BLVC-plan fase 03 t/m 04
Kavel 5b/6



Opdrachtgever
OOA CV

Inhoud

BLVC-plan fase 03 t/m 04 Kavel 5b/6 1
1. Inleiding 4
2. Terugblik fase 00 t/m 02 5
3. Bouwfase 03 t/m 04 6
Werkzaamheden fase 03 t/m 04 7
Impact op de bereikbaarheid 10
Oosterdoksdraaibrug 10
Oosterdoksstraat 10
Brugwachtershuisje 11
Hulp- en nooddiensten 12
Leefbaarheid 13
Aan- en afvoer bouwmaterialen 13
Laden en Lossen bestemmingsverkeer 13
Ophalen (huis)afval 13
Net werkterrein 13
Goede verlichting 14
Veiligheid 15
Algemene veiligheid rondom het bouwterrein 15
In- en uitrijdend bouwverkeer 15
Verkeersveiligheid algemeen 15
Kwaliteit tijdelijke verharding 15
4. Maatregelen om de impact te minimaliseren 16
Maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid 16
Omleidingsroutes 16
Bebording en omleidingskaart 17
Inzet verkeersregelaars 18
Handhaving verkeersregels 18
Sociale veiligheid (zie handboek Zo Werken wij In Amsterdam - op straat) 18
5. Communicatie 19
Aanspreekpunt voor de omgeving 19
Omgevingscommunicatie team 19

Stakeholdersanalyse en Communicatiematrix 19
Communicatiemiddelen 20
Klachten 20
Calamiteiten 21
6. Omgevingsprojecten tijdens bouwfase 03 t/m 04 22
7. Doorkijk naar bouwfase 05 t/m 07 24
Fase 05 – Parkeergarage West 24
Fase 06 – Bovenbouw West + Oost 25
Fase 07 – Oplevering en overdracht (december 2020) 25
8. Bijlagen 26

1. Inleiding

Voor het Oosterdokseiland is een BLVC-kader (d.d. 15 maart 2017) en een BLVC-uitvoeringsplan (19 oktober 2017) opgesteld waarin, voor het gebied in figuur 1, de BLVC-uitvoeringseisen en maatregelen zijn opgenomen. Een belangrijke ontwikkeling op het Oosterdokseiland is de invulling van Kavel 5/6, de meest oostelijke kavel.

In het vastgestelde BLVC-uitvoeringsplan van 19 oktober 2017 heeft de ontwikkelaar OOA CV in overeenstemming met het BLVC-kader, de BLVC aspecten van de bouw van kavel 5/6 nader uitgewerkt. Het belangrijkste onderdeel hiervan is het faseringsdraaiboek en de toelichting op het faseringsplan. De fasering is gedetailleerd beschreven tot en met Bouwfase 02. Daarna geeft dit BLVC-plan een doorkijk op hoofdlijnen tot het einde van het project.

Voor u ligt een uitwerking van het BLVC-plan ten behoeve van de volgende bouwfase, fase 03 t/m 04 met wederom een doorkijk op hoofdlijnen tot het eind van het project. Het BLVC-plan fase 03 t/m 04 wordt na goedkeuring door de gemeentelijke projectorganisatie en het vooroverleg WWU/WIOR, toegevoegd aan het BLVC –uitvoeringsplan van 19 oktober 2017.

De uitwerking van de volgende bouwfases (05 t/m 07) wordt eind 2018 opgestart en na goedkeuring toegevoegd aan het BLVC- uitvoeringsplan van 19 oktober 2017.



Figuur 1: De scope van het BLVC-kader 'Het Oosterdokseiland'

2. Terugblik fase 00 t/m 02

Vanaf juni 2017 is OOA gestart met de voorbereidende werkzaamheden voor de bouw. Het voorgaande BLVC-uitvoeringsplan geeft een uitgebreide beschrijving van de werkzaamheden in de fases 00 t/m 02 (t/m mei 2018). Daarnaast zijn een aantal maatregelen beschreven die zijn of zullen worden genomen, om de impact van de bouwwerkzaamheden op de omgeving van het project daar waar mogelijk te minimaliseren. Voordat naar de volgende bouwfases wordt gekeken, kijken we eerst terug naar de stand van zaken van de voorgestelde maatregelen in het BLVC-uitvoeringsplan van 19 oktober 2017. In Bijlage 9 is een maatregelenmatrix toegevoegd waarbij de maatregelen uit de eerste bouwfases inzichtelijk zijn gemaakt. Voor iedere maatregel is de stand van zaken benoemd. In dit hoofdstuk zijn in het kort de maatregelen beschreven die vanaf bouwfase 00 t/m 02 zijn ingesteld en de maatregelen die nog van kracht zijn in de volgende bouwfases.

Stakeholders sessie
In september 2017 heeft er, onder begeleiding van een extern communicatiebureau een werksessie plaatsgevonden. Bij deze sessie waren naast leden van het omgevingscommunicatieteam, ook gemeentelijke vertegenwoordigers van Stadsdeel Centrum en Oost aanwezig.

Gezamenlijk zijn de stakeholders in het gebied benoemd is gekeken welk effect de bouwwerkzaamheden hebben voor de betreffende stakeholders en met welke middelen we de stakeholders kunnen bereiken en te woord kunnen staan. De Omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het onderhouden van het contact met de stakeholders in de omgeving en heeft een lijst opgesteld met de NAW gegevens van de stakeholders. Het communicatieplan inclusief de stakeholdersanalyse is aan het BLVC-plan in Bijlage 10 toegevoegd.

Omleidingsroutes instellen
Door het afsluiten van de Oosterdoksdraaibrug moeten de voetgangers en fietsers die van het Oosterdokseiland richting de Dijksgracht en Zouthaven willen, en andersom, nu worden omgeleid. De omleidingsroutes zijn besproken met de verschillende stakeholders. In samenwerking met de stakeholders is gekeken op welke manier we er gezamenlijk voor kunnen zorgen dat de hinder die men ondervindt zo ver als mogelijk geminimaliseerd kan worden. Onderstaande een opsomming van de maatregelen die o.a. uit de gesprekken met de stakeholders voort zijn gekomen en inmiddels inwerking getreden:

- Aanpassing bebordingsplan BUKO met in achtneming van de wensen van zowel de bewoners als ondernemers. Daadwerkelijk aanpassen van de bebording in het gebied.
- Plaatsing additionele doeken op de bouwhekken met daarop de omleidingsroutes, tijden en verwijzing naar de ondernemers.
- Realisatie tijdelijke lift en hellingbaan langs de route Piet Heinkade
- Tijdelijke loop- en fietsbrug richting NEMO gerealiseerd.
- Plaatsing fietsenrekken onder de brug naast de bouwkeet (voordelen: droog en verlicht)
- Optimalisatie tijdige zichtbaarheid eigenaren en abonnementhouders van een parkeerplaats bij filevorming voor de parkeergarage (middels een pasje op de ruit).
- Plaatsen van aanrijbeveiliging i.v.m. toename verkeer OBA (biggenrug)
- Toolkit maken van expositie E. Heckel, in samenwerking met Mediamatic om het Oosterdokseiland en de omleidingsroutes aantrekkelijk te maken.

3. Bouwfase 03 t/m 04

De realisatie is opgedeeld in bouwfases en in dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de werkzaamheden die tijdens bouwfase 03 en 04 plaats gaan vinden, welke impact dit heeft op de omgeving en welke middelen er worden gebruikt om de impact van de werkzaamheden te ondervangen of om de hinder die kan ontstaan te reduceren. Daarnaast wordt er een doorkijk gegeven naar de volgende bouwfases. Deze bouwfases zijn op hoofdlijnen omschreven.

In bijlage 2 en 3 zijn de faseringsdraaiboeken d.d. 23 januari 2018 opgenomen. In het faseringsdraaiboek is de wijze van uitvoeren zoals die OOA op dit moment voor ogen staat omschreven. Fases kunnen elkaar overlappen.

Het faseringdraaiboek kent de volgende fases:

Voorbereiding:

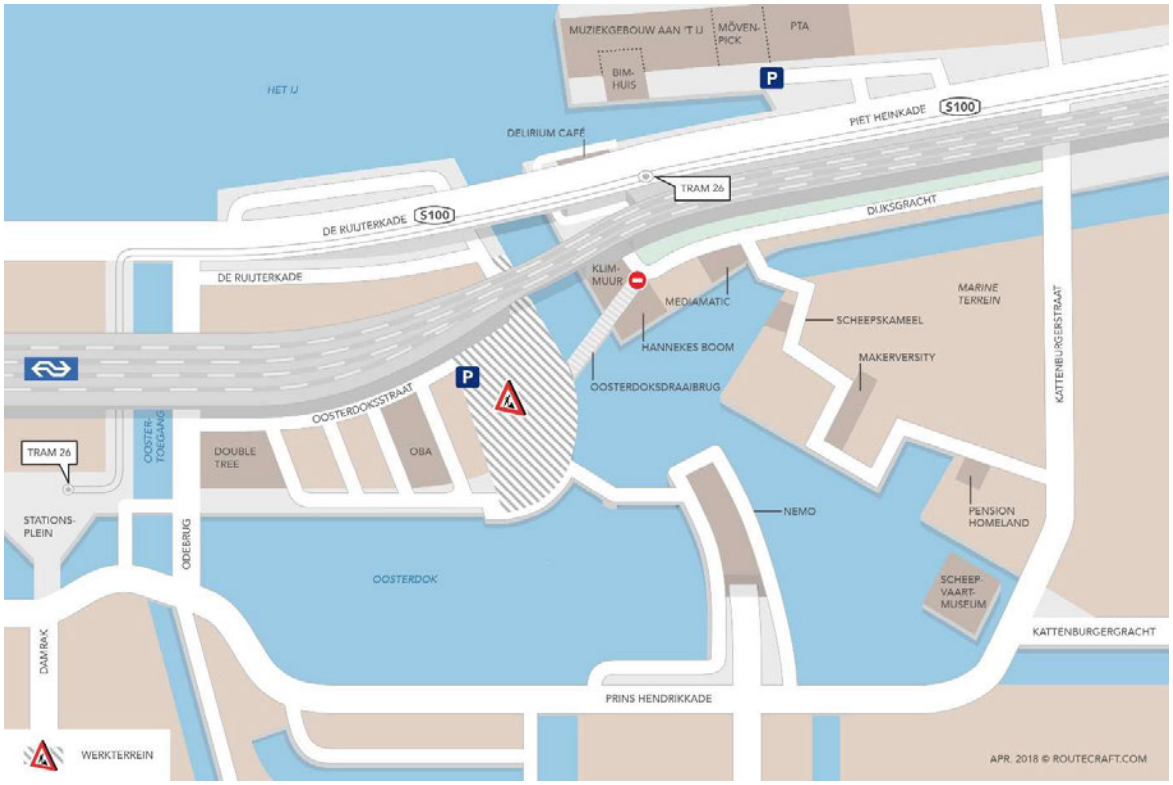
- Fase 00: Bouwplaats/voorbereiding — juni 2017– september 2017
- Fase 01: Bouwput ontgraven — oktober 2017 - januari 2018

Bouw:

- Fase 02: Parkeergarage Oost — januari 2018 – mei 2018
- Fase 03: Bovenbouw Oost — april 2018– december 2018
- Fase 04: Sloop bestaande inrit — oktober 2018 – maart 2019
- Fase 05: Parkeergarage West en inrichten openbare ruimte — januari 2019 – augustus 2019
- Fase 06: Bovenbouw West + Oost En vooroplevering openbare ruimte — september 2019 – november 2020
- Fase 07: Oplevering gebouw en openbare ruimte — december 2020

Werkzaamheden fase 03 t/m 04

Bovenbouw Oost en Sloop bestaande inrit
In bouwfase 03 wordt het bouwterrein aan de noordzijde van kavel 5b/6 uitgebreid tot aan de keerwand van het spoor (Oosterdoksstraat). In dit deel van het bouwterrein vinden tijdens bouwfase 03 en 04 werkzaamheden en de aanvoer van een deel van bouwmaterialen plaats (die niet over het water worden aangevoerd).



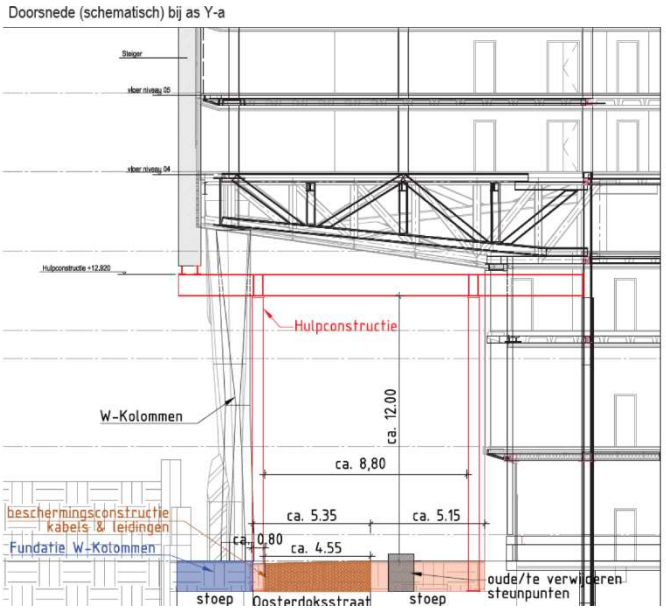
Bouwterrein fase 03 en 04

Werkzaamheden fase 03
- Bouwterrein van kavel 6 wordt uitgebreid t/m Oosterdoksstraat.
- Bouwen hulpconstructie Oosterdoksstraat (laag 4)
- Bouwen vloerlagen 0, 01, 02, 2½ kavel 6.
- Plaatsen kolommen aan noordzijde tegen keerwand spoordijk kavel 6.
- Bouwen beschermingsmaatregelen boven de nieuwe hellingbaan op laag 0 en 1 en boven bestaand dak parkeergarage.

Werkzaamheden fase 04
- In gebruik nemen nieuwe ingang parkeergarage.
- Verwijderen beschermingsmaatregelen bestaand dak parkeergarage.
- Start sloop oude ingang parkeergarage
- Bouwen hulpconstructie boven kruising Oosterdokskade en Oosterdoksstraat (laag 4).
- Bouwen laag 04 kavel 6.
- Inrichten bouwterrein op maaiveld boven nieuwe parkeergarage.

De volgende werkzaamheden vinden plaats in het noordelijke deel van het bouwterrein (Oosterdoksstraat):

- Verwijderen stoepen en bestrating
- Het maken van de fundatie van de W-kolommen
- Het verwijderen van de oude steunpunten in de stoep
- Het aanbrengen van een beschermingsconstructie voor de kabels en leidingen
- Het opbouwen van de hulpconstructie voor de bouw
- Aan en afvoer bouwmaterialen en betonwagens
- Openhouden van een calamiteitenroute voor de nood- en hulpdiensten
- Aanvoer betonpompen t.b.v het gehele projectgebied
- Opslag en aanvoer materieel om de bouwwerkzaamheden uit te kunnen voeren.





Straatbeeld van schematische doorsnede

Fundatie W-kolommen (1)

Voor de fundatie van de W-kolommen dient de stoep en een deel van de weg aan de noordzijde van de Oosterdoksstraat te worden afgegraven om de constructie van de bestaande parkeergarage te kunnen verzwaren. Hiervoor zal beton moeten worden aangevoerd.

Beschermen kabels & leidingen (2)

Om de bouwwerkzaamheden in de Oosterdoksstraat uit te kunnen voeren zijn bij kavel 5b/6 alle kabels en leidingen in de Oosterdoksstraat in beeld gebracht. Vanwege de functionaliteit dienen deze kabels en leidingen in overleg met de netbeheerders te worden beschermd. Om deze bescherming aan te kunnen brengen dient het volledige straatprofiel te worden verwijderd.

Verwijderen oude steunpunten (3)

De oude steunpunten aan de zuidzijde van de Oosterdoksstraat moeten worden verwijderd onder andere i.v.m. het mogelijk maken van de aanrijroute voor de hulp-en nooddiensten.

Realisatie hulpconstructie Oosterdoksstraat (1, 2, 3)

Om de bouwwerkzaamheden boven de Oosterdoksstraat uit te kunnen voeren wordt er aan de noordzijde van het bouwterrein een hulpconstructie boven de Oosterdoksstraat aangebracht. Alleen met deze hulpconstructie is het mogelijk de zware geprefabriceerde staalconstructies voor de overkraging van de Oosterdoksstraat gecontroleerd op, en in de juiste positie te positioneren. De maximale doorrijhoogte onder de hulpconstructie bedraagt ca. 12 meter.

De hulpconstructie is ook benodigd om een veilige situatie voor de bouw van de W-kolommen aan de noordzijde tegen de keerwand van de spoordijk te kunnen garanderen. Hiermee wordt de kans geminimaliseerd dat er bij het onverhoopt vallen van bouwonderdelen schade en/of letsel wordt veroorzaakt. De W-kolommen zullen deels tegelijkertijd aan het plaatsen van de hulpconstructie met een mobiele kraan op de fundatie gepositioneerd.

Impact op de bereikbaarheid

Doordat het bouwterrein loopt tot aan de keerwand van het spoor (noordzijde, Oosterdoksstraat) en het ontgraven van de bouwput tot aan de damwand (Oosterdokskade) zijn tijdens de bouw van Kavel 5/6 een aantal auto- en langzaam verkeersroutes afgesloten. Het knippen van deze routes heeft impact op de ontsluiting van het Oosterdokseiland. De maatregelen die worden genomen om de impact te minimaliseren, staan omschreven in Hoofdstuk 4.

Oosterdoksdraaibrug

De Oosterdoksdraaibrug en een deel van de Oosterdokskade is vanaf januari 2018 afgesloten. Het afsluiten van de draaibrug en een deel van de Oosterdokskade is noodzakelijk omdat deze routes onderdeel van het bouwterrein uit maken. De aanlanding van de Oosterdoksdraaibrug komt uit op het bouwterrein. Het bouwterrein wordt afgegraven tot aan de damwand, waardoor ook een deel van de Oosterdokskade is afgesloten. De afsluiting duurt ca. 2,5 jaar, totdat de ruwbouw is afgebouwd en er met de afbouw van het gebouw wordt gestart. Indien mogelijk, wordt de verbinding herstelt in een eerder stadium van de bouw, maar voor bouwfase 03 en 04 is dit niet mogelijk.

Het realiseren van een van de mogelijke alternatieven verbindingen tussen het Dijkspark en het Oosterdokseiland, zoals onderzocht tijdens BLVC plan fase 00 t/m 02, zijn tijdens bouwfase 03 en 04 nog niet mogelijk. Er is geen verandering van de omstandigheden t.o.v. de voorgaande fases. In het begin van fase 03 en 04 is de bouwkuip nog afgegraven en vindt de aan en afvoer van materialen plaats vanaf het water. Dit is ten tijde van het onderzoek naar de mogelijkheid om een alternatieve route te realiseren een van de hoofredenen geweest waarom het niet mogelijk is om een tijdelijke veilige en te beheren route te realiseren.

De onderbouwing voor het wel of niet kunnen herstellen van de route wordt in ieder BLVC-plan opnieuw bekeken en onderbouwd. Aangezien een BLVC plan per 2 a 3 fases wordt ingediend, wordt er per afzonderlijke bouwfase intern ook gezocht naar de mogelijkheid om de routes weer te herstellen en indien mogelijk tussentijds aangepast.

Oosterdoksstraat

Mede vanwege de bouw van de overkragingsconstructie en bijbehorende hulpconstructie over de Oosterdoksstraat, dient het wegprofiel en de stoep volledig te worden weggegraven. De overgebleven ruimte is benodigd voor het bouwmaterieel en dient te allen tijde beschikbaar te zijn voor de hulp-en nooddiensten. Doordat de Oosterdoksstraat voor langere periode wordt gebruikt als werkterrein, is onderzocht of het mogelijk is om tijdens bouwfase 03 en 04 (en een doorkijk naar bouwfase 05) een langzaam verkeersroute over de bouwplaats in te richten.

Route bestaand

Om de bestaande langzaam verkeersroute tijdens de bouwwerkzaamheden dusdanig in stand te kunnen houden zodat er een kwalitatief bruikbare en veilige route wordt gecreëerd, zullen de volgende maatregelen noodzakelijk zijn:

- Plaatsen afscherming, zodat fietsers/voetgangers niet op de bouwplaats kunnen komen;
- Plaatsen "beschermingsdak", zodat vallende objecten niet in de route terecht kunnen komen;
- Bewaakte doorgang creëren, zodat het bouwverkeer de route veilig kan kruisen.

Omdat er onvoldoende ruimte beschikbaar is om de maatregelen te realiseren die nodig zijn voor het maken van een kwalitatief bruikbare route voor langzaam verkeer kan de bestaande route niet worden gehandhaafd.

Route ondergronds
Er is ook onderzocht of een langzaam verkeersroute wellicht ondergronds kan worden gecreëerd. Dit is echter niet mogelijk vanwege het dak van de parkeergarage op -2,2 meter, waardoor er onvoldoende hoogte beschikbaar is om een voldoende draagkrachtige begaanbare tunnel te realiseren.

Route bovenlangs
Vanwege het gebrek aan ruimte is tevens onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van een route langs het spoor over de bouwwerkzaamheden in de Oosterdoksstraat heen. Op deze locatie worden de hulpconstructie en de W-kolommen gerealiseerd wat de beschikbare ruimte verder beperkt. Dit is echter ook met ProRail besproken en blijkt niet mogelijk. ProRail heeft namelijk aangegeven te allen tijde de beschikking over de ruimte langs het spoor moet hebben met betrekking tot calamiteiten/onderhoud.

Conclusie
De omvang van de bouwwerkzaamheden in de Oosterdoksstraat is dusdanig dat het volledige straatprofiel dient te worden verwijderd (Zie ook Tekening 'Doorsnede schematisch', pagina 8). De werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd, maar overlappen elkaar en vinden plaats in een continue bouwstroom. Tevens zullen de stoepen en de weg deels moeten worden afgegraven voor het verleggen van kabels en leidingen en het aanbrengen van de beschermingsconstructie voor kabels en leidingen. Voor het maken van de fundatie van, én de W-kolommen zal de stoep worden afgegraven. Hetzelfde geldt voor het verwijderen van de oude steunpunten in de stoep. Tijdens deze werkzaamheden zal de weg nodig zijn voor de betonwagens, installaties voor de aanvoer van het beton, werkruimte, logistiek en dient deze ook als calamiteitenroute voor de nood- en hulpdiensten.

Doordat het niet mogelijk is om een langzaam verkeersroute te realiseren langs de Oosterdoksstraat, zal de Oosterdoksstraat in bouwfase 03, 04 en 05 worden afgesloten. In bouwfase 03 en 04 is de Oosterdoksstraat de enige route richting de parkeergarage en wordt de Oosterdoksstraat ten oosten van de bestaande inrit naar de parkeergarage afgesloten (bouwfase 03 en 04). In bouwfase 05 is de nieuwe inrit voor de parkeergarage in gebruik en wordt de Oosterdoksstraat ten westen van de inrit afgesloten en is de parkeergarage bereikbaar via de De Ruijterkade Oost.

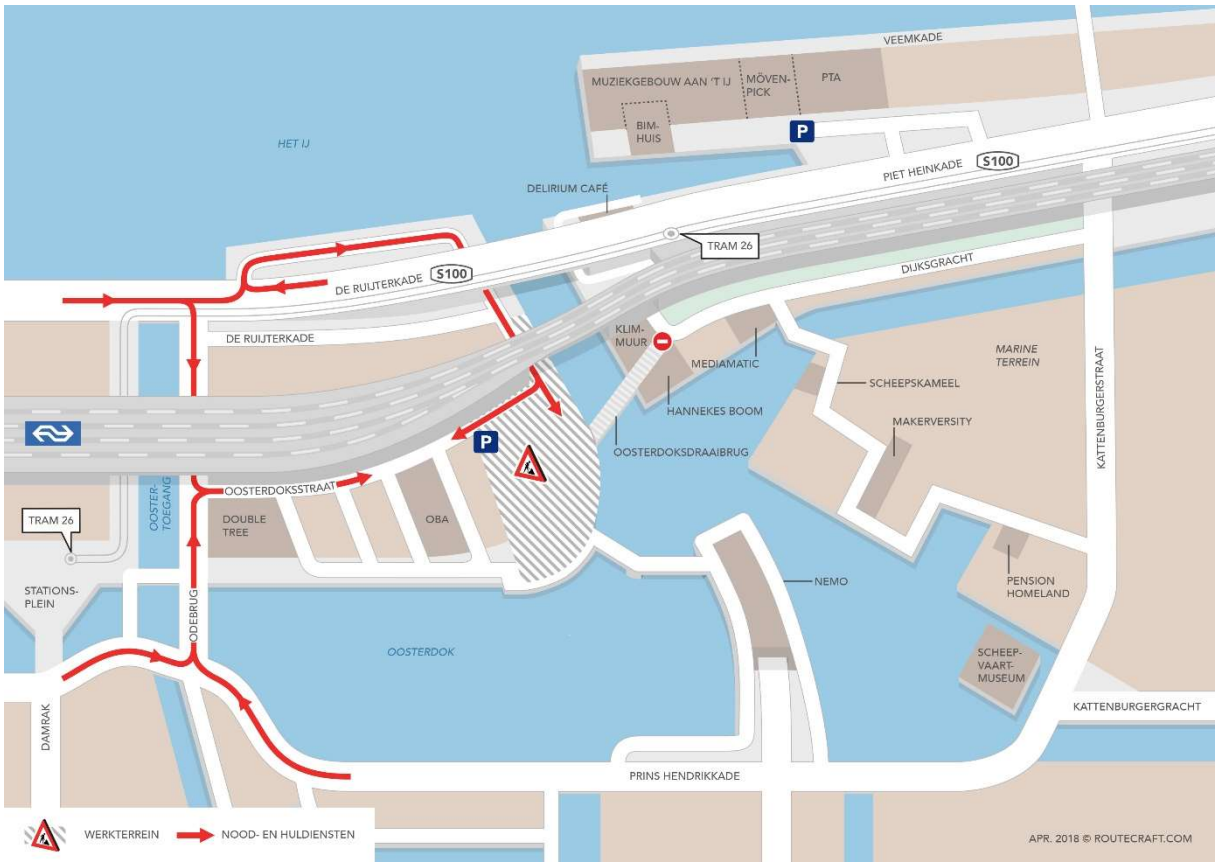
Brugwachtershuisje

Waternet heeft aangegeven dat zij vanaf begin 2018 geen gebruik meer maken van het brugwachtershuisje. De aanlanding van het brugwachtershuisje land in de bouwkuip en aangezien het huisje niet meer wordt gebruikt door Waternet, wordt de aanlanding weggehaald. Het bedieningspaneel van het brugwachtershuisje is ontmanteld en de kabels en leidingen zijn vrij verklaard. Er wordt een steiger aangelegd zodat het brugwachtershuisje bereikbaar is indien nodig. Bij het betreden van het brugwachtershuisje dient te worden voldaan aan de veiligheidsvoorschriften, aangezien de steiger deel uit gaat maken van het bouwterrein.
Na ontmanteling wordt huisje omgebouwd tot hotelkamer, maar is pas bereikbaar voor toeristen na de bouwwerkzaamheden, of indien mogelijk, wanneer er een veilige langzaam verkeersroute gerealiseerd kan worden.

Hulp- en nooddiensten

Ten behoeve van de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten dient het Oosterdokseiland en de bouwplaats te allen tijde een calamiteiten route beschikbaar te hebben voor hulp en nooddiensten. Daarnaast dient OOA CV te voldoen aan de algemene voorwaarden nood- en hulpdiensten Versie december 2010 BBA (bijlage 11) . De werk- en bouwterreinen en de aanwezige openbare ruimte moeten altijd bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.

De route voor de hulp-en nooddiensten loopt langs de noordzijde van het bouwterrein (Oosterdoksstraat). Aangezien er aan deze zijde van het bouwterrein niet wordt afgegraven is dit de locatie die te allen tijde beschikbaar moet zijn of gemaakt moet kunnen worden. Aan de noordzijde van het bouwterrein moet dus altijd een zone zijn benoemd van 4.5 mtr, om ervoor te zorgen dat de hulp- en nooddiensten doorgang kunnen vinden. Het Oosterdokseiland blijft tijdens de bouw dus via meerder uitvalswegen beschikbaar.



Route hulp- en nooddiensten tijdens bouwperiode

Leefbaarheid

Aan- en afvoer bouwmaterialen

In verband met de hoeveelheid logistieke bewegingen t.b.v. de aan- en afvoer van materialen en grondstoffen, is er voor gekozen het transport over land zo ver als mogelijk te minimaliseren, zodat het Oosterdokseiland en de stad zo min mogelijk worden belast. Dit is echter niet mogelijk voor de levering van het beton in verband met de uitharding. Vanaf de betoncentrale dient het beton namelijk in een mixer (betonwagen) te worden vervoerd, in verband met ronddraaiende beweging, en binnen anderhalf uur op de bouwlocatie te zijn.

Uit overleg met Waternet en de nautisch beheerder is naar voren gekomen dat de enige mogelijkheid om vaartuigen t.b.v. het logistieke transport over het water regelmatig aan te meren, aan de steiger ten zuiden van het brugwachtershuisje is. Aanmeren ten noorden van het brugwachtershuisje is slechts in incidentele gevallen mogelijk omdat dit het hoofdvaarwater is. Hier zal door de aannemer gebruik van worden gemaakt voor de aanvoer van zware geprefabriceerde staalconstructies voor de overkraging van de Oosterdoksstraat. Vanaf de vaartuigen worden de materialen aan- en afgevoerd met kranen of transportband (grondafvoer).

Locatie betonpompen/-wagens

Voor het verwerken van het beton ten behoeve van de bouw zullen er betonpompen op de bouwplaats moeten worden geplaatst waar de betonwagens het beton kunnen afleveren.

Bij de levering van grote hoeveelheden beton bestaat de kans dat de ruimte op het bouwterrein niet toereikend is voor het aantal wachtende betonwagens. Hier is in het verkeersbesluit (2017-016954D.) rekening mee gehouden en is er een mogelijkheid om de opstelplaatsen bij De Ruijterkade-Oost te gebruiken. De plaatsen kunnen, als de situatie dat noodzakelijk maakt, (tijdelijk) uit het verkeer worden genomen.

Laden en Lossen bestemmingsverkeer

Tijdens de werkzaamheden kan er op de reguliere posities laden en lossen plaatsvinden. Door het afsluiten van de Oosterdoksstraat kan bestemmingsverkeer alleen via de Westzijde het eiland oprijden. Het verkeer kan vanaf de Oosterdoksstraat via de Annie M.G. Schmidtstraat en de Oosterdokskade en vervolgens via de andere dwarsstraten keren op het eiland.

Ophalen (huis)afval

Het ophalen van het (huis)afval van bewoners en bedrijven op het Oosterdokseiland kan plaatsvinden zoals op dit moment reeds het geval is.
Het afvoeren van bouwafval vindt via de route van bouwverkeer plaats.

Net werkterrein

De aannemer onderhoudt het werkterrein inclusief de hekken en poorten. Dit wordt, indien nodig, dagelijks gecontroleerd en gerepareerd. Daarnaast wordt de bebording langs de routes regelmatig gecheckt, zodat vroegtijdig kan worden geconstateerd wanneer borden zijn gedraaid, omgewaaid etc.

Goede verlichting

Naast goede verlichting op het bouwterrein is ook de omgeving goed verlicht zodat er geen (fysiek en sociaal) onveilige plekken zijn.
Hierbij is er speciale aandacht voor de verlichting op de tijdelijke brug voor de langzaamverkeersroute ten zuiden van het bouwterrein richting Nemo-brug. Daarnaast is er ook gezorgd voor goede verlichting onder de brug ten behoeve van de fietsparkeer plekken naast de bouwkeet.

Veiligheid

Algemene veiligheid rondom het bouwterrein

Het bouwterrein is omsloten door bouwhekken, voorzien van een aantal toegangspoorten c.q. vingerafdruksysteem (tourniquets) en hierop wordt controle gehouden. De bouwplaats wordt beveiligd en zal 24/7 door middel van een contactpersoon bereikbaar zijn. Het bouwterrein is voor het personeel toegankelijk tijdens de reguliere werktijden.

In- en uitrijdend bouwverkeer

Het in- en uitgaande bouwverkeer zal hoofdzakelijk van de Oosterdoksdoorgang onder het Spoorviaduct gebruik maken en als secundaire toegang kan de Oosterdokskade aan de zuidzijde van het bouwterrein voor bouwverkeer van maximaal verkeersklasse 30 worden gebruikt.
De in- en uitrit van het bouwterrein bij de Oosterdokskade dient voor het afgeven/ophalen van goederen. Gedurende Fase 04 en 05 zal ook incidenteel (max. 25x) gebruik worden gemaakt van de in- en uitrit voor de aanvoer van beton. Hierbij zullen de betonwagens gebruik maken van de Annie M.G. Schmidtstraat (zie Situatieschets-01) en voldoen aan de hier maximaal toelaatbare verkeersklasse.

Door gebruik van transport over water wordt het bouwverkeer aanzienlijk teruggebracht. Voor de aanvoer van (grote) bouwonderdelen zullen pontons worden gebruikt.
Er worden met Waternet en het nautische beheer afspraken gemaakt om het transport over water volgens de nautische voorschriften te doen.

Verkeersveiligheid algemeen

Verkeersmaatregelen en -voorzieningen zullen worden afgestemd met de wegbeheerder en de opdrachtgever van de werkzaamheden en worden toegepast conform CROW-publicatie 96b. De tijdelijke situatie zal qua maatvoering, geleiding, bebording en afzetting moeten voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen, zowel voor werknemers als voor verkeersdeelnemers.

Kwaliteit tijdelijke verharding

Er wordt geen tijdelijke verharding buiten het bouwterrein aangebracht alleen de tijdelijke loop-en fietsbrug tussen NEMO en het Oosterdokseiland wordt gerealiseerd.

4. Maatregelen om de impact te minimaliseren

Maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid

Omleidingsroutes

Door de werkzaamheden die plaats gaan vinden aan de noordzijde van het bouwterrein, wordt de doorgaande route door de Oosterdoksstraat deels afgesloten ter hoogte van kavel 5b/6. Het is niet mogelijk om in bouwfase 03, 04 en fase 05 een kwalitatieve veilige langzaam verkeersroute te realiseren. Voordat bouwfase 06 van start gaat wordt opnieuw onderzocht of het mogelijk is om een veilige route langs de bouwplaats te realiseren. In het BLVC plan t.b.v. bouwfase 05 en verder, wordt onderzocht of, wanneer en op welke manier de routes herstelt kunnen worden.

Er zijn inmiddels omleidingsroutes ingesteld voor de eerste fases (zie maatregelenmatrix bijlage 13). De bewoners en ondernemers van het Oosterdokseiland en omgeving zijn via een informatieavond in november 2017 en april 2018 bijgepraat over o.a. de bereikbaarheid. Ook is er een tweewekelijks spreekuur ingesteld, waarbij omwonende/belanghebbende met hun vragen terecht kunnen bij de Omgevingsmanager en de Projectmanager.



Kaart omleidingsroutes en bouwverkeer

Langzaam verkeer

Fietsers en voetgangers kunnen niet meer via de Oosterdoksstraat en de Oosterdoks onderdoorgang richting de De Ruyterkade. En moeten omlopen/-fietsen via de Oosterdoksstraat in westelijke richting.

Langzaam verkeer vanaf de Zouthaven loopt vanaf de Piet Heinkade, via de trap of de aangebrachte tijdelijke lift via de De Ruyterkade richting het station. Voor voetgangers houdt dit in dat zij, vanaf de afsluiting op de Oosterdoksstraat, 8 min moeten omlopen, richting de Piet Heinkade komende van het Oosterdokseiland. Voor fietsers geldt een extra reistijd van 1 min, voor dezelfde route. Deze omleidingsroute is tijdens bouwfase 02 al ingesteld, zodat voetgangers al gewend raken aan deze route.

Auto's en bestemmingsverkeer
Het autoverkeer naar de bestaande ingang van de parkeergarage komt/gaat, in deze bouwfase, via de Oosterdoksstraat vanuit westelijke richting langs kavel 1 t/m 5a. Daarnaast is de onderdoorgang onder het spoor van 4.0 meter niet beschikbaar voor touringcars. Autoverkeer kan vanuit westelijke richting niet meer richting de Piet Heinkade, via de De Ruyterkade Oost en zal vanaf de Oosterdoksstraat linksaf via de Prins Hendrikkade en de Kattenburgerstraat moeten rijden (+ 8min. extra reistijd). De knip voor het centraal station (afgerond ca mei 2018) gaat ervoor zorgen dat het kruispunt bij de ODE brug minder belast wordt, mede doordat het busverkeer niet meer over de ODE brug wordt geleid. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid parkeergarage
De ingang van de parkeergarage blijft bereikbaar via de Oosterdoksstraat. Bij drukte en/of opstoppingen richting de parkeergarage en de inrit van de bouwplaats worden verkeersregelaars ingezet. Daarnaast worden er tekstkarren ingezet om te voorkomen dat het verkeer t.b.v. de parkeergarage onnodig de Ruijterkade Oost oprijdt of de Oosterdoksstraat inrijdt wanneer de parkeergarage vol is.

Nadat de nieuwe ingang van de parkeergarage in gebruik is genomen (bouwfase 04) zal de bestaande ingang van de parkeergarage worden afgesloten en worden gesloopt. De nieuwe ingang van de parkeergarage is gelegen naast de bestaande ingang van de parkeergarage en is ondanks de sloop van de bestaande ingang van de parkeergarage vanuit westelijke richting via de Oosterdoksstraat bereikbaar.

Op de drukke momenten worden er verkeersregelaars ingezet. Daarnaast is er een keermogelijkheid gemaakt ter hoogte van de directiekeet, zodat verkeer kan keren indien noodzakelijk.

Bebording en omleidingskaart

In de bijlage is het bebordingsplan opgenomen en zijn de omleidingsroutes aangegeven voor bouwfase 03 t/m 04. Zie hiervoor de tekeningen van Buko voor Fase 2 (bijlage 4). Naast het bebordingsplan is er ook een omleidingskaart gemaakt voor de omgeving. De meest actuele omleidingskaart is terug te vinden op de website. De omleidingskaart is verspreid aan 730 email-adressen/geadresseerden (stand van zaken januari 2018). Daarnaast is er een flyer in de omgeving aan huis verspreid waarbij belanghebbenden wordt opgeroepen om zich in te schrijven via de website om de meest actuele informatie te ontvangen.

De omleidingsroutes zijn besproken met de stakeholders tijdens de inloopspreekuren en de terugkerende overleggen (zoals regulier overleg TomTom/OBA/Conservatorium, gebruikersoverleg Dijksgracht, voorzitters VVE's etc.) en samen is gekeken naar de mogelijkheden om de omleidingsroutes duidelijk aan te geven en om te kijken op welke manier we de overlast zo veel mogelijk kunnen beperken. Daarbij is rekening gehouden met de verschillende belangen van ondernemers en bewoners . Qua afspraken over in te voeren maatregelen moet o.a. worden gedacht aan bijvoorbeeld:

- Het uitgeven van extra abonnementen in de parkeergarage t.b.v. laden en lossen
- Tijdige zichtbaarheid van de eigenaren en abonnementhouders van een parkeerplaats bij filevorming voor de parkeergarage, middels een pasje op de ruit.
- Beschikbaarheid fietsen t.b.v. bedrijven die heen en weer moeten tussen verschillende panden
- Plaatsen van aanrijbeveiliging i.v.m. toename verkeer (biggenrug)
- Omleidingsroutes op de bouwhekken plaatsen
- Toolkit maken van expositie E. Heckel, in samenwerking met Mediamatic om het Oosterdokseiland en de omleidingsroutes aantrekkelijk te maken.
- etc. deze lijst is niet onuitputtelijk en tijdens de werkzaamheden weten OOA en de stakeholders elkaar te vinden, er is ook budget beschikbaar gesteld door OOA t.b.v. de omgevingscommunicatie om oplossingen te initiëren t.b.v. eventuele hinder.

Inzet verkeersregelaars

Voor de reguliere werkzaamheden worden geen verkeersregelaars ingezet. Wanneer (omleidings)routes tijdelijk door transport o.i.d. worden geblokkeerd dan wordt dit met verkeersregelaars begeleid. Verkeersregelaars mogen geen instructies geven die strijdig zijn met de verkeersregels en/of-lichten. Indien verkeerregelaars op kruispunten staan met een Verkeer Regel Installatie (VRI), dienen de VRI's van tevoren te worden uitgeschakeld.
Bij drukte en/of opstoppingen richting de parkeergarage en de inrit van de bouwplaats worden verkeersregelaars ingezet. Daarnaast worden er tekstkarren ingezet om te voorkomen dat het verkeer t.b.v. de parkeergarage onnodig de Ruijterkade Oost oprijdt wanneer de parkeergarage vol is. De exacte locatie alsmede de tekst zal met het Team Verkeerstactiek (TVT) worden afgestemd.

Handhaving verkeersregels

De veiligheid van voetgangers en het overige verkeer dient gewaarborgd te zijn. Indien nodig worden verkeersregelaars ingeschakeld om deze veiligheid te waarborgen. Achteruitrijdend bouwverkeer in de openbare ruimte (alleen toegestaan als het echt niet anders kan) wordt altijd begeleid door een gecertificeerde verkeersregelaar. Verkeersregelaars mogen de doorstroming op de Prins Hendrikkade en Piet Heinkade niet belemmeren. Verkeerregelaars staan daarom in verband met de doorstroming **niet** op de Piet Heinkade om de bereikbaarheid van de parkeergarage te regelen.

Sociale veiligheid (zie handboek Zo Werken wij In Amsterdam - op straat)

Omwonenden en voorbijgangers moeten zich te allen tijde veilig kunnen voelen in de buurt van het bouwterrein. Er zal voor worden gezorgd dat omwonenden en voorbijgangers van het bouwterrein worden afgeschermd. Daarnaast zal worden voorkomen dat de sociale veiligheid in het gedrang kan komen door donkere hoeken of onderbroken zichtlijnen. Tijdens de uitvoering zal afgestemd worden of dit door extra verlichting of kijkgaten / transparante afscheiding zal worden gerealiseerd. Het project zal ten behoeve van de alternatieve routes aandacht geven aan de sociale veiligheid en per alternatief bekijken of het nodig is om de route te verbeteren t.b.v. de sociale veiligheid. Dit wordt afgestemd met de politie en de omgevingscoördinator van het Stadsdeel Centrum.

5. Communicatie

Omgevingscommunicatie draait om verbinden. Dit kan alleen wanneer op een heldere, eenduidige en laagdrempelige manier wordt gecommuniceerd met de omgeving, waarbij de communicatie is afgestemd . Door eerlijk, transparant en open te communiceren ben je benaderbaar voor de omgeving en worden zorgen over de bouwwerkzaamheden sneller gedeeld en inzichtelijk gemaakt.

Om de communicatie omtrent de bouwwerkzaamheden goed te coördineren, is een Omgevingsmanager aangesteld.

Aanspreekpunt voor de omgeving

Namens de OOA CV) is [redacted] als Omgevingsmanager aangesteld en bereikbaar via [redacted] en [redacted]. De Omgevingsmanager is goed zichtbaar/bereikbaar voor de omgeving via de website, het inloopspreekuur, de gebruikersoverleggen, werkgroepen, rondje lopen in de buurt, aanwezig bij informatie-avonden etc. Indien gewenst voert [redacted] 1-op-1 of in groepsverband een gesprek wanneer er overlast wordt ervaren, er vragen zijn, of wanneer er in de omgeving iets gaande is waar op gereageerd dient te worden.

Omgevingscommunicatie team

Om ervoor te zorgen dat de communicatie eenduidig is en afgestemd op alle stakeholders in de omgeving van het Oosterdokseiland, bestaat het team Omgevingscommunicatie uit de volgende personen:

Omgevingsmanager:	[redacted] (extern ingehuurd door OOA)
Uitvoeringsmanager:	Züblin (directievoerder/aanspreekpunt aannemers)
Omgevingscoördinator stadsdeel:	[redacted]
Projectmanager:	[redacted] (OOA)
Realisatiemanager:	[redacted] (OOA)
Communicatieadviseur Grond & Ontwikkeling:	[redacted] (Gemeente Amsterdam)

Het Omgevingscommunicatie team stemt met elkaar nauwlettend de communicatiemomenten en -middelen af. Daarnaast worden werkzaamheden die overmatige hinder kunnen veroorzaken door het team Omgevingscommunicatie besproken en tijdig (dat betekent minimaal 3 weken voordat de werkzaamheden gaan plaatsvinden) aan de stakeholders kenbaar gemaakt. De omgevingsmanager is hiervoor verantwoordelijk. De projectmanager heeft een directe lijn met de realisatiemanager en uitvoeringsmanager om in een vroeg stadium inzicht te hebben in bouwactiviteiten die impact hebben voor de omgeving.

Het omgevingscommunicatieteam komt in deze fase van de bouw één keer in de 2 weken samen.

Stakeholdersanalyse en Communicatiematrix

De Omgevingsmanager is verantwoordelijk voor het onderhouden van het contact met de stakeholders in de omgeving en heeft een lijst opgesteld met de NAW gegevens van de stakeholders. Het communicatieplan inclusief de stakeholdersanalyse is aan het BLVC plan toegevoegd als bijlage 14. Daarnaast geeft de Communicatiematrix een goed inzicht van degestructureerde contactmomenten tussen de Omgevingsmanager en de stakeholders. De Communicatiematrix is als bijlage 12 toegevoegd.

Communicatiemiddelen

Inloopspreekuur

Vanaf januari 2018 is het inloopspreekuur gestart. Het eerste inloopspreekuur heeft plaatsgevonden op 12 januari. Vanaf nu is er elke 2 weken een inloopspreekuur (even weken) in het projectkantoor aan de Oosterdokskade 200.. De Omgevingsmanager en de Projectmanager zijn, afhankelijk van de beschikbaarheid, altijd aanwezig tijdens dit spreekuur en beschikbaar voor vragen. De omleidingsroutes zijn tijdens het spreekuur paraat en kunnen indien nodig worden toegelicht. Het inloopspreekuur wordt in het tweede kwartaal van 2018 geanalyseerd. Op basis van de analyse wordt gekeken naar de frequentie van het inloopspreekuur.

Bouwwebsite

De website www.oosterdokseiland.nl/bouw is in oktober 2017 online gegaan en fungeert de bron met de meest actuele informatie over de bouwactiviteiten. Tijdens de eerste informatieavond in oktober 2017 is de website onder de aandacht gebracht van de bezoekers. In december 2017 is er aanvullend nog een flyer huis-aan-huis verspreidbij bewoners in het gebied (Oosterdokseiland, De Ruijterkade, Dijksgracht, bewoners van de woonboten in het Oosterdok) . Inmiddels zijn er 730 inschrijvingen via de website binnengekomen (januari 2018).

Nieuwsbrief

Gemiddeld een keer per maand wordt er een nieuwsbrief verzonden aan alle mensen die zich hebben ingeschreven via de website of die via ons eigen netwerk bekend zijn. In de nieuwsbrief worden erichten over de bouwactiviteiten opgenomen die ook op de bouwwebsite zijn geplaatst. De eerste nieuwsbrief is gestuurd op 16 november 2017, de tweede nieuwsbrief is gestuurd op 22 december 2017.

Informatiebijeenkomst

Informatiebijeenkomsten gebruiken wij om mensen uitvoerig te informeren over de aanstaande bouwactiviteiten, en de gevolgen voor bewoners en ondernemers als het gaat om bereikbaarheid en omleidingsroutes, vooruitkijken naar de komende periode van bouwactiviteiten en de te verwachten overlast door bouwactiviteiten. Ook is dit weer een moment waarop mensen hun vragen en opmerkingen kunnen delen met leden van het projectteam.

Bereikbaarheid via telefoon en e-mailadres

Namens de ontwikkelaarOOA cv is [redacted] als Omgevingsmanager aangesteld en via [redacted] en [redacted] bereikbaar.

Klachten

Hinder tijdens de bouw is helaas niet volledig te voorkomen. Door tijdig, helder en volledig te communiceren proberen wij ervoor te zorgen dat de overlast als minder hinderlijk wordt ervaren. Daarmee kunnen de klachten tot een minimum worden beperkt.
Wanneer er toch klachten zijn is het van belang om de klachten en zorgen zo snel mogelijk inzichtelijk te maken, om snel te handelen en de hinder of zorgen weg te nemen. Het fysiek aanwezig zijn in de omgeving, het beschikbaar stellen van een emailadres en telefoonnummer, de informatie op de website dragen bij aan het voorkomen van klachten en een snelle afhandeling.

De klachten, opmerkingen en zorgen worden op 1 punt verzameld. Van belang is om in een vroeg stadium van het project de aanwezigheid van de Uitvoeringsmanager kenbaar te maken en daarnaast

aan te geven op welke manier de stakeholder contact op kan nemen om klachten, opmerkingen en zorgen te uiten. Daarnaast zal op initiatief van de gemeente Amsterdam een bord in de Toen-Nu-Straks campagnestijl worden geplaats waarop is aangegeven op welke manier er contact gezocht kan worden.

Tijdens de afhandeling wordt bepaald of er direct iets kan worden gedaan aan de klacht of zorg. Voor iedere klacht wordt aangegeven op welke termijn er een oplossing komt of wanneer er beantwoording plaats vindt.

Calamiteiten

Door de aannemer is inmiddels een 24/7 bereikbaarheidsdienst ingericht.

Tijdens en na kantoortijden is de Gemeente Amsterdam bereikbaar via het telefoonnummer 14020. De melder wordt dan doorgeschakeld naar de calamiteitendienst van de Gemeente. Bij de calamiteitendienst wordt de melding geregistreerd, waarna de gemeentelijke piketdienst zelf beoordeelt of en welke maatregelen worden genomen. Bij de entrée van het bouwterrein staat een bord waarop het noodnummer in geval van calamiteiten is weergegeven.

Bij calamiteiten valt te denken aan ongevallen, brand, overstroming en andere incidenten aangaande veiligheid met een acuut karakter. Ingeval van calamiteiten altijd eerst 112 bellen en daarna naar het calamiteitentelefoonnummer
dat 24/7 bereikbaar is.

6. Omgevingsprojecten tijdens bouwfase 03 t/m 04

Tijdens de bouw van kavel 5b/6 worden er in de omgeving nog een aantal ingrijpende projecten uitgevoerd, die impact hebben op de bereikbaarheid van het Oosterdokseiland. In onderstaande omgevingsanalyse is een overzicht gemaakt van de omgevingsprojecten.

Uitbreiding IJzijde
Aan de IJzijde van het centraal Station in Amsterdam komt een ondergrondse fietsenstalling met plek voor 4.000 fietsen. De ondergrondse fietsenstalling zal het bekende fietsplatform aan de westkant en de fietspont – een tot stalling omgebouwde voormalige pont in het IJ – vervangen. Door de stalling ondergronds te situeren en daar op een wandelboulevard te maken ontstaat bovendien meer ruimte aan de IJzijde van het station. De ambitie voor de start van het project is om op korte termijn te starten, maar een definitieve planning is nog niet afgegeven.

Keerlus tram 26
De Keerlus tram 26 wordt gerealiseerd voordat de knip Prins Hendrikskade wordt gestart. De keerlus wordt in 3 fases aangelegd in de periode vanaf half februari tot eind mei. Aanvoer van bouwmaterialen langs de oostzijde is geen probleem. De Oosterdoksstraat mag ten tijde van het realiseren van de keerlus niet worden afgesloten worden i.v.m. de nood- en hulpdiensten.

Transferpunt Touringcars en Rondvaartboten Zouthaven (TTR)
De Zouthaven aan het IJ en de aangrenzende Ruijterkade-Oost vormen straks een nieuw transferpunt voor touringcars en rondvaartboten. Op deze locatie kunnen bezoekers overstappen van touringcar op rondvaartboot, en andersom. Op het nieuwe transferpunt komen in 2018 acht extra touringcarhaltes en acht extra aanmeerplaatsen.

Knip Prins Hendrikkade
Voor de bereikbaarheid van het Oosterdokseiland is de beoogde knip Prins Hendrikskade een belangrijk project. Door de knip is er geen doorgaand verkeer meer mogelijk voor Centraal Station. Hierdoor wordt de route over de Odebrug extra belast. Start project eind mei (auto's) bussen en touringcars tijdens de openstelling van de noord/zuidlijn.

De Entree / Westertoegang
- Eind 2017 – eind 2018
- Als eerste onderdeel van het project De Entree zal de Westertoegang (onderdoorgang ten westen van Centraal Station) worden verdiept. Tijdens deze werkzaamheden zal er geen doorgang mogelijk zijn, waardoor er meer verkeer via de ODE-brug afgewikkeld wordt. De verkeersdruk op de kruising ODE-brug / De Ruijterkade en ODE-brug / Prins Hendrikkade is groot.

Afsluiting Piet Heintunnel
- In 2019, voor ca 9 maanden
- Als de Piet Heintunnel gestremd is, kan het bouwverkeer geen gebruik maken van die route om de stad in en uit te rijden. De IJ-tunnel – Kattenburgstraat – Piet Heinkade is dan de aangewezen bouwroute.

Oosterdoksbrug (brug 485)
Onderhoud aan de Oosterdoksbrug mag niet gelijktijdig uitgevoerd worden met de Mariniersbrug. De werkzaamheden mogen alleen tussen 22.00 en 06.00 uur uitgevoerd worden omdat de brug op een drukke corridor ligt. Een stremming van de Oosterdoksbrug zorgt ervoor dat er geen verkeer vanuit het oosten via de Piet Heinkade kan aanrijden naar kavel 5b/6. Bouwverkeer voor kavel 5/6 moet dan via de ODE-brug > De Ruiterkade-oost aanrijden. Afrijden via Michiel de Ruijtertunnel.

Afronding oostelijk deel Oosterdokseiland
- Hellingbaan Oosterdoksdraaibrug
- Aanlanding Langedoksbrug
- Openbare verlichting

Conservatorium (AHK)
De aanbouw achter kavel 5a is uitgesteld tot een nader te bepalen moment. Hierdoor komt de mogelijkheid om de uitbreiding vooruitlopend op de bouw van kavel 5b/6 te realiseren te vervallen. Het Conservatorium heeft OOA CV gevraagd na te gaan of er mogelijkheden zijn om de uitbreiding gedurende de uitvoering van kavel 5b/6 te realiseren. OOA CV is gestart met een onderzoek naar de mogelijkheden.

Dam tot damloop
- Elk jaar 3e zondag van september

De Prins Hendrikkade en ODE-brug zijn afgesloten.

Amsterdam Light Festival
Eind 2017 heeft het Amsterdam Light Festival plaatsgevonden op het Marineterrein. Het is nog niet duidelijk waar het festival in 2018 wordt gehouden. Indien het festival plaats vindt op het Marineterrein vindt afstemming plaats over de omleidingsroutes en de eventuele mogelijkheid om de omleidingsroutes te betrekken in het festival.

Uitmarkt
De organisatie heeft aangegeven dat zij voornemens is om de Uitmarkt wederom op het Oosterdokseiland plaats te laten vinden 24 t/m 26 augustus 2018. Het eerste contact is gelegd en in samenwerking met de organisatie van de uitmarkt wordt gekeken op welke manier we elkaar kunnen versterken.

7. Doorkijk naar bouwfase 05 t/m 07

Fase 05 – Parkeergarage West

Werkzaamheden

- Bouwen nieuwe poeren laag -2, vloer laag-1, 0, 01, 02, 2½ kavel 5b van noord naar zuid.
- Bouwen staalconstructie bovenbouw Oosterdoksstraat t.p.v. kavel 5b.
- Bouwen vloer laag 05, 06, 07, 08 kavel 6 van noord naar zuid.

Impactanalyse
De doorgaande route door de Oosterdoksstraat is geknipt en wordt in bouwfase 05 omgedraaid. Het autoverkeer naar de bestaande ingang van de parkeergarage komt/gaat, in deze bouwfase, vanuit oostelijke richting via de De Ruyterkade Oost. De Oosterdoksstraat vanuit westelijke richting langs kavel 1 t/m 5a blijft beschikbaar. De onderdoorgang onder het spoor van 4.0 meter is beschikbaar voor touringcars, maar er is geen doorgaande route. Er is een keerlus aangelegd voor de directiekeet.

Het is in deze fase van de bouwfasering nog niet aan te geven tot wanneer de afzetting van dit deel van de Oosterdoksstraat duurt. Voordat het BLVC plan voor de fase 05 t/m 07 wordt opgesteld, zal in samenwerking met de Omgevingsdienst worden gezocht naar een mogelijkheid om een veilige en kwalitatieve route te realiseren voor langzaam verkeer. Er is op dit moment nog niet aan te geven wanneer en of dit mogelijk is.

De tijdelijke route van de hulpdiensten blijft over het bouwterrein van de De Ruyterkade Oost naar de Oosterdoksstraat. Het bestemmingsverkeer van de overige kavels op het Oosterdok is mogelijk vanuit westelijke richting. Het fiets- en voetgangersverkeer kan geen gebruik maken van de Oosterdoksstraat na kavel 5a vanuit westelijke richting.

Fase 06 – Bovenbouw West + Oost

Werkzaamheden

- Bouwen vloer laag 03, 04, 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12 van kavel 5b van noord naar zuid.
- Bouwen vloer laag 09, 10, 11 kavel 6 van noord naar zuid.
- Inrichten openbaar gebied (inrichten maaiveld, hellingbaan Oosterdoksdraaibrug, aanlanding brugwachtershuisje en Nemo brug, herstellen Oosterdoksdoorgang, verlichting)
- Vooroplevering openbaar gebied en inspectie opnamepunten.

Fase 07 – Oplevering en overdracht (december 2020)

Werkzaamheden

- Gebouw Booking.com opleveren
- Verwijderen tijdelijke fiets- en loopbruggen
- Ketenpark afvoeren
- Bouwtechnische oplevering openbaar gebied

8. Bijlagen

1. Faseringsdraaiboek B+M d.d. 23-01-2018 A4;
2. Faseringsdraaiboek B+M d.d. 23-01-2018 A3;
3. Afbeeldingen omleidingsroutes;
4. Bebordingsplan Fase 2 Buko tekening d.d 24-01-2018;
5. Rijcurve en draaicirkel touringcars & bouwverkeer projectkantoor.
6. Vastgesteld verslag CVC d.d. (6 feb. Vergadering)- Gemeente Amsterdam Centrale Verkeerscommissie
7. Voorwaarden nood- en hulpdienst december 2010
8. Communicatiematrix
9. Maatregelenmatrix
10. Communicatieplan incl. stakeholdersanalyse