Gemeente Amsterdam

Definitief
Versie 5
29 september 2025

BLVC-Kader Naritaweg 30 – Bouw parkeergarage

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 6
2.3 Relevante functies en voorzieningen rondom het project 7
2.4 Relevante partijen rondom het project en hun belangen 8
2.5 Relevante omgevingsprojecten 8
2.6 Relevante evenementen rondom het project 9

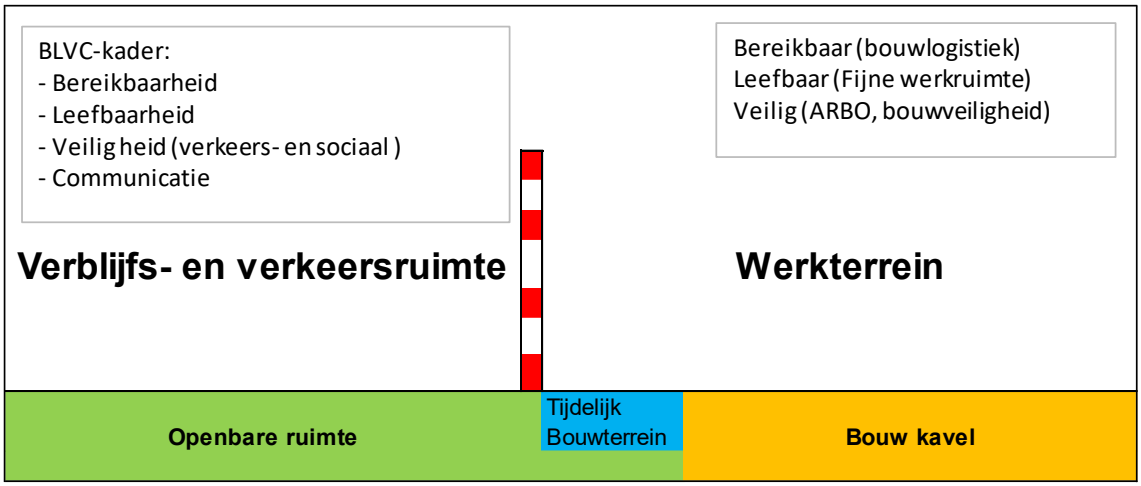
3 BLVC-eisen **10**
3.1 BLVC-Uitvoeringsplan (UP) 10
3.2 Bereikbaarheid (BH) 12
3.3 Leefbaarheid (LH) 14
3.4 Veiligheid (VH) 16
3.5 Communicatie (CN) 20

Bijlage 1. Bouwlogistiek plan
Bijlage 2.Hoe om te gaan met functies en voorzieningen in of nabij werkterrein

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 Opdrachtnemer eisen stellen aan bereikbaarheid (logistiek), leefbaarheid (werkruimte) en veiligheid (ARBO).



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

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

Door rekening te houden met de 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 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.

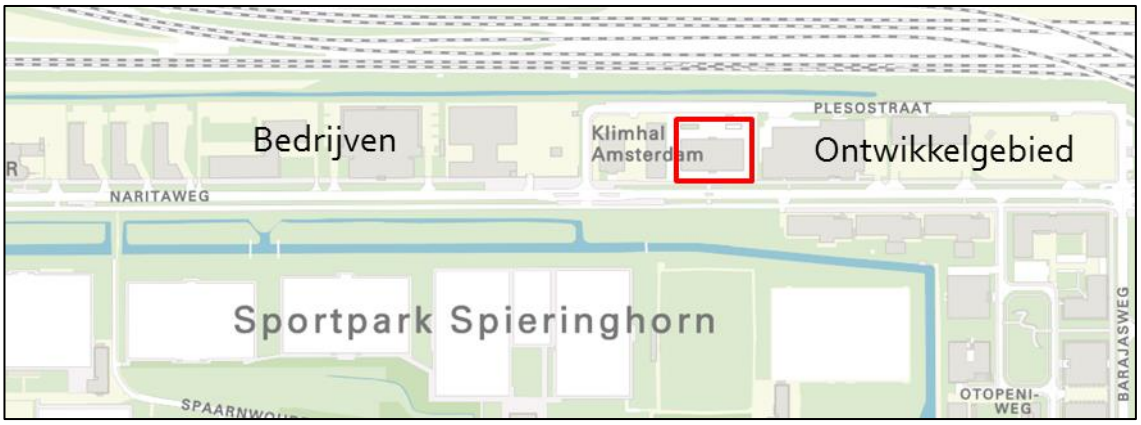
In geval van strijdigheid prevaleert *Annex VI: Overzicht van werkzaamheden die door nevenopdrachtnemers worden verricht alsmede de tijdstippen waarop zij worden uitgevoerd,* boven het *BLVC-kader*.

2 Omgevingsscan

2.1 Korte beschrijving project en omgeving

Het Haga Lyceum wordt gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Op de oostelijke helft van de kavel wordt een publieke bezoekersparkeergarage gebouwd, die ook een wijkhub met deelauto's, deelscooters, deelfietsen en deelbakfietsen zal bevatten. Op de westelijke helft van de kavel zal het nieuwe gebouw van het Haga Lyceum gerealiseerd worden.

Het gebied, onderdeel van de gebiedsontwikkeling Sloterdijk Stationskwartier, is een smalle strook van bedrijven en andere niet-woonfuncties, ingeklemd tussen de spoorlijn Amsterdam – Haarlem/Zaandam in het noorden en sportpark Spieringhorn in het zuiden. Ten westen van de kavel bevindt zich de (op moment niet gebruikte) klimhal en ten westen daarvan bevinden zich bedrijven. Ten oosten van de kavel bevinden zich meerdere kavels die in dezelfde periode ook ontwikkeld worden.



Figuur 1: Kavel Naritaweg (rood omkaderd).

2.2 Verkeersituatie bij aanvang van het project

Het bedrijventerrein wordt primair ontsloten door de Naritaweg. Ten zuiden hiervan loopt een fietspad, onderdeel van het plusnet fiets. De Naritaweg is voor autoverkeer geen hoofd- of plusnet maar heeft een ontsluitende functie. Het enige voetpad langs de Naritaweg loopt noordelijk langs de weg, strak langs de kavel van nummer 30.
Aan de noordkant van de kavel loopt de Plesostraat parallel aan de Naritaweg. Deze is ten oosten van de kavel van nummer 30 afgesloten vanwege de ontwikkelingen aan de kavels aldaar. Ten westen van de kavel loopt de Plesostraat langs de klimhal, vervolgens buigt deze naar het zuiden af en sluit daar aan op de Naritaweg. Ten westen van de klimhal is er dus geen weg ten noorden van de bedrijven.
Plus- en hoofdnetten auto bevinden zich op grotere afstand van het gebied. De Naritaweg sluit in het westen aan op de Seineweg (plusnet auto) en is de belangrijkste aan- en afvoerroute voor het gebied.

Over de Naritaweg rijdt bus 61 in beide richtingen. Deze bus verbindt station Sloterdijk via Geuzenveld met het Osdorpplein. Haltes zijn er ter hoogte van de Plesostraat en ter hoogte van het CBR (Naritaweg 150).

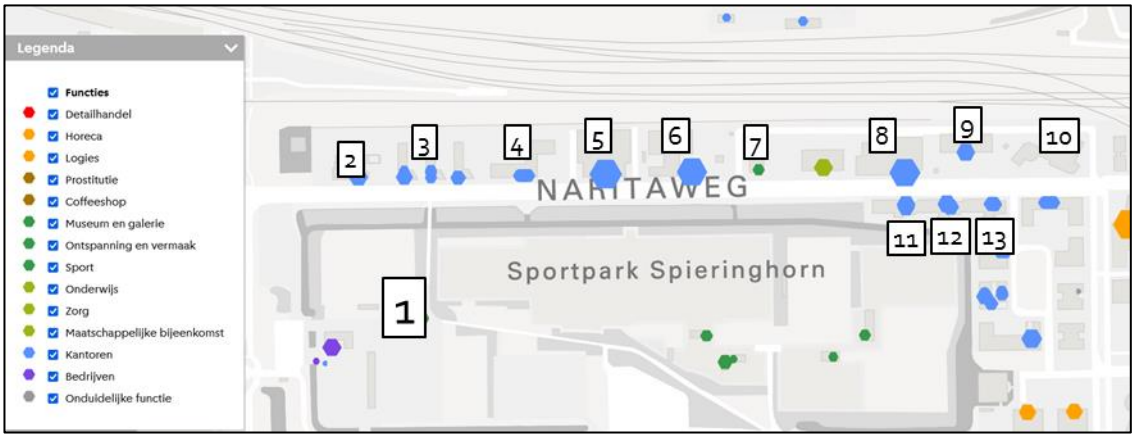


Figuur 2: Plus- en hoofdnetten auto en fiets rond de Naritaweg. Rood: plusnet auto – geel: hoofdnet auto – licht- en donkergroen: hoofdnet resp. plusnet fiets.

2.3 Relevante functies en voorzieningen rondom het project

De functies en voorzieningen bestaan voornamelijk uit bedrijven. Ten oosten van de kavel bevinden zich enkele kavels die zelf ook in ontwikkeling zijn op moment van opdrachtverstrekken en bouw. Ten zuiden van de Naritaweg bevindt zich Sportpark Spieringhorn, die toegankelijk is vanaf de Seineweg.

Nr.	Adres	Naam
1	N.v.t.	Sportpark Spieringhorn
2	Naritaweg 150	CBR Examencentrum Amsterdam
3	Naritaweg 128-140	Diverse bedrijven/organisaties
4	Naritaweg 110-120	Diverse bedrijven/organisaties
5	Naritaweg 70	Diverse bedrijven/organisaties
6	Naritaweg 52	[zie paragraaf 2.5 Omgevingsprojecten]
7	Naritaweg 48	Klimhal Amsterdam (momenteel gesloten)
8	Naritaweg 14	[zie paragraaf 2.5 Omgevingsprojecten]
9	Naritaweg 12	[zie paragraaf 2.5 Omgevingsprojecten]
10	Naritaweg 10	[zie paragraaf 2.5 Omgevingsprojecten]
11	Naritaweg 235-245	Diverse bedrijven/organisaties (eigenaar: ROC Vastgoed)
12	Naritaweg 223-233	Diverse bedrijven/organisaties (eigenaar: ROC Vastgoed)
13	Naritaweg 211-221	Diverse bedrijven/organisaties



Figuur 3: Functies en voorzieningen

2.4 Relevante partijen rondom het project en hun belangen

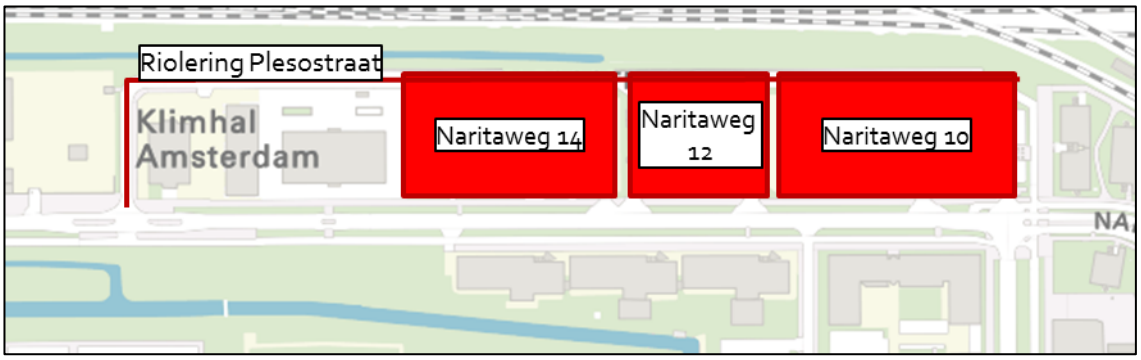
De volgende partijen zijn relevant voor het project en hebben bepaalde belangen:

Partij	Belang
Functies en voorzieningen (paragraaf 2.3)	Bereikbaar blijven en blijven functioneren
GVB	Doorgang bus 61 op de Naritaweg
Bouwprojecten Naritaweg 10-12-14, 48 en 50-52	Projecten moeten bereikbaar zijn voor bouwverkeer
Klimhal	Onbekend – momenteel gesloten i.v.m. faillissement

2.5 Relevante omgevingsprojecten

Project	Planning	Relatie/gevolgen
Naritaweg 10 Transformatie tot woon-werkgebied	Opgeleverd Q1 2025	Plesostraat (en Barajasweg) grenzend aan de kavel afgesloten
Naritaweg 12 Transformatie tot woon-werkgebied	Verwachte start bouw Q3 2026. Bouwtijd +/- 2,5 jaar	Plesostraat grenzend aan de kavel afgesloten en gelijktijdig bouwverkeer
Naritaweg 14 Transformatie tot woon-werkgebied	Start bouw Q4 2025. Bouwtijd +/- 2,5 jaar.	Plesostraat grenzend aan de kavel afgesloten en gelijktijdig bouwverkeer
Naritaweg 48 Transformatie naar woningbouw	Verwachte start bouw Q4 2026. Bouwtijd +/- 2 jaar	Eventueel gelijktijdige bouw (gelijktijdig bouwverkeer)
Naritaweg 50-52 Transformatie naar woningbouw	Verwachte start bouw Q4 2026. 2 jaar	Gevolgen voor aanrijroute, gelijktijdig bouwverkeer
Plesostraat gehele lengte Aanleg nieuw riool en hoofdtracé K+L	Start werkzaamheden Q1 2026 tot +/- Q1 2028	De Plesostraat wordt per kavel heringericht
Aansluiting Naritaweg/ Radarweg Herinrichting openbare ruimte	Verwachte herinrichting in Q3 en Q4 2026	Gevolgen voor aanrijroute bouwverkeer (indien gelijktijdig uitgevoerd)
Aansluiting Naritaweg/Barajasweg Herinrichting openbare ruimte	Nog niet bekend*	Gevolgen voor aanrijroute bouwverkeer (indien gelijktijdig uitgevoerd)

**Als de planning nog niet bekend is: vooralsnog ervan uitgaan dat de uitvoeringsperiode gelijktijdig is met de realisatie van parkeergarage Naritaweg 30*



Figuur 4: Omgevingsprojecten

2.6 Relevante evenementen rondom het project

Er zijn voor zover bekend geen (jaarlijkse) relevante evenementen in de omgeving van dit project.

3 BLVC-eisen

3.1 BLVC-Uitvoeringsplan (UP)

Topeis 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. Alle uitvoerende partijen die (deel) werkzaamheden uitvoeren aan voorliggend werk dienen zich te houden aan de voorliggende BLVC-eisen en het hieruit voortvloeiende BLVC-uitvoeringsplan.	
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 (notitie of rapport) 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 eenieder die werkzaamheden uitvoert in de openbare ruimte een WIOR-vergunning (werken in de openbare ruimte) moet aanvragen. Hiervoor dient de Opdrachtnemer te voldoen aan de voorwaarden in de WIOR-vergunning. Zie: https://www.amsterdam.nl/veelgevraagd/wior-vergunning-aanvragen-wijzigen-verlengen-4ddb4 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 via VICTOR in het WWU-overleg van het Stadsdeel (https://www.amsterdam.nl/verkeer-vervoer/werken-in-de-openbare-ruimte-(wior)/coordinatiestelsel-werken-weg/data-overleg-wwu-contactgegevens/). Tijdens dit overleg geeft de Opdrachtnemer een toelichting op het BLVC-uitvoeringsplan en bespreekt eventuele dilemma's. 3. Na akkoord van de WWU dient Opdrachtnemer de WIOR-vergunning aan te vragen. https://formulieren.amsterdam.nl/TriplEforms/LoketAmsterdam/formulier/nl-NL/evDIVV/scWIOR.aspx/fInleiding 4. Opdrachtnemer mag niet eerder starten met fysieke aanpassingen aan de openbare ruimte c.q. zijn werkzaamheden volgend uit het aangenomen werk, voordat de WIOR vergunning is verleend. 5. De voorwaarden die in de WIOR-vergunning worden vermeld dienen te worden opgevolgd.	

3.2 Bereikbaarheid (BH)

Bereikbaarheid in het BLVC uitvoeringsplan
In het BLVC-uitvoeringsplan 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 bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de buurtbereikbaarheid en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdnetten.

Topeis BH001	Tijdens de uitvoering van de Werkzaamheden dienen alle functies in het invloedsgebied van de Werkzaamheden bereikbaar te zijn met alle daarvoor noodzakelijke modaliteiten (zie ook bijlage 2).	
BH002	Bij een niet te vermijden stremming van een modaliteit dient het werkgebied, de omleidingsroute en het bebordingsplan vooraf te worden afgestemd met de betreffende wegbeheerder.	
BH003	De Opdrachtnemer dient (bij de OG) na te gaan of een voorgestelde omleidingsroute voor de gebruikers geschikt en beschikbaar is en voldoende capaciteit heeft.	
BH004	Opdrachtnemer dient de bereikbaarheid en/of veiligheid van tijdelijke situaties middels kwantitatieve berekeningen of een kwalitatieve beoordeling te onderbouwen (verificatie).	
BH005	Woon- en industriewijken dienen ten minste twee ontsluitingswegen te hebben. Waarbij straten bij voorkeur ook 2-zijdig bereikbaar zijn.	
BH006	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)	

BH007	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 35 meter. Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.	
BH008	Voor opstelvakken voor de autospuit gelden de volgende randvoorwaarden. 1. Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter. 2. Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. 3. Opstelvak autospuit heeft minimaal (lxb) = 10 x 4m 4. Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. 5. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (VK 30)	
BH009	De 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.	
BH010	Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst en zorginstellingen 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-BH011	Voetgangers dienen tijdens de bouwfase altijd alle woningen, winkels en voorzieningen op een kwalitatief veilige wijze te bereiken. Doorgaande looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden en te voldoen aan de richtlijnen uit het handboek "Zo werken wij in Amsterdam op straat"(ZWIA). *<u>Toelichting</u>:* *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.*	
BH012	Bouwverkeer (vrachtwagens) is niet toegestaan op het stedelijk wegennet tijdens het hoogtepunt van de spitsuren. Die perioden zijn als volgt gedefinieerd: maandag t/m vrijdag tussen 07.30 en 09.30 en 16.30 en 18.30 uur.	

BH013	Bouwverkeer mag niet zonder toestemming bufferen op de openbare weg.	
BH014	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.	
BH015	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.	
BH016	Openbare parkeerplaatsen dienen bereikbaar te zijn. Indien een openbare parkeerplaats tijdelijk opgeheven moet worden, dient de Opdrachtnemer dit tijdig met de wegbeheerder af te stemmen. (Tijdelijk) opgeheven parkeerplaatsen dienen doorgegeven te worden aan: parkeermutaties.DBI@amsterdam.nl	
BH017	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.	
BH018	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.	

3.3 Leefbaarheid (LH)

Leefbaarheid in het BLVC uitvoeringsplan
In het BLVC-uitvoeringsplan gaat het bij leefbaarheid 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.

Topeis LH001	Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving beperkt wordt.	

B-LH002	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 2019 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.	
LH003	Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast.	
LH004	Bouwverlichting mag niet worden gericht op: de openbare weg, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats.	
LH005	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.	
LH006	Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuilt.	
LH007	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-LH008	Het Amsterdamse college van B&W wenst dat werkzaamheden zo snel mogelijk worden afgerond, uiteraard rekening houdend met de leefbaarheid voor de omgeving. 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.	
LH009	De Opdrachtnemer dient bouwhekken toe te passen die aan de volgende voorwaarden voldoen: - Bouwhekken hebben een hoogwaardige uitstraling; - Tenminste de onderste helft van bouwhekken zijn dicht; - Bouwhekken geven geen ruimtebeperking aan openbare zijde; - Aan bouwhekken kunnen geen fietsen worden bevestigd; - Bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten	

LH010	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.	
LH011	Uitingen op de bouwhekken zijn niet toegestaan anders dan bij onvindbaarheid / onzichtbaarheid van ondernemingen. Uitingen op de bouwhekken dienen altijd ter acceptatie voorgelegd te worden aan de Opdrachtgever.	
LH012	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 'hufterproof' minimaal 1 meter uit de bouwhekken te worden opgeslagen.	
LH013	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is weer over te dragen aan de wegbeheerder en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).	
LH014	De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van alle afzettingen en tijdelijke verkeersmaatregelen op en rondom het werkterrein.	
LH015	Bij het aanbrengen (en verwijderen) van funderingsconstructies en damwanden wordt gebruik gemaakt van geluidsarme technieken. Trillingen als gevolg van de werkzaamheden (bijvoorbeeld graven en slopen) worden tot een minimum beperkt, uitgangspunt is trillingsvrij bouwen.	

3.4 Veiligheid (VH)

Veiligheid in het BLVC-uitvoeringsplan
In het BLVC-uitvoeringsplan 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-plan) 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- èn verkeersveiligheid.

Topeis VH001	De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren.	
VH002	De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers.	
VH003	Tijdelijke maatregelen moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-96B richtlijnen. Tijdelijke verkeersmaatregelen in de openbare ruimte worden bekostigd door de Opdrachtnemer en aangevraagd bij Stadswerken. Indien een tijdelijke verkeersmaatregel langer dan vier maanden benodigd is, dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden (indiening door Opdrachtgever). Stadswerken (afdeling infrastructuur en service) draagt zorg voor de plaatsing van de tijdelijke verkeersmaatregel. De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het beheer van de tijdelijke verkeersmaatregelen.	
VH004	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.	
VH005	Schade aan de openbare weg ten gevolge van Werkzaamheden dienen binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de wegbeheerder. (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).	
VH006	De wegbeheerder 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'	
VH007	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. *Let op: Tijdens de bouwfase is het op kabel- en leiding trace's plaatsen van tijdelijke objecten enkel toegestaan indien wordt voldaan aan de eisen van de betreffende netbeheerder(s).*	

VH008	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.	
VH009	Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtgever ervoor te zorgen dat er een opname/nulmeting uitgevoerd wordt aan de belendende bebouwing en de voor de werkzaamheden in gebruik zijnde openbare ruimte, om schade bij de aanvang van werkzaamheden vast te stellen. Deze wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze nulmeting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder (openbare ruimte) of schade-expert (bebouwing) bindend. De Opdrachtnemer stelt een monitoringsplan op indien verwacht wordt dat werkzaamheden worden verricht die de maximaal toelaatbare wettelijke grenswaarden bij gevoelige bestemmingen benaderen of overschrijden.	
VH010	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 de [ZWIA] (Zo Werken Wij In Amsterdam 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.	
VH011	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.	
VH012	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.	
VH013	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.	

VH014	Elektrische installaties, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, zullen 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.	
VH015	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.	
VH016	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.	
VH017	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-VH018	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).	
VH019	Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn NPR 13201:2017.	
VH020	Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen.. 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 en hier uitdrukkelijk akkoord op hebben van het bevoegd gezag waarmee separate beheers afspraken worden gemaakt. Te denken valt dan aan: venstertijden en volledige afzetting hijsgebied en gevarenzone..	

VH021	Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een verkeersregelaar.	
VH022	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.	

3.5 Communicatie (CN)

Communicatie in het BLVC uitvoeringsplan
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. Het hoofdstuk communicatie in het BLVC-plan 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.

CN001	De communicatie dient door of namens de opdrachtgever 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.	
CN002	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-CN003	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.	

CN004	De Opdrachtnemer dient de Opdrachtgever periodiek en tijdig van alle relevante informatie (betreffende het project, voortgang, planning, fasering, omleidingen, verwachte overlast) te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen tijdig te informeren Tijdig betekent liefst 4 weken van te voren, zodat er voldoende tijd is voor o.a. het maken van een bewonersbrief. De omgeving moet 2 weken van te voren geïnformeerd worden.	
B-CN005	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-CN006	Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan zelf communicatiemiddelen of informatie (inclusief publicaties in vakbladen, beeldmateriaal zoals foto's en perscontacten) betreffende de werkzaamheden, evenals 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.	
CN007	Vragen en klachten die binnenkomen bij de Gemeente Amsterdam worden door de omgevingsmanager van de gemeente gefilterd. Vragen/klachten die door de Opdrachtnemer beantwoordt kunnen worden, worden altijd aan hem of haar doorgegeven. De Opdrachtnemer dient hier binnen twee werkdagen op te reageren en de omgevings manager van de gemeente terugkoppeling te geven over de afhandeling. Vragen en klachten die binnenkomen bij de Opdrachtnemer worden door de Opdrachtnemer gefilterd, geregistreerd en in overleg met de omgevingsmanager van de gemeente binnen twee werkdagen afgehandeld. De registratie van alle vragen en klachten (meldingen) wordt door de omgevingsmanager van de gemeente bijgehouden. Naam melder, contactpersoon, type melding, datum van de melding en datum van de afhandeling en door wie de melding is afgehandeld, komen in het overzicht te staan.	

Bijlagen

Bijlage 1: Bouwlogistiek plan

Format apart bijgevoegd

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

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 het projectteam in overleg te gaan met de wegbeheerder. (Tijdelijk) opgeheven parkeerplaatsen dienen doorgegeven te worden aan: parkeermutaties.DBI@amsterdam.nl

Bushaltes
Het openbaar vervoer dient tijdens de bouwwerkzaamheden volgens dienstregeling te kunnen worden afgewikkeld. Bestaande busbanen en bushalten blijven gehandhaafd. Indien door bijzondere omstandigheden een (tijdelijke) buitendienststelling van exploitatielijnen noodzakelijk is, kan dit alleen maar plaatsvinden in overleg met en na instemming van het vervoerbedrijf.
Dit overleg dient op een zodanig tijdstip plaats te vinden dat het vervoerbedrijf dienstregelingen en dergelijke kan aanpassen en passagiers geïnformeerd kunnen worden. 4 weken van tevoren definitief akkoord van WWU of WIOR-vooroverleg