Gemeente Amsterdam

BLVC- kader

Centrum Nieuw West (CNW)



Auteur
5.1,2,e / 5.1,2,e

Opdrachtgever
Stadsdeel Nieuw West

Contactpersoon
5.1,2,e @amsterdam.nl
Ingenieursbureau

Coördinatienummer(s)
20155827, 20164632, 20162779, 20165538, 20165517.

Opsteller	Goedgekeurd en vrijgegeven	Paraaf	Datum
5.1,2,e	5.1,2,e / 5.1,2,e		20-09-2017
5.1,2,e	5.1,2,e / 5.1,2,e	-	30-08-2017
5.1,2,e	5.1,2,e / 5.1,2,e	-	18-07-2017
5.1,2,e	5.1,2,e	-	15-11-2016

Inhoud

_Toc493676392**1 Inleiding 3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel 3
1.3 Leeswijzer 4

2 Scope BLVC-kader 5
2.1 Scope 5
2.2 De juridische onderlegger 6
2.3 Proces/werkwijze 7

3 Het project CNW 10
3.1 De Bouwprojecten 10
3.2 Maaiveld en infrawerkzaamheden 11
3.3 Opdrachtgevers 12

4 Omgevingsanalyse 13
4.1 Huidige verkeerssituatie 13
4.2 Functies en voorzieningen 14
4.3 Omgevingsprojecten 15

5 BLVC-eisen en randvoorwaarden 18
5.1 Algemeen 18
5.2 Kosten BLVC en bouwveiligheid 18
5.3 Normen, Richtlijnen en voorschriften 18
5.4 Eisen en Randvoorwaarden 19

6 Bereikbaarheid / Fasering 24
6.1 Bouwwegen en bouwinritten 24
6.2 Bereikbaarheid omgeving 24
6.3 Fasering 25

7 Communicatie 27
7.1 Aanpak 27
7.2 Klachtenafhandeling 27
7.3 Communicatiekalender 28
7.4 Contactpersonen 29

Bijlage(n) 30
Bijlage 1 - Plankaart mei 2016 31
Bijlage 2 - Kabels en leiding fasering 2017 32
Bijlage 3 - Bouw en infra fasering 2017 - 2022 33
Bijlage 4 - Ontwerptekening van augustus 2016 34
Bijlage 5 - Verkeersnotitie-ontsluiting CNW 35
Bijlage 6 - Bouwlogistiek 36
Bijlage 7 – Omleidingen 37

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het centrum van Osdorp ondergaat een metamorfose en wordt het winkelcentrum van heel Amsterdam Nieuw West. De realisatie van ongeveer 1700 woningen zal de komende jaren worden uitgevoerd, het oude stadsdeelkantoor wordt gesloopt en er komt een Stadsloket (burgerzaken), er zal meer horeca komen (restaurants en terrassen) en winkelruimte, de Meervaart wordt uitgebreid en er komt een hotel bij, de keerlus van de tram wordt verlegd en verkleind en de zuidwestelijke oever van de Sloterplas wordt heringericht.

Het plangebied ligt ten westen van de Sloterplas, aan de Meer en Vaart. Verder gelegen tussen de L. van Sonsbeekstraat in het noorden, de Hoekenesgracht ten westen en de woonstraat Overleg ten zuiden. Het programma Centrum Nieuw West wordt hierna genoemd CNW.

De werkzaamheden zullen een stempel drukken op het gebied en zijn bewoners, waardoor dit voorliggend BLVC-kader benodigd is en gedurende de gehele looptijd regelmatig geactualiseerd dient te worden met inspanning van alle betrokken partijen.

Het onderhevige BLVC-kader richt zich niet op de maaiveldinrichting, maar houdt hier wel al rekening mee. De focus van het huidige BLVC-kader ligt op de vele nieuwbouwprojecten en de benodigde tijdelijke bouwwegen. Zodra het ontwerp van de openbare ruimte is afgerond en is goedgekeurd door de CVC, zal het BLVC-kader een update ondergaan en worden deze deelprojecten in het kader opgenomen.

1.2 Doel

Wanneer er door meerdere partijen binnen een kleine ruimte in stedelijk gebied gewerkt moet worden, vraagt dat om tijdig analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken. Een BLVC-kader voor een gebied met diverse projecten op een kleine ruimte heeft als doel om als gemeente regie op de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te houden. En om tijdig te kunnen acteren; bijvoorbeeld om te voorkomen dat er ruimte als werk/bouwterrein ingericht wordt die je een tijdje later nodig hebt als route, omdat elders een route gestremd wordt.

Op basis van een principe planning en een hoofdfasering wordt bekeken welke 'tijdelijke situaties' er ontstaan in het plangebied en welke voorwaarden meegegeven moeten worden aan de uitvoerende partijen. Daarnaast geeft het BLVC-kader uitleg over het te doorlopen BLVC proces om te komen tot een WIOR-vergunning.

'Het doel van een BLVC-kader is het onderzoeken en scheppen van randvoorwaarden welke nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt werken en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving'.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 beschrijft de scope en het doel van dit kader en de procedures voor het behouden van de regie op dit kader tijdens de planvorming en uitvoering van dit project en het vaststellen van BLVC-detailplannen van uitvoerende partijen.

In hoofdstuk 3 is het plangebied weergegeven. Tevens zijn alle projectonderdelen benoemd en is in bijlage 1 het laatste overzicht van de deelprojecten met bijbehorend tijdschema weergegeven.

In hoofdstuk 4 is een omgevingsscan gemaakt. Hoe is de verkeersafwikkeling voor de verschillende modaliteiten, wat is het huidige kwaliteitsniveau van de openbare ruimte en welke functies en voorzieningen bevinden zich in de omgeving. Tot slot wordt een uiteenzetting van de projecten in de omgeving gegeven.

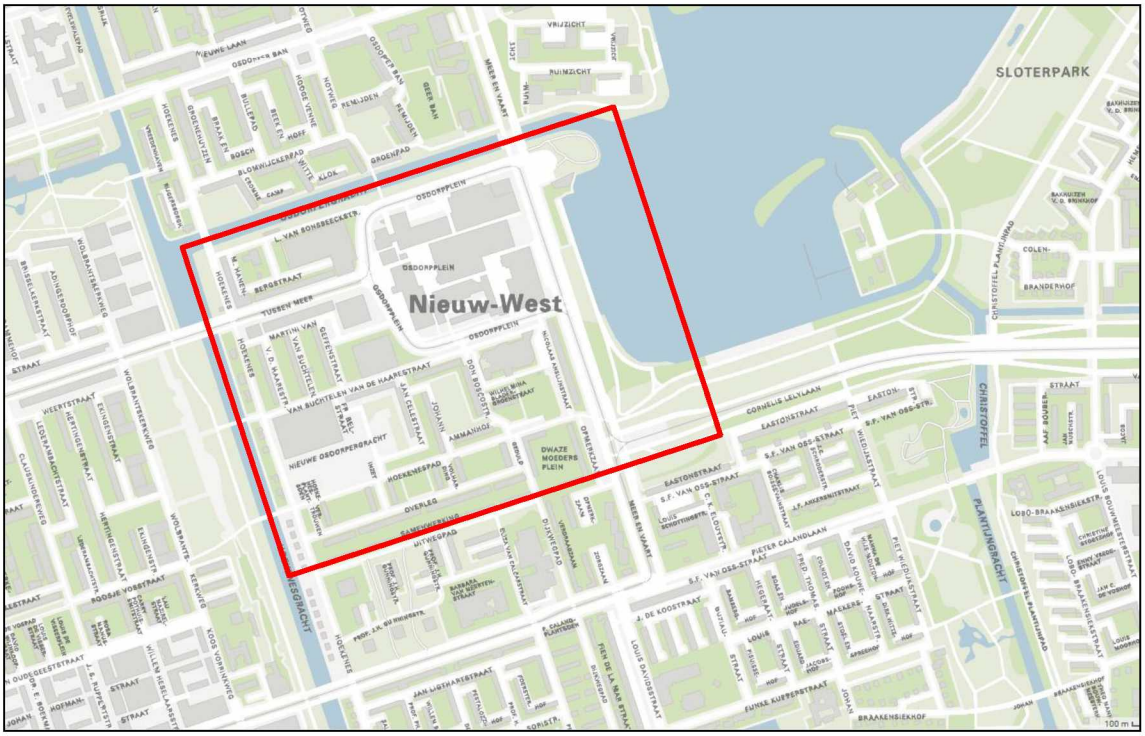
In hoofdstuk 5 zijn de BLVC-eisen en rollen opgenomen; welke eisen worden aan de uitvoering gesteld op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie voor alle werkzaamheden in het plangebied en welke rollen zijn daarbij van belang.

In hoofdstuk 6 zijn de bouwinritten uitgelegd en de bereikbaarheid van de lokale straten. Verder wordt de hoofdfasering beknopt beschreven.

2 Scope BLVC-kader

2.1 Scope

De scope van het BLVC-kader heeft betrekking op alle werkzaamheden in de openbare ruimte, inclusief sloop-, verbouw- en bouwactiviteiten. Verder is het kader van toepassing op alle bovengrondse en ondergrondse infrastructuur en de overige inrichting van de openbare ruimte. In figuur 1 is de scope van het kader aangegeven.



Figuur 1 Scope BLVC Kader

De scope bevat de gehele sloop en bouw van het winkelcentrum en de aangrenzende wijk Tussenmeer/Hoekenes en Overleg, inclusief het bouw- en woonrijp maken van het omliggende stratenplan conform het VO. De geldigheid van het kader betreft de gehele uitvoeringsduur van het CNW, tot er scopewijzigingen plaatsvinden.

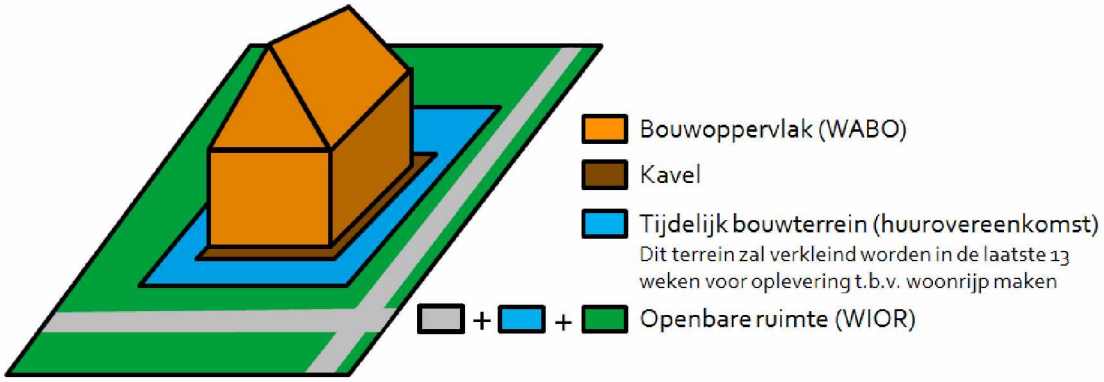
Scopewijzigingen, dienen uiterlijk 2 weken na vaststelling in het Dagelijks Bestuur of het projectteam Centrum Nieuw West via de projectleider 5.1.2.e gecommuniceerd te worden. Vervolgens wordt de impact van de scopewijziging getoetst aan het kader en kenbaar gemaakt.

Alle onder de eerste alinea genoemde activiteiten van hoofdstuk 2.3, worden geacht zich te confirmeren aan de vastgestelde BLVC- kaders. In het algemeen om rekening te houden met de uit dit BLVC-kader voortkomende aanvullende eisen bij de omgevingsvergunning en in het bijzonder om in de uitvoeringsfase de WIOR-vergunning te verkrijgen.

2.2 De juridische onderlegger

Voor het uitvoeren van bouwwerkzaamheden is er vaak extra ruimte benodigd buiten het kavelpaspoort. Hierbij moet gedacht worden aan het plaatsen van bouwketen, opslag, werkruimte voor hijskranen en bouwlogistiek voor de aan en afvoer van materialen. ed. Afspraken daaromtrent worden geregeld in de WIOR. De WIOR (Werken In de Openbare Ruimte) is in Amsterdam geregeld vanuit de Algemene Plaatselijke Verordening (APV)- WIOR.

Het voorliggende BLVC-kader is vastgesteld in de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) van de gemeente Amsterdam. Zie hieronder een afbeelding ter illustratie van de juridische werkingssfeer van het BLVC-kader.



Figuur 2 Juridische scope BLVC Kader

2.3 Proces/werkwijze

In de komende periode zullen verschillende partijen actief worden. De volgende partijen gaan fysiek aan de slag:

- Aannemers bouwrijp en sloop
- Aannemers infra
- Aannemers bouw
- Beheerders railinfra
- Beheerders openbare ruimte
- Beheerders kabels en leidingen
- Projectontwikkelaars

Al deze partijen worden vanaf nu aangeduid met "de uitvoerende partij".

Om alle werkzaamheden in onderlinge harmonie uit te kunnen voeren is het BLVC-kader opgesteld. Het BLVC-kader bevat uitvoeringsvoorwaarden (spelregels) voor alle activiteiten in het gebied, voor alle uitvoerende partijen.

De uitvoerende partijen hebben voor het starten van hun werkzaamheden in de openbare ruimte een **WIOR vergunning** (Werken In de Openbare Ruimte) nodig. Deze vergunning wordt afgegeven indien er een door de **WWU** goedgekeurd **BLVC-uitvoeringsplan** is. Deze goedkeuring dient **een maand voor uitvoering** van het werk te zijn verkregen. De uitvoerende partijen zijn verantwoordelijk om op basis van dit BLVC-kader een BLVC-uitvoeringsplan te maken. Om te komen tot een vastgesteld BLVC-uitvoeringsplan dienen alle partijen het volgende proces te doorlopen.

1.	BLVC-kader	(voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
2.	CVC	(alleen voor projecten openbare ruimte)
3.	Aanleveren BLVC-plan	(voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
4.	Vooroverleg WIOR	(voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
5.	Instemming WWU	(alleen voor projecten openbare ruimte)
6.	Aanvraag WIOR-vergunning	(voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)
7.	Huurcontact bouwterrein	(alleen voor bouwprojecten)
8.	Uitvoering`	(voor bouwprojecten en projecten openbare ruimte)

Stap 1: BLVC-kader
De stakeholders dienen door betreffende Projectmanager van de gemeente Amsterdam in het ontwikkeltraject het BLVC-kader toegestuurd te krijgen.

Stap 2: CVC - *akkoord CVC is vereist voor behandeling in WWU plaats kan vinden*
Deze stap is alleen van toepassing bij gewijzigde maaiveldinrichtingen die langer dan 12 maanden dienen te functioneren. De CVC (Centrale Verkeers Commissie) toetst de ontwerpen op basis van de Amsterdamse Standaarden en zal na goedkeuring de status 'definitief ontwerp' planfase, toekennen.

Stap 3: Aanleveren BLVC-plan - *6 maanden voor uitvoering*
De uitvoerende partijen zijn verantwoordelijk voor het tijdig aanleveren van een BLVC-uitvoeringsplan. Het plan dient ingediend te worden bij de Projectmanager en assistent projectmanager van het project. Eerdere afstemming of contact over het plan is natuurlijk mogelijk. De contactpersonen zijn:

Projectleider: 5.1,2,e
Tel: 5.1,2,e
E-mail 5.1,2,e @amsterdam.nl

Het BLVC-plan dient in overeenstemming te zijn met het voorliggende BLVC-kader CNW en bevat tenminste:

- Een korte beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden (maximaal 1xA4)
- Kopie van de contactpersonenlijst zoals onderdeel van de inschrijvingsdocumenten van het desbetreffende bestek/werk/project(onderdeel). Deze contactpersoon is dagelijks bereikbaar en op de hoogte van het werk.
- Bouwplanning voorzien van een status, handtekening/paraaf, datum en data van de werkzaamheden.
- Een toelichting hoe invulling zal worden gegeven aan de gestelde eisen en voorwaarden met betrekking tot de aspecten Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid en Communicatie te waarborgen.
- Duidelijke gemaatvoerde tekening van het beoogde werkterrein / c.q. bouwplaats inrichtingstekening (positie kranen, draaicirkels, locatie en vormgeving in/uitritten, laad-losplaats, bouwhekken, bebording, tijdelijke verkeersmaatregelen, gereserveerde parkeervakken, route bouwverkeer vanaf A10, routes overige verkeersmodaliteiten) en relevante dwarsprofielen. De genoemde 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 in de bestaande situatie.;
- Tekening of plan t.b.v. calamiteiten met daarop routes en locatie verzamelplaats bij calamiteiten.
- Kopie Bouwveiligheids- en/of V&G uitvoeringsplan zoals onderdeel van de inschrijvingsdocumenten van het desbetreffende bestek/werk/project(onderdeel).
- Een 0-meting (uitgebreide fotorapportage) van de bestaande situatie binnen de werkgrens.
- Indien sprake is van meerdere faseringen, een faseringsplan toevoegen waarin duidelijk is aangegeven: Het werkterrein, de verkeersmodaliteiten, de periode.;
- Werktijden;
- Communicatieparagraaf (communicatiemiddelenmatrix: wat-wanneer-naar wie-door wie)
- De standaard inhoud van een BLVC-uitvoeringsplan kent de volgende hoofdstukken:
    - Inleiding
    - Projectbeschrijving
    - Omgevingsscan (aanvulling op de scan van het BLVC-kader)
    - Bereikbaarheid
    - Leefbaarheid & Veiligheid
    - Communicatie

Stap 4: Vooroverleg WIOR - *5 maanden voor uitvoering*
Het BLVC-plan wordt vervolgens, indien goed genoeg beoordeeld te zijn door de projectmanager en BLVC-adviseur, door de uitvoerende partij voorgelegd ter bespreking in het WWU-vooroverleg van Stadsdeel Nieuw West. Het vooroverleg heeft een 2-wekelijkse cyclus en vergadert altijd op de dinsdagmiddag. De aanlevertermijn is 1 week voor het geplande vooroverleg en is digitaal in pdf. Aanleveren en afstemming is met de voorzitter van het WIOR overleg, de stadsdeelregisseur 5.1,2,e 5.1,2,e tel: 5.1,2,e e-mail: 5.1,2,e @amsterdam.nl. Na goedkeuring door het vooroverleg, mag het plan worden opgestuurd naar de WWU.

Stap 5: Instemming WWU - *4 maanden voor uitvoering*

Na verwerking van het advies en afstemming met de projectleider wordt het BLVC-plan na aanpassing ingediend bij de WWU via 5.1,2,e @amsterdam.nl. De aanlevertijd is 12 dagen en elke woensdag is er een WWU-overleg. De aanlevering is digitaal en analoog in 5-voud. Ook hier geldt dat er van te voren dient te worden afgestemd met het secretariaat van de WWU i.v.m. de agenda. In het WWU-overleg volgt direct een akkoord of geen akkoord met opmerkingen voor aanpassingen in het plan. Aan de hand van de impact van de aanpassingen, dient het hele proces vanaf stap 3 te worden doorlopen of kunnen de aanpassingen worden afgehandeld met het secretariaat van de WWU.

Stap 6: Aanvraag WIOR-vergunning - *minimaal 5 werkdagen voor uitvoering*

Openbare ruimte projecten zullen tijdens of na de voornoemde afstemmomenten, maar voor het starten van hun werkzaamheden in de openbare ruimte een WIOR vergunning (Verordening Werken in de Openbare Ruimte) moeten aanvragen bij het Stadsloket van het stadsdeel. Deze vergunning wordt afgegeven na het positief doorlopen van de stappen 1-4. Er dient rekening te worden gehouden met verschillende behandeltermijnen van de vergunningsaanvraag, welke afhankelijk zijn van het stadsdeel. Voor nachtwerkvergunningen (ontheffing APV) gelden langere behandeltermijnen.

Stap 7: Huurovereenkomst bouwterrein (alleen voor bouwprojecten)

Op basis van een goedgekeurde bouwplaatstekening (als onderdeel van het BLVC-plan) wordt een huurcontract opgesteld voor het te gebruiken bouwterrein buiten de erfpacht of eigendomsgrens. De uitvoerende partij dient deze bouwplaatstekening in een CAD-formaat digitaal aan te leveren. Contactpersoon is projectleider Grond en Ontwikkeling 5.1,2,e, tel. 5.1,2,e e-mail 5.1,2,e @amsterdam.nl. De projectleider grond heeft contact met de afdeling vastgoed die de overeenkomst opstelt.

Stap 8: Uitvoering

Tijdens de uitvoering controleren de Inspecteur Bouw en Woningtoezicht, Directievoerder, Toezichthouder, beheerder en de BLVC-Coördinator van het gebied of de uitvoerende partijen zich houden aan het BLVC-kader en het BLVC-uitvoeringsplan. Dit zijn:

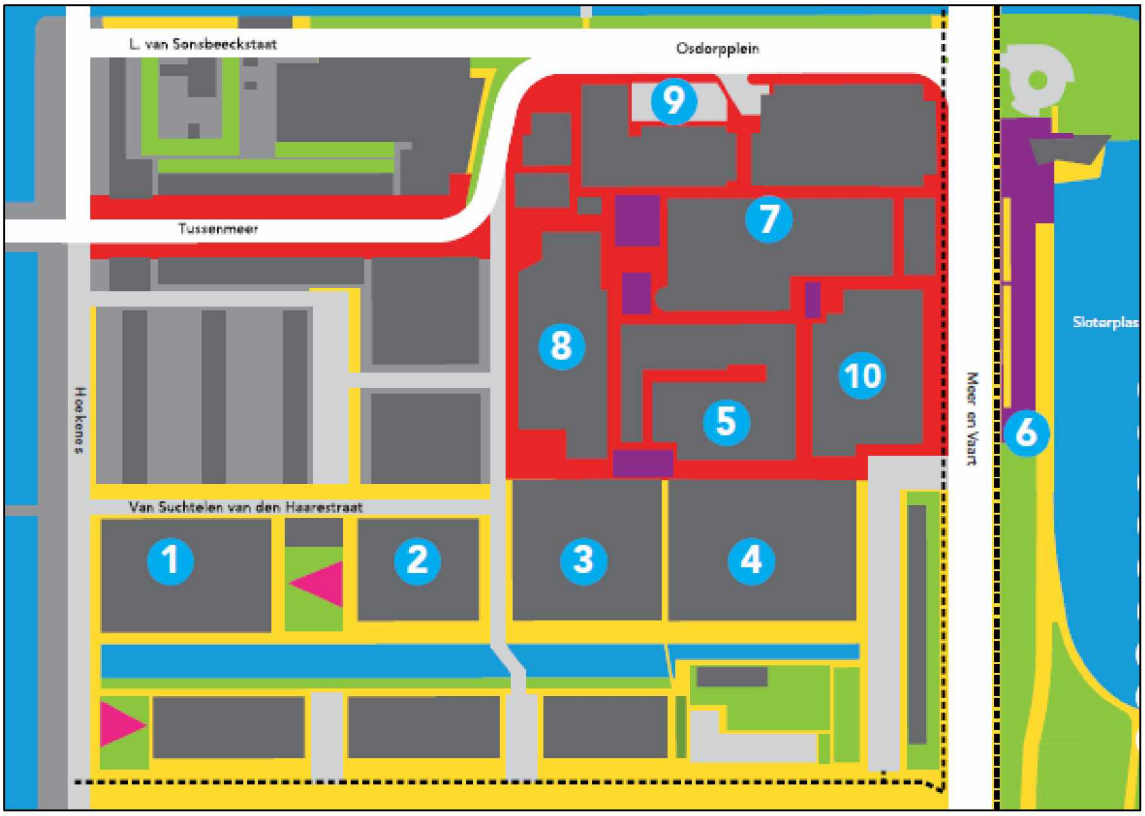
- Inspecteur Bouw en Woningtoezicht 5.1,2,e
- Directievoerder, 5.1,2,e
- Toezichthouder 5.1,2,e
- BLVC-coördinator 5.1,2,e

Er zal een **driewekelijks overleg** zijn (verplichte aanwezigheid) waarbij de gemeente en de uitvoerende partijen elkaar op de hoogte houden van problemen en vorderingen tijdens de bouw.

3 Het project CNW

3.1 De Bouwprojecten

De kern van het project CNW zijn de bouwprojecten ter vernieuwing van het centrum, uitbreiding van de woningbouw en de definitieve inrichting van de openbare ruimte, zie figuur 3 voor de bouwprojecten.



Figuur 3 Plankaart Centrum Nieuw West

	Deelproject:	Uitvoerende partij:	Start uitvoering:	Einde uitvoering:
1.	SuHa-1: woningbouw	Stadgenoot / HSB	-	gereed
2.	SuHa-2: woningbouw en wijkkantoor	Eigenhaard	April 2018	April 2020
3.	IC Don Bosco: studentenwoningen en detailhandel	MRP+IC Smitsbouwbedrijf	Januari 2018	Maart 2020
4.	Stadsdeelkantoorlocatie: woningen, horeca en leisure	MRP	2020?	n.t.b.
5.	MRP: stadsloket, winkels en horeca	MRP Dura Vermeer	Mei 2018	Oktober 2019
6.	Zuidwestoever Sloterplas Terras: Bocador Balcon: Waterpaviljoen Landtong : horeca 1 Brasserie Smaak Landtong : horeca 2 West Kaap	 Bocador n.t.b. Lebo Van Amerongen	 April 2017 n.t.b. 2018 Sep. 2018	 Juli 2018 pm n.t.b. 2019 Juni 2019
7.	Westmarket: markt, winkels en foodcourt	Kroonenberg	-	gereed
8.	Plein West (LEBO-B & C): uitbreiding Dirk Supermarkt winkels en woningen	 Lebo B: Lebo Lebo C: Latei & lebo	 Juli 2017 Januari 2018	 Augustus 2018 Januari 2020
9.	Keerlus: aanleg nieuw calamiteitenspoor	Gemeente Amsterdam KWS	Maart 2017	September 2017
10.	Meervaart: uitbreiding theater en bouw hotel	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.

3.2 Maaiveld en infrawerkzaamheden

Ten gevolge van de diverse nieuwbouw en verbouwprojecten, zullen er ook werkzaamheden uitgevoerd moeten worden aan de ondergrondse infra (K&L). Deze werkzaamheden zijn inzichtelijk gemaakt in Bijlage 2. De coördinatie van de werkzaamheden aan de K&L zal worden uitgevoerd door Gemeente Amsterdam

De Gemeente Amsterdam verzorgt rondom de bouwprojecten de maaiveldinrichting. Op enkele locaties wordt de inrichting van de openbare ruimte volledig geherprofileerd. In Bijlage 3 is middels een bouwfilm aangegeven op welke locaties er in de komende jaren wordt gewerkt. De ontwerpen van de deelprojecten waarbij de inrichting van de openbare ruimte volledig wordt geherprofileerd zullen worden voorgelegd aan de CVC. In Bijlage 4 is het huidige Voorlopige Ontwerp weergegeven. Zodra het ontwerp van de openbare ruimte is afgerond en is goedgekeurd door de CVC, zal het BLVC-kader een update ondergaan en worden deze deelprojecten in het kader opgenomen. Het onderhevige BLVC-kader richt zich dus niet op de maaiveldinrichting, maar houdt hier wel al rekening mee.

3.3 Opdrachtgevers

De opdrachtgevers voor dit BLVC-Kader zijn het stadsdeel Nieuw West en de RVE Grond en Ontwikkeling.

De vertegenwoordiging van de opdrachtgever Grond en Ontwikkeling wordt ingevuld door de 5.1,2,e verantwoordelijk voor de gronduitgifte.

Namens het stadsdeel Nieuw West is dat 5.1,2,e verantwoordelijk voor de maaiveld en infrawerkzaamheden.

De opdrachtnemer wordt verzorgd door het Ingenieursbureau van de Gemeente Amsterdam en is vertegenwoordigd door de 5.1,2,e en de 5.1,2,e

De opdracht tussen bovengenoemde opdrachtgever en opdrachtnemer is momenteel georganiseerd middels het bouwprogramma (GREX) en voor een klein deel middels het MJOP (meer jaren onderhoud programma).

De opdrachtverstrekking tussen de diverse uitvoerende partijen wordt middels de externe contracten geregeld, maar hebben wel als basis dit BLVC-kader of anders met een beargumenteerde afwijking.

4 Omgevingsanalyse

4.1 Huidige verkeerssituatie

Het plangebied is een groot onderdeel van het winkelcentrum Osdorp, oftewel het Centrum Nieuw West. Omsloten door verbindingsroutes voor auto, langzaam en openbaar verkeer, intensieve woningbouw, winkels, kantoren, horeca en theater, ligt het gebied ook aan een groot recreatiegebied, de Sloterplas. In bijlage 5 is het huidige verkeersregime opgenomen. Hieronder volgt een analyse van het plangebied in de huidige omgeving.



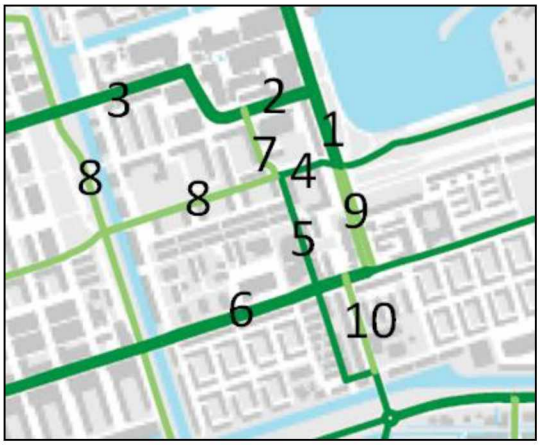
Plus en Hoofdnet auto
1. Meer en Vaart; alleen deze weg is direct onderdeel van het projectgebied (S106)
2. Ookmeerweg (S106)
3. Baden Powellweg
4. Plesmanlaan (S107)
5. Cornelis Lelylaan
6. Johan Huizingalaan



Plus en Hoofdnet Openbaar Vervoer
De buslijnen 61, 63, 69 en 753 (nachtbus) doen het gebied aan en de tramlijnen 1 en 17 kruisen het gebied. De nachtbus met nummer 753 die via de Meer en Vaart en Tussenmeer het gebied aandoet, bestaande uit 4 haltes.
- Lelylaan: halte Meer en vaart
- Meer en vaart: halte Ruimzicht
- Osdorpplein verbindingsweg: halte Osdorpplein
- Tussenmeer: halte Hoekenes



Hoofdnet voetgangers
1. Meer en Vaart
2. Winkelcentrum
3. Tussen Meer



Hoofdnet fiets
1. Meer en Vaart
2. Osdorpplein
3. Tussenmeer
4. Hoekenespad
5. Dijkwegpad
6. Pieter Calandlaan

Plusnet
7. Don Boscostraat
8. Hoekenes en langs de Hoekenesgracht
9. Meer en Vaart
10. Louis Davidstraat

4.2 Functies en voorzieningen

Parkeren
Bij het Osdorpplein vind parkeren plaats in de openbare ruimte, langs de ventwegen en diverse openbare parkeerterreinen. Overdekt parkeren voor bezoekers is mogelijk in de 2 Noordelijke parkeergarages aan het Osdorpplein noord en de van Sonsbeekstraat. Ondergrondse bewonersparkeerplaatsen zijn gelegen onder SUHA 1 blok A en het Europan gebouw.

Laden / lossen
Op diverse plekken in het winkelgebied zijn losse laad en los voorzieningen in de openbare ruimte aanwezig. In het noordelijke deel van het Osdorpplein is een overdekte laad en losvoorziening aanwezig. In het centrale deel van het gebied rijden de vrachtauto's binnen de venstertijden over het voetgangersgebied. Ter plaatse van geldautomaten rijden speciale geldtransporten. De C&A heeft een eigen docking station.

Minder valide routes
In het winkelgebied is een geleide strook voor visueel gehandicapten aangelegd vanaf de Meer en Vaart naar het stadsloket.

Taxistandplaats
Op de hoek Tussenmeer/ Osdorpplein is een taxistansplaats voor 5 taxi's aanwezig.

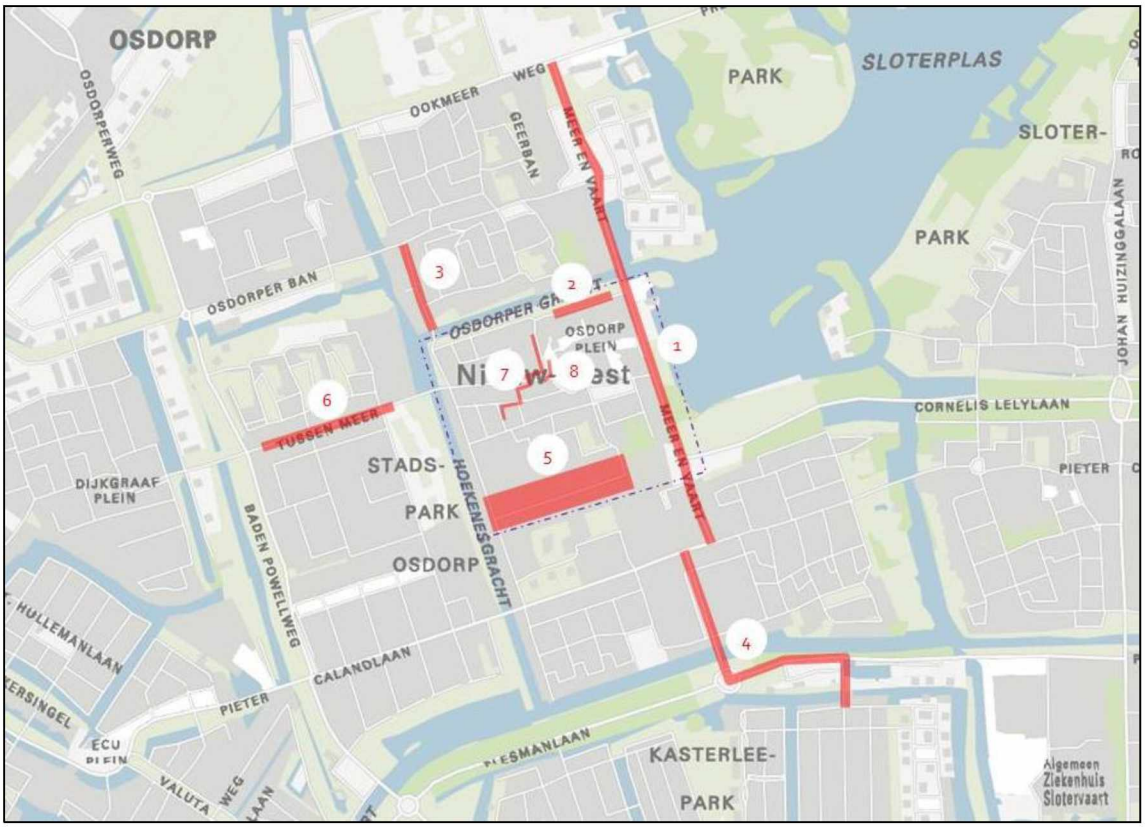
Afval
Afvalinzameling vindt plaats door het stadsdeel voor de openbare gebieden. Voor de woningen zijn ondergrondse afvalcontainers aanwezig. In de openbare gebieden zijn vuilnisbakken geplaatst. Bedrijfsafval wordt door een aparte inzamelaar bij de winkels / bedrijven opgehaald.

Voorzieningen
1. Winkelcentrum Osdorp
2. Winkelcentrum Osdorperban
3. Sloterplas
4. Stadspark Osdorp
5. Osdorpse Montessorischool en Calandlyceum en Sportcentrum
6. 'Winkelcentrum Pieter Calandlaan'

Evenementen
1. Juni/juli: Triatlon Nieuw-West, Mystic Garden, Sloterplasfestival, Avondvierdaagse
2. Augustus: Loveland
3. September: Brettenskate, West Beach Filmfestival
4. Oktober: Sloterplasloop

4.3 Omgevingsprojecten

Er is een CORA analyse uitgevoerd in juli 2017, hieronder volgen de projecten welke raakvlakken kunnen hebben met het project CNW.



Figuur 4 Cora overzichtskaart

Nr.	Locatie werkzaamheden	Soort werkzaamheden	GSU	GEU	Coördinatienr.
1	*Meer en Vaart*	HOV Westtangent - Aanleg tram/busbaan (traject 3)	01-06-2018	01-12-2018	20113381

De projecten CNW en HOV Westtangent zullen gedurende een lange periode overlast gaan veroorzaken voor de buurt 'Osdorpplein e.o.'. De projecten zullen daarom voor een nauwe afstemming moeten zorgen en een gedeelte van de communicatie naar de buurt zal gezamenlijk moeten worden opgepakt.
De projecten hebben twee grote raakvlakken op het punt van bereikbaarheid:

- Na het gereed komen van de Keerlus zal de kruising Osdorpplein-noord / Meer en Vaart een belangrijk ontsluitingspunt vormen voor de buurt 'Osdorpplein e.o.' Beide projecten zullen moeten samenwerken om deze kruising te allen tijde bereikbaar te houden.
- De kruising Osdorpplein-zuid vormt het ontsluitingspunt voor de achterliggende straat Nicolaas Anslijnstraat tevens zal hier ook de hoofd bouw in/uitrit van het project CNW op aansluiten. Beide projecten zullen moeten samenwerken om deze kruising te allen tijde bereikbaar te houden.
- Er zal samen met het project HOV-Westangent onderzocht worden of er vanaf de Nicolaas Anslijnstraat een tijdelijke directe aansluiting op Opmerkzaam gecreëerd kan worden t.h.v. het Hoekensepad t.b.v. een betere ontsluiting van deze woonstraat.
- Het bouwverkeer van CNW niet combineren met de omleidingsroute voor bestemmingsverkeer tijdens de werkzaamheden van CNW en de HOV Westtangent.

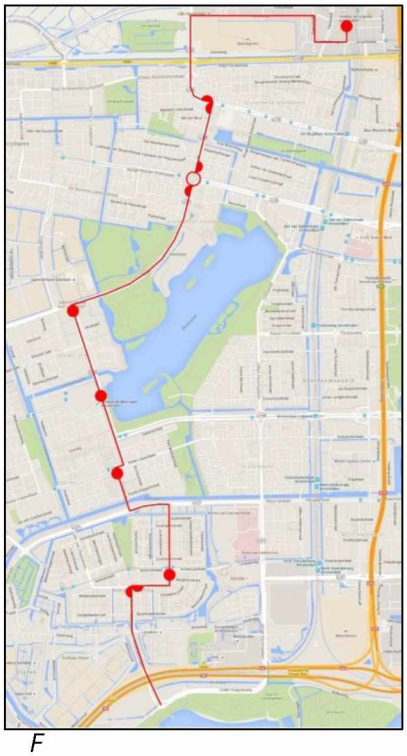
In overleg zullen er door de projectteams afspraken gemaakt worden omtrent de gezamenlijke communicatie naar de buurt (hierin spelen de omgevingsmanagers een belangrijke rol). Tevens zullen er in overleg (bij aanwezigheid van de stadsdeelregisseur) afspraken gemaakt worden omtrent het faciliteren van de bereikbaarheid van de kruisingen met het Osdorpplein. Indien gewenst zal er door het projectteam CNW meegedacht worden over te treffen maatregelen in het faseringsplan van HOV-Westangent.

Nr.	Locatie werkzaamheden	Soort werkzaamheden	GSU	GEU	Coördinatienr.
2	*Keerlus*	Aanleg calamiteitenspoor	09-01-2017	01-09-2017	20161739
	Er is afgestemd met dit project, dat het afsluiten van het Osdorpplein (verlengde van de Van Suchtelen Van De Haarestraat) pas plaats zal vinden, nadat het project Keerlus is afgerond en er over dit deel van het Osdorpplein weer in twee richtingen verkeer kan rijden.				
3	*Hoekenes*	Vervangen deklaag, vervangen riool en herstraten voetpaden en parkeerstroken	01-09-2017	01-12-2017	20150994
	De straten Osdorpplein en Tussen Meer moeten toegankelijk zijn voor verkeer zodat de ontsluiting van het gebied niet in het geding komt. Project CNW voorziet hierin, waardoor er geen directe conflicten zullen ontstaan. Er zal wel contact met dit project gehouden worden. Om de bereikbaarheid van de omliggende buurten te garanderen, zal er afstemming moeten plaats vinden tussen de projecten 'Tussen Meer' en 'Hoekenes'. Geadviseerd wordt om deze projecten niet gelijktijdig uit te voeren.				
4	*Plesmanlaan / Laan van Vlaanderen*	HOV Westtangent - Aanleg tram/busbaan (traject 4)	15-01-2018	23-02-2018	20113382
	De raakvlakken met dit traject van het project HOV Westtangent zijn minder direct, maar dit traject vindt wel plaats op een belangrijke toegangs- en ontsluitingsweg van de buurt 'Osdorpplein e.o.'. Het projectteam CNW kan geen invloed uitoefenen op de doorstroming van deze weg, maar zal wel kenbaar maken bij het projectteam HOV Westtangent dat een goede doorstroming op deze weg zeer belangrijk is. Indien gewenst zal er meegedacht worden over te treffen maatregelen.				
5	*Overleg, Vertrouwen, Inzet, Volharding, Geduld en Samenwerking*	Groot onderhoud straatwerk	02-01-2018	01-10-2018	20100457
	Het project verzorgt de lokale bereikbaarheid door in de fasering rekening te houden met een toegankelijkheid vanuit Hoekenes of vanuit de Nicolaas Anslijnstraat. Er zal contact blijven met dit project, maar er zijn geen directe conflicten.				
6	*Tussen Meer*	Verleggen rijbanen en fietspaden en verbreden middenberm VOP	01-10-2017	01-11-2017	20151394 20151365 20145004 20151393
	Dit project veroorzaakt mogelijk stremming voor het autoverkeer op Tussen Meer (vanaf Wolbrantskerkweg tot Baden Powellweg). Gedurende deze periode zal het autoverkeer op het Osdorpplein een ontsluitingsmogelijkheid moeten hebben van en naar Meer en Vaart. Om de bereikbaarheid van de omliggende buurten te garanderen, zal er afstemming moeten plaats vinden tussen de projecten 'Tussen Meer' en 'Hoekenes'. Geadviseerd wordt om deze projecten niet gelijktijdig uit te voeren.				
7	*Osdorpplein*	Leggen elektra kabels	13-05-2017	23-07-2017	20170333
	Dit project zal zeer waarschijnlijk afgerond zijn voor de start van CNW.				
8	*Tussen Meer / Osdorpplein*	Vervangen tramspoor	01-01-2022	01-03-2022	20143165
	Dit project start pas na afronding van het project CNW.				

Projecten buiten de kaart					
Nr.	**Locatie werkzaamheden**	**Soort werkzaamheden**	**GSU**	**GEU**	**Coördinatienr.**
9	*Osdorperweg*	Herinrichting weg, vervanging kunstwerken & aanleg fietspaden	01-09-2018	01-01-2019	20090002
	Er zijn geen directe raakvlakken met het project CNW. Echter de werkzaamheden van dit project zijn wel van invloed op de bereikbaarheid van het Gebied 'Osdorp'. Het projectteam CNW kan geen invloed uitoefenen op de doorstroming van deze weg. Met name de afstemming tussen de projecten Osdorperweg en N200 is zeer belangrijk voor de bereikbaarheid van het gebied.				
10	*N200 Haarlemmerweg*	Reconstructie weg en kruisingen & vervangen drinkwaterleiding	30-03-2018	31-12-2019	20123734
	Er zijn geen directe raakvlakken met het project CNW. Echter de werkzaamheden van dit project zijn van grote invloed op de algehele bereikbaarheid van de stadsdelen West en Nieuw-West. In deze periode zal met name gedurende de spits rekening gehouden moeten worden met langere reistijden. Men kan hieruit concluderen dat de overige projecten welke in dezelfde periode plaats vinden er alles aan zullen moeten doen om verdere reistijdvertragingen te voorkomen. Het project CNW zal daarom strikte afspraken moeten maken met haar uitvoerende partijen betreffende het bouwverkeer. (zie paragraaf 5.4)				
11	*Burg. Röellcircuit*	HOV Westtangent – Aanpassing kruising en aanleg tram/busbaan (traject 2)	01-04-2018	01-10-2018	20113380
	De raakvlakken met dit traject van het project HOV Westtangent zijn minder direct, maar dit traject vindt wel plaats op een belangrijke toegangs- en ontsluitingsweg van het Gebied 'Osdorp'. Het projectteam CNW kan geen invloed uitoefenen op de doorstroming van deze weg, maar zal wel kenbaar maken bij het projectteam HOV Westtangent dat een goede doorstroming op deze weg zeer belangrijk is. Indien gewenst zal er meegedacht worden over te treffen maatregelen.				

HOV Westangent

De HOV Westtangent lijn zal voor Amsterdam Nieuw West betekenen dat de buslijnen 61 en 69 (zie figuur 5) worden vervangen door een hoogwaardige regionale buslijn die zal lopen van Station Sloterdijk, langs de Meer en Vaart, naar Schiphol Plaza. Binnen het projectgebied worden kruispunten aangepast, spoorprofielen verbreed en tramhaltes omgebouwd naar tram-bushaltes waarbij desbetreffende bovenleidingen vanuit de middengeleiding dienen te worden verplaatst naar de zijkanten. Het HOV Westtangent project kent zijn eigen BLVC-kader die in 2017 wordt vastgesteld.



F
Figuur 5 Tracé HOV Westtangent

5 BLVC-eisen en randvoorwaarden

5.1 Algemeen

De eisen die zijn opgenomen in dit hoofdstuk zijn van toepassing voor iedereen die werkzaamheden uitvoert in de openbare ruimte in het plangebied. Iedere uitvoerende partij is verplicht aan de in zijn opdracht werkende (onder)aannemer of toeleverancier van diensten, waaronder mede worden begrepen alle gebruikers zoals verhuisbedrijven en woningbouwverenigingen die gedurende de uitvoeringsperiode van dit programma/project gebruik willen maken, de voorwaarden uit dit BLVC-plan kenbaar te maken / op te leggen.

5.2 Kosten BLVC en bouwveiligheid

Alle kosten welke voorvloeien uit de te gestelde normen, richtlijnen, voorschriften, eisen en randvoorwaarden, inclusief leges voor benodigde vergunningen zijn voor rekening van de uitvoerende partij.

Ten behoeve van de commitment met de BLVC-afspraken, dient de uitvoerende partij een borg te verstrekken van € 25.000,-. Deze borg zal onderdeel uitmaken van de tijdelijke huurovereenkomst van het bouwterrein.

Indien de uitvoerende partij de in het BLVC-kader gegeven normen, richtlijnen, voorschriften, eisen en randvoorwaarden niet naleeft, wordt na een eenmalige schriftelijke waarschuwing per geval en per dag een korting toegepast van € 500,- welke zal worden ingehouden op de verstrekte borg. (of ingehouden op de eerstvolgende termijn indien de uitvoerende partij werkt in opdracht van Gemeente Amsterdam)

5.3 Normen, Richtlijnen en voorschriften

Onderstaande publicaties maken integraal onderdeel uit van dit BLVC-Kader:

- Handboek ZWIA op straat (Zo werken wij in Amsterdam)*
- Verordening WIOR (Werken In de Openbare Ruimte)*
- Nadere regels WIOR*
- UWWA*
- Algemene voorwaarden voor objecten en voertuigen op straat*
- Boombescherming op bouwlocaties*
- Voorschriften netbeheerders*
- Plaatselijke verordeningen
- Richtlijn WWU, Werkgroep Werk in uitvoering
  https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/documenten/wwu/richtlijnen-wwu/
- Wet Lokaal Spoor (WLS)
  https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/ruimte-economie/metro-en-tram/wetlokaalspoor/
- CROW publicatiereeks 988 (96b) Werk in Uitvoering
- CROW publicatie 132 Werken in of met verontreinigde grond en of verontreinigd (grond) water.
- CROW publicatie 282 Mechanisch aanbrengen elementenverharding

*https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/artikel/#h8b18d1f2-1c22-41e6-b2bb-3acbd1cd670c

5.4 Eisen en Randvoorwaarden

1.	Eisen Algemeen
1.1.	Vooraf schouwen gebied (in het bijzijn van Gemeente Amsterdam) wat (tijdelijk) uit verkeer wordt genomen en dit schriftelijk vastleggen in een rapportage ondersteund met foto's (nul meting);
1.2.	Na het gereedkomen van het werk dient de uitvoerende partij het gebied wat tijdelijk uit het verkeer genomen is weer over te dragen aan Gemeente Amsterdam en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting);
1.3.	(APV-)WIOR: 13 weken voor oplevering dient het gehele bouwterrein te zijn ontruimd en vrij te zijn van alle ander bouw-, hijswerkzaamheden en inhuisactiviteiten van eventueel nieuwe bewoners.Binnen deze periode dienen de nutsbedrijven de aansluitingen aan te leggen en zal de Gemeente Amsterdam de maaiveldinrichting aanleggen. Het K&L tracé dient ruim van tevoren bekend te worden gemaakt.

2.	Eisen Bereikbaarheid
Algemeen	
2.1.	Bestaande en nieuwe functies in het projectgebied en directe omgeving dienen te allen tijde bereikbaar te zijn voor de vervoerswijze (voetgangers, fietsers, auto, vrachtwagen, nood- en hulpdiensten,..) waarvoor de functie bereikbaar moet zijn om goed te functioneren.
2.2.	De werk- en bouwterreinen en de aanwezige openbare ruimte moeten altijd bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.
Bouwverkeer	
2.3.	De uitvoerende partij dient zich te houden aan de voorgeschreven bouwlogistieke routes welke door Gemeente Amsterdam zijn vastgesteld. Indien deze niet bekend zijn dient de uitvoerende partij zelf een voorstel in te dienen bij de projectleider van Gemeente Amsterdam;
2.4.	Geen Bouwverkeer op het stedelijk wegennet tijdens de spits (de spits is als volgt gedefinieerd: maandag tot en met vrijdag tussen 07.30 en 09.30 en 16.30 en 18,30 uur).
2.5.	Routing van bouwverkeer op het stedelijk wegennet dient gebaseerd te zijn op de kortste route. Hierbij dient zoveel mogelijk gebruik gemaakt te worden van het hoofdnet auto;
2.6.	Bouwverkeer mag niet wachten op de openbare weg rondom de bouwplaats. Bufferplaatsen moeten indien nodig gecreëerd worden door de uitvoerende partij. Zij dienen hiervoor een voorstel in bij de projectleider van Gemeente Amsterdam en de Stadsdeelregisseur;
Langzaam verkeer	
2.7.	Te allen tijde dienen de toegangen en nooduitgangen van alle bedrijven, woningen en andere panden toegankelijk te zijn (evt. gebruik maken van loopbrug met stabiele leuningen);
2.8.	De geleide strook voor visueel gehandicapten van en naar het Stadsloket dient te allen tijde gewaarborgd te blijven, ook voor mindervaliden.
2.9.	Tijdens de werkzaamheden worden fietsers langs het werkvak geleid over een (tijdelijk) fietspad, of fietsers worden omgeleid via een aangegeven route;
2.10.	(Tijdelijke) fietspaden dienen gescheiden te worden van (tijdelijke) voetpaden;
2.11.	Tijdelijke fietspaden zijn minimaal 1,5 meter breed (3 meter voor tweerichtingsverkeer);
2.12.	Tijdelijke voetpaden zijn minimaal 1,5 meter breed (2 meter breed in winkelstraten);
Autoverkeer	
2.13.	Alle buurten moeten voor het autoverkeer toegankelijk blijven. Omrijden mag. Bepalend hierin zijn de nood- en hulpdiensten. Deze moeten binnen de vastgestelde aanrijdtijd alle woningen kunnen bereiken.
2.14.	Woon (en industrie) wijken moeten minimaal twee ontsluitingswegen hebben
2.15.	Werkzaamheden op parallelle routes moeten op elkaar afgestemd worden, om te voorkomen dat er gelijktijdig hinder wordt veroorzaakt;
2.16.	Bij de tijdelijke afsluiting van een inrit naar een privéterrein, dienen hier met de eigenaar van het privéterrein afspraken over gemaakt te worden;

2.17.	Bij afsluitingen van parkeerplaatsen op privéterrein, dienen er alternatieve parkeerplaatsen ter beschikking gesteld te worden, of dienen er tijdelijke ontheffingen verstrekt te worden;
Openbaar Vervoer	
2.18.	Het openbaar vervoer (tram en bus) dient te allen tijde doorgang te behouden;*
2.19.	Alle haltes dienen te allen tijde toegankelijk gehouden te worden.*
	** Hiervan kan alleen afgeweken worden in overleg met GVB-TVM.*
Bouwweg	
2.20.	Er mag op de tijdelijke bouwweg niet geparkeerd worden;
2.21.	Er mag op de tijdelijke bouwweg geen opslag plaats vinden;

3.	**Eisen Leefbaarheid**
3.1.	Er mag geen opslag van materiaal of materieel plaats vinden buiten het werkterrein;
3.2.	Laad- en losvakken welke tijdelijk opgeheven worden, dienen in overleg met de gebruiker in de directe nabijheid gecompenseerd te worden;
3.3.	Privé parkeerplaatsen van mindervaliden, huisartsen, taxistandplaatsen, deelauto's e.d. welke tijdelijk worden opgeheven, dienen in overleg met de gebruiker in de directe nabijheid gecompenseerd te worden;
3.4.	Fietsparkeerplaatsen welke tijdelijk worden opgeheven, dienen in de directe nabijheid gecompenseerd te worden;
3.5.	De afvalinzameling dient te allen tijde doorgang te hebben. Indien door de werkzaamheden dit niet mogelijk is zal de uitvoerende partij zorg moeten dragen voor tijdelijke inzamelplaatsen en dit af te stemmen met de inzameldienst;
3.6.	Geluidsoverlast en trillinghinder als gevolg van de werkzaamheden dienen tot een minimum beperkt te worden. Indien dit onvermijdelijk is dient de uitvoerende partij dit aan te tonen en in overleg te treden met het bevoegde gezag teneinde dit te laten toetsen en zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden;
3.7.	Tijdens de bouwperiode dient de uitvoerende partij vervuiling / beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten en binnen het werkterrein in de openbare ruimte direct te herstellen op zijn kosten;
3.8.	Voor opdrachtnemers die in opdracht van Gemeente Amsterdam werken geldt: In Amsterdam is 6 dagen werken van 12 uren (van 07:00 uur tot 19:00 uur van maandag t/m zaterdag) of 5 dagen van 16 uren de standaard. Dit is opgenomen In het coalitieakkoord 2014 -2018 van het Amsterdamse bestuur. De werkzaamheden moeten sneller worden afgerond zodat de straat eerder weer toegankelijk is voor omwonenden, bezoekers en ondernemers. *De keuze voor de te hanteren werktijden dient te worden bepaald in relatie tot de omgeving.*
3.9.	De uitvoerende partij dient een nachtwerkontheffing (ontheffing APV) aan te vragen indien er buiten de reguliere werktijden wordt gewerkt, dat wil zeggen tussen 19.00 uur en 07.00 uur en op zon- en feestdagen;
3.10.	Wanneer er voor zonsopgang gestart wordt, is er tijdens de werkzaamheden verlichting aanwezig op het werkterrein. 's Avonds zal het werkterrein verlicht zijn i.v.m. de veiligheid. Deze verlichting mag geen hinder voor de omliggende woningen en het verkeer veroorzaken. Zorg voor gelijkmatige overgangen tussen de verlichtingsniveaus op werkterrein en in de directe omgeving.

4.	Eisen Veiligheid
Tijdelijke VerkeersMaatregelen (TVM)	
4.1.	Alle te nemen tijdelijke verkeersmaatregelen dienen te voldoen aan publicatie 96B van de CROW;
4.2.	De uitvoerende partij is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van alle tijdelijke verkeersmaatregelen en omleidingen (rechtzetten, schoonmaken, beschadigd materiaal vervangen, enz.);
4.3.	Bij toepassing van Klemmfix, dient de Klemmfix voorzien te zijn van een begin- en eindstuk, reflecterende Leitboys, kattenogen en verankering;
4.4.	Bij toepassing van barriers (kunststof of beton) dienen deze voorzien te zijn van een begin- en eindstuk, reflecterende rood/witte tape en koppelingen;
Bouwhekken en bouwterreinen	
4.5.	Het werkterrein dient afgesloten te worden middels bouwhekken. De bouwhekken dienen gekoppeld te zijn. Hoge bouwhekken zijn tot minimaal 1,20 meter gesloten. Bij maaiveldwerkzaamheden mogen ook lage bij voorkeur gesloten bouwhekken (1,20 meter) toegepast worden;
4.6.	De voeten van de bouwhekken mogen niet uitsteken (voeten naar binnen plaatsen, vlakke metalen voeten toepassen, verankeren in de grond, of inboren in de verharding);
4.7.	Poorten en andere toegangen van het bouwterrein dienen direct na het in- of uittreden gesloten te worden;
4.8.	Op hoeken van bouwterreinen of naast een poort open bouwhekken plaatsen zodat er zichtlijnen ontstaan.
4.9.	Toegangen tot het bouwterrein dienen voorzien te zijn van waarschuwende bebording (J37 met onderbord in,- en uitrit bouwverkeer);
4.10.	Het bouwterrein dient buiten werktijden volledig afgesloten te zijn;
4.11.	De uitvoerende partij is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van de bouwhekken en poorten (rechtzetten, opnieuw koppelen, beschadigd materiaal vervangen, enz.);
4.12.	Bij eventuele vervuiling van de openbare ruimte en ten gevolge van de werkzaamheden (in-uitrijden bouwverkeer), zal de uitvoerende partij deze vervuiling direct (laten) verwijderen/schoonmaken;
1.1.	Verlichting in de openbare ruimte is een verantwoordelijkheid van Gemeente Amsterdam. Verlichting voor tijdelijke routes en binnen de kavelpaspoort en bouwenveloppe zijn de verantwoordelijkheid van de uitvoerende partijen.
Tijdelijke verharding	
1.2.	Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking. Hoogteverschillen in voetpaden mogen geen oneffenheden groter dan 2cm bevatten, anders dienen deze middels een door de projectleider/directie goed te keuren constructie overbrugd te worden;
1.3.	Bij een tijdelijke voetgangersvoorziening met een langdurig karakter dient een goede vlakke kwaliteit verharding te worden toegepast zoals elementverharding;
1.4.	Loopschotten (0,80 x 2,00) dienen in het midden bij een puntlast van 75 kg een maximale doorbuiging te hebben van 2 cm. De stroefheid dient minimaal 55 (srt) te zijn. Loopschotten mogen ten opzichte van elkaar geen hoogteverschil hebben (tolerantie 0-5 mm). Indien loopschotten over een sleuf, 's nachts moeten blijven liggen, dan moeten ze voorzien worden van stabiele leuningen (bij voorkeur loopbruggen met stabiele leuningen);
1.5.	Bij toepassing van stalen rijplaten, dienen deze zodanig te worden aangebracht dat er geen geluidoverlast zal optreden (rubberen afstandhouders);
1.6.	Indien stalen rijplaten gekruist worden door fietsers of voetgangers, dienen deze een minimale stroefheid te hebben van 55 srt en mogen er geen hoogteverschillen in de lengterichting van het voet- of fietspad;
1.7.	De uitvoerende partij is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden van alle tijdelijke verhardingen (rechtleggen, schoonmaken, beschadigd materiaal vervangen, herstraten enz.);

Bouwverkeer	
1.8.	Het bouwverkeer wordt binnen het werkterrein gelost. Lossen in de openbare ruimte is slechts toegestaan indien de uitvoerende partij kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en de Stadsdeelregisseur/WWU akkoord is. Bij uitzondering mag op de rijbaan worden gelost onder begeleiding van gecertificeerde verkeersregelaar(s) (in bezit van VCA en certificaat voor het regelen van het verkeer) (in opdracht van de uitvoerende partij);
1.9.	Bouwverkeer benadert en verlaat het werkvak in vooruitrijdende richting, en rijdt met de rijrichting van het autoverkeer weg;
1.10.	Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien de uitvoerende partij kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en de Stadsdeelregisseur/WWU akkoord is. Het materieel dient dan altijd onder begeleiding van een daarvoor gecertificeerde verkeersregelaar plaats te vinden (in opdracht van de uitvoerende partij);
1.11.	Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden of fietspaden hijsen/draaien. Afwijken hiervan is slechts toegestaan indien de uitvoerende partij kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en de Stadsdeelregisseur/WWU akkoord is. Het hijsen/draaien dient dan altijd onder begeleiding van daarvoor gecertificeerde verkeersregelaars plaats te vinden (in opdracht van de uitvoerende partij);
Brandweer	
Alle afwijkingen op onderstaande eisen, behoeven toestemming van de Brandweer.	
1.12.	Voor nood- en hulpdiensten is in alle fases een rijbaanbreedte van 3,5 meter gegarandeerd. Doorrijdbreedte tweerichtingsverkeer minimaal 5,5 meter. Doorrijdhoogte minimaal 4,20 meter. Bochtstraal R7, Hellingbaan maximaal 7%. Dit komt overeen met ca. 12°.
1.13.	Opbrekingen over een maximale lengte van 80 meter, vooraf overleg brandweer m.b.t. bereikbaarheid redvoertuig(en)
1.14.	Redvoertuigen kunnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opgesteld worden en dienen een opstelvlak te hebben van minimaal 5x10 meter
1.15.	Open ontgravingen een maximale lengte van 35 meter
1.16.	Woon- en industriewijken moeten twee ontsluitingswegen hebben
1.17.	Straten zijn bij voorkeur ook 2-zijdig bereikbaar; (Dit zal niet overal mogelijk zijn)
1.18.	Geen tegengesteld verkeer in een éénrichtingsstraat
1.19.	Brandkranen minimaal rondom 1 meter vrijhouden
1.20.	Brandkraanbordjes moeten zichtbaar blijven
1.21.	Aansluitingen droge blusleidingen moeten vrijgehouden worden
1.22.	Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst en gezondheidsgebouwen e.d. dienen vrijgehouden te worden van obstakels
1.23.	wegen, straten, bruggen e.d. moeten een asbelasting hebben van min. 10 ton. (VK 30)
1.24.	Afstand opstelvak autospuit tot eengezinswoning max. 40 meter
1.25.	Afstand opstelvak autospuit tot ingang flatgebouw e.d. max. 10 meter
1.26.	Afstand opstelvak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding max. 15 meter
1.27.	Opstelvak autospuit (Lxbxh) = 10 x 4 x 4,2 m, aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (VK 30)

2.	**Project specifieke eisen**
2.1.	De omleidingsborden worden geleverd en geplaatst door Gemeente Amsterdam.
2.2.	De TVM buiten het bouwterrein worden geleverd en geplaatst door Gemeente Amsterdam.
2.3.	Het parkeren van het personeel van de uitvoerende partij mag geen extra parkeerdruk opleveren voor de directe omgeving. Er wordt door Gemeente Amsterdam een parkeerterrein met een capaciteit van +/- 168 parkeerplaatsen gecreëerd t.h.v. de Don Boscostraat en het Hoekensepad. Voor ieder deelproject worden er een aantal parkeerplaatsen op dit terrein ter beschikking gesteld. Indien de uitvoerende partij een grotere parkeerbehoefte heeft dan het beschikbaar gestelde aantal parkeervakken, dient hij een alternatief hiervoor in zijn BLVC-

	uitvoeringsplan te beschrijven. (parkeren op eigen terrein, OV, carpoolen, pendelbus etc.)
2.4.	Het gezamenlijke bouwterrein dient voorzien te worden van een toegangscontrole, zodanig dat alleen bevoegd personeel het bouwterrein kan betreden. Het organiseren en uitvoeren van deze toegangscontrole is de verantwoordelijkheid van de gezamenlijke uitvoerende partijen. De toegangspoorten dienen gedurende werktijden bewaakt te worden door poortwachter(s).
2.5.	De uitvoerende partijen dienen aanwezig te zijn bij een driewekelijks BLVC-coördinatieoverleg.
2.6.	Het bouwverkeer dient rekening te houden met nieuw aangelegde kabels en leidingen. Eventuele kosten voor het beschermen van kabels en leidingen en/of het tijdelijk omleggen van kabels en leidingen zijn voor rekening van de uitvoerende partij;
2.7.	De Gemeente Amsterdam draagt te allen tijde zorg voor een goede ontsluiting van het kavel, maar kan geen garantie geven op eventuele wijzigingen op de bouwlogistieke tekeningen en veranderingen in kabels en leidingen tracés.
2.8.	Bouwafval en afvalinzameling van grof en huisvuil na een inhuisperiode van 3 maanden en binnen het kavelpaspoort en bouwenveloppe op kosten van de ontwikkelaar.
2.9.	De uitvoerende partijen dienen gemeente Amsterdam tijdig van belangrijke informatie te voorzien. Drie maanden voor de start uitvoering levert de uitvoerende partij een communicatieplanning aan. In samenspraak met 5.1,2,e de Omgevingsmanager van Centrum Nieuw West, wordt bepaald welke mijlpalen worden gecommuniceerd en via welke middelen dit wordt gedaan.
2.10.	Tijdens de uitvoering laat de uitvoerende partij zeven weken van te voren weten wanneer deze mijlpalen worden uitgevoerd of als er wijzigingen zijn in de planning.
2.11.	Werkzaamheden die ernstige hinder voor de omgeving (geluid, stank, trillen, bereikbaarheid e.d.) veroorzaken in de omgeving mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving schriftelijk hierover is geïnformeerd (minimaal 1 week van te voren).
2.12.	In het algemeen dienen calamiteiten/ongevallen/incidenten en onzorgvuldigheden de Veiligheid aangaande, verplicht direct gemeld te worden aan de Directievoerder van Gemeente Amsterdam.
2.13.	
2.14.	
2.15.	

6 Bereikbaarheid / Fasering

6.1 Bouwwegen en bouwinritten

Het Bouwterrein van CNW zal ontsloten worden middels drie in-uitritten. Zie bijlage 6.

- De hoofd in-uitrit is gesitueerd op het Osdorpplein-zuid t.h.v. het Stadsdeelkantoor direct na de kruising Meer en Vaart / Osdorpplein-zuid;
- De tweede in-uitrit bevindt zich op de kruising Osdorpplein / Tussen Meer;
- De derde uitrit sluit aan op Hoekenes.

Voor alle drie de locaties geldt dat de in-uitritten worden afgesloten middels een bewaakte bouwpoort. De in-uitritten sluiten aan op de openbare weg waar het bouwverkeer mee gaat met het gewone verkeer.

De keuze voor de Hoofd in-uitrit op Osdorpplein-zuid komt voort uit de beredenering dat het bouwverkeer een zo kort mogelijke aanrijroute dient te gebruiken, waarbij zoveel mogelijk gebruik gemaakt wordt van het hoofdnet auto. Het bouwverkeer zal hoofdzakelijk vanaf de A10 West over de Cornelis Lelylaan aan komen rijden. Het zou daarom onlogisch zijn om de in-uitrit op de kruising Tussen Meer / Osdorpplein-noord als hoofd in-uitrit te kenmerken, omdat het bouwverkeer dan de in-uitrit op Osdorpplein-zuid al gepasseerd is (beide locaties hebben dan last van hetzelfde bouwverkeer). Aanrijden vanaf de andere kant via de Ookmeerweg of de President Allendelaan zou een langere route betekenen over wegen die ook al hinder gaan ondervinden van de projecten N200 en Osdorperweg. Daarnaast betreft de kruising Osdorpplein / Tussen Meer een druk oversteekpunt voor fietsers en voetgangers, welke bij voorkeur zo min mogelijk gekruist moeten worden door het bouwverkeer.

De uitrit op Hoekenes is de minst gewenste uitrit. Hoekenes is een woonstraat en is niet ingericht op veel bouwverkeer, waardoor hier veel gevaarlijke situaties kunnen ontstaan (smalle straat, geen vrijliggend fietspad) en omdat de verharding niet op veel bouwverkeer is berekend, kunnen er ook nog veel schades aan de bestrating optreden (spoorvorming e.d.). Hoekenes zal daarom alleen als nooduitgang gebruikt worden (indien de andere uitgangen geblokkeerd zijn).

6.2 Bereikbaarheid omgeving

De woningen in de straten tussen Hoekenes en het Osdorpplein blijven bereikbaar via de wegen Van Suchtelen van de Harestraat en Overleg. Deze wegen sluiten aan op Hoekenes en (via een nieuwe verbinding) op de Nicolaas Anslijnstraat. De Nicolaas Anslijnstraat komt uit op de kruising Osdorpplein-zuid / Meer en Vaart. Vervolgens vindt de verdere ontsluiting plaats via de wegen: Tussen Meer, Meer en Vaart, Pieter Calandlaan. Er zal samen met het project HOV-Westangent onderzocht worden of er een tijdelijke directe aansluiting op Meer en Vaart gecreëerd kan worden t.h.v. het Hoekensepad.

6.3 Fasering

De deelprojecten van het project CNW starten niet tegelijkertijd. De ontwikkeling van het gehele gebied zal gefaseerd uitgevoerd worden. Zie bijlage 3 voor het faseringsplan op hoofdlijnen. Per deelproject zal in het BLVC-uitvoeringsplan dieper ingegaan worden op de fasering en eventuele subfasering binnen dat deelproject zelf. De eerste deelprojecten die starten vinden nog op afzonderlijke locatie plaats, vervolgens zullen de deelprojecten in een aaneengesloten bouwgebied te werk gaan. En vormen met name de bouw in-uitritten de aandachtspunten.

Fase 1
Het in gebruik nemen van de calamiteitenlus / keerlus door het tramverkeer is maatgevend voor de start van deze fase, omdat het oude tramspoor dan pas verwijderd mag worden.

In deze fase worden de werkzaamheden aan de Martini van Geffenstraat en de Van Suchtelen Van De Haarestraat afgerond. Verder worden de werkzaamheden aan de openbare ruimte rond de keerlus op het Osdorpplein-noord afgerond en worden de verkeerskundige aanpassingen aan de verbindingsweg Osdorpplein uitgevoerd.

Het oude pand van Lebo-C wordt gesloopt vanaf het naastgelegen parkeerterrein en het oude tramspoor op Osdorpplein-zuid wordt gesloopt (zodra de keerlus door tramverkeer in gebruik genomen kan worden). Deze laatste twee projecten gebruiken de 'binnenbocht' van Osdorpplein-zuid als bouwweg/werkterrein. Het doorgaande verkeer vanaf Tussen Meer richting Meer en Vaart maakt gedurende deze fase gebruik van het Osdorpplein-zuid. Het doorgaande verkeer vanaf Meer en Vaart richting Tussen Meer maakt gedurende deze fase gebruik van het Osdorpplein-noord.

Fase 2
Om de verkeersdoorstroming op de Tussenmeer in stand te houden , wordt de verbindingsweg tussen Osdorpplein–noord en Tussen Meer opengesteld voor al het verkeer. De uitvoering hiervan dient gereed te zijn voordat het Osdorpplein-zuid volledig kan worden afgesloten.

Nadat de werkzaamheden op het Osdorpplein-noord en de verbindingsweg naar Tussen Meer gereed zijn wordt het Osdorpplein-zuid volledig afgesloten. Hier vinden werkzaamheden aan de K&L plaats (o.a. de aanleg van het transportriool richting Meer en Vaart), verder wordt de openbare ruimte bouwrijp gemaakt. De sloop van Lebo-C wordt vervolgt. En de verbouwing van Lebo-B wordt gestart.

De omleiding voor het verkeer vindt plaats over: Tussen Meer – Osdorpplein-zuid – Meer en Vaart, en over: Meer en Vaart – Pieter Calandlaan – Wolbranskerkweg – Tussen Meer. Zie bijlage 7.

De Don Bosco straat gaat in de toekomstige fases als bouwweg gebruikt worden. Hierdoor is het noodzakelijk om voor de achterliggende wijk een nieuwe ontsluiting te creëren. Om deze reden wordt er een nieuwe verbindingsweg tussen Overleg en de Anslijnstraat aangelegd.

Fase 3
In deze fase start de bouw van het Combiblok en wordt het naastgelegen parkeerterrein gerealiseerd. De Don Boscostraat wordt toegevoegd aan het bouwterrein en het bouwrijp maken van Lebo-C vangt aan.

Fase 4
In deze fase start de bouw van IC Don Bosco en wordt het Osdorpplein-MRP bouwrijp gemaakt. De werkzaamheden aan de Martini van Geffenstraat vervolgen in de tweede deel van de straat.

Fase 5
In deze fase start de bouw van Suha 2.

Fase 6 en verder
Het bouwterrein is op maximale grootte (na de start van MRP). Vanaf deze fase worden er steeds meer delen van de openbare ruimte definitief ingericht en worden de bouwprojecten opgeleverd. Na de definitieve inrichting van de openbare ruimte zullen deze delen worden vrijgegeven voor verkeer.

7 Communicatie

Als er wordt gebouwd in de openbare ruimte is hinder tijdens de uitvoering onvermijdelijk. Vanuit de omgeving wordt 'het project' vaak ervaren als een "minder prettige tijdelijke gast" in het gebied. Met zorgvuldige communicatie zal de beleving van de 'tijdelijke gast' anders worden ervaren. Communicatie is geen tovermiddel voor het slagen van het project. De basis blijft het leveren van een goed product en het nakomen van gemaakte afspraken. Het tijdig betrekken van alle omgevingspartijen zal de ervaren kwaliteit verbeteren en de acceptatie vergroten. Het gehele project vereist een zorgvuldige, open en heldere communicatie naar en met alle belanghebbenden.

7.1 Aanpak

De communicatie over de werkzaamheden wordt geïnitieerd door het projectteam Centrum Nieuw West. Het doel van de communicatie is het ondersteunen de bereikbaar, heel, veilig en schoon doelstellingen in het CNW plangebied.

Bij grote ingrijpende werkzaamheden ontvangen de belanghebbende twee weken voorafgaand aan de werkzaamheden en verkeersmaatregelen een brief. Een reguliere brief ontvangt men ongeveer een week van te voren. Als zich niet-geplande werkzaamheden voordoen wordt dit zo snel als mogelijk via brieven, bebording en andere digitale middelen gecommuniceerd.

Gedurende de hele Interimperiode zoekt het projectteam contact op gezette tijden contact met de ondernemers, bewoners en ander stakeholders in de buurt. De ondernemers zijn georganiseerd in een vereniging wat direct contact met hen eenvoudiger en directer maakt.

Het projectteam is verantwoordelijk voor de informatie verstrekking via diverse kanalen. Het projectteam heeft ook de regie als het gaat om de inhoud van de communicatie over het project door derden, inhoudelijk zullen derden daarom hun communicatie af stemmen met het projectteam.

7.2 Klachtenafhandeling

Alle bij de Gemeente Amsterdam binnenkomende klachten/meldingen (via diverse kanalen zoals email, Informatieloket, omgevingsoverleg, 14020 enz.) worden in een centraal systeem geregistreerd. Klachten/meldingen die worden hierdoor op adequate wijze afgehandeld. De intake en afhandeling worden door het project CNW verzorgd. Klachten/meldingen worden door de klachten coördinator van het Project CNW beoordeeld en vervolgens doorgeleid naar de contactpersoon van de uitvoerende partij of naar de eigen organisatie. Er wordt door het project CNW onderscheid gemaakt tussen schademelding als gevolg van bouw- of daaraan gerelateerde activiteiten. In het geval van een schademelding wordt deze doorgezet naar de contactpersoon van de uitvoerende partij en dient deze door de uitvoerende partij zelf opgenomen en afgehandeld te worden. Alle klachten, vragen en overige meldingen worden door het Project Centrum Nieuw West aangenomen, behandeld en opgelost. De bewaking van het totale proces wordt binnen het project vastgelegd, waardoor de regie in handen van het project blijft.

7.3 Communicatiekalender

Tijdstip	Doelgroep	Middel	Doel
1 week voorafgaand aan werkzaamheden	Bewoners en ondernemers CNW plangebied	Bewonersbrieven	Informeren over actualiteit en bouwwerkzaamheden en verkeersmaatregelen
Gemiddeld 1x per maand	Bewoners en ondernemers	Informatiebijeenkomsten/ meedenksessies	Informeren over actualiteit en bouwwerkzaamheden en verkeersmaatregelen
1x 2 maanden	Bewoners en ondernemers	projectnieuwsbrief	Informeren over actualiteit en bouwwerkzaamheden en verkeersmaatregelen
actualiteit	geïnteresseerden	app	Actualiteit en persoonlijk relevante informatie
actualiteit	Alle stakeholders en geïnteresseerden	Website	Actualiteit en plannen en wijziging
actualiteit	Ondernemers en toeleveranciers CNW	Social mediakanalen stadsdeel/BIZ	actualiteit
Dagelijks door de week	Bewoners en ondernemers	Inloopspreekuren informatiecentrum	Actualiteit en vragen beantwoorden klachtenpunt
	Bewoners, ondernemers en bezoekers CNW	Bouwschutting (volgt zsm)	Veiligheid en afschermen werkzaamheden. Vriendelijker uitstraling
actualiteit	Omwonenden, ondernemers, instanties en verkeersdeelnemers	Bebording	Veiligheid en verkeersmaatregelen communiceren
Toenemend	Bezoekers winkelcentrum	Digitale nieuwsbrief Nieuw West	Informeren over actualiteit en bouwwerkzaamheden en verkeersmaatregelen
actualiteit	Alle stakeholders en geïnteresseerden	Internet Stadsregie	actualiteit
2 weken voorafgaand aan het werk	Omwonenden, ondernemers, instanties en verkeersdeelnemers	AT5 Programma verkeer	actualiteit
actualiteit	Omwonenden, ondernemers, instanties en verkeersdeelnemers	AT5 gespot (nieuws)	Nachtelijke werkzaamheden
actualiteit	Omwonenden, ondernemers, instanties en verkeersdeelnemers	AT5 drukte in de stad	verkeersoverlast
1 per week	Alle stakeholders en geïnteresseerden	Aannemerspreekuur?	Actualiteit
actualiteit	Omwonenden, ondernemers, instanties	Klachtenpunt	Adhoc en issuemanagement
Actualiteit	media	Persbericht	Actualiteit

7.4 Contactpersonen

Naam	Functie	Organisatie	Contactgegevens
5.1,2,e	Projectleider	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Projectleider	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Omgevingsmanager	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e 5.1,2,e	Directievoerder	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Toezichthouder	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Werkvoorbereider	Gemeente Amsterdam Stadsdeel Nieuw-West	5.1,2,e @amsterdam.nl

Naam	Functie	Telefoonnummer	Contactgegevens
5.1,2,e	Stadsdeelregisseur Nieuw-West	5.1,2,e	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Adviseur Politie	5.1,2,e	5.1,2,e @politie.nl
5.1,2,e	Adviseur Brandweer	5.1,2,e	5.1,2,e @brandweeraa.nl
5.1,2,e	Adviseur Brandweer		5.1,2,e @brandweeraa.nl
5.1,2,e	Adviseur GVB	5.1,2,e	5.1,2,e @gvb.nl
5.1,2,e	Stadsregie	5.1,2,e	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Verkeerstactiek	5.1,2,e	5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	Verkeerslichten		5.1,2,e @amsterdam.nl
5.1,2,e	BLVC-Coördinator	5.1,2,e	5.1,2,e @amsterdam.nl

Bijlage(n)

Bijlage 1 - Plankaart mei 2016

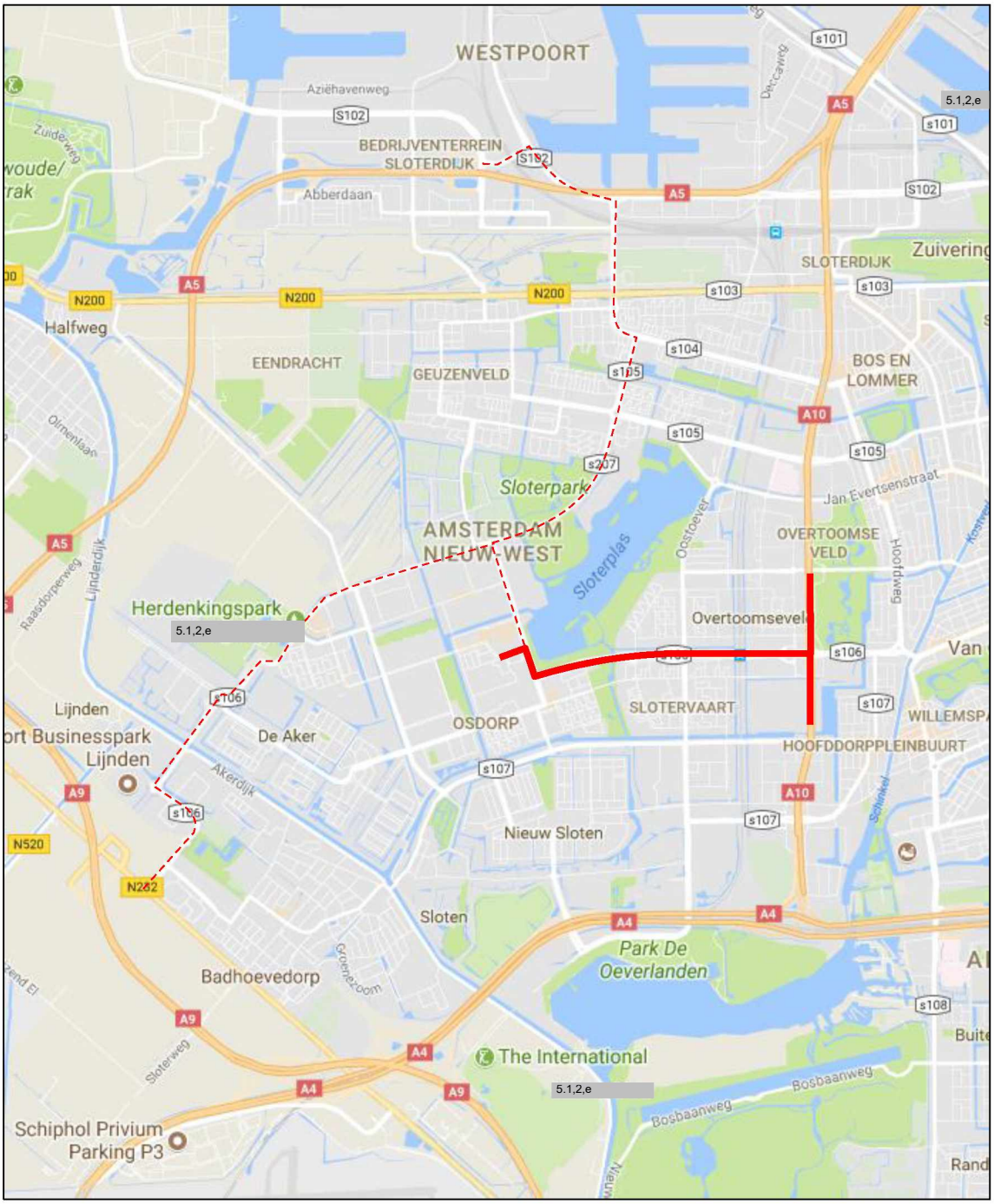
Bijlage 2 - Kabels en leiding fasering 2017

Bijlage 3 - Bouw en infra fasering 2017 - 2022

Bijlage 4 - Ontwerptekening van augustus 2016

Bijlage 5 - Verkeersnotitie-ontsluiting CNW

Bijlage 6 - Bouwlogistiek



Bijlage 7 – Omleidingen