Gemeente Amsterdam

Definitief
Versie 6
24 oktober 2019

BLVC-kader

Innovatiepartnerschap kademuren

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
[redacted]	[redacted]		24-10-2019

Inhoud

1 Inleiding **3**
1.1 Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie 3
1.2 Positionering BLVC-kader 4

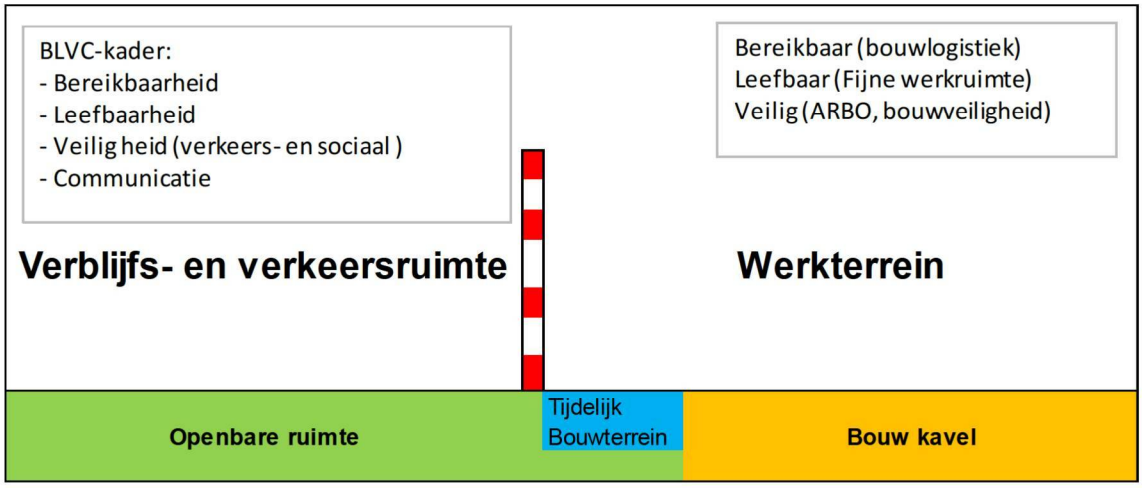
2 Omgevingsscan **5**
2.1 Korte beschrijving omgeving van het project 5
2.2 Verkeersituatie bij aanvang van het project 5
2.3 Relevante functies en voorzieningen rondom het project 6
2.4 Relevante omgevingsprojecten/evenementen 6

3 BLVC-eisen **7**
3.1 BLVC-Uitvoeringsplan (UP) 7
3.2 Bereikbaarheid (BH) 9
3.3 Leefbaarheid (LH) 13
3.4 Veiligheid (VH) 14
3.5 Communicatie (CN) 18
Bijlage 1: Bouwlogistiek plan 21
Bijlage 2: Hoe om te gaan met functies en voorzieningen in of nabij werkterrein 22
Bijlage 3: Nautisch advies 23
Bijlage 4: Kaart Doorvaartprofielen 2010 25

1 Inleiding

1.1 Bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie

De omgeving en de gebruikers van de openbare ruimte stellen eisen aan de werkzaamheden met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie. Daarnaast zal ook de Opdrachtgever eisen stellen aan bereikbaarheid (logistiek), leefbaarheid (werkruimte) en veiligheid (ARBO).



In het BLVC-kader zijn uitvoeringseisen opgenomen die gelden voor Werkzaamheden in de openbare ruimte. Deze hebben als doel om tijdens de bouwfase het Werk op een dusdanig beheerste wijze te realiseren:

- dat de veiligheid van de omgeving gegarandeerd is;
- dat het ontstaan van schades aan omgevingsobjecten wordt voorkomen;
- belemmering van functies in de omgeving en van omgevingsobjecten wordt voorkomen;
- omwonenden, ondernemers en andere gebruikers van de openbare ruimte zo min mogelijk hinder en overlast ondervinden van het project.

Door rekening te houden met BLVC-aspecten wordt dus bijgedragen aan het bereikbaar, veilig en leefbaar houden van het gebied en de algehele tevredenheid over het project van de stakeholders van het project.

De Opdrachtnemer dient op basis van de eisen die zijn opgenomen in dit BLVC-kader en de Aanbieding een BLVC-uitvoeringsplan te maken.

1.2 Positionering BLVC-kader

Dit BLVC-kader is een integraal onderdeel van de Vraagspecificatie Proces van de onderhavige Overeenkomst.

Het document bevat:

- inleidende informatie over de relevante aspecten van de omgeving van het project ten aanzien van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (het hoofdstuk Omgevingsscan);
- De BLVC-eisen. Deze BLVC-eisen worden aangeroepen vanuit de Vraagspecificatie Proces en hebben dezelfde status.

In geval van strijdigheid prevaleert *Annex VI: Overzicht van werkzaamheden die door nevenOpdrachtnemers worden verricht alsmede de tijdstippen waarop zij worden uitgevoerd,* boven het *BLVC-kader*.

De generieke eisen in dit kader zijn van toepassing op de uitvoeringsfase (van zowel de pilot in de O&O-fase als vervolgprojecten in de commerciële fase).

Bij pilot- en vervolgprojecten kunnen er nog aanvullende, locatie-specifieke eisen worden gesteld die betrekking hebben op BLVC-aspecten. Denk aan het bereikbaar houden van specifieke functies of de aanwezigheid van geluidsgevoelige voorzieningen.

2 Omgevingsscan

2.1 Korte beschrijving omgeving van het project

Het grootste deel van de oude kademuren van Amsterdam is gelegen in de steeds drukker wordende binnenstad, waar verkeer, bewoners en toeristen met elkaar strijden om de ruimte. Het vervangen van kademuren heeft altijd grote impact op de omgeving gehad, vanwege de benodigde verkeersafsluitingen, het bouwverkeer, de geluid- en trillinghinder, verplaatsing van woonboten en grote kans op schade aan omgevingsobjecten.

In vroegere tijden werden de grachten voornamelijk gebruikt voor het vervoeren van goederen en de kademuur had hierom onder andere een functie als overslagvoorziening voor de koopwaar. Deze functie heeft vooral plaatsgemaakt voor het faciliteren van parkeergelegenheid voor voertuigen op de kades. Daarbij wordt het steeds drukker in de binnenstad; dit levert een grote druk op de openbare ruimte en belast ook de daarbinnen gelegen kademuren. Met een oog op de toekomst wordt er tevens gekeken naar het toepassen van nieuwe functies bij kademuren, zoals ondergrondse afvalinzameling en de terugkeer van logistiek over het water.

De binnenstad van Amsterdam wordt gekarakteriseerd door de bekende grachtenpanden, die vaak enkele eeuwen oud zijn. Deze panden hebben funderingen die in sommige gevallen in slechte staat verkeren. Bij het vervangen van kademuren is er daarom een aanzienlijk risico dat (delen van) deze panden gaan verzakken. In specifieke gevallen is het daarom noodzakelijk dat pandeigenaren voorafgaand aan de werkzaamheden van de kademuurvervanging funderingsherstel hebben uitgevoerd.

Op en rondom de kade bevinden zich veel gevoelige objecten, zoals kabels en leidingen (riolering, drinkwater, gas, elektriciteit en telecom), rioleringsobjecten en bijvoorbeeld bruggen. De funderingen van deze bruggen zijn ook relatief oud, en de staat van de fundering is vaak lastig te bepalen . Aan de kademuur liggen woonboten aangemeerd; deze worden normaliter verplaatst naar een tijdelijke ligplaats als de kademuur vervangen wordt. Dit is een kostbaar, tijdrovend en risicovol proces.

Op de kades zijn ook vaak bomen aanwezig, deze kunnen monumentaal zijn en hebben een beeldbepalende functie in de Amsterdamse binnenstad. Toch kunnen ze het vervangen van kademuren erg bemoeilijken, daarom worden ze meestal voorafgaand aan de werkzaamheden gekapt door Opdrachtgever.

2.2 Verkeersituatie bij aanvang van het project

[Project-specifiek; nader door OG op te geven]

2.3 Relevante functies en voorzieningen rondom het project

[Project-specifiek; nader door OG op te geven]

Voor een algemeen beeld zie:

- Vraagspecificatie Algemeen;
- **BD-15_Inventarisatie belangrijke (omgevings)objecten bij Keervoorziening**

2.4 Relevante omgevingsprojecten/evenementen

[Project-specifiek; nader door OG op te geven]

3 BLVC-eisen

3.1 BLVC-Uitvoeringsplan (UP)

UP001	Opdrachtnemer dient een BLVC-Uitvoeringsplan op te stellen en ter kennis te brengen van de Opdrachtgever.
UP002	Het BLVC-Uitvoeringsplan dient een nadere uitwerking te zijn van de BLVC-eisen in dit BLVC-kader en de Aanbieding.
UP003	In het BLVC-uitvoeringsplan dient ondubbelzinnig te zijn beschreven waar, wanneer en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden om de hinder voor de omgeving te beperken en de bereikbaarheid van alle aanwezige modaliteiten te borgen (zoals voetganger, brommer, fiets, taxi, auto, laden en lossen, openbaar vervoer en hulpdiensten).
UP004	Het BLVC-uitvoeringsplan dient te bestaan uit de volgende zaken: 1. Uitvoeringsplan 2. Faseringstekeningen 3. Omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen 4. Bouwplanning / bouwlogistiek plan (format opgenomen in bijlage 1).
UP005	Het uitvoeringsplan dient uit ten minste de volgende onderdelen te bestaan: 1. Inleiding (aanleiding, doel, leeswijzer) 2. Projectbeschrijving (wat) 3. Omgevingsanalyse (waar / wie) 4. Toelichting fasering in woord en beeld (Hoe: dit is de kern van het BLVC-uitvoeringsplan) a. Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden; b. Een toelichting per fase wat de impact is voor de omgeving met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de maatregelen die de Opdrachtnemer treft om te voldoen aan de in dit BLVC-kader gestelde eisen. Bij het bepalen van de BLVC-maatregelen en bij de uitvoering zelf dienen ook de uitvoeringsvoorschriften van de netbeheerders in acht worden genomen. De beschrijving in dit onderdeel dient samen te hangen met, en te worden ondersteund door de in eis UP006 beschreven de faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen. c. De te verwachten hinder, in de vorm van een 'hinderkalender'. 5. Communicatieparagraaf met een communicatie middelenmatrix (wat / wanneer / naar wie / door wie). 6. Contactpersonenoverzicht (naam / rol / email / telefoonnummer).
UP006	De faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen dienen aan de volgende eisen te voldoen: 1. Elke tekening dient één fase en/of aanpassing van de verkeerssituatie te bevatten. 2. Uit de tekeningen dient ondubbelzinnig de verkeerssituatie af te lezen te zijn. 3. De locatie van het werkterrein inclusief alle onttrekkingen van de openbare ruimte dienen te zijn weergegeven. 4. 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.

	5. De bouwplaatsinrichting (bouwketen/opslag) dient te zijn aangegeven. 6. Per fase blijkt op welke locatie de Opdrachtnemer en eventuele derden (die door Opdrachtnemer gecoördineerd worden) werkzaamheden uitvoeren. 7. Voor locaties die kritisch zijn met betrekking tot bereikbaarheid of veiligheid dienen dwarsprofielen te zijn opgenomen in de tekeningen. 8. De tekeningen dienen tenminste 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
B- UP007	De Gemeente Amsterdam heeft verordonneerd dat een ieder die werkzaamheden uitvoert in de openbare ruimte een WIOR-vergunning (werken in de openbare ruimte) moet verkrijgen. Hiervoor dient de Opdrachtnemer te voldoen aan de voorwaarden in de WIOR-vergunning. Zie: https://www.amsterdam.nl/ondernemen/vergunningen/ Om een WIOR-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-uitvoeringsplan nodig.
B-UP008	Het proces om tot vaststelling van het BLVC-uitvoeringsplan te komen en een WIOR vergunning aan te vragen ziet er als volgt uit: 1. Opdrachtnemer bespreekt het concept BLVC-uitvoeringsplan met de Opdrachtgever. 2. Opdrachtnemer brengt het in het bovenstaande overleg aangepaste concept BLVC-uitvoeringsplan in het WIOR-vooroverleg van het Stadsdeel (https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/overleggen/vooroverleg/) Tijdens dit overleg geeft de Opdrachtnemer een toelichting op het BLVC-uitvoeringsplan en bespreekt eventuele dilemma's. 3. Als er Werkzaamheden worden uitgevoerd op/aan een hoofdnet, brengt de Opdrachtnemer het op het bovenstaande overleg aangepaste concept BLVC-uitvoeringsplan in de Werkgroep werk in Uitvoering (WWU) (https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/overleggen/wwu/). 4. Na akkoord van het WIOR-vooroverleg of resp. de WWU dient Opdrachtnemer de WIOR-vergunning aan te vragen. https://formulieren.amsterdam.nl/TriplEforms/LoketAmsterdam/formulier/nl-NL/evDIVV/scWIOR.aspx/fInleiding
B-UP009	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. https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/metro-en-tram/wetlokaalspoor/ Om een WLS-vergunning aan te kunnen vragen is een goedgekeurd BLVC-

	uitvoeringsplan nodig.
B-UP010	Voor het afmeren van keten en/of dekschuiten aan kade / oever is een ontheffing op het afmeerverbod van Waternet nodig. Deze dient door de Opdrachtnemer te worden aangevraagd. Het geheel of gedeeltelijk afmeren in de middenstrook van de gracht (het gebied 2,5 meter vanuit het hart van de gracht naar beiden zijden) dient door Waternet/AGV te worden goedgekeurd als onderdeel van de watervergunning.

3.2 Bereikbaarheid (BH)

Bij Bereikbaarheid gaat het met name 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 omgeleid worden? Specifieke aandacht gaat uit naar de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de buurtbereikbaarheid en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdnetten.

Het takenpakket nautisch beheer is sinds 1 januari 2019 grotendeels overgeheveld van Waternet naar de gemeente Amsterdam. Overal waar in de vermelde eisen 'Waternet Nautisch Beheer' en 'nautisch beheerder van Waternet' staat wijzigt dit in 'Programma Varen'. Waar 'nautischbeheer@waternet.nl' staat (Bijlage 3) wijzigt dit in 'programmavaren@amsterdam.nl'.

Voor twee doorgaande scheepvaartroutes: de Kostverlorenvaartroute (Westerkanaal/Kostverlorenvaart/Nieuwe Meer) en de Amstelroute (Oosterdoksdoorgang/Nieuwe Herengracht/Amstel/provinciale wateren), ligt het nautisch beheer nog wel bij Waternet.

BH001	Tijdens de uitvoering van de Werkzaamheden dienen alle functies in het project- en invloedsgebied van de Werkzaamheden bereikbaar te zijn met alle daarvoor noodzakelijke modaliteiten.
BH003	Bij een niet te vermijden stremming van een modaliteit dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebordingsplan vooraf te worden afgestemd met de wegbeheerder van V&OR. Voor werkgebied op het water wordt het werkterrein (pontons, beunbakken, dekschuiten) en bebordingsplan vastgesteld door de Waternet Nautisch Beheer.
BH004	In geval door de uitvoering van de beheermaatregel hinder op de vaarweg ontstaat, moeten door de Opdrachtnemer specifieke afspraken worden gemaakt met de nautisch beheerder van Waternet, conform Bijlage 3: Nautisch Advies
BH005-a	In alle fases van het project dient het van toepassing zijnde doorvaartprofiel, conform Bijlage 4, te worden gehandhaafd in de gracht. Dit profiel van vrije ruimte dient obstakel-vrij te worden gehouden voor vaarverkeer.

BH005-b (IPK)	Van eis BH005-a kan op de volgende manieren worden afgeweken indien wordt voldaan aan de beschreven gerelateerde voorwaarden en eisen van Waternet Nautisch Beheer. - Tijdelijke breedtebeperkingen zijn project-specifiek mogelijk. Deze dienen te worden afgestemd met en goedgekeurd door Waternet Nautisch Beheer (expliciete toestemming). o Dit dient 6 weken van tevoren te worden aangevraagd bij het bevoegd nautisch gezag (Waternet Nautisch Beheer). o Een versmalling tot 6 m. is mogelijk, bij een maximale lengte van 40 m. o Bij een versmalling dient een bordenplan te worden uitgewerkt door ON en te worden goedgekeurd door Waternet Nautisch Beheer. Borden dienen tijdens de versmalling conform dit bordenplan te worden geplaatst. - Stremmingen / tijdelijke afsluitingen zijn zeer beperkt, maar project-specifiek mogelijk. Deze dienen te worden afgestemd met en goedgekeurd door Waternet Nautisch Beheer (expliciete toestemming en/of verkeersbesluit). o Stremmingen korter dan 10 minuten zijn toegestaan na toestemming van Waternet Nautisch Beheer. o Nachtelijke stremmingen zijn toegestaan tussen 21:30 - 10:30 u. na toestemming van Waternet Nautisch Beheer. o Kortdurige hinder, zoals gedeeltelijk afsluiten voor scheepvaart, snelheidsbeperkingen en stremming korter dan 2 uur dienen ten minste 2 weken van tevoren bij Waternet te worden aangevraagd bij het bevoegd nautisch gezag (Waternet Nautisch Beheer). o Stremmingen langer dan 2 uur dienen ten minste 6 weken van tevoren bij Waternet aangegeven te worden, zodat Waternet een verkeersbesluit kan opstellen. o Een heel rak afsluiten is gelijk aan een éénrichtingsverkeermaatregel. Dit is zeer beperkt mogelijk. o Bij stremmingen / tijdelijke afsluitingen dient een bordenplan te worden uitgewerkt door ON en te worden goedgekeurd door Waternet Nautisch Beheer. Borden dienen tijdens de versmalling conform dit bordenplan te worden geplaatst. - Voor de aanbieding in de gunningsfase mag ervan worden uitgegaan dat een tijdelijke breedtebeperking van het doorvaartprofiel tot 6 m. is toegestaan indien is voldaan aan de volgende twee voorwaarden: - over een maximale aaneengesloten lengte van 40 m. per keer, per rak; - mits op minimaal 20 m. van bruggen en sluizen. Dit betekent dat waar de breedtebeperking wordt toegepast een doorvaartbreedte van minimaal 6 m. (3 meter aan weerszijden van het hart van de gracht) moet worden gehandhaafd in de gracht van de Referentiecasus. Toelichting: Het doorvaartprofiel is meestal vanuit het hart van de vaarweg gemeten, maar de ligging van de vaarweg hoeft niet altijd in het midden van de watergang te liggen. De mogelijkheden voor tijdelijke breedtebeperkingen en stremmingen/afsluitingen zijn altijd maatwerk i.v.m. met de verschillen tussen grachten/vaarwegen m.b.t. vaarbeleid, het regionale of lokale belang, de vaarroutes waar ze onderdeel van uitmaken (en verkeersmaatregelen die daar (tijdelijk) van toepassing zijn, zoals tijdelijke éénrichtingsmaatregelen en andere projecten in de stad). Waternet coördineert stremmingen over verschillende routes en probeert deze zoveel mogelijk gelijktijdig te laten plaatsvinden.

BH006-a	Tijdelijke objecten / constructies in de gracht dienen te zijn voorzien van wrijvingsarme geleidewerken (wrijfgordingen). Deze dienen op een hoogte tussen de 25 en 35 cm. boven het waterpeil te zijn aangebracht en dienen dusdanig te zijn afgewerkt dat ze geen schade kunnen veroorzaken aan schepen / vaartuigen. Nota bene: in sommige gevallen kan Waternet ook verlangen dat er tevens lampjes worden aangebracht voor het geleiden van vaarverkeer in het donker.
BH006-b (IPK)	Tijdelijke objecten / constructies in de gracht dienen te zijn bestand tegen een normaal te verwachten aanvaring door een maatgevend vaartuig conform de uitgangspunten van **BD-05_Memo Belastingsuitgangspunten Keervoorziening**. De vaarhoek dient Opdrachtnemer te bepalen.
BH006-c (IPK)	Tijdelijke objecten / constructies in de gracht dienen bij lengtes groter dan 50 m. aaneengesloten te zijn voorzien van drenkelingenlijnen, drenkelingentrapjes en uitklimbeugels.
BH007	De Opdrachtnemer dient na te gaan dat de omleidingsroute voor de gebruikers geschikt en beschikbaar is en voldoende capaciteit heeft.
BH008	Opdrachtnemer dient de bereikbaarheid en/of veiligheid van tijdelijke situaties middels kwantitatieve berekeningen of een kwalitatieve beoordeling te onderbouwen. (verificatie)
BH09	Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande 1. Een rijbaanbreedte van 3,5 meter. 2. Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 in geval van tweerichtingsverkeer. 3. Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). 4. Een bochtstraal van ten minste R7 5. Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°). 6. Een toelaatbare asbelasting hebben van min. 10 ton. (VK 30)
BH010	In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanvalsroute voor nood- en hulpdiensten nooit langer zijn dan 35 meter. De maximale afstand tussen twee opstelvakken is dus 35 meter. Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak te van minimaal 5x10 meter nodig.
BH011	Een brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt dient binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste: - De brandkraanbordjes zichtbaar zijn - De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn Indien dit niet mogelijk is dient met de brandweer afgestemd te worden over de eisen.
BH012	Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst- en gezondheidsgebouwen dienen vrijgehouden te worden van obstakels. De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien. Vluchtroutes dienen vrij te zijn van obstakels.

B-BH013	Voetgangers dienen tijdens de bouwfase alle woningen, kantoren, winkels en voorzieningen op een veilige wijze te kunnen bereiken. Doorgaande looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden en te voldoen aan de richtlijnen uit het BD-10_Zo werken wij in Amsterdam op straat (ZWIA op Straat). 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.
BH016	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.
BH017	Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval door de gemeente in de omliggende straten binnen het projectgebied dient tijdens de uitvoering doorgang te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet beschikbaar zijn, dient de Opdrachtnemer in overleg met de gebiedsbeheerder tijdig een alternatieve locatie in te richten.
BH018	Openbare parkeerplaatsen dienen bereikbaar te zijn. Indien een openbare parkeerplaats tijdelijk opgeheven moet worden, dient de Opdrachtnemer dit tijdig met de wegbeheerder van V&OR af te stemmen.
BH019	Opdrachtnemer dient minimaal 48 uur van tevoren ter plaatse een duidelijke aanduiding aan te brengen dat een parkeerplaats tijdelijk wordt opgeheven. Vooraf dient dit verzoek ingediend te worden bij het Stadsloket.
BH020	Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden. Indien dit niet mogelijk is dient met de objecteigenaar/-beheerder afgestemd te worden over de eisen.
BH021 (IPK)	Een gesloten bouwkuip in het water wordt beschouwd als een tijdelijke demping van oppervlaktewater. Tijdens de bouwfase zijn dergelijke tijdelijke dempingen gedurende een periode van maximaal 1 jaar toegestaan, dit is echter wel gebonden aan een maximum totaal dempingsoppervlak voor het boezemgebied waar de Amsterdamse binnenstad onder valt. De tijdelijke dempingen dienen daarom te worden afgestemd met en goedgekeurd (expliciete toestemming) door Waternet AGV. Voor de aanbieding mag worden uitgegaan van de volgende uitgangspunten: Tijdelijke dempingen zijn mogelijk indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan: •een maximale breedte van 4 m. vanaf de voorzijde kade, mits minimaal 2/3 van de grachtbreedte is gehandhaafd; •met een maximale aaneengesloten lengte van 100 m.; •de doorstroomfunctie van de gracht wordt niet gehinderd. Toelichting: Deze tijdelijke dempingen (van korter dan een jaar) hoeven niet te worden gecompenseerd, maar moeten wel worden afgestemd met en goedgekeurd door Waternet. Lengtes langer 100 meter zijn locatie-specifiek bespreekbaar, maar daar waar knelpunten in het watersysteem zijn volgens Waternet zijn soms kortere lengtes van toepassing. Tijdelijke dempingen langer dan een jaar zijn beperkt mogelijk en moeten altijd worden gecompenseerd: meestal 1-op-1 en binnen het boezemgebied en alleen indien een vergunning van Waternet hiervoor verkregen.

3.3 Leefbaarheid (LH)

Bij Bereikbaarheid gaat het voornamelijk om alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied, zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, stof en stank.

LH001	Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving beperkt wordt.
B-LH003	De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving. In algemene zin moet de Opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid. Indien men voornemens is af te wijken van de wet- en regelgeving zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden. De aanvraag dient tijdig (6 weken voor aanvang van de werkzaamheden) ingediend te worden. Het College van burgemeester en wethouders, voor deze het dagelijks bestuur van het stadsdeel, kan eisen stellen met betrekking tot maximale geluidbelasting en desgewenst een prognose onderzoek en/of geluidmetingen eisen.
LH004	Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast.
LH005	Bouwverlichting mag niet worden gericht op: de openbare weg, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats.
LH006	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.
LH007	Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuild.
LH008	Opdrachtnemer dient middels een bouwlogistiek plan (zie bijlage 1) aan te tonen dat hij alle toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. emissie reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast bij de aan- en afvoer van materialen en personeel (verminderen -aantallen en tijdsduur-, verschonen en verspreiden (over modaliteiten en in de tijd).
B-LH009	De Opdrachtnemer mag van ma t/m za van 7.00 – 19.00 uur werken. Voor werkzaamheden buiten de periode van 07.00 tot 19.00 uur (reguliere werktijden) is een ontheffing nodig.
LH010	De Opdrachtnemer dient bouwhekken toe te passen die aan de volgende voorwaarden voldoen: - Bouwhekken hebben een hoogwaardige uitstraling ; - Bouwhekken zijn minimaal halfdicht; - Bouwhekken geven geen ruimtebeperking aan openbare zijde; - Aan bouwhekken kunnen geen fietsen worden bevestigd; - Bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten

LH011	De Opdrachtnemer dient bouwhekken zodanig te plaatsen dat de bouwafscheiding aan de volgende voorwaarde voldoet: - De bouwhekken staan in een rechte lijn - De bouwhekken zijn onderling gekoppeld - Er wordt voorkomen dat de bouwhekken omvallen/omwaaien - De bouwhekken blokkeren niet het zicht tussen de verkeersdeelnemers - Bouwhekken worden zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan.
LH012	Uitingen op de bouwhekken zijn niet toegestaan anders dan bij onvindbaarheid / onzichtbaarheid van ondernemingen. Uitingen op de bouwhekken dienen altijd ter akkoord voorgelegd te worden aan de Opdrachtgever.
LH013	De Opdrachtnemer dient materiaal en materieel binnen de afzetting van het werkterrein (tijdelijk) op te slaan. Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan materiaal tegen de bouwhekken op te slaan. Materiaal dient minimaal 1 meter uit de bouwhekken te worden opgeslagen.
LH014	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is weer over te dragen aan de Gemeente Amsterdam en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).
LH015	De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van alle afzettingen en tijdelijke verkeersmaatregelen op en rondom het werkterrein.

3.4 Veiligheid (VH)

Bij Veiligheid gaat het met name over de impact van het werkterrein (inclusief de werkzaamheden) op de omgeving (verkeersdeelnemers, bewoners). De werkterreinen die aangegeven zijn op de faseringstekeningen (onderdeel van het BLVC-uitvoeringsplan) veroorzaken een verstoring in de openbare ruimte. Er is minder ruimte voor de gebruikers van de openbare ruimte. Voetpaden, fietspaden en/of rijstroken worden verlegd en oversteekplaatsen veranderen soms van plaats. Door deze wijzigingen kunnen nieuwe conflicten ontstaan met betrekking tot sociale én verkeersveiligheid.

VH001	De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren.
VH003	De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers.
VH004	Tijdelijke maatregelen moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-96B richtlijnen.
VH005	De Opdrachtnemer dient tijdens de bouwperiode vervuiling / beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten het werkterrein in de openbare ruimte te herstellen op zijn kosten.
VH006	Schade aan de openbare weg ten gevolge van Werkzaamheden dienen binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de wegbeheerder van V&OR (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).

VH007	De wegbeheerder van V&OR en de omgevingsmanager (van OG en/of ON) controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'.
VH008	Eventuele schades aan de (openbare) weg (inclusief eventuele fiets- en voetpaden en parkeerplekken en gerelateerde objecten en voorzieningen) buiten het werkterrein zullen in overleg met de wegbeheerder van V&OR ofwel zelf worden hersteld ofwel door de wegbeheerder van V&OR worden hersteld voor rekening van de Opdrachtnemer.
VH009	Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient de Opdrachtnemer binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen en te onderbouwen waarom herstel binnen de gestelde termijn niet mogelijk is. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan Opdrachtgever.
VH010	Bij aanvang van de werkzaamheden dient de ON een 0-meting van de openbare ruimte in het projectgebied uit te voeren om schade bij de aanvang van de werkzaamheden vast te stellen. Deze 0-meting wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze 0-meting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder van V&OR bindend.
VH011	Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking conform de comforteisen die zijn opgenomen in BD-10_Zo werken wij in Amsterdam op straat (ZWIA op Straat). Daarom mag een tijdelijke voetgangersvoorziening geen hoogteverschil bevatten groter dan 2cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan twee cm, dient de Opdrachtnemer de overbruggingsconstructie van dat hoogte verschil aan de Opdrachtgever voor te leggen.
VH012	De Opdrachtnemer is vierentwintig uur per dag verantwoordelijk voor de veiligheid op het bouwterrein. Daarom moet hij het werkterrein zo afsluiten dat het betreden van het werkterrein door onbevoegden wordt voorkomen.
VH013	Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaatsafscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien. De Opdrachtnemer dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit.
VH014	Aan de buitenzijde van het bouwterrein is aan beide zijden van de entree de ISO/VCA bebording aangebracht. Ook is een telefoonnummer vermeld waarmee 24/7 contact kan worden opgenomen bij calamiteiten.
VH015	Elektrische installaties, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, dienen te worden vergrendeld of opgeborgen om te voorkomen dat deze door onbevoegden in werking kunnen worden gesteld. Buiten de bouwplaats (voor zover dit zal voorkomen) zullen dergelijke middelen nooit onbeheerd worden achtergelaten.
VH016	Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, door deze op een goede manier in te richten en bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden te plaatsen.

VH017	Bij de inrichting van het bouw- en werkterrein dient de Opdrachtnemer maatregelen te nemen om het bouwverkeer altijd vooruit het werkterrein in- en uit te laten rijden zodat de chauffeur goed zicht heeft op te kruisen verkeersstromen. Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien Opdrachtnemer kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en Opdrachtgever akkoord is. In dergelijke situaties is begeleiding met een verkeersregelaar vereist.
VH018	Verkeersregelaars dienen in het bezit te zijn van een aanstellingscertificaat verkeersregelaar geldig voor Amsterdam. De verkeersregelaars dienen dit certificaat bij uitvoering van de werkzaamheden bij zich te dragen.
B-VH019	Het zicht rondom het projectgebied kan door het plaatsen van afzettingen worden verminderd. De wijze van afzetten (een open, dicht, hoog of laag hek), de locaties waar het werkterrein in- en uitgereden wordt zijn zaken die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid van het projectgebied. De Opdrachtnemer dient helder aan te geven waarom gekozen wordt voor een hoog of laag hek en/of waarom eventueel afgeweken wordt van een dicht hek (geredeneerd vanuit veiligheid, functionaliteit, leefbaarheid).
VH020	Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn ROVL 2011.
VH021	Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen/draaien. Indien afwijking hiervan noodzakelijk is, dient de Opdrachtnemer aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is. De Opdrachtnemer dient dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan.
VH022	Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een verkeersregelaar.
VH023	Opdrachtnemer dient een organisatie in te richten die in geval van calamiteiten altijd (24/7) bereikbaar is, met toegang tot de hoofduitvoerder of omgevingsmanager van Opdrachtnemer.
VH024	Bij beweegbare bruggen en sluizen dient de brugwachter / sluiswachter vanaf de bedienlocatie te allen tijde een vrij uitzicht hebben over de vaarweg.
VH025	Het werkgebied op het water dient gemarkeerd te worden middels gele betonning voorzien van stopteken + verlichting, op kosten van de Opdrachtnemer van het project.
VH026	Werkschepen mogen uitsluitend schutpalen gebruiken (geen ankers i.v.m. veiligheid).

VH027 (IPK)	Tijdens de bouwfase dient volledig vanaf het water te worden gewerkt. Het is niet toegestaan te werken vanaf de kade of nabij gelegen bruggen. Uitzonderingen: - Project-specifieke locaties voor werk- en opslagterrein, zoals weergegeven op opslagterreintekeningen van Opdrachtgever [project-specifiek; nader door OG op te geven]. - Indien aangetoond kan worden dat de kade en bouwkuip stabiel blijven en dat omgevingsfuncties en functies van (omgevings)objecten niet worden gehinderd en deze geen gevaar kunnen uitzonderingen worden toegestaan. Hiervoor is wel expliciet toestemming nodig van Opdrachtgever. Toelichting: Werken dient vanaf het water te geschieden onder andere in verband met de bereikbaarheid voor en veiligheid van fietsers en voetgangers, de beperkte werkruimte (hierdoor), maar bovenal in verband met het beperken van de belasting op de bestaande kade(constructies) en het voorkomen schade aan (omgevings)objecten.
VH028 (IPK)	Tijdens de bouwfase dienen materieel en materialen op voorzieningen in de gracht te worden opgeslagen. Het is niet toegestaan materieel en materialen op te slaan op de kade of nabij gelegen bruggen (noch op onderdelen van de brug). Uitzonderingen: - Project-specifieke locaties voor werk- en opslagterrein, zoals weergegeven op opslagterreintekeningen van Opdrachtgever [project-specifiek; nader door OG op te geven]. - Door Opdrachtnemer zelf geregelde locatie(s) voor opslagterrein waarvoor de juiste toestemmingen zijn verkregen.
VH029 (IPK)	Tijdens de bouwfase is het op kabels- en leidingentracés plaatsen van tijdelijke objecten enkel toegestaan indien wordt voldaan aan de eisen van de desbetreffende netbeheerder(s). [project-specifiek; nader door OG op te geven]

3.5 Communicatie (CN)

Naast de technische (inhoudelijke) uitvoering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid rondom de werkzaamheden, speelt het aspect Communicatie een belangrijke rol. Het loopt door alle aspecten heen, bundelt deze aspecten en vormt het gezicht naar buiten.

CN001	De communicatie dient zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving tijdig op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden en de gevolgen van de werkzaamheden.
B-CN002	<u>Communicatie in het BLVC uitvoeringsplan</u> Het hoofdstuk communicatie in het BLVC-uitvoeringsplan moet voldoen aan de toetsingscriteria van de Gemeente Amsterdam. Er wordt 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 een communicatiemiddelenmatrix: Wat / wanneer /naar wie / door wie) - Contactnummer van iemand ter plekke.
CN003	De Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de omgevingsmanager van de Opdrachtgever. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit de Opdrachtgever.
B-CN004	In alle communicatie-uitingen naar omwonenden, externe professionele stakeholders en de pers is de gemeente Amsterdam de afzender. De Opdrachtgever is eindverantwoordelijk voor omgevingsmanagement inclusief externe communicatie en voert regie over de communicatie naar buiten.
CN005	De Opdrachtnemer dient de Opdrachtgever periodiek en tijdig van alle relevante informatie (omtrent het project, voortgang, planning, fasering, omleidingen, verwachte overlast) te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen tijdig te informeren
B-CN006	De Opdrachtgever stelt samen met de Opdrachtnemer een communicatiekalender op. In de communicatiekalender staat wat, wanneer en op welke manier (met welke communicatiemiddelen) aan de omgeving wordt verteld over de uitvoering van het project. Op basis hiervan wordt ook inzichtelijk voor de aannemer wat 'tijdig aanleveren van informatie' is.
B-CN007	Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan zelf communicatiemiddelen of informatie (inclusief publicaties in vakbladen, beeldmateriaal zoals foto's en perscontacten) betreffende de werkzaamheden, alsmede de binnen het werkterrein gelegen objecten te verspreiden of te publiceren, zonder expliciete toestemming van de Opdrachtgever. Evenmin mag de Opdrachtnemer zelf evenementen organiseren in of rond de bouwplaats, zonder expliciete toestemming van de Opdrachtgever.
CN008	Communicatie gericht op vaarweggebruikers wordt in overleg met Waternet ingezet.

CN009	De Opdrachtnemer houdt gedurende de uitvoering van het werk een klachtenregister bij. Hierin worden alle klachten over de werkzaamheden opgenomen en geregistreerd, alsmede aangegeven hoe en wanneer met de klacht wordt omgegaan in relatie tot de oplossing van de klacht. De Opdrachtgever dient op de hoogte gehouden te worden over de klachten die binnenkomen, maar de verantwoordelijkheid ligt bij de Opdrachtnemer.
CN010 (IPK)	Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor proactieve signalering en melding aan Opdrachtgever van omstandigheden en/of Werkzaamheden waarvan gezien de omgevingsgevoeligheid van het project voorafgaande informatie richting omwonenden, de media of andere relevante partijen noodzakelijk is.
CN011 (IPK)	De Opdrachtgever is verantwoordelijk voor publiekscommunicatie. Publiekscommunicatie heeft als doel een zichtbaar en herkenbaar eenduidige informatie over het project Innovatiepartnerschap Kademuren en de daarmee samenhangende Werkzaamheden en de daardoor veroorzaakte hinder te verstrekken. Publiekscommunicatie richt zich onder andere op de volgende doelgroepen: 1. Weg- en vaarweggebruikers; 2. Fietsers, voetgangers en andere gebruikers; 3. Omwonenden (bewoners, bedrijven en instellingen in de (directe) omgeving van het project; 4. Belangengroepen. Voor publiekscommunicatie wordt gebruik gemaakt van onder andere de volgende communicatiemiddelen: 1. Online en offline informatie volgens de huisstijl, zoals mailings, factsheets, publicaties, advertenties, websites zoals www.amsterdam.nl; 2. Overleg betrokken instanties; 3. Overige communicatiemiddelen, zoals: evenementen, excursies, informatie-bijeenkomsten en beantwoorden van vragen. Opdrachtnemer heeft bij de publiekscommunicatie een meedenkende en ondersteunende rol. Opdrachtgever kan mogelijk de nodige content voor deze publiekscommunicatie van Opdrachtnemer verlangen en zal dit bijtijds bij Opdrachtnemer kenbaar maken.

CN012 (IPK)	De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor bouwcommunicatie. Bouwcommunicatie heeft als doel het informeren van de doelgroepen (met als doel het onderling aanpassen van activiteiten of plannen) over de Werkzaamheden en het informeren van weg- en vaarweggebruikers tijdens de Werkzaamheden. Bouwcommunicatie richt zich onder andere op de volgende doelgroepen: 1. Bewoners, ondernemers en instellingen van direct aanliggende percelen i.r.t kleine klachten en overlast; 2. Weggebruikers; 3. Gebruikers van de vaarweg; 4. Waternet als vaarwegbeheerder i.r.t. stremmingen. Voor bouwcommunicatie kan gebruik gemaakt worden van onder andere de volgende communicatiemiddelen: 1. Overleg met Waternet als vaarwegbeheerder; 2. Assistentie publiekscommunicatie; 3. Bouwborden; 4. Vooraankondigingsborden, tekstwagens en informatieborden.

Bijlage 1: Bouwlogistiek plan

[Format apart bijgevoegd]

Bijlage 2: Hoe om te gaan met functies en voorzieningen in of nabij werkterrein

VRI's
Indien de impact van de werkzaamheden grote invloed heeft op de verkeersstromen en de VRI's aangepast moeten worden, zal door Opdrachtnemer tijdig contact opgenomen moeten worden met V&OR afdeling assetmanagement VRI (in principe 8 maanden van tevoren).

Parkeergarage / taxistandplaats / touringcarhalte
Indien de impact van de werkzaamheden invloed heeft op de route naar een parkeergarage, taxistandplaats of touringcarhalte zal tijdig contact opgenomen moeten worden met de betreffende afdeling binnen V&OR.

Bijzondere parkeervakken
Indien de werkzaamheden tot gevolg hebben dat er specifieke parkeervakken opgeheven moeten worden (elektrische laad-paalplek, deelauto, K&R-plek, invalideplek, taxiplek, dokter), dient contact opgenomen te worden met de RVE parkeren.

Opheffen capaciteit (fiets)parkeerplaatsen
Indien door de werkzaamheden auto- of fietsparkeerplaatsen opgeheven moeten worden, dient Opdrachtnemer in overleg te gaan met de wegbeheerder van V&OR.

Banken, geldautomaten, casino's
Banken, geldautomaten en casino's dienen altijd bereikbaar te zijn voor geldauto's. Indien een stremming onvermijdelijk is dient deze [X]* werkdagen voor stremming bekend gemaakt te worden bij de betreffende eigenaar.

* 'X' hangt af van eisen van de objecteigenaar.
[Project-specifiek; nader door OG op te geven]

Bijlage 3: Nautisch advies

Het takenpakket nautisch beheer is sinds 1 januari 2019 grotendeels overgeheveld van Waternet naar de gemeente Amsterdam. Overal waar in de vermelde eisen 'Waternet Nautisch Beheer' en 'nautisch beheerder van Waternet' staat wijzigt dit in 'Programma Varen'. Waar 'nautischbeheer@waternet.nl' staat (Bijlage 3) wijzigt dit in 'programmavaren@amsterdam.nl'.

Voor twee doorgaande scheepvaartroutes: de Kostverlorenvaartroute (Westerkanaal/Kostverlorenvaart/Nieuwe Meer) en de Amstelroute (Oosterdoksdoorgang/Nieuwe Herengracht/Amstel/provinciale wateren), ligt het nautisch beheer nog wel bij Waternet.

Bordenplan

- Verkeerstekens plaatsen vóór aanvang van de werkzaamheden (alle verkeerstekens volgens BPR bijlage 7)
- Tekstborden plaatsen vóór aanvang van de werkzaamheden (gele borden met zwart opschrift) ter kennisgeving van de vaarweggebruikers.)



Procedure werkzaamheden

Als wegens werkzaamheden in openbaar water door pleziervaartuigen ingenomen ligplaatsen moeten worden ontruimd, moeten de eigenaren van die vaartuigen tijdig worden geïnformeerd. Daarbij wordt de volgende procedure gehanteerd:

- Tenminste 21 dagen vóór de aanvang van de werkzaamheden/het evenement worden ter weerszijden van de plaats die ontruimd moet worden duidelijk zichtbaar tekstborden geplaatst.

Deze zijn uitgevoerd in de kleur geel met zwarte letters en voorzien van een pictogram dat (verkleind) het verkeersteken A.5 uit bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement voorstelt.

- Afmeting tekstbord: 100 x 60 cm
- In de tekst op het bord staat vermeld om welke reden de kade moet worden vrijgemaakt met daarbij het tijdstip van aanvang en einde van de werkzaamheden.
- Het daadwerkelijk wegslepen van pleziervaartuigen, vaartuigen e/o objecten bij werkzaamheden gebeurt pas wanneer de aannemer daartoe een verzoek aan Waternet richt. Dit verzoek dient onderbouwd te worden met foto's van de geplaatste borden

volgens Procedure werkzaamheden. Het komt namelijk nog wel eens voor dat werkzaamheden later beginnen.



Verzoek van de aannemer gaat via e-mail nautischbeheer@waternet.nl in verband met het aanschrijven van de eigenaars van de pleziervaartuigen.

Procedure scheepvaartberichten

- Minimaal 6 weken voor aanvang van werkzaamheden melding doen bij Waternet bij nautischbeheer@waternet.nl zodat berichtgeving aan de scheepvaart tijdig kan worden doorgegeven aan RIZA/Lelystad.

Procedure afmeren

- De pontons, beunbakken en/of dekschuiten dienen dusdanig afgemeerd te worden dat het geen hinder, belemmering, of gevaar oplevert voor de scheepvaart ter plaatse en ze moeten tijdens de nachtelijke uren en bij duisternis voorzien zijn van wit rondom schijnende verlichting conform Binnenvaartpolitiereglement (BPR art. 3.23).
- Het afmeren dient te gebeuren aan voorwerpen die daartoe zijn bestemd, zoals bolders, haalkommen e.d. (BPR art. 7.04 lid.3).
- Indien bij de werkzaamheden ontheffing nodig is van het ankerverbod (gebruik van spudpalen of ankers) dient minimaal 5 werkdagen voorafgaand de uitvoering een verzoek met bijgevoegde klic-melding te worden overgelegd aan nautischbeheer@waternet.nl.
- Indien bij de werkzaamheden ontheffing nodig is van een afmeerverbod dient minimaal 5 werkdagen voorafgaand de uitvoering een verzoek te worden overgelegd aan nautischbeheer@waternet.nl.

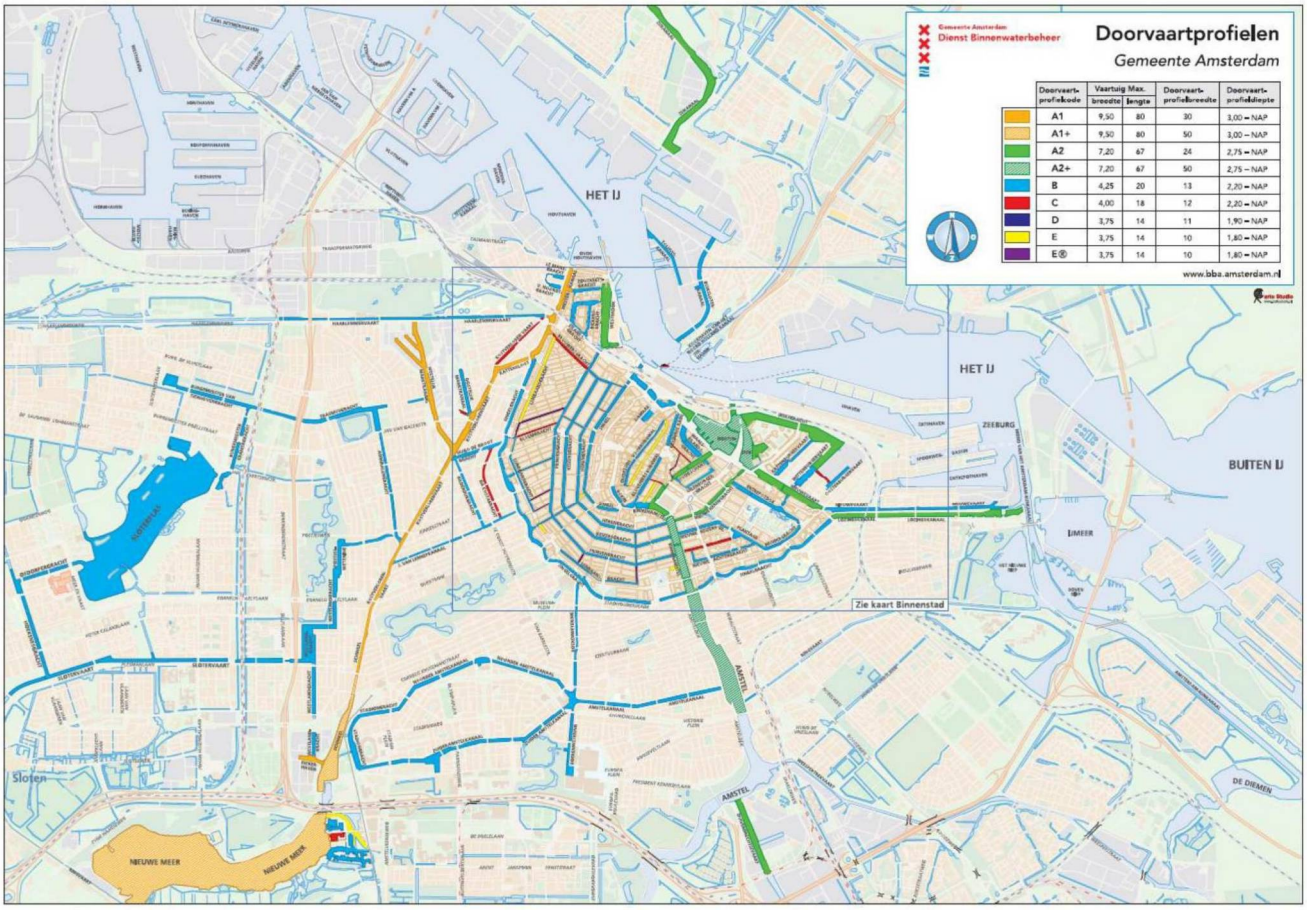
Procedure doorvaartprofielen

- Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dient het ter plaatse geldende Doorvaartprofiel in stand te blijven voor de scheepvaart (Zie hiervoor de kaart Doorvaartprofielen 2010).
- Indien bij de werkzaamheden ontheffing nodig is van het ter plaatse geldende Doorvaartprofiel (Zie hiervoor de kaart Doorvaartprofielen 2010) dient minimaal 5 werkdagen voorafgaand de uitvoering een verzoek te worden overgelegd aan nautischbeheer@waternet.nl

Procedure bijzondere dagen

- Op bijzondere dagen, zoals Koningsdag, Gaypride, Grachtenfestival, Prinsengrachtconcert, sloepenrace etc. dient de vaarweg vrij te zijn voor de rondvaart en pleziervaart. Pontons/dekschuiten/beunbakken dienen dan ook te worden afgevoerd.

Bijlage 4: Kaart Doorvaartprofielen 2010



Digitaal te vinden op:
https://www.waternet.nl/siteassets/ons-water/kaart-doorvaartprofielen-geheel-amsterdam.pdf

Bijlage 5: Kaart Hoogwaterbemalingsgebied

De wateren in het hoogwaterbemalingsgebied in Amsterdam hebben een extra belangrijke afvoerfunctie in tijden van veel waterbezwaar (hevige en/of langdurige neerslag). Op dat moment moet het Waterschap AGV zoveel mogelijk water in zo kort mogelijke tijd uit de achterliggende Amstelland-boezem kunnen wegmalen richting het IJmeer, via Amsterdam en gemaal Zeeburg.

Het hoogwaterbemalingsgebied omvat de Nieuwe Vaart (met uitzondering van het deel tussen de Kattenburgerbrug en de Pelikaanbrug), het Lozingskanaal, de Onbekende Gracht, de Nieuwe Keizers-, Prinsen- Heren- en Achtergracht, het Entrepotdok, de Plantage Muidergracht, de doorgang tussen Entrepotdok en Nieuwe Vaart, en de Singelgracht voor zover deze is gelegen tussen Amstel en Lozingskanaal.

De vigerende versie van de Keur van het Waterschap AGV stelt dat zij binnen het huidige beleid, met uitzondering van tijdelijke werken, geen watervergunning verlenen voor het aanleggen of uitbreiden van werken in het water binnen het hoogwaterbemalingsgebied. Tijdelijke werken kunnen maximaal 3 maanden (NB eind 2019 wordt de nieuwe Keur van kracht; hierin wordt deze termijn opgerekt naar 6 maanden) in het hoogwaterbemalingsgebied worden geplaatst, maar bij het aflopen van de vergunning kan deze weer verlengd worden.

Vanwege het kritieke belang van de doorstroomfunctie in het hoogwaterbemalingsgebied voor het peilbeheer in de boezem gelden hier strengere regels ten aanzien tijdelijke dempingen en werken op het water. Ook is hier de bergingscapaciteit van groot belang. Dit kan onder andere betekenen dat gefaseerd gebouwd moet worden en dempingen/tijdelijke werken voor een beperkte periode mogelijk zijn.

