdelijke maatregelen nemen in de openbare ruimte of aan de verkeersstromen. De Omgevingsmanager en BLVC-specialist hebben samen het overzicht wat er in het gebied in uitvoering is/gaat. Als aangemelde projecten conflicteren met andere projecten, stelt de gemeente ook eventuele 'nadere uitvoeringseisen' vast. Hierbij valt te denken aan het toekennen van tijdsloten of het voorschrijven van een uitvoeringsmethode.

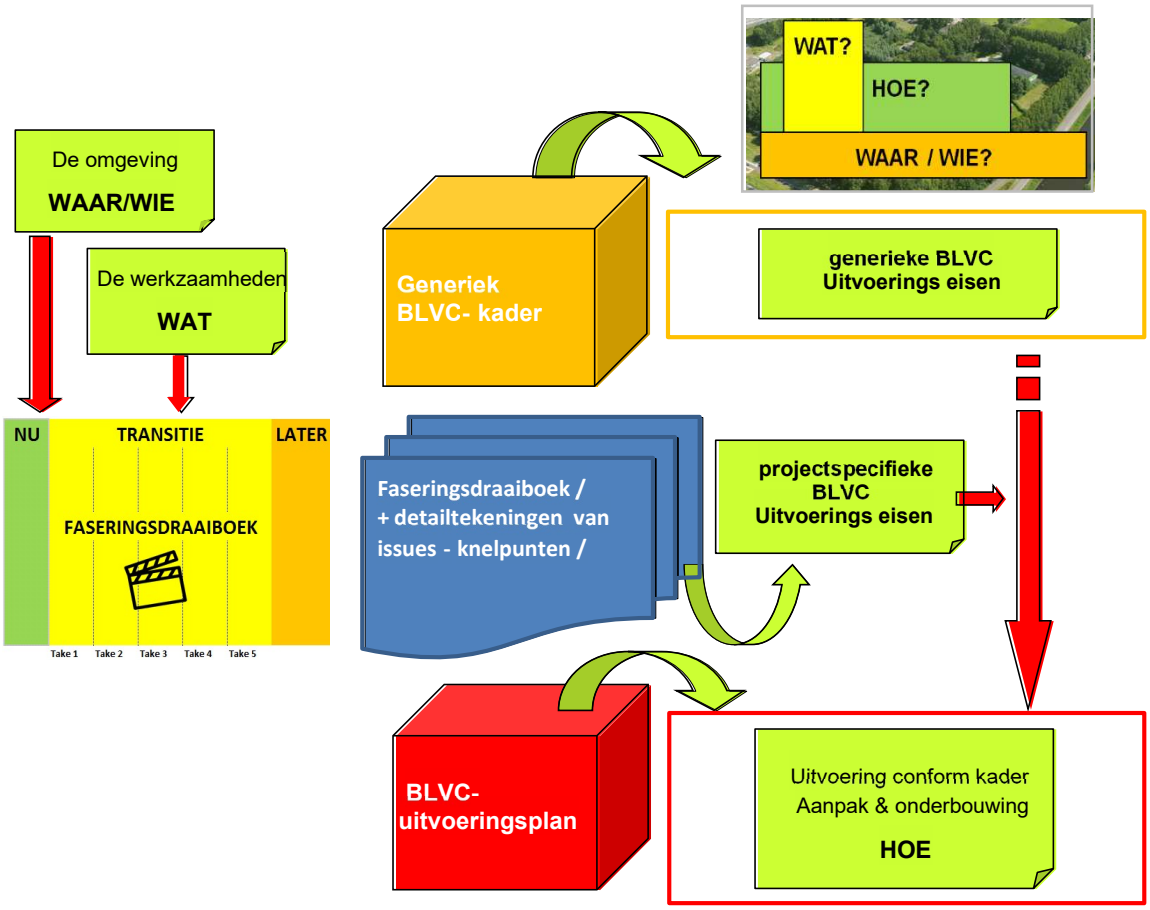
De ontwikkelende partijen stellen zelf een concept faseringsdraaiboek op voor hun eigen Blok- en Bouwplannen. Op basis van dit concept faseringsdraaiboek en de vastgestelde (generieke en/of specifieke) uitvoeringseisen zal het Uitvoeringsregieteam samen met de ontwikkelende partijen het faseringsdraaiboek vaststellen.

Om ervoor te zorgen dat nadere uitvoeringseisen (locatie- of project specifiek) bekrachtigd worden door het bevoegd gezag, worden de nadere uitvoeringseisen per project afgestemd met de Projectmanager, met de stadsdeelregisseur en daarna (afhankelijk van de aard van de aanvullende specifieke eis) ter kennisgeving of (op verzoek van de stadsdeelregisseur) ter behandeling voorgelegd aan de leden van de WWU (Werkgroep Werk in Uitvoering). Daar worden de aanvullende project specifieke uitvoeringseisen vervolgens vastgesteld.

Proces
Elke ontwikkelaar of opdrachtgever krijgt altijd het vastgestelde BLVC-kader mee (generieke uitvoeringseisen). De opdrachtgever is ervoor verantwoordelijk dat haar (onder)aannemers hiervan een kopie krijgen. Op basis hiervan stelt de aannemer van een project een BLVC-uitvoeringsplan op en vraagt daarmee een WIOR-vergunning aan. Voor infra/openbare ruimte projecten kan de gemeente er ook voor kiezen om zelf het BLVC-uitvoeringsplan op te stellen en deze mee te geven aan de aannemer. Dit gebeurt vooral wanneer coördinatie tussen verschillende projecten noodzakelijk is.

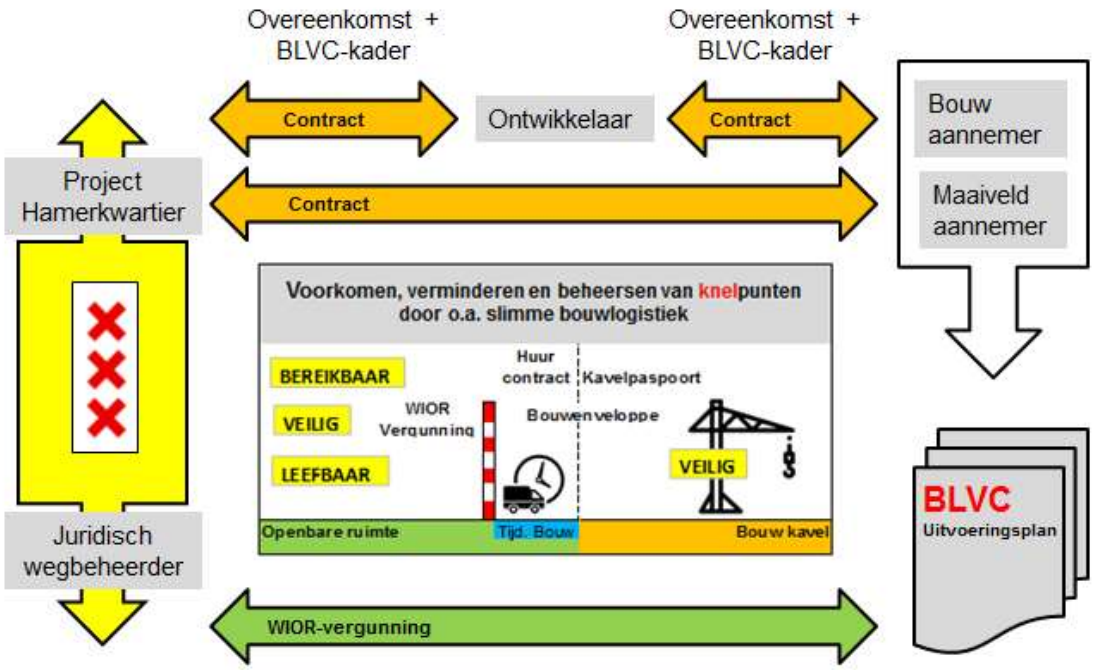
Het Generieke BLVC-kader bevat de generieke uitvoeringseisen, gebaseerd op de WAT, WAAR en WIE. Een BLVC-uitvoeringsplan bevat de toelichting op de HOE in woord en beeld. De maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt werken en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving'.

Figuur 2: Het BLVC-kader



2.2 Juridische werkingssfeer van het BLVC- kader

Het onderstaande voorbeeld is ook van toepassing op Nelson Mandelabuurt (i.p.v. Hamerkwartier)



Openbare Ruimte		Bouw/werkterrein
Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) Algemene Plaatselijke Verordening 2008 (APV 2008) CROW publicaties (bijv. 96b, 250) Amsterdamse verordening WIOR en de Nadere Regels WIOR (oktober 2009) Richtlijnen WWU (april 2010) Handboek 'Zo Werken Wij In Amsterdam - Op Straat' www.amsterdam.nl/coordinatiestelsel Huurovereenkomst voor tijdelijk bouwterrein buiten de kavel (indien akkoord om die te onttrekken aan de openbare ruimte).		Bouwbesluit 2012 Arbeidsomstandighedenwet

Figuur 3: Illustratie van de juridische werkingssfeer van het BLVC- kader.

2.3 Rol projectorganisatie bij BLVC van planvorming tot uitvoering

In herontwikkelingsgebieden, maken we onderscheid tussen gemeentelijke kavels, particuliere initiatieven en civiele werken/ openbare ruimte. Het initiatief en de regie op de planvorming van de gemeentelijke kavels en de civiele werken/ openbare ruimte ligt bij de projectorganisatie (gemeente Amsterdam). Hierbij worden de minimale eisen al als bindend document meegegeven, zoals dit BLVC-kader. De fase van planvorming wordt afgesloten met een ondertekening van een realisatieovereenkomst die uitmondt in een erfpachtwijziging of (anterieure) overeenkomst (bij ontwikkeling met bestaande rechten), een kavelpaspoort (bij uitgifte nieuwe kavels) of een civiel contract (civiele werken).

Een groot deel van de plannen zal op initiatief van de markt tot stand komen. Door middel van een planontwikkelingsproces wordt er een ontwikkelovereenkomst gemaakt. Het BLVC-kader vormt daarbij een bijlage en is hiermee ook privaatrechtelijk verankerd met de betreffende contractpartij. De contractpartij is verantwoordelijk voor eventuele doorcontractering aan bouwende partijen. Eventueel aanvullende project specifieke uitvoeringseisen worden bij de VO-toets meegegeven en/of opgenomen in de realisatie- of uitvoeringsovereenkomst of erfpachtaanbieding.

De projectorganisatie heeft bij de start van de BLVC-voorbereiding een faciliterende rol en informeert de ontwikkelaar, bouwer of aannemer proactief over het BLVC-proces en belanghebbenden hierin. Op initiatief van de bouwer of civiele aannemer (voor zover van toepassing) kan een eerste conceptplan worden vóór besproken vóór het wordt ingediend in het Uitvoeringsregieteam. Dit kan vertraging in het verdere traject voorkomen. In hoofdstuk 4 ‘Regie, toetsing en handhaving BLVC’ is dit nader uitgewerkt.

Vanaf start uitvoering worden de eisen op het gebied van bereikbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte gehandhaafd via de WIOR-procedure. Het BLVC-uitvoeringsplan, dat is uitgewerkt op basis van de eisen uit het BLVC-kader, is onderdeel van de verleende vergunning. De handhaving wordt uitgevoerd door Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte (THOR). Ook dit is in hoofdstuk 4 nader uitgewerkt. De verantwoordelijkheid op privaatrechtelijk gebied blijft wel bij het projectmanagement.

3 BLVC-uitvoeringsplan

3.1 Algemeen

De Gemeente Amsterdam heeft verordonneerd dat eenieder die werkzaamheden uitvoert in de openbare ruimte een WIOR-vergunning (werken in de openbare ruimte) moet aanvragen. Om een WIOR-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan nodig. Het BLVC-kader is (naast de wet- en regelgeving) de leidraad voor het maken van een BLVC-uitvoeringsplan, toegespitst op een bouwproject of een werk in de openbare ruimte. Zowel de ontwikkelaar (of doorgecontracteerde bouwaannemer) als de maaiveld/infra-aannemer dient een BLVC-uitvoeringsplan op te stellen. De ontwikkelaars in het gebied krijgen van de gemeente het nu voorliggend BLVC-kader mee en zijn er verantwoordelijk voor dat dit BLVC-kader aan hun contract met de bouwaannemer wordt toegevoegd.

Bereikbaarheid in het BLVC-uitvoeringsplan
In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het vooral over de impact van het werkterrein op de beschikbare ruimte voor het verkeer. Blijven de rijstroken voor auto- fiets en voetgangers in stand, worden ze plaatselijk verschoven of versmald of is er een stremming en moet het verkeer worden omgeleid? Specifieke aandacht gaat uit naar bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de buurtbereikbaarheid en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdnetten. Daar horen ook de vaarwegen bij!

Leefbaarheid in het BLVC -uitvoeringsplan
Bij leefbaarheid gaat het om alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied; zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, trilling, stof, stank en beleving. Het doel is streven naar een tevreden omgeving.

Veiligheid in het BLVC-uitvoeringsplan
Veiligheid gaat boven alles. We onderscheiden, constructieve veiligheid, veilig werken binnen de hekken en een veilige openbare ruimte. In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het vooral over de impact van het werkterrein (inclusief de werkzaamheden) op de omgeving (verkeersdeelnemers, (woonboot)bewoners). De werkterreinen die aangegeven zijn op de faseringstekeningen (onderdeel van het BLVC-uitvoeringsplan) veroorzaken een verstoring in de openbare ruimte en op het water. Er is minder ruimte voor de gebruikers van de openbare ruimte. Voetpaden, fietspaden en/of rijstroken worden verlegd en oversteekplaatsen veranderen vaak van plaats. Door deze wijzigingen kunnen nieuwe conflicten ontstaan met betrekking tot sociale- én verkeersveiligheid.

Communicatie in het BLVC Uitvoeringsplan
Naast de technische (inhoudelijke) uitvoering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid rondom de werkzaamheden, speelt communicatie een belangrijke rol. De uitvoering gaat veel hinder veroorzaken, bij heel veel partijen. Om draagvlak te behouden dient het projectgebied

allereerst bereikbaar, leefbaar en veilig te blijven. Daarnaast dienen mensen goed geïnformeerd en meegenomen te worden in de wat er te gebeuren staat. Mensen zullen zich zorgen maken. Om hun nachtrust, veiligheid, klanten, hun inkomen. Het is de kunst mensen goed mee te nemen in de complexe opgave.

3.2 Het maken van een BLVC-uitvoeringsplan

Het proces om tot een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan te komen en een WIOR-vergunning aan te vragen is hieronder uiteengezet. Opdrachtnemer neemt kennis van de generieke eisen en de project specifieke eisen (mocht het Uitvoeringsregieteam deze hebben meegegeven) en verwerkt deze in het BLVC-uitvoeringsplan, die uit ten minste de volgende onderdelen bestaat:

Inleiding
In de inleiding beschrijft men de aanleiding, nut, noodzaak en achtergrond van het project, de opdrachtgever, doel en evt. een leeswijzer.

Projectbeschrijving (wat)
In dit hoofdstuk wordt het project (aard van de werkzaamheden) omschreven. Niet de gehele uitvoering, die volgt in 'toelichting fasering'.

Omgevingsscan (waar/ wie), deze bevat:
- Belangrijke maatschappelijke voorzieningen en veiligheidsgevoelige locaties in de omgeving (bijvoorbeeld: ziekenhuis, grote onderneming, enz.).
- Benoemen van eventuele projecten en evenementen tijdens de werkzaamheden in de omgeving die de verkeersafwikkeling beïnvloeding.
- Afspraken met betrokken partijen/stakeholders, gemaakte afspraken uit het vooroverleg + zo nodig verwijzing naar evt. verslagen in de bijlage.
- De omgevingsscan op kaartmateriaal aangeven.

Toelichting fasering in woord en beeld (Hoe: De kern van het BLVC-uitvoeringsplan)
- Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden
  (Inclusief planning, werktijden en eventuele risico's op de planning);
- Een toelichting per fase wat de **impact** is voor 'de omgeving'
  (C.q. de stakeholders die zijn aangedragen door de omgevingsmanager van de gemeente) met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid.
  Een volledige opsomming van risicovolle werkzaamheden en de benodigde beheersmaatregelen worden in een bouwveiligheidsplan opgenomen. Hierin wordt specifiek ingegaan op de maatregelen die worden genomen om de veiligheid en gezondheid voor de omgeving te waarborgen.
- De maatregelen die de Opdrachtnemer treft om te voldoen aan de generieke en specifieke BLVC-eisen, om de (buurt) Bereikbaarheid, Leefbaarheid en veiligheid te waarborgen.
  Specifieke aandacht voor maatregelen t.b.v. parkeren bouwpersoneel en bezoekers. (Bij het

bepalen van de BLVC-maatregelen en bij de uitvoering zelf dienen ook de uitvoeringsvoorschriften van de netbeheerders in acht worden genomen).
- De te verwachten hinder, in de vorm van een 'hinderkalender'.

De toelichting dient te worden ondersteund met de faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen. Niet alleen verwijzen naar deze bijlagen, maar de relevante plaatjes ook direct bij de toelichting plaatsen.

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

- Elke tekening dient één fase en/of aanpassing van de verkeerssituatie te bevatten.
- Uit de tekeningen dient op een duidelijke wijze de verkeerssituatie af te lezen te zijn.
- De locatie van het werkterrein inclusief alle onttrekkingen van de openbare ruimte dienen te zijn weergegeven.
- De bouwrouting (vanaf de autoweg) naar/binnen het projectgebied en de routes van de overige modaliteiten (fietsers, bestemmingsverkeer, nood- en hulpdiensten enz.) dienen te zijn aangegeven.
- De bouwplaat inrichting (afzetting, bouwketen/opslag/eventueel bouwbord etc.) incl. contouren bouwveiligheidsruimte dient te zijn aangegeven.
- Per fase blijkt op welke locatie de Opdrachtnemer en eventuele derden (die door Opdrachtnemer gecoördineerd worden) werkzaamheden uitvoeren.
- Voor locaties die kritisch zijn met betrekking tot bereikbaarheid of veiligheid dienen dwarsprofielen te zijn opgenomen in de tekeningen.
- De tekeningen dienen ten minste voorzien te zijn van een stempel van het bedrijf, een status van de tekening, datum, handtekening/paraaf, een schaalindeling en te zijn gerefereerd aan een vast en bekend punt.

Communicatie
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.
- Contactpersonenoverzicht (naam/ rol/ email/ telefoonnummer).

Bouwplanning/bouwlogistiek plan/nautisch plan van aanpak/vaarwegmanagementplan
Als aparte bijlage wordt de bouwplanning toegevoegd en indien de opdrachtgever dit verzoekt een apart bouwlogistiek plan (format bouwlogistiek plan is digitaal op te vragen).
Wanneer de werkzaamheden op het water plaatsvinden, is een nautisch plan van aanpak/ vaarweg managementplan nodig (zie bijlage 4).

3.3 Vaststellen BLVC-uitvoeringsplan

1. Opdrachtnemer/aannemer/ontwikkelaar bespreekt het concept BLVC-uitvoeringsplan met Uitvoeringsregieteam. Het project is dan al aangemeld in VICTOR, het Uitvoeringsregieteam heeft bij het aanmelden van het project al beoordeeld of het project besproken dient te worden in de WWU van het betreffende stadsdeel. (De Victor procedure moet ten alle tijden doorlopen worden, zie WIOR-proces).
2. Tijdens het WWU of overleg met Projectteam geeft het project een toelichting op het BLVC-uitvoeringsplan en bespreekt eventuele dilemma's.
3. Eventuele opmerkingen worden opgenomen in de definitieve versie die opnieuw in VICTOR gezet wordt. Daarna kan het BLVC-plan geaccordeerd worden.
4. Na akkoord van de WWU/Projectteam dient Opdrachtnemer de WIOR-vergunning aan te vragen in VICTOR. Check de gegevens goed, o.a. emailadres waar de vergunning naar toe gestuurd wordt.
5. Opdrachtnemer mag niet eerder starten met fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte c.q. zijn werkzaamheden volgend uit het aangenomen werk, voordat de WIOR-vergunning is verleend.
6. De voorwaarden die in de WIOR-vergunning worden vermeld dienen te worden opgevolgd.
7. Verkeersmaatregelen bij werkzaamheden op de vaarwegen worden beoordeeld door het bevoegd gezag en moeten voldoen aan de Nautische richtlijnen van het bevoegd gezag.

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

Bij grootschaliger 'Tijdelijk Buiten Gebruik Name (TBGN) van het openbaar vervoer, geldt een verplichte TBGN-procedure die 1,5 jaar voor buiten gebruik name in gang gezet moet worden.

3.4 WIOR Verordening

Binnen het ontwikkelgebied geldt een WIOR-verordening die speciaal gecreëerd is voor de ontwikkelgebieden in Amsterdam. Dit houdt in dat het Uitvoeringsregieteam en de WWU eindverantwoordelijk is voor het goedkeuren van werkzaamheden die binnen het projectgebied vallen. Het projectgebied wordt in Victor omkaderd als een gebied, zodat de werkgrenzen duidelijk staan aangegeven. De werkzaamheden die goedgekeurd mogen worden door het projectteam moeten aan de onderstaande criteria voldoen:

- Kleine werkzaamheden (niet graven);
- Geen (direct raakvlak met) Hoofd- en of Plusnet (fiets, auto en OV);
- Geen omleidingen van werkzaamheden buiten het projectgebied over de te plannen werkzaamheden;

Zie de website Pleio voor de classificatie klein-middel-groot: https://victor.pleio.nl/wiki/view/b0e709ec-2dfd-4ef5-b9ac-bd4ac4e80ef2/afwegingskader

Het ontwikkelgebied is voor grote delen nog niet overgedragen aan de V&OR en Stadswerken, maar in beheer bij het projectgebied. Naarmate de ontwikkeling van het projectgebied vordert worden delen overgedragen en in beheer genomen door V&OR en Stadswerken.

Voor werkzaamheden buiten het projectgebied wordt met het proces in Victor een WIOR-vergunning bij het desbetreffende Stadsdeel aangevraagd.

Voor de werkzaamheden binnen het projectgebied is een WIOR-vergunning verplicht, maar worden de werkzaamheden door derden in dit gebied met de projectorganisatie afgestemd/afgesproken. Hier geldt:

- BLVC Uitvoeringsplan moet 2 maanden voor start uitvoering definitief zijn:
- Wijzigingen op BLVC-plannen moeten uiterlijk 1 maand voor start uitvoering geaccepteerd zijn:
- Kleine aanpassingen moeten 10 werkdagen voor aanvang geaccepteerd zijn:
  Elk project (klein of groot) moet in VICTOR aangemeld worden. Voor kleine projecten zal geen BLVC-uitvoeringsplan nodig zijn, dat geeft het VICTOR-proces automatisch aan.

  Met de nieuwe aandachtsgebieden-functie in VICTOR worden projecten eerst aangemeld in VICTOR. Wanneer de aannemer in een aandachtsgebied zit krijgt deze de melding dat contact moet worden opgenomen met het projectteam Nelson Mandelabuurt.

Een bouwende partij dient zich altijd te melden bij de projectorganisatie. Zij geven aan of de werkzaamheden binnen of (deels) buiten het projectgebied vallen, zodat duidelijk is welke procedures van toepassing zijn. Het projectteam staat in nauw contact met de Stadsdeelregisseur, hij of zij is op de hoogte van de werkzaamheden en planning binnen het ontwikkelgebied.

Zodra het project is doorgezet in de Projectaanpak fase in het Victor proces, keurt de Stadsdeelregisseur het project goed (wanneer het projectteam dit heeft afgestemd en goedgekeurd) en kan de WIOR-vergunning officieel worden aangevraagd in Victor.

4Projectgebied en omgevingsanalyse

4.1 Projectlocatie

Het project Nelson Mandelabuurt ligt aan de rand van het Nelson Mandelapark.
Er worden 10 bouwkavels uitgegeven.



Gebiedskaart

4.2 Verkeerssituatie

Projectgebied
Het projectgebied is gelegen in Amsterdam-Zuidoost en wordt begrensd door:

- De Gooiseweg aan de oostzijde;
- De Bijlmerdreef aan de noordzijde;
- De Karspeldreef in het midden van het gebied;
- De A9 aan de zuidzijde;
- Het Nelson Mandelapark aan de westzijde.

Planning op hoofdlijnen
Bouwrijp maken (BRM): uitvoering BRM gepland vanaf Q2 2026 t/m Q4 2028.
Start bouw kavels: fase 1 en 2 gepland vanaf Q4 2028
Verwachte realisatie bouwweg vanaf de Karspeldreef in 2028 (Q4).
De planning kan nog wijzigen op basis van vergunningprocedures, afstemming met nutsbedrijven en overige gebiedsontwikkelingen in Amsterdam Zuidoost.

Aanvullende BLVC-eisen voor de Nelson Mandelabuurt
Voor de uitvoering van werkzaamheden en het bouwverkeer binnen de Nelson Mandelabuurt gelden aanvullende eisen ten aanzien van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC). Deze eisen zijn afgestemd met de stadsregisseur en de afdeling Verkeer van de gemeente Amsterdam.

Bereikbaarheid en logistiek
- Elektrisch werken: inzet van elektrisch bouwmaterieel en bouwverkeer is het uitgangspunt, volgens de duurzaamheidsambities van de gemeente Amsterdam.
- Maximale voertuiglengte: 12 meter, vanwege beperkte draaicirkels binnen de wijk Nelson Mandelabuurt.
- Maximale doorrijhoogte: 3,3 meter onder de aanwezige viaducten Kraaiennestpad, Bullewijkpad en Gulden Kruispad.
- Toegang inrit en uitrit bouwweg via de Karspeldreef.
- De bouwweg mag niet gestremd worden.
- Uitgifte bouwterrein: vindt plaats voorafgaand aan de werkzaamheden en is gebonden aan de voorwaarden zoals vastgelegd in de bouwenvelop en het kavelpaspoort.
- Bouwterrein oplossen binnen de uit te geven kavels.
- De onderdoorgang richting de woonwijk Gooise Kant langs het Gulden Kruispad moet bereikbaar blijven voor voetgangers van en naar de Gooise Kant. Voor fietsers is een fietsomleiding noodzakelijk vanwege de beperkte ruimte langs de bouwweg.
- De onderdoorgang Kraaiennestpad is buiten gebruik voor fietsers en voetgangers.
- Voor fietsers zijn de onderdoorgangen buiten gebruik. Hiervoor is een fietsomleiding noodzakelijk.
- De BLVC-eisen voor fietsers en voetgangers moeten toegepast worden.

Veiligheid en verkeersmaatregelen
- Schoolomgeving: bij ingebruikname van de nabijgelegen school op kavel D gelden aanvullende veiligheidsmaatregelen. Tijdens transporten langs de school is de inzet van verkeersbegeleiding en de te nemen BLVC maatregelen, zoals extra afzettingen en bouwhekken rondom de school verplicht, ter bescherming van schoolgaande kinderen.
- Schoolgaande kinderen moeten veilig de ingang van de school en de fietsenstalling kunnen bereiken op de fiets en ter voet.

Functies en voorzieningen
Het Nelson Mandelapark vervult een belangrijke functie binnen Amsterdam-Zuidoost als gebied voor sport, ontspanning en recreatie. Het park kent een hoge gebruiksintensiteit door sporters, wandelaars en fietsers.

Binnen het park zijn diverse sportvoorzieningen aanwezig, waaronder sportvelden, een atletiekbaan en recreatieve routes. Het sportpark is primair bereikbaar via de Karspeldreef.

De aangrenzende gebieden bestaan grotendeels uit woonwijken, waaronder de Gooise Kant. Deze wijken hebben een gemengd stedelijk karakter met scholen, wijkvoorzieningen en een hoge verkeersintensiteit van langzaam verkeer (fietsers en voetgangers).

Bij de uitvoering van de werkzaamheden en het inrichten van bouwroutes dient nadrukkelijk rekening te worden gehouden met deze functies en het intensieve gebruik van het park en de omliggende woongebieden. Dit geldt met name voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers en het behoud van de leefbaarheid in de wijk.

4.3 Omgevingsprojecten en evenementen

Binnen en rondom het projectgebied vinden meerdere activiteiten en ontwikkelingen plaats waarmee in de planning en uitvoering rekening moet worden gehouden.

Kwaku Summer Festival
Het Kwaku Summer Festival vindt jaarlijks plaats in de zomermaanden in het Nelson Mandelapark. Dit evenement trekt grote aantallen bezoekers en is van groot maatschappelijk belang voor het stadsdeel.
Tijdens de festivalperiode Kwaku dient de bereikbaarheid van het park te allen tijde gewaarborgd te blijven voor transport en bezoekers en afgestemd zijn met de organisatie.

- De fiets- en voetpaden aan de zijde van de Gooise Kant moeten gedurende de festivalmaanden – met name in de weekenden – open en veilig toegankelijk blijven.
- Geen bouwwerkzaamheden op de festivaldagen van Kwaku. Als bouwactiviteiten plaatsvinden in deze periode, is de inzet van verkeersbegeleiding of verkeersregelaars noodzakelijk om de veiligheid van bezoekers, fietsers en voetgangers te garanderen.
- Eventuele bouwactiviteiten in of nabij het festivalterrein worden tijdelijk stilgelegd of beperkt in overleg met de organisatie van Kwaku en de stadsregisseur.
- De nood- en hulpdiensten moeten altijd van en naar het Kwaku Summer Festival kunnen rijden. Deze routes mogen tijdens het festival in de zomermaanden juli en augustus niet gestremd worden. Hetzelfde geldt voor de transportroutes.

Project Nelson
Aan de noordwestzijde van het Nelson Mandelapark vindt de ontwikkeling van Project Nelson plaats (woningbouwontwikkeling).

Afstemming tussen beide projecten is noodzakelijk om te voorkomen dat bouwlogistiek en verkeersstromen elkaar hinderen. De bouwroutes en fasering dienen onderling te worden afgestemd via de stadsregisseur.

Uitvoering Nelson Mandelapark (V&OR)
Het team Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR) voert werkzaamheden uit in het kader van de inrichting en verbetering van het Nelson Mandelapark. De planning en uitvoering van deze werkzaamheden dienen te worden meegenomen in de totale fasering van het projectgebied.

Realisatie sportvoorzieningen (Sport en Bos)
De directie Sport en Bos van de gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor de realisatie van nieuwe sportvoorzieningen binnen het Nelson Mandelapark.
Bouw- en logistieke activiteiten van het woningbouwproject dienen in overleg te worden gepland om overlast voor deze werkzaamheden te minimaliseren.

Aanpak Gooiseweg
Er wordt onderzocht of en wanneer de Gooiseweg zal worden aangepakt. De exacte planning en scope hiervan zijn nader te bepalen (NTB) in overleg met Verkeer & Openbare Ruimte (V&OR). Zodra meer duidelijkheid bestaat, wordt dit opgenomen in de definitieve BLVC-planning en verkeersmaatregelen. April t/m september 2026 (onderhoud aan viaducten). Ntb onderhoud asfaltverharding.

5Regie, toetsing en handhaving BLVC

5.1 Afspraken /gedragscodes

Naast de Wet- en Regelgeving worden er door de gemeente met Ontwikkelaars en uitvoerende partijen aanvullende afspraken gemaakt. Deze 'gedragscodes' zijn gericht op het verminderden van hinder. We hebben daarbij de volgende 'middelen' ter beschikking:

- Contract/ Bestek: er kunnen criteria worden gesteld waarbij omgevingsaspecten opgenomen worden en de aannemer gevraagd wordt te laten zien hoe bijvoorbeeld emissieoverlast wordt beperkt.
- BLVC-kader: bij een maaiveld contract is het BLVC-kader onderdeel van het contract/bestek. Bij een bouwproject geeft de gemeente het BLVC-kader mee als contractstuk aan de ontwikkelaar die deze vervolgens doorgeeft aan haar aannemer(s).
- Anterieure overeenkomst/ Afsprakenbrief/Erfpachtaanbieding: Met eigenaren en erfpachters worden in een overeenkomst de zaken geregeld die in het Investeringsbesluit zijn opgenomen en op andere formele en informele wijze met de eigenaren en erfpachters zijn overeengekomen.
- Huurovereenkomst: bouwers ondertekenen een huurovereenkomst met de afdeling Vastgoed van de gemeente voor het gebruik van een bouw-/werkterrein. In deze overeenkomst kunnen verschillende randvoorwaarden en financiële sancties (bijvoorbeeld een geldboete) voor het gebruik van het bouw-/werkterrein worden opgenomen. Vanwege de bouwveiligheidsruimte die nodig is om veilig te bouwen is het bouwterrein in veel gevallen groter dan de bouwkavel.
- V&G-plan: alle betrokken aannemers en bouwers dienen een Veiligheid & Gezondheidsplan op te stellen.

5.2 Regie en toetsing

Door het maken van goede (proces)afspraken en het stellen van uitvoeringsvoorwaarden borgen wij voor het hele gebied de (bouw) verkeersstromen in goede banen te leiden en op elkaar af te stemmen. Vanuit de gemeente Amsterdam is er een WIOR-verordening opgesteld voor ontwikkelgebieden. Daarin wordt de WIOR-procedure in tweeën gedeeld. Net als op andere plekken in Amsterdam worden BLVC-plannen en vergunningaanvragen getoetst door het WIOR-overleg in Stadsdeel Zuidoost. In de WIOR-verordening voor het Nelson Mandelabuurt wordt de toetsing en regie neergelegd bij het Uitvoeringsregieteam. Daarin speelt de Omgevingsmanager of Bouwcoördinator een grote rol. De Stadsdeelregisseur van stadsdeel Zuidoost wordt nauw betrokken bij de planning en de werkzaamheden die gaan plaatsvinden in het projectgebied. Vanuit het Uitvoeringsregieteam wordt er een mailadres geopend waar de aanvragen naar toe worden gestuurd. Ook wordt er bij ingewikkelde kwesties een overleg georganiseerd waar het Uitvoeringsregieteam met de deelprojecten in gesprek gaat. Deze deelprojecten kunnen gemeentelijke projecten zijn en ook ontwikkelaars, zij zitten gelijkwaardig aan deze tafel.

Doelstelling van dit overleg is dat onderlinge raakvlakken voorafgaand aan deze toetsing al afgestemd zijn. En dat de knelpunten die hier mogelijk uit voort komen zijn opgelost. Officiële toetsing voor de WIOR-vergunning kan hierdoor sneller plaatsvinden. Het 'Uitvoeringsregieteam' - onder leiding van de omgevingsmanager - heeft altijd een up-to-date overzicht van alle werkzaamheden in het gebied en de bijbehorende impact.
Het 'Uitvoeringsregieteam' bestaat uit een vaste kern die afhankelijk van onderwerpen en vraagstukken die er spelen aangevuld kan worden met beheerders/adviseurs.

Het 'Uitvoeringsregieteam' heeft richting de projecten een faciliterende rol en informeert de ontwikkelaar, bouwer of aannemer proactief over het BLVC-proces en geeft input t.a.v. project specifieke belangen en stakeholders. Op initiatief van de bouwer/ontwikkelaar of civiele aannemer (of op verzoek van het Uitvoeringsregieteam) kan een eerste concept-BLVC-uitvoeringsplan worden voor besproken, dit kan vertraging in het verdere traject voorkomen.

Gremia / overleg	Doel/rol
Uitvoeringsregieteam • Projectleider • Omgevingsmanager/bouwcoördinator • BLVC-adviseur • Planner + aanvullend/ optioneel aan tafel • Gebiedsbeheerder • Stadsdeelregisseur • Bouwinspecteur • Gebiedsmakelaar	Proactief meedenken met de projecten, vooroverleg en indien nodig voorstellen om preventief te schuiven met uitvoeringsperiode.
WWU-overleg stadsdeel Zuidoost: Voorzitter (SD regisseur/ jur.wegbeheerder) Overige partijen: • Brandweer • Politie • GVB • TVT • Stadsregie	De juridisch wegbeheerder verleent de vergunning 'Werken in de openbare ruimte' (WIOR) na positief WWU-advies.

5.3 Communicatie

Tijdige en juiste communicatie over de uitvoering zorgt ervoor dat bewoners, bezoekers en bedrijven weten wat ze kunnen verwachten. Het voorkomt en beperkt weerstand en klachten en daarmee vertragingen, meerkosten en faalkosten. De omgevingsmanager van de gemeente maakt deel uit van het Uitvoeringsregieoverleg en is voor het gebied het aanspreekpunt voor de contactpersoon van de Opdrachtnemer en derden. Samen met de communicatieadviseur beslist

de omgevingsmanager over communicatie uitingen vanuit de gemeente. Communicatie vanuit de ontwikkelaar of opdrachtnemer wordt altijd afgestemd met de omgevingsmanager.

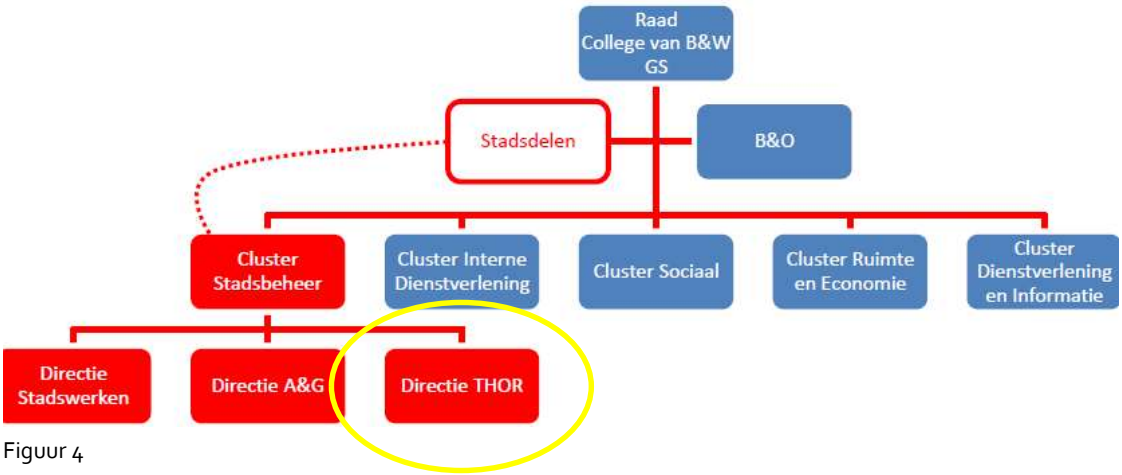
5.4 Toezicht en handhaving

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

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

- De mensen van de directie THOR (Toezicht en Handhaving Openbare Ruimte) doen de bestuursrechtelijke zaken (APV);
- De politie doet de strafrechtelijke zaken;
- De inspecteurs van VTH B&G (vergunningen, toezicht en handhaving bouw en gebruik) – onderdeel van het stadsdeel- richten zich op de bouwveiligheid/omgevingsvergunning;
  De Omgevingsdienst doet dat ook, maar dan specifiek voor gebouwen waar zware milieueisen voor gelden, het omgevingsloket van Amsterdam bepaald welke partij (VHT B&G of OD) aan zet is;
- De projectorganisatie houdt toezicht op de naleving van de privaatrechtelijke afspraken (Het BLVC-uitvoeringsplan en de specifieke afspraken tussen het project en de ontwikkelaar of opdrachtnemer).

Bij toezicht en handhaving van werkzaamheden wordt ook onderscheid gemaakt tussen openbare ruimte (buiten de bouwhekken) en het bouwterrein (binnen de bouwhekken). Dit heeft invloed op wie verantwoordelijk is voor het beheer en handhaving.



Figuur 4

Kavels worden of zijn door de directie Grond en Ontwikkeling, verschillend in grootte en bestemming, en bebouwingsmogelijkheden, aan ontwikkelaar(s) in erfpacht uitgegeven vanuit een privaatrechtelijke positie.

De ontwikkelaar ontwikkelt zelf een bouwplan volgens het ruimtelijke en programmatisch ontwikkelperspectief en de gemaakte formele (overeenkomsten) en informele afspraken en zorgt voor de benodigde vergunningen, waaronder de omgevingsvergunning.
De projectorganisatie bij de gemeente Amsterdam zorgt voor aanleg van nieuw distributienet en openbaar gebied waaronder de woonstraten. Door projectfaseringen kan het ook nodig zijn om voorafgaand aan de definitieve inrichting eerst tijdelijke bestrating aan te leggen (TIOR = tijdelijke inrichting openbare ruimte).

Daar waar er meerdere bouwprojecten elkaar (kunnen) raken en er geen sprake is van bestaand of al overgedragen Openbaar Gebied zorgt de projectorganisatie voor een vorm van **bouwcoördinatie** zodanig dat de veiligheid in een gebied kan worden gegarandeerd (rollen: toezichthouder, directievoerder, OM-uitvoering, bouwcoördinator). In deze gebieden is de projectorganisatie het aanspreekpunt en verantwoordelijk voor het beheer en de veiligheid totdat deze straten aan Stadswerken zijn overgedragen.

Situaties

		(Juridisch) eigendom grond				
		Gemeente Amsterdam	Project organisatie (G&O)	Gemeente, maar verhuurd door Vastgoed	Gemeente, maar uitgegeven in Erfpacht	Vol eigendom bij derde(n)
Openbaarheid	Openbaar	Straten / pleinen / parken	TIOR (tijdelijke inrichting openbare ruimte). Nog niet overgedragen straten, pleinen, parken	x	In voorwaarden Erfpacht kan staan dat bijvoorbeeld (binnen)straten, tuinen en/of daken openbaar toegankelijk moeten zijn.	Gedeeltelijke openbaarheid kan ook worden afgedwongen bij uitgifte in voleigendom. In het verleden is dit echter meestal niet gedaan. Kan nu op basis van vrijwilligheid.
	Openbaar (met) voorwaarden	Pleinen / speeltuinen met beperkingen (tijden / leeftijd)		x	Zoals hierboven, maar dan met voorwaarden (zoals openingstijden of mogelijkheid tot sluiten bij overlast).	
	Privaat	Eigen bouwterrrein / vastgoed.		Verhuurd bouwterrein	Gebouwen (in ontwikkeling).	Gebouwen (in ontwikkeling).

Figuur 5

Beheer BUITEN de hekken

Openbare gebieden

Waar bewoners gebruik van de weg of het maaiveld maken, of dit nu samen met bouwverkeer is of niet, spreken we van een openbare weg/ openbare ruimte. In een gebied in ontwikkeling zal er regelmatig sprake zijn van een (plaatselijk) ‘gemengde’ situatie: de uitvoer van

bouwwerkzaamheden en bewegingen van bouwverkeer in openbaar gebied. Stadswerken (onderdeel van cluster Stadsbeheer) is verantwoordelijk voor het schoon, heel, leefbaar en veilig houden (dagelijks beheer) van de (aan hen overgedragen) openbare gebieden. De juridische wegbeheerdersrol ligt bij "de gemeente Amsterdam"

Nog niet overgedragen openbare gebieden (TIOR)
Er zijn gebieden te onderscheiden die al openbaar zijn, maar waar het tijdelijk aangelegd maaiveld betreft. Bijvoorbeeld; de straat is aangelegd om de eerste bewoners te faciliteren, maar het definitief maaiveld laat nog enige tijd op zich wachten totdat het grootste deel van de bouwprojecten is voltooid. Juridisch is sprake van Openbaar gebied, maar er is nog geen sprake van een formeel beheeroverdracht moment. In de tussentijd moeten de gebieden wel worden beheerd. De projectorganisatie is verantwoordelijk voor nog niet overgedragen openbare gebieden. Beheer gebeurt door Stadswerken in opdracht van Grond en Ontwikkeling. De juridische verantwoordelijkheid ligt bij "de gemeente Amsterdam".

Afspraak is dat Stadswerken de MOOR melding voor 'niet overgedragen openbare gebieden' door zet aan de projectorganisatie. De projectorganisatie houdt toezicht op de uitvoering van herstel van deze maaiveldinrichting.

Toezicht en handhaving BUITEN de hekken

- Toezicht en handhaving op de APV-zaken wordt uitgevoerd door THOR (objectvergunning, WIOR-vergunning, exploitatievergunning, terrasvergunning, lichte milieudelicten).
- De Politie treedt op tegen overtredingen van de **wet- en regelgeving** o.a. op het gebied van openbare orde, milieu (zware milieudelicten) en verkeer (verkeersovertredingen zoals te hard rijden). Gezien de capaciteit en prioriteitstelling, zal de politie terughoudend optreden.
- De projectorganisatie houdt toezicht op met name privaatrechtelijke afspraken over bouwterreinen, BLVC-kader, BLVC-plannen en erfpachtcontracten. Door de PL-uitvoering kan privaatrechtelijk worden opgetreden als er een ernstige overtreding plaatsvindt t.o.v. afspraken die vastgelegd zijn in het BLVC-uitvoeringsplan.
- In theorie handhaaft RVE Vastgoed op verhuringen, in de praktijk wordt hier vaak opdracht voor gegeven vanuit Stadswerken of de projectorganisatie.
- THOR voert in Amsterdam ook (stadsdeel)grensoverschrijdende en specialistische handhavingstaken uit. De belangrijkste taken zijn terugdringen van overlast, veiligheid in de openbare ruimte, wegslepen voertuigen, taxistandplaatsen. Ook bij overtredingen op de Waterwet (misbruik van riool) treedt THOR op (naast Waternet).
- (Indien in de toekomst fiscaal parkeren op maaiveld); RvE parkeren voor parkeren binnen de vakken (fiscaal) en bij problemen ondersteunt THOR. Buiten de vakken is THOR aan set.

Beheer BINNEN de hekken

Met RVE Vastgoed zijn afspraken gemaakt over het beheer van de braakliggende, veelal verontreinigde, terreinen. Team Nelson Mandelabuurt zorgt er zelf voor dat de gebieden Schoon, Heel en Veilig zijn en draagt hier ook de kosten van. Gebieden zijn deugdelijk van hekken voorzien en daar waar nodig hangen waarschuwingsborden. Er wordt waar nodig gemaaid.

Beheer op particuliere kavels wordt per definitie gedaan door particuliere eigenaren of erfpachters.

Projecten die door een ontwikkelaar op (binnen)terreinen aangelegd worden die privé-eigendom zijn (in erfpacht uitgegeven of particuliere grond) maar wel openbaar toegankelijk. In die gevallen ligt het dagelijks beheer bij de eigenaar of erfpachter van het terrein. Ondanks het feit dat de gebieden openbaar toegankelijk zijn, ligt de juridische verantwoordelijkheid van deze gebieden bij de eigenaar of erfpachter van de grond. Echter, omdat het openbaar toegankelijk gebied is, zullen er wel publiekrechtelijke regels gelden.

Toezicht en handhaving BINNEN de hekken

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

- **Gemeente als verhuurder**: De gemeente (als verhuurder) kan de huurder aanspreken op het niet nakomen van de huurovereenkomst (en bijvoorbeeld een geldboete eisen).
- **Arbeidsinspectie en omgevingsdienst**: Bij de concrete bouw ligt de handhaving bij de arbeidsinspectie (= Inspectie SZW –sociale zaken en werkgelegenheid-) voor de check op in acht nemen van de wettelijke veiligheidsnormen en voorschriften (Gezonde en veilige werkomstandigheden en een eerlijke betaling). Voor de check op naleving bouwregelgeving en milieuregelgeving zijn de inspecteurs van VHT B&G van het Stadsdeel aan zet of de inspecteurs van de Omgevingsdienst (als het een bouwwerk betreft van de categorie C (= zware milieu eisen). De inspecteurs van VTH B&G en de inspecteurs van de omgevingsdienst zijn ook bevoegd tot BUITEN de hekken als het te maken heeft met de bouwactiviteiten! Zij kunnen ook een dwangsom opleggen bij overtredingen.
- **Bevoegd gezag (APV):** Het bevoegd gezag (THOR en politie) kan handhaven als in de direct aangrenzende openbare ruimte rond het bouwterrein gevaarlijke situaties ontstaan (bijvoorbeeld het in- en uitrijden van grote vrachtwagens zonder verkeersregelaar).

5.5 Contactpersonen

Functie	Naam	Mail/telefoonnummer
Projectleider IB	J. F. van Arnhem	Op te vragen bij de gemeente 14020
Projectmanager G&O	M. Jalloh	Op te vragen bij de gemeente 14020
Omgevingsmanager	Ntb in jaar 2027	
Bouwcoördinator	Ntb in jaar 2027	

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Generieke BLVC-uitgangspunten

Bereikbaarheid				
Nr.	**Aspect**	**Deelaspect**	**Uitgangspunten**	**Generiek of Specifiek**
B1	Algemeen	Toegankelijkheid	Tijdens het uitvoeren van werkzaamheden dienen zowel alle aan het projectgebied grenzende woningen, winkels, bedrijven, kantoren en voorzieningen als degene die door afsluitingen beïnvloed worden door de uitvoering van het project, in ieder geval bereikbaar te zijn voor voetgangers en nood- en hulpdiensten. Voor de overige modaliteiten geldt eis B3.	G
B2	Fasering	Specifieke werkvolgorde	Indien nodig wordt een specifieke werkvolgorde voorgeschreven. Dit is dan een project specifieke eis.	G
B3	Stremming /beperking	Afstemming 'land'	OG verkent zo vroeg mogelijk, na vaststelling van de scope of er voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijke /onvermijdelijke stremmingen nodig zijn. Vergeet hierbij niet de impact van de op- en afbouw van TVM's. Deze verkenning is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat op stedelijk niveau stremmingen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Uit deze verkenning volgen project specifieke eisen m.b.t. stremmingen. Bij een onvermijdelijke stremming van een modaliteit dient in de tactische fase het werkgebied, de omleidingsroute, het beoogde tijdvak en in de operationele fase ook het bebordingsplan nader te worden afgestemd met de stadsdeelregisseur en de nood- en hulpdiensten. - Een project werkt niet op een omleidingsroute van een ander project en/of leidt geen verkeer om over wegen waar gewerkt wordt, tenzij de Stadsdeelregisseur toestemming geeft voor de samenloop. - De nood- en hulpdiensten zijn maatgevend bij stremmingen. Zij moeten binnen de vastgestelde wettelijke aanrijtijd alle woningen/locaties kunnen bereiken. Een inschatting van de aanrijdtijd wordt door de brandweer berekend.	G

B4				G
B5				G
B6	Doorgaand verkeer	Omleidingsplan	Als doorgaand verkeer gestremd wordt (auto's en fietsers) dient het doorgaande verkeer, ruim voor het werkterrein omgeleid te worden via een logische route (geschikt en beschikbaar). Alle daarvoor benodigde maatregelen (gele omleidingsborden, tekstkarren, DRIPS, regelscenario's, VRI-aanpassingen, etc.) dienen tijdig overwogen, afgestemd, voorbereid, ingetekend in actuele tekeningen en ingezet te worden. De omvang van een dergelijk plan hangt samen met de locatie van de stremming; op een corridor, plusnet, hoofdnet of woonstraat. Voor evt. benodigde 'regelscenario's' dient een termijn van 12 weken aangehouden te worden. Het bebordingsplan dient bij samenval met raakvlakprojecten met andere bebordingsplannen te worden afgestemd. Laatste bijkomende project neemt initiatief. https://maps.amsterdam.nl/plushoofdnetten/	G
B7	Doorgaand verkeer	Milieuzone	Wanneer het verkeer van buiten de milieuzone omgeleid moet worden, check dan of automobilisten langs camera's van de milieuzone gestuurd worden. Dat kan door zelf op de kaart te kijken. https://maps.amsterdam.nl/privacy/ Als dit het geval is, dien je je TVM voor te leggen aan onderstaande afdeling met het verzoek de camera's uit te zetten. Milieuzone.kwc@amsterdam.nl;	G

B8	Nood- en hulp Diensten	Routeeisen	Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande: (bij afwijkingen altijd in overleg met brandweer) a. Een rijbaanbreedte van 3,5 meter. b. Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 meter in geval van tweerichtingsverkeer. c. Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). d. Een bochtstraal van tenminste r = 7 meter e. Een maximale verticale helling van 7% (ca. 12°). f. Een toelaatbare asbelasting hebben van min. 10 ton. (max. 30 ton totaalgewicht)	G
B9	Nood- en hulp Diensten	Opstelvakken	Redvoertuigen (specifiek voertuig om mensen uit woningen te bevrijden) moeten zich op minder dan 10 meter van de gevel kunnen opstellen (i.v.m. bereik van de ladder). Als de afstand tot de gevel groter is dan 10 meter, mag dat over een lengte van maximaal 35 meter, zodat het redvoertuig voor en na het werkvak opgesteld kan worden. Redvoertuigen hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.	G
B10	Nood- en Hulp Diensten	Brancard	Wanneer een werkterrein afgezet is met een hek waar niet overheen gedraaid kan worden met een brancard en het aanliggende voetpad heeft minimale afmetingen heeft, dan dienen de bouwhekken om de 50m niet gekoppeld zijn, zodat ze eenvoudig opzij geschoven kunnen worden om ruimte te maken voor een ambulancedienst met brancard.	G
B11	Nood- en hulp Diensten	Opstelvakken	Voor opstelvakken voor de autospuit gelden de volgende randvoorwaarden: (bij afwijkingen altijd in overleg met brandweer) a. Afstand opstelvak autospuit tot ééngezinswoning is max. 40 meter. b. Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. c. Opstelvak autospuit heeft minimaal (lxb) = 10 x 4m. d. Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. De brandweer dient tussen autospuit en ingang gebouw een veilige looproute te hebben. e. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (max. 30 ton totaalgewicht).	G

B12	Nood- en hulp Diensten	Brandkraan	Een brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt (voedingspunt blusleiding) dient binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste: a. De brandkraan(bordjes) zichtbaar zijn. b. De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn om aangekoppeld te worden. Zie ook: https://www.brandweer.nl/media/1359/121116_hr_bluswatervoorziening.pdf c. Als dit NIET mogelijk is, dient met de brandweer afgestemd te worden over de eisen.	G
B13	Nood- en hulp Diensten	Vluchten	Vluchtroutes, toetredingen en (nood)uitgangen van gebouwen dienen vrijgehouden te worden van obstakels. De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien.	G
B14	Nood- en hulp Diensten	Schouw/ Monitoring	Indien brandweer het nodig acht wordt per fase (na aanleg en voor openstelling van de tijdelijke rijweg) een schouw gehouden voor controle van de werkelijke doorgang en opstelruimtes voor de nood- en hulpdiensten.	G
B15	Nood- en hulp Diensten	Schouw/ Monitoring	Indien nodig (bij verzoek vanuit de WWU) vindt twee of drie werkdagen na ingang van een nieuwe (voor verkeersafwikkeling relevante) tijdelijke situatie een schouw plaats, waarbij de brandweer, adviseur team Verkeerstactiek, WWU-inspecteur en de verkeerspolitie worden uitgenodigd.	G
B16	Voet-gangers	Route-eisen	Voetgangers kunnen altijd alle in gebruik zijnde woningen, winkels, kantoren en voorzieningen bereiken. De 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). Zie link hieronder: https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/925057/handboek_zo_werken_wij_in_amsterdam_op_straat_1.pdf Toelichting: Dit handboek is een verplichte leidraad voor werken in Amsterdam volgens de Amsterdamse Verordening WIOR (Werken in de Openbare Ruimte) en voor het verkrijgen van een WIOR-vergunning.	G
B17	Voet-gangers	Omleidings-route	Omleidingsroutes dienen tot een minimum beperkt te worden. Extra oversteekbewegingen worden alleen toegepast als er geen geschikte alternatieven mogelijk zijn. Ontwerpwijzer voor de voetganger van het CROW (publicatie 230) hanteert als richtlijn maximaal 140% omloopafstand van huidige route.	G

B18	Voet-gangers	Maatvoering	De minimale breedte van tijdelijke voetpaden is 1,5 meter breed (streefmaat is 2,0 meter, volgens het beleidskader 'Ruimte voor de voetganger'). Ter plaatse van een object (mast) moet een minimale ruimte overblijven van 0,90 m.	G
	Voet-gangers	Maatvoering	Bij drukke plekken dient het normeringskader (onderdeel van het Beleidskader 'ruimte voor de voetganger') gebruikt te worden. Hiervoor dienen dan wel tellingen of voetganger simulaties te worden uitgevoerd. Hierin is een dichtheid normering opgenomen (hoeveelheid voetgangers per breedte meter/ minuut). OG kiest vervolgens in samenspraak met de stadsdeelregisseur welk afwikkelingsniveau aangehouden dient te worden en geeft dat als aanvullende eis mee aan ON.	S
B19	Fietsers	Maatvoering	Een éénrichtingverkeer fietspad is minimaal 2,0 meter en een tweerichtings fietspad minimaal 3,0 meter breed. Dit betreft de minimale breedte, de breedte is zo mogelijk afgestemd op het aantal gebruikers. Doorgang is echter belangrijker dan snelheid.	G
B20	Fietsers	Omleidings-route	Fietsers op hoofd- en plusnetten behouden doorgang tenzij. Wanneer dit niet haalbaar is (onvermijdelijke stremming) dan wordt een omleiding ingesteld die veilig (kruisen van wegen en verkeersstromen), logisch, voldoende comfortabel en voldoende capaciteit heeft.	G
B21	Openbaar vervoer	Toegankelijkheid	In gebruik zijnde tram- en bushaltes dienen toegankelijk te zijn. Wanneer dit (door omstandigheden) niet mogelijk is, moet dit in goed overleg met het GVB worden afgestemd. Eventueel dient een alternatieve halte te worden gerealiseerd. De definitieve afspraken hierover moeten minimaal 6 tot 8 weken voor start uitvoering worden vastgesteld in de WWU. Zie ook: https://gvb.nl/meer-gvb/voorwaarden-openbaar-vervoer-bij-werkzaamheden	G
B22	Bouw-verkeer	Bouwroute	ON dient zich te houden aan de aan- en afrijroute (via weg en water) die vooraf is vastgesteld door de Gemeente Amsterdam (project specifieke eis). Indien mogelijk wordt, om dodehoek ongevallen te voorkomen, linksaf de bouwplaats op- en afgereden. Als er geen vastgestelde route is meegegeven, dient de route gebaseerd te zijn op geldende beperkingen voor het bouwverkeer zoals gewicht, lengte en emissies én op de minste overlast voor de omgeving en de grootste veiligheid. Het bouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet. Zie https://bereikbaarheid.amsterdam.nl/?expertMode=true	G

Nelson Mandelabuurt

B23	Bouw-verkeer	Gewichts-beperkingen / 7,5 ton zone Lengte beperking bouwverkeer	ON dient kennis te nemen van de geldende (gewicht)beperkingen en de mogelijke consequenties hiervan op bijvoorbeeld de planning en de bouwlogistiek. De meest actuele informatie over lokale gewichtsbeperkingen en ontheffing aanvraag is te vinden op: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/zone-zwaar-verkeer-amsterdam/ ON dient zijn materieel en die van eventuele onderaannemers af te stemmen op de geldende restricties. Indien nodig dient hij te beschikken over een geldige ontheffing en zich te houden aan Ontheffingsvoorschriften. Maximale lengte vrachtverkeer 12.00 m1	G
B24	Bouw-verkeer	Aanvoertijden	Om extra druk tijdens de spits te voorkomen, wordt verzocht de spitsen zoveel mogelijk te mijden, mits de geplande bouwroute en bouwlocatie de geprognotiseerde hoeveelheid bouwverkeer ordentelijk kan verwerken. Het team Verkeerstactiek van V&OR kan hierover adviseren o.b.v. de bestaande IC verhouding. De spitstijden lopen op maandag t/m vrijdag van 06.30 – 09.30 en van 15.30 – 19.00 uur.	G
	Bouw-verkeer	Aanvoertijden (wanneer de school in bedrijf is)	Bouwverkeer is niet toegestaan op [STRAATNAAM] van [DAGEN] tussen [TIJDVENSTER] vanwege nabijgelegen specifieke functies [NAAM ONDERWIJSINSTELLING, KINDERDAGVERBLIJF, ETC.]	S
B25	Bouw-verkeer	Aantal ritten	ON omschrijft in BLVC-plan welke maatregelen hij treft om het aantal ritten met materialen, materieel, afval en personeel naar- en van de bouwplaats te verminderen (slimmer en schoner).	G
	Bouw-verkeer	Aantal ritten	ON geeft een realistische inschatting van de te verwachten hoeveelheid vrachtwagens, personenauto's en vaartuigen. De aantallen worden uitgedrukt in een gemiddelde per dag per maand, of per dagdeel.	S
B26	Bouw-verkeer	Doorstroming	Bouwverkeer mag niet zonder noodzaak stilstaan op de rijweg. Ook het rondrijden totdat er voldoende ruimte op de bouwplaats is, is niet toegestaan. ON omschrijft in het BLVC-plan welke maatregelen hij treft om hinder en stremmingen op aanrijroutes en in de directe omgeving van de bouwplaats te voorkomen.	G

Nelson Mandelabuurt

B27	Bouw-verkeer	Laden/lossen weg	Laden en/of lossen van materiaal dient binnen de afzetting van het werkterrein plaats te vinden. Indien de ruimte binnen de afzetting hiervoor te beperkt is dient een tijdelijke voorziening te worden opgenomen in de openbare ruimte. Dit alternatief dient afgestemd te worden met de Stadsdeelregisseur. En met het stadsdeel VTH als onderdeel van het veiligheidsplan bij bouwwerkzaamheden waar een omgevingsvergunning voor verleend is.	G
B28	Bouw-verkeer	laden/lossen water	Voor het laden en lossen van materieel en materiaal vanaf het water heeft ON een vergunning nodig (via Nautisch beheerder).	
B32	Auto Parkeren	TVM-aankondiging en opheffen parkeerplaats	Wanneer parkeerplaatsen opgeheven moeten worden i.v.m. werkzaamheden worden algemene parkeerplaatsen niet gecompenseerd. Wanneer het specifieke parkeerplekken betreft (elektrische laad-paalplek, deelauto, K&R-plek, invalideplek, taxiplek, dokter, halteerplek touringcar, laad&losplaats) raadpleeg dan de adviseur parkeren via straatparkeren@amsterdam.nl. Invalideparkeerplaatsen dienen 1 op 1 te worden gecompenseerd in de nabijheid. Om een parkeervak te reserveren (of op te heffen i.v.m. werkzaamheden), moet een Tijdelijke Verkeersmaatregel (TVM) bij het stadsdeel worden aangevraagd. Het stadsdeel zet dan uiterlijk twee dagen van tevoren TVM-borden neer, waardoor tijdelijk een wegsleepregeling geldt. Hier zijn kosten aan verbonden. Dit gaat via de website Amsterdam veelgevraagd, zie onderstaande link: Parkeervak reserveren	G

B33	Auto Parkeren	Tijdelijk opheffen/ Privé parkeerplaatsen	Bij afsluitingen van parkeerplaatsen op privéterrein, dienen er -indien gewenst- alternatieve parkeerplaatsen ter beschikking gesteld te worden of dienen er tijdelijke ontheffingen verstrekt te worden. OG bespreekt dit vooraf met de eigenaar. Als project specifieke eis wordt beschreven welke taken ON en welke taken OG heeft in het kader van de invulling van deze eis.	S
B34	Fiets parkeer plaatsen	Tijdelijk opheffen /vervangen	Per opgebroken werkvak dienen zo mogelijk het aantal weggevallen fietsparkeerplaatsen in de directie nabijheid te worden gecompenseerd (afstemmen met de gebiedsbeheerder). Als fietsparkeerplaatsen verwijderd moeten worden, dient 14 dagen vooraf een vooraankondiging geplaatst te worden. Vraag deze dus tijdig aan via het Stadsloket. Dit gaat via dezelfde procedure als het reserveren van autoparkeerplaatsen, zie B33.	G
B35	Functies en voor-zieningen	Geldmaat	Geldmaten moeten veilig bereikbaar zijn met de geldauto, zo nabij mogelijk. De bestuurder van de geldauto (Brinks) moet de geldloper altijd kunnen zien en de auto moet altijd vooruit weg kunnen rijden. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt dit gemeld aan de afdeling SQD van Geldmaat (SQD@geldmaat.nl, of 088-9730000). Zo nodig wordt de geldmaat tijdelijk buiten gebruik genomen.	G
B36	Functies en voor-zieningen	Bedienbaarheid nuts voorzieningen	Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden. Als dit NIET mogelijk is, dienen de eisen met de objecteigenaar/-beheerder nader afgestemd te worden. VRI-kasten dienen 24/7 vrij toegankelijk te zijn voor storingsmonteurs, tenzij de VRI-kast onderdeel uitmaakt van het werk en tijdens het werk niet is aangesloten op een werkende VRI.	G

Leefbaarheid				
Nr.	**Aspect**	**Deelaspect**	**Uitgangspunten**	**Generiek of Specifiek**
L1	Algemeen	Omgevings-hinder	Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt. Onder hinder wordt hierbij verstaan, alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied; zoals (naast bereikbaarheid), uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, sociale veiligheid, stof en stank. *Het doel is een tevreden omgeving. Tevredenheid wordt voor een groot deel bepaald door voldoende informatie en verwachtingenmanagement. Zowel de Omgevingsmanager ON als de omgeving moeten regelmatig geïnformeerd worden over de vorderingen, wijzigingen en impact van het project. Zie eisen communicatie.*	G
L2	Milieu aspecten	Licht	Bouwverlichting mag niet hinderlijk worden gericht op: de openbare weg, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats. Mogelijk moet bij het verlichten rekening worden gehouden met de aanwezige ecologie, navragen bij de V&OR asset verlichting.	G
L3	Milieu aspecten	Geluid	Veel vrachtwagens hebben het akoestisch achteruitrijsignaal uitgeschakeld of het zit er niet op aangezien het geen wettelijke verplichting is. Akoestische signalen door achteruitrijdend materieel 'piep-piep' zijn niet verboden, maar de voorkeur in woonwijken is een kraaksignaal of in de avond/nacht door middel van stille (bijv. portofoon) communicatie. Signalen geven tussen medewerkers van materieel (bijvoorbeeld bij asfaltfrezen en betonpompen) mag ook niet geschieden door claxonneren of andere akoestische signalen. Hiervoor moeten stille communicatiesystemen worden gebruikt zoals portofoons.	G

	Milieu aspecten	Geluid	Specifieke eis als er vooraf door OG al afspraken zijn gemaakt met bevoegd gezag. 'ON dient het werk uit te voeren volgens de bij de overeenkomst behorende rapportage "geluidsprognose xx" en de benodigde geluidsontheffingen aan te vragen. De geluidsprognose is al voor besproken met het bevoegd gezag.	S
L4	Milieu aspecten	Geluid en trillingen	'De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving, wat vaak betekent dat er niet geheid mag worden. In algemene zin moet ON voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid. 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 (minimaal 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. Traditioneel heien en/of trillen van damwanden en palen (heipalen of vibropalen) is alleen toegestaan wanneer aangetoond wordt dat de overlast nihil zal zijn (bijvoorbeeld grote afstand tot omgeving) of wanneer er technisch geen andere keuze is en dat goed onderbouwd is. De SBR trillingsrichtlijn deel A (schade aan gebouwen), B (leefbaarheid) en C (schade aan apparatuur) is van toepassing voor het bepalen van de meetmethoden en grenswaarden van acceptabele leefbaarheid en risico's. Boven deze grenswaarden zijn aanpassingen aan ontwerp of bouwmethode en/of monitoring noodzakelijk.	G
L5	Milieu aspecten	Geluid en trillingen	Uitvoerende partij dient aan te tonen (monitoringsplan) dat de geluidsproductie binnen de contouren van de vigerende geluid wet- en regelgeving vallen. Als er overschrijdingen (te verwachten) zijn, dient de aannemer alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen toe te passen (*dit is wettelijk voorschrift, bouwbesluit 2012*).	G

L6	Milieu aspecten	Geluid en trillingen	Voor werkzaamheden tussen 19.00 en 07.00 uur moet apart een avond-of nachtontheffing worden aangevraagd. Voor **bouw**werkzaamheden moet de 'Ontheffing werktijden Bouwbesluit' worden aangevraagd en voor overige werkzaamheden een ontheffing op de APV. Zie link naar aanvraag nachtwerkontheffing B**ouwwerkzaamheden**: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7BF5E94D81-06E4-4187-90B6-9918A1138B9F%7D Zie link naar ontheffing APV: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/?caseid=%7B8879DB0B-8D76-403B-9C98-D1C3809A27A7%7D	G
L7	Milieu aspecten	Voertuigen	Alle voertuigen met een bestemming binnen de Ring A10 dienen te voldoen aan de actuele emissie-eisen. Voor meer informatie zie: https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/milieuzone-amsterdam/ https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/luchtkwaliteit/ Zie B22 voor een link naar de bereikbaarheidskaart Amsterdam.	G
L8	Milieu aspecten	Materieel	Mobiele werktuigen moeten minimaal voldoen aan de volgende emissiestandaard; • Mobiele dieselwerktuigen met motoren met een variabel toerental voldoen tenminste aan de volgende Fasenormen (vlg richtlijn 2004/26/EG): - 19 kW tot 37 kW vermogen: Fasenorm V-A; - 37 kW tot 56 kW vermogen: Fasenorm V-B; - 56 kW tot 560 kW vermogen: Fasenorm V. - De in te zetten mobiele dieselwerktuigen met motoren met een constant toerental voldoen tenminste aan Fasenorm V (vlg verordening (EU) 2016/1628). '• Mobiele machines dienen, indien gebruik makend van een verbrandingsmotor, gebruik te maken van brandstof welke voldoet aan de (N)EN-590 norm of de (N)EN 15940.	G

L9	Milieu aspecten	Materieel	Geluid producerende installaties (waaronder pompbemaling) staan binnen het bouwterrein zo ver mogelijk van de aangrenzende kantoren, woningen en voorzieningen. Als de installaties desondanks hoorbaar zijn in de verblijfsruimtes van de aangrenzende kantoren en woningen, worden geluid beperkende maatregelen toegepast.	G
	Milieu aspecten	schadelijke materialen/(vloei)stoffen	Het risico van schadelijke materialen/ (vloei)stoffen zoals asbest wordt afgedekt door de beheersmaatregelen beschreven in de V&G plannen en in het Veiligheidsplan dat vereist is bij de sloopmelding. 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.	S
L10	Schoon en heel	Stuiven	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. Zie ook Artikel 8.5 van Bouwbesluit (betreffende stofhinder).	G
L11	Schoon en heel	Bebording en bebakening	ON is tijdens de uitvoering verantwoordelijk voor het schoon en heel houden van alle geplaatste afzettingen, bebakening en tijdelijke verkeersmaatregelen.	G
L12	Schoon en heel	Materieel	Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuilt.	G
L13	Schoon en heel	Afval ophaal plekken	Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval binnen het invloed gebied dient ook tijdens de uitvoering plaats te kunnen vinden. Als de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet bereikbaar en/of beschikbaar zijn dient OG (of ON indien dit opgenomen is in het contract) in overleg met de wegbeheerder een alternatieve locatie in te richten. Verbod op het veroorzaken van zwerfafval is geregeld in Wet Milieubeheer artikel 10.1 en 10.2. Locaties voor ondergrondse containers is te vinden op Onderstaande kaart van Amsterdam: https://data.amsterdam.nl/data/geozoek/?center=52.3730993%2C4.8933144&legenda=true	G

L14	Werk-tijden	Reguliere tijden	'Wetgeving: ON 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. (APV). Zie link bij eis L6. En voor bouwwerkzaamheden dient een ontheffing aangevraagd te worden bij het Stadsdeel afdeling VTH.	G
L15	Werk-tijden	Geluidsintensieve activiteiten	Geluidsintensieve activiteiten boven de 60 decibel mogen in woongebieden niet voor 08:00 uur 's morgens uitgevoerd worden en niet in het weekend.	G
L16	Werk-tijden	Kort en hevig	De WWU kan voorwaarden stellen aan de uitvoeringsduur (en daardoor aan de wijze van uitvoering). Dit wordt dan als project specifieke eis opgenomen in het contract. *Bij werkzaamheden die veel overlast voor de omgeving en/of voor de weggebruikers veroorzaken, gaat de WWU na of ON alternatieven als 'dubbele ploegen', langere werktijden (7.00 tot 19.00), meer dagen per week werken, projectregie bijzondere werken (PBW), vierkant afsluiten (allemaal vormen van korter- en heviger werken) heeft overwogen.*	G
L17	Werk-tijden	Spits	'Capaciteit beperkende werkzaamheden aan het Plus- of Hoofdnet auto uitvoeren buiten de spitstijden. De spitstijden lopen op maandag t/m vrijdag van 06.30 – 09.30 en van 15.30 – 19.00 uur. Verkeershinder op de corridors van de plus- en hoofdnetten Infrastructuur mag in principe alleen plaatsvinden tussen 22.00 uur en 06.00 uur en vanaf zaterdag 22.00 uur tot maandag 06.00 uur. Deze eis geldt alleen voor werkzaamheden wanneer de weg buiten deze werktijden weer (volledig) beschikbaar is. Bij grote werkzaamheden geldt juist liever 'kort en hevig'. https://maps.amsterdam.nl/plushoofdnetten/	G
L18	Werk-tijden	Plus- en hoofdnet	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 (check via Stadsregie). Er dient een geschikte omleidingsroute beschikbaar te zijn.	G

L19	Werk-tijden	Trambaan	Werkzaamheden op/aan/onder de trambaan zullen voornamelijk 's nachts tussen 01.00 en 05.30 uur plaatsvinden en overdag, of 24 uur per dag als de trambaan buiten gebruik is. Voor werkzaamheden in de buurt van de bovenleiding is een (nacht)afschakeling nodig (tijdig afstemmen met GVB).	G
L20	Werk-tijden	Geluid	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. Tenminste 3 weken van tevoren dient OG hierover te worden geïnformeerd, zodat OG de omgeving kan informeren.	G
L21	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Afzetting vormgeving	ON dient zijn werk af te zetten en aan de volgende voorwaarden te voldoen: • De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken of houten schuttingen met een hoogwaardige uitstraling. • Tenminste Onderste helft van de afzetting is dicht en er kunnen geen fietsen aan worden bevestigd. (Maximaal dicht is niet per definitie beter, de afzetting dienen afgestemd te zijn op de aard van het werk en de omgeving); • De afzetting mag geen uitstekende onderdelen bevatten. • De afzetting geeft geen/minimale ruimtebeperking aan openbare zijde.	G
L22	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Afzetting plaatsing	ON dient de afzetting zodanig te plaatsen dat de afzetting aan de volgende voorwaarden voldoet: • De afzetting staat (op de rechte stukken) in een rechte lijn. • De afzetting is onderling gekoppeld. • Er wordt voorkomen dat de afzetting omvalt/omwaait. • De afzetting blokkeert niet het zicht tussen de verkeersdeelnemers. • De afzetting wordt zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan. • De afzetting is in de grond verankerd (bij een uitvoeringsperiode van langer dan 3 maanden).	G

			• De afzetting van het werkterrein moet heel en schoon zijn.	
L23	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Opslag nabij afzetting	ON dient materiaal en materieel binnen de afzetting van het werkterrein (tijdelijk) op te slaan. Materiaal dient 'hufterproof' te worden opgeslagen. Voorkomen moet worden dat losse materialen gepakt kunnen worden waarmee gegooid kan worden. Voorafgaand aan evenementen dient een schouw met de wijkagent gehouden te worden om te toetsen of het bouwterrein er goed bij ligt.	G
L25	Werk-terrein/ Bouw terrein	Bouwproject afzetting	• Wanneer de afzetting 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 steiger moet voldoen aan de richtlijn steigers, dit houdt onder andere in dat als er geen veiligheidszone kan worden aangehouden de steiger moet worden voorzien van hekken of vangvoorzieningen op werkniveau. • Als de richtlijn steiger dit vereist dient de steiger geaard te zijn. • De steiger dient volgens de Richtlijn steiger bij oplevering, bij aanpassing en minimaal elke 2 weken gekeurd te worden. • Bij het ontbreken van een veiligheidszone moet de ingevulde steigerkaart zichtbaar zijn vanaf buiten de bouwplaats.	G
L26	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Informatie	De hekwerken en andere bouwplaats afscheidingen worden zichtbaar voorzien van bebording ('Verboden toegang, melden bij de uitvoerder') en relevante pictogrammen. Projectgegevens (url projectpagina), contact gebiedsmakelaar en contact in geval van nood zijn goed zichtbaar.	G
L27	Werk-terrein/ Bouw terrein	Uitingen op afzetting	Uitingen (verwijzingen) op de afzetting is niet toegestaan anders dan bij onvindbaarheid/ onzichtbaarheid van onderneming. Deze worden afgestemd met de omgevingsmanager van de gemeente. Reclame is niet toegestaan.	G
L28	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Uitingen op afzetting	ON doet een voorstel voor de look en feel van de afzetting passend bij de omgeving en de huisstijl van Amsterdam en bespreekt deze met de	G

			omgevingsmanager/ communicatieadviseur van de gemeente.	
L29	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Uitingen op afzetting	Bouwborden, bouwschuttingen en andere openbare aankondigingen in de openbare ruimte worden belast volgens de Verordening Reclamebelasting 2020. Op de website van de gemeente Amsterdam staat meer informatie over deze verordening en de tariefstelling. Voor meer informatie zie https://amsterdam.nl/reclamebelasting	G
L30	Werk-terrein/ Bouw-terrein	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.	G
L31	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Parkeren bouwterrein	ON mag maximaal 1 personenauto in het werkvak/ bouwterrein hebben staan gedurende de werkzaamheden (voor noodgevallen).	G
	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Inhuizings plan (bouw-specifieke eis)	ON dient uiterlijk zes maanden voor de eerste oplevering een inhuizingsplan ter bespreking aan te bieden aan wegbeheerder. Doel is om het proces van afbouw en inhuizingen ordentelijk te laten verlopen met minimale overlast in de openbare ruimte. Zo biedt ON in deze periode in principe de inpandige parkeervoorzieningen en (een deel van) het werkterrein aan en zorgt hij ervoor dat de verhuizing(en) gecoördineerd worden. In het BLVC-plan is opgenomen op welk moment het inhuizingsplan wordt aangeboden aan de wegbeheerder	S
L32	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Opslag	Zonder uitdrukkelijke toestemming van OG (beheerder) mogen geen belastingen worden aanbracht op of in de invloedsfeer van kunstwerken, zoals dekken en/of constructies van bruggen en walmuren en op of in de invloedsfeer van ondergrondse bouwwerken, zoals parkeergarages.	G
L33	Werk-terrein/ Bouw-terrein	Overdracht	Na het gereedkomen van het werk, dient de uitvoerende partij, het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is, terug te brengen in de staat voordat het werkterrein was (tenzij anders afgesproken met de wegbeheerder). Dit dient schriftelijk vast te worden gelegd in een rapportage	G

			ondersteund met foto's (eindmeting). Vervolgens vindt overdracht plaats aan de wegbeheerder. Pas vrijgeven na getekend retour van de rapportage. In gebruik nemen is accepteren.	
L34	Bomen, flora en fauna	Boom-bescherming op bouwplaatsen	Welke bomen gekapt mogen worden en of er compensatie plaatsvindt in bomen of in fonds wordt vooraf bepaald. Bomen die niet behouden kunnen worden, worden zo lang mogelijk behouden t.b.v. het straatbeeld. Kappen vindt plaats in het kapseizoen waarin de betreffende werkzaamheden starten of als dit niet kan in het voorgaande kapseizoen. De algemene regels voor werken rondom bomen binnen de gemeente Amsterdam zijn samengevat in bijlage boombescherming op bouwplaatsen. Voor meer informatie zie: https://www.bomenstichtingdenhaag.nl/wp-content/uploads/2014/10/bescherming-bouwplaatsen-stadswerk.pdf	G
L35	Bomen, flora en fauna	Broedseizoen	I.v.m. het broedseizoen is ON verplicht zich zeker te stellen van het niet aanwezig zijn van nesten van vogels en vleermuizen. Het verstoren, verwijderen of beschadigen van de nestlocatie van een beschermde diersoort is verboden op grond van de Wet Natuurbescherming.	G
L36	Water wegen	Waterberging / afvoer	De minimale doorstroming van een waterweg (ook bij een bouwkuip) is 5 meter. *Achtergrond: 'Het hoogwaterbemalingsgebied van Amsterdam heeft waterwegen in verschillende kleuren ingedeeld. Er mag niet op twee verschillende kleuren tegelijk gewerkt worden. De Nautisch beheerder ziet erop toe dat in totaliteit de doorstroombreedte door de smalste delen van de stad minimaal 2x zo groot zijn als de doorstroombreedte van de Berlagebrug (= 54 meter). Dus de smalste delen bij elkaar opgeteld moeten gelijk zijn aan minimaal 110 meter.*	G
Veiligheid				

Nr.	Aspect	Deelaspect	Uitgangspunten	Generiek of Specifiek
V1	Algemeen	Voorschriften	Een tijdelijke situatie dient (qua maatvoering, geleiding, bebording en afzetting) te voldoen aan de veiligheidseisen, voorschriften en richtlijnen volgens onderstaande normen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en verkeersdeelnemers. Publicatie Werk in Uitvoering CROW 96b Werken op niet-autosnelwegen • Handboek ZWIA Zo Werken wij in Amsterdam Op straat; verplichte leidraad voor werken in Amsterdam volgens de Amsterdamse Verordening WIOR (Werken in de Openbare Ruimte) • Arbowet en regelgeving • AI-bladen en branche regelgeving/toelichting zoals Arbocatalogi van de betreffende branche • Infoblad Veiligheid en gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden (Min. Binnenlandse Zaken) • Richtlijn Bouw- en sloopveiligheid (Ver. Bouw- en Woningtoezicht Nederland) • Richtlijn Steigers • Beleid Reductie Aanrijdgevaar (GCVB) • NVAF-richtlijnen o.a.: Funderingswerk in de publieke omgeving en de Richtlijn veilig hijsen • Voorschrijft Veilig Werken Tram (Railalert) en GVB Technische Uitvoeringsvoorschriften Tram • Voorschrift Veilig Werken Metro (Railalert) • Nautische richtlijnen Programma varen Amsterdam en Nautische wet- en regelgeving	G
V2	Algemeen	Veiligheid in plannen	'De veiligheidseisen dienen uitgewerkt te worden in een: • Veiligheids- en gezondheidsplan (veiligheid binnen de bouwplaats) • (Bouw)Veiligheidsplan (Veiligheid voor de omgeving) met risicomatrix • BLVC-uitvoeringsplan In het BLVC-uitvoeringsplan zijn de tekeningen van het werkterrein, de bouwplaats en de bouwveiligheidszone opgenomen. De focus ligt op de tijdelijke verkeersmaatregelen in de openbare ruimte. Wat er zich binnen de bouwhekken afspeelt	G

			wordt alleen beknopt beschreven. De tekeningen dienen ten minste voorzien te zijn van een stempel met de status van de tekening, datum, handtekening/paraaf, een schaalindeling en te zijn gerefereerd aan een vast en bekend punt.	
V3	Verk.maat-regelen en voor-zieningen	Afscheidingen	Bouwafscheidingen moeten van deugdelijke kwaliteit en staat zijn, gebruikt worden volgens voorschriften fabrikant en moeten zodanig geplaatst worden zodat de reguliere verkeersstromen niet belemmerd worden. Dit alles conform de ZWIA.	G
V4	Verkeers-maat-regelen en voor-zieningen	Rijplaten voor auto en voetgangers	'Met behulp van geschikte rijplaten kunnen voorzieningen en panden bereikbaar blijven. Fietsers mogen niet fietsen op rijplaten vlakbij voordeuren van panden. 'Stalen rijplaten mogen alleen in uitzonderlijke gevallen gebruikt worden voor fietsers en voetgangers, dit i.v.m. gladheid bij regen. Rijplaten en loopschotten moeten netjes en recht liggen, voorkom hoogteverschillen. Zie voor juiste voorbeelden het ZWIA.	G
V5	Verkeers-maat-regelen en voor-zieningen	Staat en conditie	Tijdelijke verkeersmaatregelen dienen regelmatig te worden gecontroleerd of deze voldoende effectief zijn, in goede staat verkeren en nog netjes zijn geplaatst. Controle dient minimaal elke dag bij starten en stoppen van het werk te gebeuren (van de bebording rondom het werkterrein). De bebording voor de omleidingsroutes minimaal wekelijks.	
V6	Verkeers-maat-regelen en voor-zieningen	Hulpbruggen	Voor de vormgeving van een hulpbrug als tijdelijke maatregel wordt door OG Project specifieke eisen gesteld met betrekking tot: hoogte, aansluiting, drenkelingen voorzieningen, ruimte voor kabels & leidingen, breedte, helling, scheiding verkeerssoorten, aanvaarbelasting, remmingwerk etc.	G
V7	Verkeers-regelaars	Certificaat / instructie	'Verkeersregelaars dienen in bezit te zijn van een geldige Aanstellingspas Beroepsregelaar van Stichting Verkeersregelaars Nederland (dus geen evenementen). Deze pas met een negencijferige code dient de regelaar bij zich te dragen en bij gerede twijfel op verzoek te worden getoond. De verkeersregelaar draagt zorg voor zijn eigen veiligheid positioneert zich zichtbaar en draagt de voorgeschreven PBM's (persoonlijke beschermingsmiddelen) op juiste wijze.	G

			Voor elke verkeersregelaar moet een duidelijke instructie in het BLVC-plan opgenomen worden mbt de taken die hij/zij op de betreffende positie moet uitvoeren.	
V8	Schade	Nulmeting	Bij aanvang van de werkzaamheden dient OG ervoor te zorgen dat er een opname/nulmeting uitgevoerd wordt aan de belendende bebouwing en de voor de werkzaamheden in gebruik zijnde openbare ruimte, om schade bij de aanvang van werkzaamheden vast te stellen. Gebied is afhankelijk van; ondergrond, materieel, impact, trillingen, kwaliteit bebouwing). Deze wordt schriftelijk of digitaal vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze nulmeting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder (openbare ruimte) of schade-expert (bebouwing) bindend. ON stelt een monitoringsplan op indien verwacht wordt dat werkzaamheden worden verricht die de maximaal toelaatbare wettelijke grenswaarden bij gevoelige bestemmingen benaderen of overschrijden.	G
V9	schade	Gewichts-beperkingen kademuren	Op 0 - 0,5 meter vanaf de kaderand mogen geen objecten geplaatst worden. Op 0,5 tot 3 meter uit de waterkant geldt een maximaal toegestane gelijkmatig verdeelde oppervlaktebelasting van 5 kN/m2 (500 kg/m2) met het maximum van 3.500 kg/parkeerplek (of locatie met vergelijkbare afmeting), **tenzij anders voorgeschreven.**	G
V10	Risico's	Toestand/ comfort openbare ruimte	'Veiligheidskundigen van de gemeente Amsterdam lopen veiligheid observatierondes waarvan ook altijd een verslag wordt gemaakt. Gelet wordt op veiligheids risico's met betrekking tot de toestand/comfort van de openbare ruimte. Verslag wordt verstuurd aan leden projectteam die het met ON bespreken. Dit gebeurt bij een fase/werkterreinverandering of 1x per 6 weken.	G
V11	Schade	Monitoring	Risicovolle locaties moeten binnen het invloed gebied gemonitord worden op zettingen en verzakkingen. Dit wordt door OG of ON gedaan, (afhankelijk wat vooraf is afgesproken). Als toch schade optreedt die het gevolg is van de werkzaamheden (schuld ligt in beginsel bij aannemer, die moet evt. onschuld aantonen), dient deze door ON te worden gerepareerd dan wel in opdracht van de verzekeraar van ON te worden hersteld. Ook vervuiling door schuld aannemer (of onderaannemer) buiten het werkterrein in de	G

			openbare ruimte, dient te worden hersteld op kosten van aannemer.	
V12	Schade	Herstel	Wanneer er door uitvoering van werkzaamheden door ON schades ontstaan in de openbare ruimte buiten het werkterrein, dient dit in overleg met de wegbeheerder ofwel door ON te worden hersteld ofwel door de wegbeheerder worden hersteld voor rekening van ON. *Let op: Tijdens de bouwfase is het op kabel- en leiding tracés plaatsen van tijdelijke objecten enkel toegestaan indien wordt voldaan aan de eisen van de betreffende netbeheerder(s).*	G
V13	Schade	Veiligstellen	Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient ON binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan de wegbeheerder van OG.	G
V14	Tijdelijke verharding	ZWIA	Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking volgens de comforteisen die zijn opgenomen in de “ZWIA” (Zo Werken Wij In Amsterdam op straat). Tijdelijke voetgangersvoorzieningen worden ook gebruikt om met trolly’s over te rijden ten behoeve van het bevoorraden. 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 ON de overbruggingsconstructie van dat hoogteverschil aan OG voor te leggen.	G
V15	Materieel	Voertuigeisen	(Autolaad)kranen die in de nabijheid van bovenleiding van de tram werken moeten verticaal begrensd worden, of werken onder toezicht van een hijs begeleider indien dit vanuit de WLS-vergunning wordt geëist.	G
V16	Materieel	Voertuigeisen en gedrag	Spiegels van vrachtwagens moeten goed afgesteld zijn om de dode hoek goed te kunnen zien. Op het	G

			moment dat een chauffeur een verkeersregelaar uit het oog verliest, dient hij zijn voertuig direct tot stilstand te brengen tot er weer visueel contact is met de verkeersregelaar of bouwmedewerker.	
V17	Werk terrein	Afsluiting	ON is 24 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 (en onbedoeld verkeer) wordt voorkomen. Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaatsafscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien (tenzij echt niet mogelijk). ON dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit. Of afstemmen met de brandweer dat een slot mag worden weggeknipt.	G
V18	Werk terrein	Informatie bij calamiteit	'Aan de buitenzijde van het bouwterrein is aan beide zijden van de entree een bouwplaats veiligheidsbord aanwezig met Melden bij de uitvoerder, PBM's verplicht, verboden toegang onbevoegden etc. Vanuit de Omgevingsvergunning is het een verplichting om een bouwbord te plaatsen. https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/bouwdynamiek/	G
V19	Werk terrein	Materieel	Installaties, elektrakastjes, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, worden op slot gezet of opgeborgen om te voorkomen dat deze door onbevoegden in werking kunnen worden gesteld. Buiten de bouwplaats worden dergelijke middelen niet onbeheerd achtergelaten of dient materieel (bijvoorbeeld bronneringspompen) zodanig te zijn uitgevoerd dat deze voor derden geen risico kunnen geven en vandalismebestendig zijn.	G
V20	Materieel	Voertuigeisen	MMBS (Motorrijtuig met beperkte snelheid) en mobiele machines zoals knikladers en verreikers die harder kunnen dan 25 km/uur en rijden op de openbare weg dienen te voldoen aan de wegenverkeerswet (jaarlijks gekeurd, voorzien van rode driehoek of van een kenteken, verlichting, een veiligheidskooi, veiligheidsgordel of veiligheidssysteem met scharnierende veiligheidsbeugels). Hoewel geen wettelijke eis dienen bouwvoertuigen in Amsterdam ook te zijn voorzien van een akoestische achteruitrij signaal.	G

V21	Werk terrein	Markeren gevaarlijke plekken	Binnen een werkterrein worden gevaarlijke situaties op een duidelijke, zichtbare manier gemarkeerd (bijvoorbeeld in het geval van hijszones) of beheerst (bijvoorbeeld het dichtmaken van plaatsen, waar valgevaar aanwezig is). Deze maatregelen hebben een gunstige invloed op de veiligheid van derden, maar ook op die van de werknemers.	G
V22	Werk terrein	Opslag gevaarlijke stoffen	Gevaarlijke stoffen, die worden gebruikt voor het uitvoeren van de werkzaamheden (bijvoorbeeld brandstoffen, gasflessen, ontvettingsmiddelen) moeten op een zodanige wijze en in een zodanige maximale hoeveelheid worden opgeslagen, dat hierdoor noch direct (door aard van de stoffen) noch indirect (door handelingen van derden met die stoffen) gevaren voor de omgeving ontstaan. Gevaarlijke stoffen worden hiertoe niet onbeheerd achtergelaten en worden opgeslagen in goed afsluitbare plaatsen (milieuwetgeving). IBC-containers voor diesel of Adblue dienen op slot te worden gezet met een deugdelijk slot, zijn dubbelwandig, voorzien van een keuringsstikker dat het binnen keuring is en bij voorkeur binnen de bouwhekken te worden opgeslagen.	G
V23	Werk terrein	In/uitrit	Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, met bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden. De toegangshekken dienen na in- en uitrijden gesloten te worden. Automatisch sluitende hekken hebben de voorkeur. Zo nodig een poortwachter erbij plaatsen, als achteruitrijden noodzakelijk is dan een verkeersregelaar inzetten.	G
V24	Werk terrein	In/uitrit	Achteruitrijdend bouwverkeer in de openbare ruimte is slechts toegestaan indien Opdrachtnemer vooraf aantoont (op de faseringstekeningen) dat er geen andere oplossing mogelijk is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar vereist. Het gebruik van achteruitrijcamera's is positief maar mogen begeleiding van verkeersregelaars niet vervangen.	G
V25	Werk terrein	Sociale veiligheid	Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht voor het creëren van een sociaal veilige omgeving, volgens (link maken) richtlijn NPR 13201:2017, in afstemming met V&OR openbare verlichting. Tijdens evenementen en in de 3 weken voor kerst en tijdens kerst, kan een bouwterrein in	G

			overleg met de buurt feestelijk verlicht worden (als aanvullende verlichting).	
V26	Verkeers-veiligheid	Openbare orde	ON kan in het kader van veiligheid/ openbare orde, beperkende maatregelen opgelegd krijgen tijdens de uitvoering van voorstellingen en (sport)evenementen. Deze beperkingen kunnen bestaan uit aangepaste laad- en lostijden of uitvoeringstijden (voor en/of na voorstellingen en (sport) evenementen). Er kunnen dagen zijn waarop er geen/beperkt werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De te nemen maatregelen worden minimaal 2 maanden van tevoren met ON besproken zodat deze hier rekening mee houdt in de planning. Per benoemd evenement dient rekening gehouden te worden met 2 dagen waarop niet/beperkt gewerkt kan worden: Koningsdag, 4 en 5 mei, Pride, ADE, Marathon, SAIL, Triple Arenagebied, ... Voor onbenoemde evenementen zoals staatsbezoek dient rekening gehouden te worden met 5 dagen. Aanwijzingen van de politie en toezichthouders van de Gemeente Amsterdam dienen te worden opgevolgd.	G
V27	Verkeers-veiligheid	Fysieke scheiding	Bij wegen die tegelijkertijd gebruikt worden door bouwverkeer, overig gemotoriseerd verkeer en/of langzaam verkeer dient zo mogelijk (als daarvoor voldoende ruimte -te maken- is) een fysieke scheiding tussen langzaam verkeer en het bouw/auto verkeer aangebracht te worden. Wens/noodzaak is afhankelijk van mate van gevaar en de intensiteit van het bouwverkeer. Venstertijden kunnen een oplossing zijn.	G
V28	Procedur e bij cala-miteiten	Bereikbaar-heid	'Naast het alarmnummer 112 voor nood, is er het algemene nummer 14020 die gebeld kan worden als er iets stuk of onveilig is in de openbare ruimte. Specifieke informatie /afspraken die van belang zijn m.b.t. openbare orde en veiligheid worden vanuit het project gedeeld met de nood- en hulpdiensten en met 14020.	G
V29	Procedur e bij cala-miteiten	Contact-personen	OG en Opdrachtnemer zullen samen contactpersonen benoemen en deze invullen in het calamiteitenschema dat wordt verstrekt door OG. NB: In geval van calamiteiten op het water kan	G

			gebruik worden gemaakt van de calamiteiten app rederijen. link	
V30	Hijsen	Bouwveilig-heidszone	'De uitvoering dient te voldoen aan de landelijke generieke hijsregels van de NVAF. infoblad Veiligheid en gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden en Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid. Deze moeten voorbijgangers in de openbare ruimte beschermen tegen het risico van vallende objecten. De regels specificeren daarom een minimumafstand tussen een vooraf afgesproken hijszone en het bouwhek: de bouwveiligheidszone. Hoe hoger er gehesen wordt, hoe groter de bouwveiligheidszone. Per 1 juli 2020 zijn de veiligheidsafstanden uit de Richtlijn aangestuurd in het Bouwbesluit 2012. Zie onderstaande link. Richtlijn-bouw-en-sloopveiligheid NB: per 1-1-2024 met de inwerktreding van de omgevingswet zal het aangestuurd worden in het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl).	G
V31	Hijsen	Hijsgebied	'Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen. Indien afwijking hiervan noodzakelijk is, dient ON aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan. ON dient hier uitdrukkelijk akkoord op hebben van het bevoegd gezag (de vergunningsverstrekker afdeling VTH Bouw en Gebruik en als over de weg is dat ook de Stadsdeelregisseur) waarmee separate beheerafspraken worden gemaakt. Te denken valt dan aan: venstertijden en volledige afzetting hijsgebied en gevarenzone (Valveiligheid, Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid en Funderingsleidraad NVAF-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving).'Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een gecertificeerd veiligheidspersoon TCVT W4-08 Hijsbegeleider/Rigger en het materieel dient TCVT gecertificeert en gekeurd te zijn.	G

Communicatie

Nelson Mandelabuurt

Nr.	Aspect	Deelaspect	Uitgangspunten	Generiek of Specifiek
C1	Algemeen	Doel	De communicatie naar de omgeving* dient door OG zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving tijdig (uiterlijk 1 week van tevoren) op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden, de uiteindelijke situatie en de gevolgen van de werkzaamheden. Voor werkzaamheden met aanzienlijke impact op de omgeving dient de omgeving al ruim van tevoren geïnformeerd te zijn door OG of middels een participatietraject op de hoogte te zijn.	G
C2	Uitingen	Afzender	Als de gemeente Amsterdam OG is, is zij ook in alle schriftelijke communicatie uitingen naar omwonenden, externe professionele stakeholders en pers de afzender. OG is eindverantwoordelijk voor omgevingsmanagement inclusief externe communicatie en voert regie over de communicatie naar buiten.	G
C3	Verkeers-tekens en tekst-borden	Plaatsing op vaarweg	Communicatie ten behoeve van het werk gericht op vaarweggebruikers wordt door ON in opdracht van Nautisch Beheer aangebracht. ON dient de door hem geplaatste verkeerstekens en tekstborden op de vaarwegen te verwijderen na afloop van de werkzaamheden en dit terug te koppelen aan nautisch beheer.	G
C4	Verkeers-tekens en tekst-borden	Plaatsing op de weg	Vooromen moet worden dat weggebruikers in een ‘bordensoep’ terecht komen. Alle benodigde maatregelen (gele omleidingsborden, tekstkarren, DRIPS, nudging, etc.) dienen tijdig overwogen, afgestemd en voorbereid te worden, ze moeten worden ingetekend op actuele ondergrond, waar ook de bebording van lopende projecten op ingetekend staat. Correcte plaatsing moet gecontroleerd worden en na afloop dient de bebording meteen verwijderd te worden.	G

C5	Contact-persoon ON	Aanspreek-punt	ON zorgt voor een eerste aanspreekpunt. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit OG en omgeving. Bij werkzaamheden in de nacht is er een telefoonnummer beschikbaar welke gebeld kan worden door ondernemers/bewoners bij vragen. Dit aanspreekpunt van ON is ook aanwezig bij 1 op 1 gesprekken met de omgeving en bewoners/ondernemers bijeenkomsten.	G
C6	Infor-meren OG	Tijdig	ON dient de omgevingsmanager van OG periodiek en tijdig (tenminste drie weken vooraf, in verband met maken van brief en verspreiding) van alle relevante informatie (over het project, voortgang, planning, fasering, verwachte overlast) te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen 'tijdig' (uiterlijk een week vooraf) te informeren.	G
C7	Infor-meren OG	Afwijkingen	ON informeert de Omgevingsmanager van OG wanneer er aanleiding is om af te wijken van de in het vastgestelde BLVC-plan beschreven maatregelen. Wanneer nodig zal er een afwijking in het Victor proces worden ingediend door de aannemer.	G
C8	Com.-kalender	Wat, wanneer en hoe	De omgevingsmanager van OG stelt samen met ON en het gebiedsteam 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.	G
C9	Infor-meren extern	Publicaties	Wanneer de gemeente Amsterdam opdrachtgever is, is het ON niet toegestaan zelf communicatiemiddelen of informatie (inclusief publicaties in vakbladen, foto’s en perscontacten) over de werkzaamheden te verspreiden of te publiceren, zonder expliciete toestemming van OG. Evenmin mag ON zelf evenementen organiseren in of rond de bouwplaats, zonder expliciete toestemming van OG.	G

Nelson Mandelabuurt

C10	Meld- en informatiepunt/ klachten-register	Via OG of via ON	Vragen en klachten die binnenkomen bij ON worden direct voorgelegd aan OG. De vragen en klachten die rechtstreeks of via ON binnenkomen worden door de omgevingsmanager van OG gefilterd en geprioriteerd. ON en OG stemmen de beantwoording af. De indiener van de vraag/klacht, ontvangt binnen twee werkdagen een (eerste) reactie, met vervolgactie en contactpersonen.	G
C11	Meld- en informatiepunt/ klachten-register	Registratie door OG	De registratie van (de beantwoording van) alle vragen en klachten (meldingen) wordt door de omgevingsmanager van de gemeente bijgehouden en besproken met het gebiedsteam. Naam melder, contactpersoon, type melding, datum van de melding en datum van de afhandeling en door wie de melding is afgehandeld, komen in het overzicht te staan.	G
C12	Monitoring	Informeren en naleven afgesproken werkwijze	ON is verantwoordelijk voor het informeren van de eigen organisatie, onderaannemers en leveranciers over de in het BLVC-uitvoeringsplan vastgestelde werkwijze en maatregelen. ON ziet zelf toe op de naleving hiervan. Denk hierbij aan het parkeren van auto's op de parkeerplaatsen die in het BLVC-plan zijn aangewezen.	G
C13	Monitoring	Informeren werkwijze aan omgeving (BOB)	Om de buurt goed geïnformeerd te houden kan vanuit het gebiedsteam een schouw worden georganiseerd met daarbij aanwezig het gebiedsteam, omgevingsmanager, OG en ON. Bijvoorbeeld enkele dagen na ingang van een nieuwe tijdelijke situatie.	G
C14	Afstemming logistiek	Overleg	Indien nodig organiseert de gemeente een periodiek bouwlogistiek, 'raakvlak' of BLVC-overleg. ON/betrokken partijen nemen deel aan dit overleg om afstemming tussen projecten, gemeente/wijkmanagers, hulpdiensten en omgevingsdiensten zo goed mogelijk te faciliteren. Denk hierbij aan maatregelen om omgevingshinder te beperken, afzettingen, omleidingen maar ook aan mogelijke kansen om voertuigbewegingen te verminderen door gezamenlijk gebruik van een parkeerplek of logistieke hub.	G

Bijlage 2 - Amsterdamse procedures en processen

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

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

1. Bouwprotocol:

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

2. Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid

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

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

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

3. NVAF richtlijnen

Omdat de RLBS alleen is verankerd in het Bouwbesluit, is zij vaak niet van toepassing op infrastructurele werken. Onderstaande NVAF-richtlijnen zijn van toepassing op infrastructurele werkzaamheden.

- NVAF-richtlijn veilig hijsen bij funderingswerkzaamheden, 2022
- NVAF-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving, 2020
- NVAF-richtlijn voor drijvend funderingsmaterieel, 2018

De NVAF-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving behandelt de onderwerpen publieke omgeving en publieksveiligheid zowel vanuit Arbo-wettelijk oogpunt als vanuit de verplichtingen voortvloeiende uit het Bouwbesluit en de Wet Algemene Bepalingen Omgevingsrecht.

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

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

5. Omgevingswet

Het Bouwprotocol zal per 1-1-2024 moeten worden getoetst aan de nieuwe Omgevingswet. De Omgevingswet bundelt en moderniseert het wettelijk kader voor de leefomgeving op onder meer bouwen, milieu, water, ruimtelijke ordening en natuur. Ook beoogt de nieuwe wet samenhang in de aanpak van de leefomgeving, ruimte voor lokaal maatwerk, betere en snellere besluitvorming en een grotere mate van participatie.

6. Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb)

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

7. Handboek Binnenstedelijk Kademuren

Relevant voor het Bouwprotocol is eveneens het Handboek Binnenstedelijke Kademuren, opgesteld onder regie van Kennisplatform CROW1 door deelnemers aan het platform Binnenstedelijke Kademuren. Het Ingenieursbureau Amsterdam levert hieraan een inhoudelijke bijdrage, specifiek aan de update van het hoofdstuk 'Schadevrij bouwen'. Het Handboek richt zich specifiek op kademuren, daarnaast vindt binnen CROW-afstemming plaats met het platform Bruggen.

8. Werken In de Openbare Ruimte – Wior-proces

Wie in de gemeentelijke openbare ruimte van Amsterdam wil werken heeft een vergunning nodig. Het nieuwe WIOR-proces zorgt dat het aanvragen, beoordelen en verlenen van die vergunning in 1 applicatie wordt geregeld, VICTOR. Deze ondersteunende applicatie van de werkwijze WIOR begeleid de initiatiefnemer door het WIOR-proces om tot een vergunning te komen. De VICTOR-applicatie is te vinden op https://victor.amsterdam.nl/.
Voor vragen over het in gebruik nemen van VICTOR kunt u contact opnemen via email WIOR@amsterdam.nl of op de WIOR PLEIO website, of contact opnemen met de eigen 1e lijnshulp WIOR specialist in de eigen organisatie.

Met de WIOR-vergunning wordt beoogd om;

- De omgevingshinder en verkeershinder voor bewoners, ondernemers en bezoekers binnen redelijke grenzen te houden
- Het uitvoeren van werken boven- én ondergronds zo gemakkelijk mogelijk maken. Daar heeft iedereen in de stad baat bij.
- Alle kabels en leidingen te beschermen tegen graafschade. Er wordt een passende regeling afgestemd wanneer er kabels en leidingen verplaatst moeten worden.
- Iedereen inzicht in elkaars plannen te verschaffen. Hierdoor kan er effectiever gewerkt worden. En op deze manier weten bewoners, ondernemers en bezoekers beter wat zij kunnen verwachten.

Het WIOR-proces gaat over alle werkzaamheden in de openbare ruimte, van klein tot groot. In het proces wordt 5 jaar vooruitgekeken en gepland. De **initiatiefnemer** van het project in de openbare ruimte start de procedure in de VICTOR-applicatie. Een WIOR werk kan vallen in één van de volgende categorieën:

- **'WIOR klein'** voor kleine niet ingrijpende werken (denk aan huisaansluitingen, graven in de stoep etc.) geldt een uitzondering. De WIOR klein werkzaamheden mogen worden uitgevoerd op basis van een melding.
- **'Middelgroot WIOR werk'**, werk met minder impact dan een groot werk, bijvoorbeeld het voor kortere tijd werken op de plus- en hoofdnet infrastructuur, minder hinder voor de omgeving en kortere stremmingen voor auto en fietsverkeer.

- **'Groot WIOR werk'**, ingrijpend werk met veel impact waarbij bijvoorbeeld (langdurig) wordt gewerkt op het plus- en hoofdnet infrastructuur, de omgeving veel hinder ondervindt, en nieuwe kabel- of leidingnetwerken worden gelegd.
- Als u **'meegaat'** in een WIOR werk, als deelnemer van een gecombineerd werk, niet zijnde de projectinitiator en werkend onder de voor het gecombineerde werk opgestelde specifieke voorschriften en voorwaarden.

Om de WIOR-vergunning te verkrijgen, moet een aantal stappen worden doorlopen en moet (al naar gelang van de duur en grootte van het werk) bepaalde informatie worden aangeleverd via de applicatie VICTOR. Het betreft de onderstaande stappen:

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

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

9. WLS (Wet Lokaal Spoor) en TBGN

Voor werkzaamheden in de openbare ruimte binnen de gemeente Amsterdam binnen het ruimtelijk profiel van lokaal spoorweginfrastructuur is zowel de WIOR als de Wet lokaal spoor van toepassing. Het ruimtelijk profiel is een begrensd gebied (vanaf de buitenste spoorstaaf 2,5 meter) om de lokale spoorweginfrastructuur heen, dat wordt gebruikt om te bepalen of werkzaamheden vergunningplichtig zijn ten aanzien van de WLS.

Onder lokaal spoorweginfrastructuur (metro- en traminfrastructuur) wordt begrepen alle objecten die nodig zijn voor een werkend lokaal spoorwegsysteem en is dus breder dan alleen de sporen. Het omvat bijvoorbeeld ook haltes en perrons, bovenleidingen, veiligheidssystemen en transformatorhuizen.

WLS (wet lokaal spoor) en TBGN
Om een WLS-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan nodig. De werkzaamheden moeten voldoen aan de technische uitvoeringsvoorschriften trambaan 1.1 11/9/2020.

TBGN
Het werk wordt zoveel mogelijk buiten de dienstregeling uitgevoerd. Maar soms is het nodig om het vervoer stil te leggen. Het is dan belangrijk om 18 maanden voor de geplande start van de werkzaamheden een vergunning voor tijdelijke buitengebruikname (TBGN) aan te vragen.
Een TBGN moet via een aanvraagformulier aangevraagd worden via de Vervoerregio. Kijk voor meer informatie hierover op de website van Vervoerregio Amsterdam:
https://vervoerregio.nl/pagina/20211223-tram-of-metro-tijdelijk-buiten-gebruik

Vervangend vervoerplan
Je kunt het GVB een vervangend vervoerplan laten opstellen. Wij hebben hiervoor de volgende informatie van je nodig:

- Een duidelijke beschrijving van de werkzaamheden en de gewenste periode van uitvoering.
- Een beschrijving van de werkzaamheden die invloed hebben op de tram en/of metroverkeer.
- Een onderbouwing van de noodzaak/wens om de tram of metro tijdelijk buiten gebruik te nemen.

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

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

10. Objectvergunning

In openbaar gebied is het niet toegestaan om zonder vergunning objecten zoals steigers en containers te plaatsen, omdat de objecten een gevaar of belemmering voor de openbare orde en veiligheid kunnen vormen. Of er geldt een gewichtsbeperking voor een kademuur waar rekening mee gehouden moet worden (zie 3.19 maximale belasting kademuren).
Met een objectvergunning kan toestemming gevraagd worden om objecten te plaatsen op een parkeervak of stoep. Voor meer informatie zie;
https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/
Voor objecten op het water dient eveneens een objectvergunning aangevraagd te worden, zie Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water (nr. 20).

NB; Eisen aan tijdelijke objecten zoals hulpbruggen, zijn opgenomen in de basisspecificatie objecteisen. Voor een hulpbrug is de eerste relevante vraag wie er gebruik van moet maken. Dat bepaalt de breedte en constructie. Vervolgens zijn er eisen aan de afwerking, de aansluiting op kademuur, eisen m.b.t. vaarwegbeheer, verlichting, kabels en leidingen, realisatie en beheer en onderhoud.

11. Tijdelijke verkeersmaatregel (TVM)

Met een TVM kan toestemming gevraagd worden om bijvoorbeeld:

- De straat af te zetten (TVM);
- Parkeervakken te reserveren (TVM).

Wanneer een dergelijke maatregel nodig is op het water (een vaarweg afsluiten of de kade vrijmaken van vaartuigen) loopt deze aanvraag via de nautisch beheerder.
Wanneer het specifieke parkeerplekken betreft (elektrische laad-paalplek, deelauto, K&R-plek, invalideplek, taxiplek, dokter, halteerplek touringcar, laad&losplaats) raadpleeg dan de adviseur parkeren via straatparkeren@amsterdam.nl.
Voor een tijdelijke situatie die langer duurt dan 4 maanden is een Verkeersbesluit nodig.
Voor meer informatie m.b.t. het nemen van een Verkeersbesluit klik hier
Het Expertisecentrum Gebied en Gebruik van Stadswerken kan je hier verder mee helpen (Rick Spieard of Frank Takken).

12. Ontheffing RVV (Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens) en Vergunning Bijzonder Transport (VBT)

Middels een RVV-ontheffing kan toestemming gevraagd worden om ergens te mogen rijden met een voertuig waar dit normaal niet mag. Voor meer informatie zie;
https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/
Wanneer een ontheffing nodig is op het water (scheepsvaarttekens en ontheffingen) loopt deze aanvraag via de nautisch beheerder.

13. Leggen en verleggen K&L

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

14. Omgevingsvergunning (Wabo)

Voor de bouwwerkzaamheden is een omgevingsvergunning nodig.

- Een omgevingsvergunning kan online of schriftelijk worden aangevraagd. In het omgevingsloket kunt u aangeven voor welke werkzaamheden u de aanvraag wilt indienen.
- Voorafgaand aan het aanvragen van de omgevingsvergunning is het mogelijk om een conceptaanvraag in te dienen. Het stadsdeel doet dan een haalbaarheidsonderzoek. Hierbij wordt de conceptaanvraag getoetst aan de welstandseisen en het bestemmingsplan. Daarna weet u of uw vergunningsaanvraag voor uw plan haalbaar is.
- Bij de reguliere procedure is de behandeltermijn 8 weken welke verlengd kan worden met 6 weken.

Voor meer informatie zie https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/omgevingsvergunning/

15. Ecologisch werkprotocol

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

16. Bemalen en lozen van water

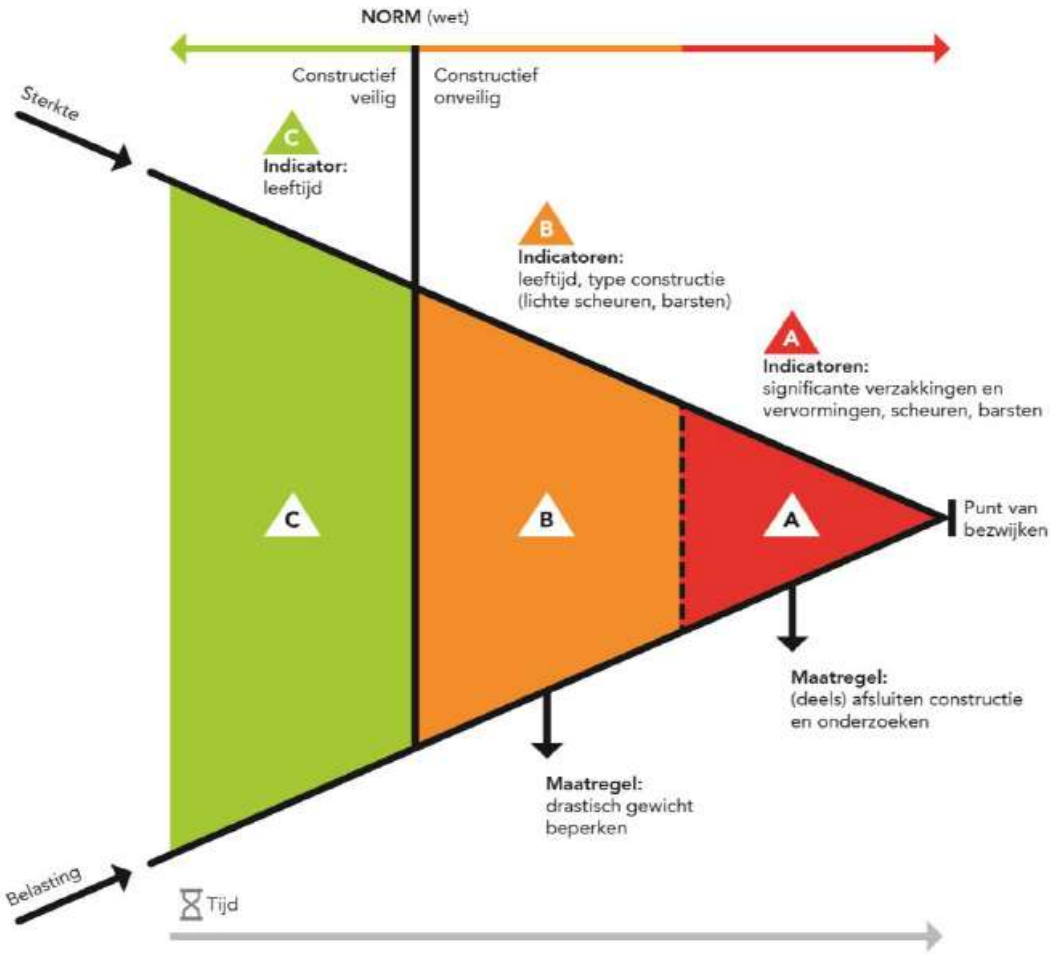
Voor het lozen van (bemalings)water op het rioolstelsel is een vergunning benodigd van Waternet. Deze dient te worden door de uitvoerende partij aangevraagd bij Waternet, sector Klant, Markt en Relaties, afd. Planbeoordeling en Vergunningen. Er moet rekening worden gehouden met een proceduretijd van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

17. Werkzaamheden nabij bomen

Nelson Mandelabuurt

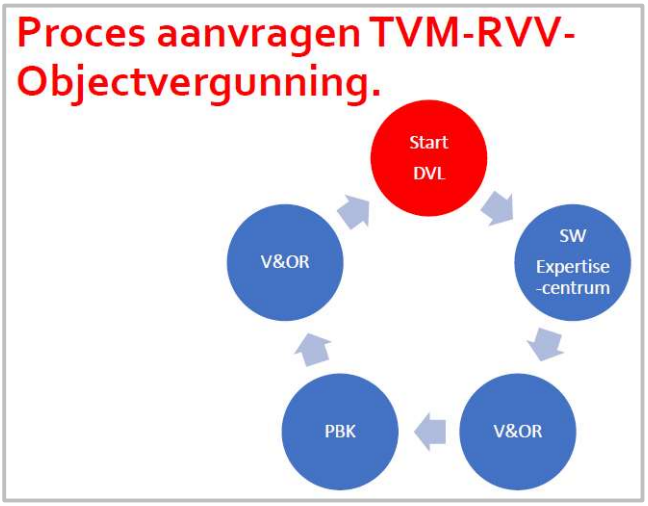
Welke bomen gekapt mogen worden en of er compensatie plaatsvindt in bomen of in fonds wordt vooraf bepaald. De algemene regels voor werken rondom bomen binnen de gemeente Amsterdam zijn samengevat in bijlage boombescherming op bouwplaatsen.
Bescherming-bouwplaatsen-stadswerk.pdf
Handboek ZWIA module J, pagina 111.

Nelson Mandelabuurt



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

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



18. Nautische spelregels transport over en uitvoering op het water

Het team Nautisch Beheer van het programma Varen heeft de wettelijke taak om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart op de Amsterdamse vaarwegen, en om de minimale bereikbaarheid te garanderen. Besluiten en adviezen worden bekrachtigd door de standaard geldende en algemene wetgeving op het water. Bij het vervoeren over water dient daarom te allen tijde te worden voldaan aan de onderstaande algemene en Amsterdamse regelgeving op het water:

- Scheepvaartverkeerswet (SVW)
- Binnenvaart Politiereglement (BPR)
- Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (BABS)
- Besluit opleidingen en bevoegdheden nautische beroepsbeoefenaren
- Verordening op het binnenwater 2010 (VOB)
- Waterwet
- Binnenvaartwet
- Richtlijnen Vaarwegen 2010 (RVW2020)
- Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008
- Verordening op het Binnenwater (VOB 2010)
- Regeling Doorvaartprofielen Gemeente Amsterdam 2008, onderdeel van de Brochure_nautische_richtlijnen_2021.pdf
- Watervisie 2040
- Nota Varen Deel 1 en 2 Amsterdam

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

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

Nelson Mandelabuurt

Basisregels:

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

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

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

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

19. Aanpassingen VRI's

V&OR – Asset VRI wordt door projecten regelmatig benaderd om VRI's aan te passen. Het gaat hierbij om het verwijderen/verplaatsen van masten, afdekken van lantaarns, aanbrengen extra fietsoversteken, aanpassen verkeerslichtenregeling, etc.
Dit alles als gevolg van een fasering in een BLVC-plan waarin V&OR – Asset VRI zelf geen eigen werk hebben. Vaak komen deze werkzaamheden erg laat aan het licht omdat deze specifieke VRI-werkzaamheden veelal niet gedetailleerd in een BLVC-plan zijn opgenomen.
Bijvoorbeeld dat er in een BLVC-plan staat aangegeven dat "een middenheuvel moeten worden verlaagd". Dit terwijl op die heuvel wel een VRI-mast in de weg staat en eerst moet worden verwijderd.
Of een verzoek komt twee voor twaalf binnen als mededeling of nog even snel de VRI kan worden aangepast volgens het BLVC-plan zodat gestart kan worden met de werkzaamheden.
Bovenstaande situaties zijn voor V&OR – Asset VRI niet werkbaar.

Graag onderstaande proces volgen bij het aanpassen van VRI's als gevolg van BLVC-maatregelen:

1. Een voorgestelde VRI-aanpassing, als gevolg van een BLVC-plan, wordt 4 maanden voor start uitvoering gemeld en getoetst bij V&OR – Asset VRI (verkeerslichten@amsterdam.nl).
2. Indien de VRI-aanpassing mogelijk is binnen de gestelde tijd en voldoet aan wet- en regelgeving zullen wij de aanpassing als een projectfasering opnemen in onze planning. Past dit niet of voldoet het niet aan wet- en regelgeving dient het BLVC-plan aangepast te worden.
3. Bij het opstellen van een BLVC-plan waarin aanpassingen aan een VRI worden voorgesteld dient altijd een medewerker van D&T of Werkvoorbereiding – VRI aangehaakt te zijn. Deze medewerker kan aangeven waarmee rekening moet worden gehouden om de mogelijke VRI-aanpassing te kunnen realiseren. Denk hierbij aan de doorlooptijd, werkruimte en de benodigde tijdelijke verkeersmaatregelen.
4. De BLVC-schrijver informeert de projectleider dat in het BLVC-plan VRI-aanpassingen zijn opgenomen en geeft aan de projectleider door dat het project 3 maanden voor start uitvoering een kostenraming voor deze werkzaamheden moet opvragen bij V&OR (verkeerslichten@amsterdam.nl).
5. Na het ontvangen van het akkoord op de kostenraming zal V&OR – Asset VRI de werkzaamheden laten voorbereiden zodat deze tijdig kunnen worden uitgevoerd.

Als niet aan bovenstaande proces wordt voldaan, is V&OR Asset VRI helaas niet in staat om BLVC-aanpassingen in VRI's door te voeren. Dit zal leiden tot het aanpassen van BLVC-plannen (dus zonder VRI-aanpassing vlak voor start uitvoering) en dus het uitschakelen van VRI's. Gevolg daarvan is dan inzetten van verkeersregelaars wat veelal leidt tot hogere projectkosten.

20. Procedure plaatsen tijdelijke VRI of 'om-en-om-regeling'

Om een tijdelijke VRI (eventueel met faseringen) te kunnen plaatsen zijn een aantal stappen van belang:

- De wens om een tijdelijke VRI toe te passen dient aangemeld te worden bij V&OR – Stedelijk Beheer – Asset VRI via verkeerslichten@amsterdam.nl;
- Voor het toepassen van een tijdelijke verkeersregelinstallatie (VRI) wordt een minimale doorlooptijd van 4 maanden gehanteerd vanaf aanmelding bij V&OR – Stedelijk Beheer – Asset VRI tot in bedrijfstelling op locatie;
- Bij het opstellen van het BLVC-plan worden de Coördinerend projectleider VRI en de Directievoerder VRI betrokken.
- Als vanuit het BLVC-plan een tijdelijke VRI wenselijk/nodig is: -> **volg procedure 1.**
- Als vanuit het BLVC-plan een tijdelijke om-en-om regeling wenselijk/nodig is: -> **volg procedure 2.**

Procedure 1 (Tijdelijke VRI*)

1. Als er een concept BLVC-plan is opgesteld waarin een tijdelijke VRI wenselijk/nodig is wordt er door het project een afspraak gemaakt met VIOSS, V&OR VRI en R&D om de faseringstekeningen door te spreken en de faseringen op te nemen in de planning;
2. Het project geeft opdracht aan R&D om de tekeningen en regelingen te maken voor de faseringen met de tijdelijke VRI op kosten van het project;
3. R&D bespreekt de tekeningen van de faseringen met de tijdelijk VRI in het ontwerpersoverleg met V&OR;
4. Na het akkoord van het ontwerpersoverleg stuurt R&D de tekening en de regeling naar VIOSS en de projectleider van het project zodat VIOSS-offertes kan opstellen;
5. Het project beoordeeld de offerte(s) en verstrekt opdracht aan VIOSS;
6. Na opdrachtverstrekking aan VIOSS en een akkoord van de WWU worden R&D en V&OR uiterlijk twee weken van tevoren uitgenodigd voor het moment van in bedrijfstelling van de tijdelijke VRI. De in bedrijfstelling van de tijdelijke VRI vindt plaats in aanwezigheid van VIOSS, V&OR, R&D en de directievoerder of toezichthouder van het project;
7. Bij het in bedrijfstellen van de tijdelijke VRI is ook altijd iemand van het project aanwezig met minimaal twee spuitbussen witte wegenverf om eventueel ontbrekende stopstrepen en/of markeringen aan te brengen;
8. Na het in bedrijfstellen stelt R&D een opleveringsformulier op en stuur dit naar V&OR, VIOSS, het project en eventueel andere stakeholders;
9. V&OR informeert na een succesvolle in bedrijfstelling de verkeersleiding en de service-desk dat er een tijdelijk VRI is geplaatst en dat eventueel de Amsterdamse VRI is uitgeschakeld en tot wanneer deze situatie gehandhaafd blijft. Ook wijzigt V&OR in ICM het automaattype naar een VIOSS-automaat zodat bij een storing duidelijk is dat VIOSS moet worden ingeschakeld.

Procedure 2 (Om-en-om regeling*)

1. Als er een concept BLVC-plan is opgesteld waarin de tijdelijke om-en-om regeling met VRI wenselijk/nodig is wordt er door het project een afspraak gemaakt met BUKO of VIOSS voor het leveren van een certificeerde automaat voor een om-en-om regeling
2. Het project of BUKO/VIOSS stellen een tekening met stopstrepen op en een ontruimingstijden matrix.
3. De tekening met stopstrepen en de ontruimingstijdenmatrix worden gestuurd naar V&OR (verkeerslichten@amsterdam.nl);
4. V&OR laat beiden controleren en geeft na goedkeuring door R&D akkoord aan het project om deze om-en-om regeling op straat in bedrijf te stellen. Bij de in bedrijfstelling van de om-en-om regeling hoeven V&OR en R&D niet aanwezig te zijn.

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

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

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

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

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

Pollers en slagbomen zijn geplaatst aan de hand van een verkeersbesluit, waarin staat aangegeven wat de bedoeling van een bepaalde afsluiting is en wanneer deze in werking is (omhoogstand, laad/lostijden, ontheffingen e.d.). De afsluitregeling is bestuurlijk vastgesteld. Dat geldt ook voor vaste of handbediende palen in de stad.
Wanneer een project voor een tijdelijke situatie een WIOR of TVM-vergunning aanvraagt, moet vooraf gecheckt worden of er aanpassingen nodig zijn m.b.t. de bedientijden van pollers en

slagbomen. Indien nodig behoeft het project dus een afwijking op een bestuurlijk besluit. (Ontheffing, aanpassing)

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

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

Intelligente Dynamische Afsluitingen (IDA) aanvinken)

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

Bij overtreding, knelpunten of SIG-meldingen m.b.t. het werk wordt de WWU-inspecteur (bij WIOR) of THOR (Bij TVM) ingeschakeld die a.d.h.v. afspraken controleert, handhaaft en zo nodig bijstelt via de lijn. (bijv. andere regeling).

24. Infoblad Veiligheid en gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden

Tegelijk met de inwerkingtreding van de Omgevingswet dient voor bouw- en sloopwerkzaamheden een veiligheidsplan te worden opgesteld en een veiligheidscoördinator te

worden aangesteld als er risico's zijn voor de veiligheid in de omgeving van deze werkzaamheden. Door het invullen van een risicomatrix wordt duidelijk of er veiligheidsrisico's zijn. Dit infoblad geeft hierover meer informatie.

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

25. Nadeelcompensatie

Werkzaamheden in de openbare ruimte kunnen leiden tot onevenredig veel schade voor een particulier of ondernemer. Er is dan een stads brede nadeelcompensatieprocedure. De gedupeerde kan zelf contact opnemen met het bureau nadeelcompensatie, of de projectorganisatie doet dat.

Bijlage 3, Bouwwegen tekening Nelson Mandelabuurt (conceptversie)