Oosterdokseiland Ontwikkeling Amsterdam C.V.

Concept
Versie 12
19 oktober 2017

BLVC-plan Uitvoeringsfase
Kavel 5b/6



Opdrachtgever
OOA CV

BLVC-plan Uitvoeringsfase Kavel 5b/6 **1**

1 Inleiding **4**

2 Projectbeschrijving **5**
2.1 Omschrijving project 5
2.2 Betrokken partijen 5
2.3 Verantwoordelijkheden 6
2.4 Aannemers 6
2.5 Planning 6

3 Omgevingsanalyse **8**
3.1 Functies en voorzieningen Oosterdokeiland e.o. 8
3.2 Omgevingsprojecten tijdens bouw 9
3.3 Projecten en evenementen die zich afspelen tijdens de werkzaamheden in de omgeving 10

4 Faseringsplan **14**
4.1 Algemene toelichting 14
Fase 00 - Bouwplaats/voorbereiding 14
Fase 01 – Bouwput ontgraven 15
Fase 02 – Parkeergarage Oost 17
Fase 03 – Bovenbouw Oost 18
Fase 04 – Sloop bestaande inrit 18
Fase 05 – Parkeergarage West 19
Fase 06 – Bovenbouw West + Oost 20
Fase 07 – Oplevering en overdracht (december 2020) 20

5 Bereikbaarheid **21**
5.1 Oosterdokskade en huidige Oosterdoksdraaibrug afgesloten 21
5.2 Oosterdoksstraat afgesloten ten Westen van de inrit parkeergarage 22
5.3 Oosterdoksstraat afgesloten ten Oosten van de inrit parkeergarage 24
5.4 Onderzoek mogelijke alternatieven bereikbaarheid 24
5.5 Verkeersvoorziening per fase (omleidingsroutes, afzettingen, bebordingsplan) 26
5.6 Inzet verkeersregelaars 26
5.7 Bereikbaarheid nood -en hulpdiensten 26
5.8 Looproutes en tijdelijke verharding 27

6 Leefbaarheid **28**
6.1 Aanspreekpunt voor de omgeving 28
6.2 Geluidsoverlast en trillingshinder 28
6.3 Laden en Lossen bestemmingsverkeer 28
6.4 Ophalen (huis)afval 28
6.5 Net werkterrein 28
6.6 Goede verlichting 29

7 Veiligheid 30
7.1 In- en uitrijdend bouwverkeer 30
7.2 Verkeersveiligheid algemeen 30
7.3 Kwaliteit tijdelijke verharding 30
7.4 Handhaving verkeersregels 30
7.5 Sociale veiligheid (zie handboek Zo Werken wij In Amsterdam - op straat) 31
7.6 Beheer van de tijdelijke verkeersvoorzieningen 31
7.7 Algemene veiligheid rondom het bouwterrein 31

8 Communicatie 32
8.1 Omgevingscommunicatie team 32
8.2 Rolverdeling en verantwoordelijkheden 32
8.3 Stakeholdersanalyse 34
8.4 Communicatie middelen 39
8.5 Klachten 40
8.6 Calamiteiten 40
8.7 Uitgangspunten communicatie 41

9 Bijlagen 42

1 Inleiding



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

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

In dit BLVC-uitvoeringsplan heeft de ontwikkelaar OOA CV in overeenstemming met het BLVC-kader, de BLVC aspecten van de bouw van kavel 5/6 nader uitgewerkt. Het belangrijkste onderdeel hiervan is het faseringsdraaiboek (zie bijlage). De toelichting op het faseringsplan is gegeven in hoofdstuk 4. De fasering is gedetailleerd beschreven tot Bouwfase 02. Daarna geeft het BLVC plan meer een doorkijk op hoofdlijnen tot het eind van het project. Zodra een volgende fase verder is uitgewerkt zal deze aan dit BLVC plan worden toegevoegd, door het BLVC plan te herzien, en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeentelijke projectorganisatie en het vooroverleg WWU / WIOR.

2 Projectbeschrijving

2.1 Omschrijving project

Het project omvat de realisatie van een kantoor gebouw, woningen, leisure en een deel horeca. Tussen het kantoor en het Conservatorium worden woningen gerealiseerd (ca. 7.500 m2). Onder de woningen en het kantoor wordt een tweelaagse ondergrondse parkeergarage gebouwd aansluitend op de bestaande parkeergarage Oosterdok en voorzien van een nieuwe inrit. Bovenop het dek van de parkeergarage zal OOA cv op maaiveldniveau de openbare ruimte inrichten.

2.2 Betrokken partijen

- OOA CV en alle andere erfpachters
- OOA CV exploitatie parkeergarage (Inpublic als exploitant)
- OOA CV aannemer
- Stadsdeel Centrum, gebiedscoördinatie
- Stadsdeel Centrum, Schoon en Heel (reiniging en wegbeheerder)
- Gemeente Amsterdam, Gebiedsontwikkeling (naleving ontwikkelafspraken en opdrachtgever van de steiger, openbare verlichting en hellingbaan Oosterdoksdraaibrug, straat meubilair).
- Gemeente Amsterdam, Rve Parkeren
- Gemeente Amsterdam, Verkeer en Openbare ruimte (V&OR) assets, team infra en team licht (bruggen, brugwachtershuis, openbare verlichting)
- Prorail
- Waternet Brugbediening
- Waternet Nautisch
- Waternet Waterschap
- Waternet drinkwater / vuilwater
- Nutsbedrijven
- ENGIE lange termijn energie opslag (LTEO)
- AHK, Conservatorium
- Bewoners/bedrijven/voorzieningen ODE
- Gemeente Amsterdam, V&OR Controlekamer van de Verkeersleiding
- Dijksgracht / NEMO / PTA /Ruijterkade, bewoners en ondernemers
- Touringcars
- Havenbedrijf Amsterdam

2.3 Verantwoordelijkheden

Op 30-11-2000 hebben de gemeente Amsterdam en ontwikkelaar MAB een Ontwikkelingsovereenkomst over het Oosterdokseiland Zuid afgesloten, met de afspraak dat MAB het landdeel (aan de zuidzijde van het spoor) bouwrijp, bebouwd en woonrijp maakt, en de gemeente zorgt voor verplaatsing van woonboten en Sea Palace, aanleg Jetty en enkele onderdelen op het land.

De kavels 1 t/m 5a zijn alweer een aantal jaar geleden opgeleverd. Eind 2015 is duidelijk geworden dat de laatste kavels 5b en 6 snel zullen worden ontwikkeld en bebouwd door de ontwikkelaar Oosterdokseiland Ontwikkeling Amsterdam CV (OOA CV). Hierbij hebben de gemeente en OOA CV afgesproken dat OOA CV voor eigen rekening en risico, tijdens en na de bouw van kavel 5b/6 verantwoordelijk is voor:

- Het beheer van het aanliggend Openbaar Gebied;
- Het scheppen van de bouwlogistieke kaders voor een goede bereikbaarheid en veiligheid tussen de Oosterdokskade, de Oostelijke Onderdoorgang, de Dijksgracht en NEMO voor langzaam verkeer
- Een goede bereikbaarheid en doorstroming van het autoverkeer (incl. hoog verkeer) op en rond het Oosterdokseiland.

2.4 Aannemers

OOA CV heeft voor de uitvoering van Kavel 5/6 de volgende uitvoerende partijen geselecteerd:

- Constructie: Züblin
- Installaties: Installatie Combinatie Oosterdokseiland
- Gevels: Scheldebouw
- Liften: Kone
- Gevelreinigingsinstallaties: Manntech

De verantwoordelijkheid voor de bouwplaatsinrichting, logistiek en veiligheid is opgedragen aan Züblin. De aannemer werkt maximaal van maandag t/m zaterdag van 07:00 t/m 19:00.

2.5 Planning

Volgens de huidige planning (zie bijlage 1) zal de bouw op 1 december 2017 van start gaan mits op dat moment de Omgevingsvergunning, het Bestemmingsplan en de overige vergunningen definitief zijn. Vanaf september 2017 zullen er voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd. Met Booking.com is afgesproken dat de oplevering van het kantoorgebouw zal plaatsvinden op 1 december 2020.

De planning is onderverdeeld in 7 fasen die in hoofdstuk 5 worden omschreven. In de Faseringsdraaiboeken (zie bijlage) zijn de fasen uitgebreid in kaart gebracht en omschreven. Voor de uitvoeringsplanning wordt verwezen naar bijlagen 1, de Concept Contractuele planning van Züblin dd. 18 september 2017.

Op hoofdlijnen is het faseringsdraaiboek als volgt:

Voorbereiding:

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

Bouw:

- Fase 02: Parkeergarage Oost — december 2017 – mei 2018
- Fase 03: Bovenbouw Oost — mei 2018– december 2018
- Fase 04: Sloop bestaande inrit — oktober 2018 – maart 2019
- Fase 05: Parkeergarage West en inrichten openbare ruimte — januari 2019 – augustus 2019
- Fase 06: Bovenbouw West + Oost En vooroplevering openbare ruimte — september 2019 – november 2020
- Fase 07: Oplevering gebouw en openbare ruimte — december 2020

3 Omgevingsanalyse

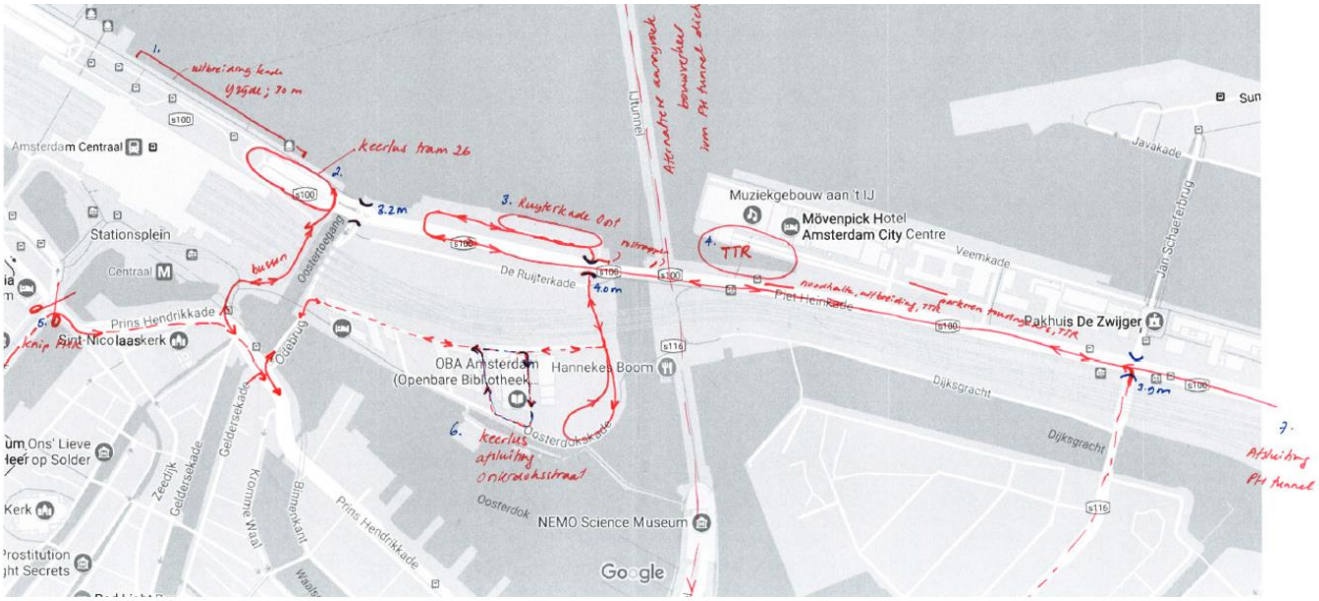
3.1 Functies en voorzieningen Oosterdokeiland e.o.



1.	Openbare Bibliotheek
2.	Conservatorium
3.	Hotel Double Tree
4.	TomTom
5.	Centraal Station
6.	Kop Dijksgracht: Klimmuur Amsterdam, Hanneke's Boom, restaurant boot, tuingroep, Mediamatic, Prorail-opslag, Verkeersleiding
7.	Parkeergarage Oosterdok inrit
8.	Riviercruises / touringcars
9.	Halte IJtram (lijn 26) en ook de controlekamer voor Verkeersleiding
10.	Muziekgebouw aan het IJ/Bimhuis, PTA
11.	Woningen / bedrijven ODE-noord en zuid
12.	Nemo
13.	Locatie voor de Jetty (boardwalk), op de foto is oude hulpbrug nog zichtbaar.
14.	Brugwachtershuisje
15.	Sea Palace (inmiddels verplaatst)
16.	Woonboten langs de Prins Hendrikkade
17.	Marine terrein

Bovenstaande overzicht is geen volledige beschrijving van alle panden, maar geeft een goed overzicht van de aanwezige functies.

3.2 Omgevingsprojecten tijdens bouw



1: Uitbreiding IJzijde: 30 mtr kade wordt aangelegd t.b.v. fietsparkeren (start 2018)
2: Keerlus tram 26
3: Ruyterkade Oost: Verleggen van de weg + extra parkeerplaatsen touringcars (start najaar 2017- maart 2018) IMPACT op bereikbaarheid bouwterrein
4: TTR: in 3 fases (start mei 2018, gereed 2019) IMPACT bereikbaarheid bouwlogistiek over het water
5: Knip Prins Hendrikkade: IMPACT bereikbaarheid, o.a. geen verkeer mogelijk voorlangs Centraal station
6: Keerlus tijdens afsluiting Oosterdoksstraat
7: Afsluiting Piet Hein tunnel

Tijdens de bouw van kavel 5b/6 worden er in de omgeving nog een aantal ingrijpende projecten uitgevoerd, die impact hebben op de bereikbaarheid van het Oosterdokseiland. In onderstaande omgevingsanalyse is een overzicht gemaakt van de omgevingsprojecten. In de afgelopen maanden zijn gesprekken gevoerd met de omgevingsmanagers van de verschillende projecten, om kennis te maken en afstemming te zoeken over de impact. In de communicatiematrix in het hoofdstuk communicatie is aangegeven wanneer er met de omgeving afstemming plaats vindt. Afgesproken is om op korte termijn, op initiatief van de gemeente, een bijeenkomst te organiseren waarbij de omgeving wordt geïnformeerd over de impact van de verschillende werkzaamheden rondom het Oosterdokseiland. OOA CV zal deelnemen aan deze bijeenkomst.

In het BLVC-kader is de huidige verkeerssituatie van bovenstaande gebied uiteengezet. In dit BLVC-plan wordt nader ingezoomd op het gebied binnen het kader, de wegen op en direct om het Oosterdokseiland.

Aandachtspunten huidige situatie:

- Er is geen linksaf mogelijkheid van De Ruijterkade naar de ODE-brug;
- Er is geen linksaf mogelijkheid vanaf de Oostertoegang naar de Oosterdoksstraat;

- De doorrijhoogte via de Oosterdoksstraat is hoger dan de Oostertoegang;
- Een stremming van de Oosterdoksstraat heeft impact op laad- en losverkeer Oosterdokseiland, routes voor touringcars en ander hoog verkeer (Spuitwagen Brandweer);
- Oversteek langzaam verkeer ten noorden van de ODE brug (rood licht genegeerd);
- Bereikbaarheid van en wachtrij voor de parkeergarage ODE;
- De Ruijterkade oost is een drukke touringcar halteerlocatie voor vooral de riviercruises;
- Kruispunt Prins Hendrikkade / ODE-brug is zwaar belast.

3.3 Projecten en evenementen die zich afspelen tijdens de werkzaamheden in de omgeving

In de periode september 2017 t/m december 2018 vindt de bouw van de Onderbouw plaats en de voorbereidende werkzaamheden van de bovenbouw. Tijdens deze periode zijn in de (directe) omgeving een aantal projecten gaande. Afstemming over de gevolgen/impact en raakvlakken tussen de projecten in de omgeving vindt plaats via contact met de coördinator van het desbetreffende project en in samenwerking met de BLVC deskundige van het Ingenieursbureau.

3.3.1 Uitbreiding IJzijde

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

3.3.2 Keerlus tram 26

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

3.3.3 De Ruijterkade Oost

Op dit moment zijn er 8 tot 10 halteplaatsen beschikbaar voor touringcars op de De Ruijterkade Oost. De functie touringcar parkeren wordt op deze locatie uitgebreid. Het project de Ruijterkade

Oost wil deze werkzaamheden liefst zo spoedig mogelijk uitvoeren. Voorwaarde bij de uitvoering van de werkzaamheden is dat de doorgang behouden blijft voor het bouwverkeer (met huidige capaciteit/wegbreedte) voor kavel 5b/6, voor auto's van en naar Parkeergarage Oosterdok, voor bestemmingsverkeer en halteruimte voor minimaal het huidige aantal touringcarparkeerplaatsen. Het is cruciaal voor het project dat dit door de wegbeheerder wordt gegarandeerd. OOA cv is in gesprek met de omgevingsmanager van het project de Ruijterkade om de werkzaamheden af te stemmen.

3.3.4 Transferpunt Touringcars en Rondvaartboten Zouthaven (TTR)

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

3.3.5 Knip Prins Hendrikkade

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

3.3.6 De Entree / Westertoegang

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

3.3.7 Afsluiting Piet Heintunnel

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

3.3.8 Oosterdoksbrug (brug 485)

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

3.3.9 Afronding oostelijk deel Oosterdokseiland

- Hellingbaan Oosterdoksdraaibrug
- Aanlanding Langedoksbrug
- Openbare verlichting

3.3.10 Brugwachterhuis Oosterdokskade 100

- Aanpassingen brugwachtershuis voor hotelfunctie, na realisatie kavel 5b/6
- Op afstand bestuurbaar maken van Oosterdoksdraaibrug (nov. 2017), Langedoksbrug en Oosterdoksbrug door Waternet
- Aanpassen brugwachtershuis voor terugval op lokale bedieningen van 3 bruggen
- Het brugwachtershuis blijft te allen tijde bereikbaar voor lokale bediening, ook tijdens de bouw.

3.3.11 Conservatorium (AHK)

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

3.3.12 Kavel 2

- Verbouwen tot fietsenstalling (laag -1)
- Aanpassingen entree/roltrappen
- Ingebruikname retail en fietsenstalling.

3.3.13 Dam tot damloop

- Elk jaar 3e zondag van september

De Prins Hendrikkade en ODE-brug zijn afgesloten.

3.3.14 Amsterdam Light Festival

- Begin zomer 2017 heeft OOA CV vernomen dat eind 2017 het Amsterdam Light Festival op het Marineterrein is gepland. Tijdens de zomer is gesproken met het Amsterdam Light Festival en in oktober 2017 heeft een tweede gesprek plaats gevonden waarin is aangegeven dat door de bouw van kavel 5b/6 samen de bereikbaarheid t.b.v. het Amsterdam Light festival moet worden bekeken.

4 Faseringsplan

4.1 Algemene toelichting

Het faseringsplan omschrijft de werkzaamheden die plaats gaan vinden vanaf juni 2017. De realisatie is opgebouwd is bouwfases en in dit hoofdstuk wordt beschreven welke werkzaamheden er per fase plaats gaan vinden, welke impact dit heeft op de omgeving en welke middelen er worden gebruikt om de impact van de werkzaamheden te ondervangen of om de hinder die kan ontstaan te reduceren. In de opvolgende hoofdstukken wordt dieper ingegaan op de Bereikbaarheid, Veiligheid, Leefbaarheid en Communicatie met betrekking tot de werkzaamheden.

De fasering is beschreven tot Bouwfase 02. Daarna geeft het BLVC plan meer een doorkijk op hoofdlijnen tot het eind van het project. Zodra een volgende fase verder is uitgewerkt zal deze aan dit BLVC plan worden toegevoegd, en ter goedkeuring worden voorgelegd aan de gemeentelijke projectorganisatie, het WIOR vooroverleg en de WWU.

In bijlage 2, 3 en 4 zijn de faseringsdraaiboeken d.d. 19 september 2017 opgenomen. In het faseringsdraaiboek is de wijze van uitvoeren zoals die OOA op dit moment voor ogen staat omschreven. Voor wat betreft de tijdsplanning wordt verwezen naar de Concept Contractuele Planning van Züblin. Fases kunnen elkaar overlappen.

Het werk is ingedeeld in 8 bouwfasen conform het faseringsdraaiboek.

Fase 00 - Bouwplaats/voorbereiding

4.1.1 Werkzaamheden

- Leegpompen huidige bouwput
- Sonderingen maken
- Slaan proefpalen
- Plaatsen directiekeet

4.1.2 Impactanalyse

Tijdens fase 00 worden op het trottoir tussen het Spoorviaduct en Oosterdoksbrug aan de Oosterdoksdoorgang (richting De Ruijterkade) keten ten behoeve van projectmanagement en bouwdirectie geplaatst. Wanneer de keten zijn geplaatst blijft er voldoende ruimte over voor het

aanleggen van de toekomstige keerlus die is voorzien vanaf fase 03 als de Oosterdoksstraat wordt afgesloten.
De overige werkzaamheden, zoals het uitvoeren van sonderingen, het leegpompen van de bouwput en het slaan van de proefpalen hebben geen effect op de openbare ruimte en de verkeersafwikkeling.

Maatregelen
Het bouwterrein rondom de keten zal met hekken worden afgescheiden.

Fase 01 – Bouwput ontgraven

4.1.3 Werkzaamheden

- Inrichten bouwplaats, plaatsen bouwketen aannemer.
- Buitenwerking stellen Oosterdoksdraaibrug, na verkeersbesluit
- Omleidingsroutes aangeven voor voetgangers, fietsers en automobilisten.
- Tijdelijke loop-en fietsbrug over het water maken vanaf de aanlanding Nemo brug tot voor het conservatorium, na verkeersbesluit
- Leegpompen en uitgraven bestaande bouwput kavel 6.
- Plaatsen crashdek op de bestaande ingang parkeergarage.
- Aan-en afvoer materialen en grondstoffen via het water
- Aanbrengen tijdelijke lift t.b.v. de bereikbaarheid Kop Dijksgracht

4.1.4 Impactanalyse

De bouwplaats van kavel 5b/6 zal worden ingericht en daartoe zal de Oosterdokskade vanaf het spoorviaduct aan de Oosterdoksdoorgang tot de voetgangersentree van de parkeergarage op het plein voor het Conservatorium zijn afgesloten. De Oosterdoksdraaibrug is niet meer bereikbaar vanaf de kade, i.v.m. de ontgraving van de bouwplaats.

Bouwlogistiek over water
In verband met de hoeveelheid logistieke bewegingen t.b.v. de aan- en afvoer van materialen en grondstoffen, is er voor gekozen het transport over land zo ver als mogelijk te minimaliseren, zodat het Oosterdokseiland en de stad zo min mogelijk worden belast. Het ontgraven van de bouwkuip van ca 68.000 m3 grond en het hiervan afvoeren middels vrachtwagens zou uitgaande van 10 m3 per vrachtwagen 6800 vrachten betekenen. Dit zou globaal betekenen 41 vrachten per dag. Om de toegangswegen te ontlasten is er gekozen om van deze hoeveelheid af te voeren grond 60% over water af te voeren en 40% over land oftewel zal het verkeer over de weg beperkt zijn tot ca. 16 vrachten per dag.

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

Bereikbaarheid parkeergarage
De ingang van de parkeergarage blijft bereikbaar via het spoorviaduct ter plaatse van Oosterdoksdoorgang. Op het dak van de bestaande parkeergarage-ingang wordt een zgn. crashdek aangebracht ter voorkoming van calamiteiten door vallende bouwelementen op het dak van de ingang. De wachtrij voor de ingang van de parkeergarage kan de toegang tot de inrit van het bouwterrein belemmeren. De onderdoorgang ter plaatse van het spoorviaduct zal ook gebruikt worden door bouwverkeer; het autoverkeer richting de parkeergarage-ingang kan hiervan hinder ondervinden. Bij drukte en/of opstoppingen richting de parkeergarage en de inrit van de bouwplaats worden verkeersregelaars ingezet. Daarnaast worden er tekstkarren ingezet om te voorkomen dat het verkeer t.b.v. de parkeergarage onnodig de Ruijterkade Oost oprijdt wanneer de parkeergarage vol is.

Maatregelen
Er wordt door OOA CV een tijdelijke loopbrug aangelegd van de Oosterdokskade richting de Nemo brug.

Ten aanzien van het uit gebruik nemen van de Oosterdoksdraaibrug tot april/mei 2020 geldt dat de tijdelijke omleidingsroutes via bestaande verbindingen voor fietsers en voetgangers inzichtelijk zijn gemaakt.

Verder is door OOA CV met de gebruikers van de Kop Dijksgracht, het Marineterrein en de Zouthaven afgesproken dat er door middel van een integrale benadering van het Dijksparkgebied in samenhang met Blauwe Loper (Zouthaven) en het Marineterrein wordt gekomen tot creatieve oplossingen om:

1. het gebied op de kaart te houden;
2. de alternatieve routes aantrekkelijk te maken (bijv. goede en herkenbare signing, kunstprojecten, "de groene vingers van het Dijkspark" verder uit te zetten in het gebied, de mogelijkheid van een bootverbinding rond het Oosterdok bij evenementen en het toevoegen van een lift voor rolstoelgebruikers en/of mensen met een handicap.

De ingrepen zullen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voorstellen worden actief uitgevraagd bij de betrokkenen. OOA CV levert een projectleider, trekt dit project en voert de gekozen maatregelen uit, uiteraard na goedkeuring in de WWU en in nauw overleg met de eigenaren/beheerders van de openbare ruimte.

Om belemmeringen van het bouwverkeer door een wachtrij voor de parkeergarage te beperken wordt de toevoer van verkeer naar de parkeergarage geregeld met signalering vanaf het punt waar alternatieven nog bereikbaar zijn (Piet Heinkade). Door middel van bebording moeten de doelgroepen worden doorgeleid naar de dichtstbijzijnde beschikbare route. Deze maatregel geldt ook voor het langzaam verkeer richting Kop Dijksgracht. Naast de tijdelijke brug, zijn er ook andere alternatieve routes in kaart gebracht, waarvoor een bebordingsplan is opgesteld. Het concept bebordingsplan voor deze fase is als bijlage (7 & 8) bij dit BLVC plan gevoegd. Tijdens de bouw kan het voorkomen dat routes moeten worden verplaatst, waardoor ook het bebordingsplan moet worden aangepast. Een aanpassing op het bebordingsplan zal, indien de aanpassing van omvangrijke aard is, 3 weken voor de aanvang van het aanpassen van de route worden voorgelegd aan het Stadsdeel ter goedkeuring of langer wanneer een verkeersbesluit nodig is.

Op de drukke momenten, zoals tijdens de schoolvakanties en wanneer er evenementen plaats vinden, worden er verkeersregelaars ingezet. De verkeersregelaars zijn eveneens op ad hoc basis oproepbaar in geval van spontane drukte c.q. opstoppingen. De begeleiders worden opgeroepen door de beheerder van de parkeergarage. Indien noodzakelijk worden er naast de reeds aanwezige signalering borden en verkeersregelaars extra matrixborden geplaatst.

Fase 02 – Parkeergarage Oost

4.1.5 Werkzaamheden

- Op kavel 6 wordt gestart met het heiwerk.
- Vervolgens worden de keldervloer -2 en de poeren gemaakt.
- De damwand tussen de bestaande en de nieuwe parkeergarage wordt afgebrand.
- De bouwkranen worden geplaatst.
- Daarna volgt de verdere ruwbouw (vloeren en wanden) van de parkeergarage.

4.1.6 Impactanalyse

De bereikbaarheid rond het bouwterrein van kavel 5b/6 is ongewijzigd ten opzichte van fase 01.

Maatregelen
Er zijn geen aanvullende maatregelen ten opzichte van fase 01 benodigd.

Fase 03 – Bovenbouw Oost

4.1.7 Werkzaamheden

- Bouwterrein van kavel 6 wordt uitgebreid t/m Oosterdoksstraat.
- Bouwen staalconstructie / crashdek bovenbouw Oosterdoksstraat (laag 4) met achterconstructie t.h.v. nieuwe ingang parkeergarage.
- Bouwen vloerlagen 0, 01, 02, 2½ kavel 6.
- Plaatsen kolommen aan noordzijde tegen keerwand spoordijk kavel 6.
- Bouwen crashdek boven nieuwe hellingbaan op laag 0 en 1 en boven bestaand dak parkeergarage.

4.1.8 Impactanalyse

De doorgaande route door de Oosterdoksstraat wordt geknipt. Het autoverkeer naar de bestaande ingang van de parkeergarage komt/gaat nu via de Oosterdoksstraat vanuit westelijke richting langs kavel 1 t/m 5a. Daarnaast is de onderdoorgang onder het spoor van 4.0 meter niet beschikbaar voor touringcars. De tijdelijke route van de hulpdiensten gaat over het bouwterrein van de Oosterdoksstraat naar de Oosterdokskade. Het aanrijden voor bestemmingsverkeer gaat vanuit westelijke richting over de Oosterdoksstraat. Het fiets- en voetgangersverkeer kan geen gebruik meer maken van de Oosterdoksstraat en Oosterdoksdoorgang.

Maatregelen
Door middel van bebording moeten de doelgroepen worden geleid naar de dichtstbijzijnde beschikbare route. Het bebordingsplan is toegevoegd als bijlage.
Daarnaast worden er op de drukke momenten verkeersregelaars ingezet.
Er wordt een goede keer mogelijkheid gemaakt ter hoogte van de directiekeet.

Fase 04 – Sloop bestaande inrit

4.1.9 Werkzaamheden

- In gebruik nemen nieuwe ingang parkeergarage. Aanrijden vanuit westelijke richting.
- Verwijderen crashdek op bestaand dak parkeergarage.
- Start sloop oude ingang, hellingbanen, vloer laag -1, betonnen keerwand op laag -1 en -2 tussen kavel 5b en 6, 2x tijdelijk vluchttrappenhuis van laag -2 en opbouw op maaiveld.
- Bouwen staalconstructie / crashdek boven kruising Oosterdokskade en Oosterdoksstraat (laag 4) met achter constructie.
- Bouwen laag 04 kavel 6.
- Inrichten bouwterrein op maaiveld boven nieuwe parkeergarage.

4.1.10 Impactanalyse

De auto's vanuit de parkeergarage blijven gebruik maken van de route in westelijke richting over de Oosterdoksstraat. De tijdelijke route hulpdiensten blijft lopen over bouwterrein van Oosterdoksstraat naar de Oosterdokskade.

Maatregelen
De maatregelen zijn het hetzelfde als voor de vorige fase 03.

Fase 05 – Parkeergarage West

4.1.11 Werkzaamheden

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

4.1.12 Impactanalyse

Omdraaien van de aanrijrichting van de parkeergarage en het afsluiten van de Oosterdoksstraat tussen kavel 5b en 6 voor het inrijden van de parkeergarage. Het bestemmingsverkeer van de overige kavels op het Oosterdok is mogelijk vanuit westelijke richting. De Oosterdoksstraat is ter plaatse van kavel 5a/b afgesloten voor het publiek. Er is wel een vrije doorgang mogelijk voor hulpdiensten.

Maatregelen
Door middel van bebording moeten de doelgroepen worden geleid naar de dichtstbijzijnde beschikbare route.
De toegangscontrole t.b.v. de parkeergarage wordt naar voren gehaald door het plaatsen van een slagboom bij het viaduct. Het parkeerverkeer gaat gebruik maken van de westelijke rijbaan onder het viaduct. Het bouwverkeer richting het bouwterrein gaat de oostelijke rijbaan gebruiken. Hierdoor wordt het bouwverkeer gescheiden van het autoverkeer naar de garage.

Fase 06 – Bovenbouw West + Oost

4.1.13 Werkzaamheden

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

4.1.14 Impactanalyse

De invloed op de omgeving is gelijk aan die in de vorige fase 05.

Maatregelen

- De maatregelen zijn het hetzelfde als voor de vorige fase 05.

Fase 07 – Oplevering en overdracht (december 2020)

4.1.15 Werkzaamheden

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

4.1.16 Impactanalyse

De oorspronkelijke verkeerssituatie (zoals deze bestond in 2016) op het eiland is weer van toepassing.

5 Bereikbaarheid

Omdat de route tussen de kop Dijksgracht en het Oosterdokseiland vanaf januari 2018 t/m maart/april 2020 uit bedrijf wordt genomen in verband met aanleg van de bouwkuip, het aanvoeren van materialen en het draaien van bouwkranen over de brug zijn de overige alternatieve omleidingsroutes inzichtelijk gemaakt.
Van ieder van deze routes is de afstand en reistijd bepaald en deze is vergeleken met de route zonder omleiding. Zie hiervoor de bijlage met afbeeldingen van de omleidingsroutes (bijlage 6).
De resultaten zijn samengevat in de Matrix omleidingsroutes welke als bijlage 5 bij dit BLVC plan is gevoegd.

Voor de alternatieve omleidingsroutes zijn door Buko infrasupport concept bebordingsplannen opgenomen en zijn de omleidingsroutes aangegeven. Zie hiervoor de tekeningen van Buko voor Fase 1 en 2 (bijlage 7 en 8). Ten behoeve van de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten dient OOA CV te voldoen aan de algemene voorwaarden nood- en hulpdiensten Versie december 2010 BBA (bijlage16) . Indien niet kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarden dient OOA cv contact op te nemen met de Brandweer Amsterdam-Amstelland afdeling BBA. De werk- en bouwterreinen en de aanwezige openbare ruimte moeten altijd bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.

Afsluiten langzaamverkeersroutes
Tijdens de bouw van Kavel 5/6 zullen een aantal auto- en langzaamverkeersroutes moeten worden afgesloten. Uit de analyse van de bouwfasering in het vorige hoofdstuk komen de volgende 3 belangrijke wijzigingen in de verkeerssituatie naar voren:

1. Oosterdokskade en huidige Oosterdoksdraaibrug vanaf de bouwplaats niet meer bereikbaar
2. Oosterdoksstraat afgesloten ten Westen van de inrit naar de parkeergarage
3. Oosterdoksstraat afgesloten ten Oosten van de inrit naar de parkeergarage.

5.1 Oosterdokskade en huidige Oosterdoksdraaibrug afgesloten

Inleiding
Het afsluiten van de Oosterdokskade en de Oosterdoksdraaibrug heeft verschillende redenen:

- Afgraven bouwput
- Bouw ondergrondse parkeergarage
- Logistieke aanvoerroute, aanvoer over water
- Bouwveiligheidszone tijdens bouw bovenbouw.

Omleidingsroutes

Voetgangers

Voor de voetgangers zijn er, afhankelijk van de bestemming, 2 omleidingsroutes.
De eerste route loopt van de De Ruyterkade via de trappen van de Oosterdoksbrug om vervolgens via deze brug over de Oosterdoksdoorgang de kop van de Dijksgracht te bereiken. Voor mindervaliden is deze route niet geschikt. Mindervaliden kunnen gebruik maken van de lift naar het tramperron. Hier vandaan kan worden overgestoken naar het voetpad over de brug naar de De Ruyterkade.

De tweede route (Route N) loopt vanaf de Oosterdokskade via de Nemobrug en de Prins Hendrikkade naar het Marineterrein.
In het geval zowel de Oosterdoksstraat inclusief de toegang onder het spoor is afgesloten en tevens de Oosterdoksdraaibrug niet gebruik kan worden dient de voetganger die van ODE naar de Kop Dijksgracht wil lopen om te lopen via de Oostertoegang en vervolgens de De Ruijterkade. Voor de voetganger bedraagt de extra reistijd dan 10 minuten.

Fietsers

Voor de fietsers zijn er, afhankelijk van de bestemming, 2 omleidingsroutes.
De eerste route loopt via de Piet Heinkade, Kattenburgstraat naar de Dijksgracht. En andersom worden fietsers op de Piet Heinkade ter hoogte van de Kattenburgstraat en Mariniersbrug geattendeerd op de afgesloten Oosterdoksdraaibrug. Zij worden omgeleid via de Piet Heinkade en de Oosterdoorgang naar het Oosterdokseiland. De fietsers vertrekkend vanaf de kop van de Dijksgracht rijden naar de Mariniersbrug en volgen dezelfde route richting Oosterdoorgang/Oosterdokseiland.

De tweede route (Route N) loopt vanaf de Oosterdokskade via de Nemobrug en de Prins Hendrikkade naar het Marineterrein.
Uit de matrix met afstanden en tijden van de omleidingsroutes blijkt dat de alternatieve routes in lengte variëren van 100 tot 1550 meter en de extra reistijd van 1 tot 7 minuten.

Auto's

Autoverkeer vanuit de Annie M.G. Schmidtstraat richting de Oosterdokskade mag niet meer linksaf slaan naar de Oosterdokskade. Zij gaan rechtsaf via de Oosterdokskade en de dwarsstraten weer terug naar de Oosterdoksstraat en kunnen zo het eiland weer verlaten.

5.2 Oosterdoksstraat afgesloten ten Westen van de inrit parkeergarage

Inleiding

Vanwege de bouw van de overkragingsconstructie over de Oosterdoksstraat, welke wordt gecombineerd met het crashdek, zal de Oosterdoksstraat worden afgesloten ten westen van de bestaande inrit naar de Parkeergarage.

Omleidingsroutes

Voetgangers

Voor de voetgangers zijn er, afhankelijk van de bestemming, 2 omleidingsroutes .

De eerste route (Route N) loopt vanaf de Oosterdokskade via de Nemobrug en de Prins Hendrikkade naar het Marineterrein.

De tweede route (route Voetganger, zie bijlage bebordingsplan) loopt van de De Ruyterkade via de trappen van de Oosterdoksbrug om vervolgens via deze brug over de Oosterdoksdoorgang de kop van de Dijksgracht te bereiken. Voor mindervaliden is deze route niet geschikt. Mindervaliden kunnen gebruik maken van de lift naar het tramperron. Hier vandaan kan worden overgestoken naar het voetpad over de brug naar de De Ruyterkade. Het is alleen niet meer mogelijk om vanaf het Oosterdokseiland via de oostelijke onderdoorgang onder spoor de omleidingsroute via de trappen naar de Dijksgracht te bereiken. Dit kan nu alleen via de westelijke onderdoorgang onder het spoor. Een van de maatregelen die thans wordt onderzocht in het kader van het aantrekkelijker maken van de omleidingsroutes is het maken van een stijgpunt (tijdelijke lift) voor minder validen welke toegang geeft vanaf de Oosterdokskade tot de voetgangersroute over de Oosterdoksbrug vanaf de zijde van het Oosterdokseiland.

Fietsers

Voor de fietsers zijn er, afhankelijk van de bestemming, 2 omleidingsroutes.

De eerste route (Route N) loopt vanaf de Oosterdokskade via de Nemobrug en de Prins Hendrikkade naar het Marineterrein.

De tweede route (route Fiets, zie bijlage bebordingsplan) loopt via de Piet Heinkade, Kattenburgstraat naar de Dijksgracht. En andersom worden fietsers op de Piet Heinkade ter hoogte van de Kattenburgstraat en Mariniersbrug geattendeerd op de afgesloten Oosterdoksdraaibrug. Zij worden omgeleid via de Piet Heinkade en de Oosterdoorgang naar het Oosterdokseiland. Voor de fietsers vertrekkend vanaf de kop van de Dijksgracht rijden naar de Mariniersbrug is het niet meer mogelijk om vanaf het Oosterdokseiland via de oostelijke onderdoorgang onder spoor de De Ruijterkade te bereiken. Dit kan nu alleen via de westelijke onderdoorgang onder het spoor.

Gemotoriseerd verkeer

Autoverkeer naar de bestaande ingang van de parkeergarage komt en gaat nu via de Oosterdoksstraat vanuit westelijke richting langs kavel 1 t/m 5a. Er komt een tijdelijke route voor hulpdiensten over het bouwterrein van Oosterdoksstraat naar Oosterdokskade. Zwaar verkeer mag niet meer over het eiland rijden en wordt omgeleid via de De Ruijterkade. Door het afsluiten van de Oosterdoksstraat kan bestemmingsverkeer alleen via de Westzijde het eiland op rijden. Het verkeer kan vanaf de Oosterdoksstraat via de Annie M.G. Schmidtstraat en de Oosterdokskade en vervolgens via de andere dwarsstraten keren op het eiland. Indien zwaar verkeer toch over de kade zal moeten rijden, dan neemt het project contact op met het stadsdeel.

5.3 Oosterdoksstraat afgesloten ten Oosten van de inrit parkeergarage

Inleiding
Nadat de overkragingsconstructie over de Oosterdoksstraat en het crashdek ten westen van de inrit naar de parkeergarage gereed zijn zal de Oosterdoksstraat aan de Oostzijde van de inrit worden afgesloten.

Omleidingsroutes
Voetgangers
De omleidingsroutes voor voetgangers blijven gelijk aan die in de vorige fase.

Fietsers
De omleidingsroutes voor fietsers blijven gelijk aan die in de vorige fase.

Gemotoriseerd verkeer
Autoverkeer naar de nieuwe ingang van de parkeergarage komt en gaat nu via de Oosterdoksstraat vanuit oostelijke richting via de oostelijke onderdoorgang onder spoor.
Voor het overige verkeer blijft de situatie gelijk aan de vorige fase.

5.4 Onderzoek mogelijke alternatieven bereikbaarheid

Omdat het Oosterdokseiland, de Dijksgracht en het Marineterrein verminderd bereikbaar zijn gedurende de bouw van kavel 5b/6, is er onderzoek gedaan naar eventuele mogelijke alternatieven.

- Verplaatsen van de oosterdoksdraaibrug
- Tijdelijke brug tussen Nemo brug en Oosterdoksdraaibrug
- Boot route over het water
- Tijdelijke lift De Ruijterkade/Piet Heinkade

Verplaatsen van de brug
Het verplaatsen van de oorspronkelijke brug is niet mogelijk. De constructie van de brug is ingesteld op een bepaalde hellingshoek en heeft een lengte die is afgestemd op de locatie. Het draaimechanisme is vast ingebouwd in bruggenhoofd midden van de Oosterdoksdoorgang en kan niet verplaatst worden.

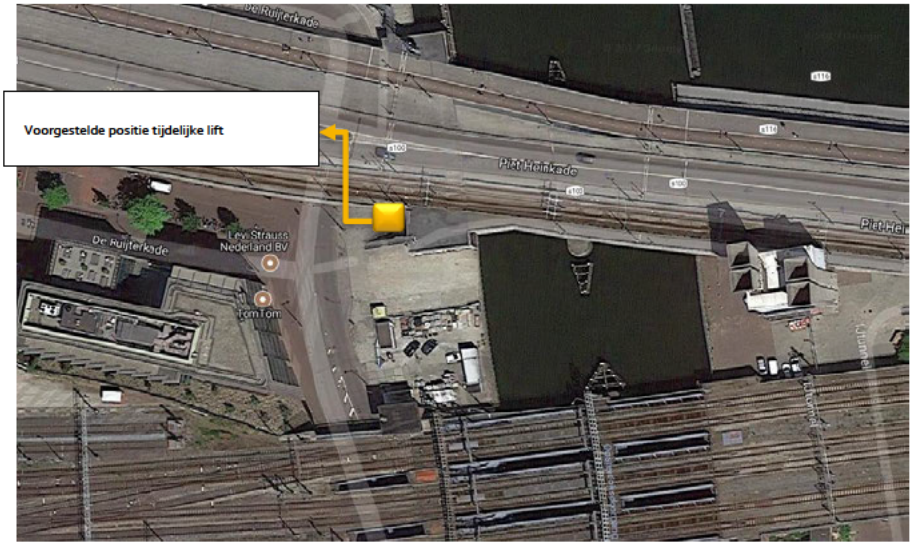
Aanleg tijdelijke brug
Een tijdelijke brug tussen het Oosterdok en de Kop Dijksgracht is op de huidige plek niet mogelijk in verband met de veiligheid van de gebruikers. De bouwplaats loopt tot aan de damwand, waardoor het niet mogelijk is om hier een tunnel te realiseren met een alternatieve looproute. Samen met o.a. de Omgevingsdienst is gekeken naar de mogelijkheid om de tijdelijke brug binnen bepaalde venster tijden open te zetten, zodat de Dijksgracht bereikbaar blijft gedurende de avonduren. Aangezien de tijdelijke brug over de bouwplaats loopt ontstaat er gedurende de

periode dat er niet wordt gebouw of aangevoerd, nog steeds geen situatie waarbinnen de brug veilig kan worden opengesteld o.a. doordat het niet mogelijk is om een eenduidige situatie te creëren (eenduidig beheerregiem). Daarom kan deze route niet in het BLVC plan worden opgenomen. De route over de Oosterdoksdraaibrug komt naar verwachting in april/mei 2020 weer beschikbaar en wordt dan met een verbinding over het maaiveld opnieuw aangelegd.

Route over het water
Het inzetten van een boot/pont om passanten te vervoeren over het water is mogelijk, maar niet aan te raden. De tijdelijke boot/pont zal moeten gaan varen op een drukke vaarroute waar grote schepen varen. Daarnaast is er vooralsnog geen mogelijkheid om de boot/pont aan te meren op de kop van de Dijksgracht en ook niet langs kavel 5b/6. De Jetty is niet geschikt voor het op en af stappen van passanten en fietsers. De belanghebbenden hebben aangegeven te begrijpen dat een bootverbinding in tijd geen serieus alternatief, is gegeven de aangegeven alternatieve routes. In samenwerking met de ondernemers en bewoners van de Dijksgracht wordt gekeken of het mogelijk is om tijdens evenementen een evenementen boot in te zetten. Over de mogelijkheden voor het inzetten van een evenementenboot wordt gesproken tijdens het gebruikersoverleg Kop Dijksgracht.

Voorzieningen ten aanzien van bezoekers Kop Dijksgracht
Thans zijn er op de Oosterdokskade tegenover de aanlanding van de Oosterdoksdraaibrug fietsparkeerplekken aangebracht voor bezoekers van de Kop Dijksgracht. Deze worden voornamelijk gebruikt voor de bezoekers voor Hannekes Boom. OOA cv zal deze fietsparkeerplekken verplaatsen naar een plek nabij de trap van de Oosterdoksbrug, waarmee deze voorziening in stand blijft en aansluit om de omleidingsroute voor voetgangers. Ook wordt er gekeken naar een geschikte plek t.b.v. de taxi's naast de trap van de Oosterdoksbrug, de bewoners van de Dijksgracht hebben aangeven liever geen taxi plaatsen op de Dijksgracht te hebben.
Het project zal ten behoeve van de alternatieve routes en voorzieningen aandacht geven aan de sociale veiligheid (bijv. goede en herkenbare signing, kunstprojecten, verlichting, etc.).Dit wordt afgestemd met de politie en beoordeeld door de omgevingsmanager van het Stadsdeel Centrum.

Tijdelijke lift De Ruijterkade/Piet Heinkade
Om de looproute van De Ruijterkade naar de Dijksgracht mogelijk te maken voor o.a. mindervalide zal OOA cv een tijdelijke lift realiseren naast de trap van De Ruijterkade naar de Piet Heinkade. OOA cv zal hiervoor de middelen beschikbaar stellen en voert de regie in het daadwerkelijk realiseren van de lift. De definitieve plek van de lift moet in overleg met de eigenaar van het platform en de grond worden gerealiseerd. Hierbij dient ook te worden gekeken naar de sociale veiligheid in samenwerking met de politie. In onderstaand kaartje is de beoogde positie van de lift weergeven.



5.5 Verkeersvoorziening per fase (omleidingsroutes, afzettingen, bebordingsplan)

Zie bijlagen 7 en 8 voor de tekeningen bebordingsplan.
Deze voorzieningen zijn uitgewerkt door Buko volgens vigerende wet- en regelgeving en volgens het handboek ZWIA (Zo Werken wij In Amsterdam – Op Straat).

5.6 Inzet verkeersregelaars

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

5.7 Bereikbaarheid nood -en hulpdiensten

Ten behoeve van de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten dient OOA CV te voldoen aan de algemene voorwaarden nood- en hulpdiensten Versie december 2010 BBA (bijlage 16). Indien niet kan worden voldaan aan de gestelde voorwaarden dient OOA cv contact op te nemen met de

Brandweer Amsterdam-Amstelland afdeling BBA. De werk- en bouwterreinen en de aanwezige openbare ruimte moeten altijd bereikbaar zijn voor nood- en hulpdiensten.
Daarnaast staat er in het BLVC kader het volgende beschreven:

- Straten dienen van twee zijden bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.
- Indien een straat gestremd moet worden (één- of tweezijdig), dient dit in overleg met de sector Servicebureau Operationele Dienst/BBA van de brandweer te gaan;
- Doorrijdbreedte eenrichtingsverkeer minimaal 3,50 meter;
- Doorrijdbreedte tweerichtingsverkeer minimaal 5,50 meter;
- Doorrijdhoogte minimaal 4,20 meter (of conform huidige doorrijdhoogte);
- Toegangen tot de belendende percelen dienen vrij gehouden te worden en mogen daarom niet geblokkeerd worden;
- Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomstgebouwen e.d. dienen vrijgehouden te worden van obstakels;
- Containers, schaftketen, eco-toiletten etc., dienen minimaal 5 meter uit de gevel te worden geplaatst.
- Bochtstraal R7;
- Hellingbaan maximaal 7%;
- Verkeersklasse 30 (aslast 10 ton);
- Brandkranen en bijbehorende bordjes dienen bereikbaar, schoon, zichtbaar en vrijgehouden te worden (1 meter rondom);

In voorgaande plannen was aangegeven dat de ten behoeve van de verbouwing van het Conservatorium bouwketen geplaats zouden worden in de A.G. Schmidtstraat, waardoor de straat niet meer bereikbaar zou zijn. Inmiddels is duidelijk dat het Conservatorium de komende periode niet gaat verbouwen, de A.G. Schmidtstraat is om die reden gewoon bereikbaar voor nood- en hulpdiensten. Voor iedere aangepaste situatie in de parkeergarage wordt een nieuwe gebruiksmelding opgesteld en ingediend. De afspraken omtrent het indienen van een nieuwe gebruiksmelding wordt bewaakt in overleg met de Omgevingsdienst. Het contact met de brandweer verloopt via de Omgevingsdienst.

In bouwfase 03 wordt de Oosterdoksstraat deel afgesloten (zie bijlage 3 faseringsplan). De impact van het afsluiten van de Oosterdoksstraat wordt besproken met de Omgevingsdienst en de brandweer. Het BLVC plan gaat in detail over fase 00 t/m 02 en geeft een doorkijk vanaf fase 03. Begin 2018 wordt er gestart met een update van het BLVC plan, de impact van het afsluiten van de Oosterdoksstraat op de nood- en hulpdiensten wordt besproken met de Brandweer en zal worden verwerkt in een aangepaste versie van het BLVC plan.

5.8 Looproutes en tijdelijke verharding

Het bouwterrein is niet toegankelijk voor publiek. De omleidingsroutes lopen via verharde wegen die regelmatig worden gecontroleerd en aangepast/hersteld indien nodig.

6 Leefbaarheid

6.1 Aanspreekpunt voor de omgeving

Namens de opdrachtgever (OOA cv) is het aanspreekpunt de Omgevingsmanager [redacted]

6.2 Geluidsoverlast en trillingshinder

In opdracht van OOA CV heeft DPA Cauberg Huygen onderzoek gedaan naar overlast van het heiwerk voor de omgeving. De uitvoeringsmethode zal zodanig worden gekozen dat aan de eisen van de richtlijn Bouwlawaai 2016 van de gemeente zal worden voldaan. Voor het definitief vaststellen van de uitvoeringsmethode is tijdens fase 00 eerst een heiproef uitgevoerd. Op basis van de resultaten uit deze proef zal door OOA CV in overleg met de Omgevingsdienst de definitieve uitvoeringsmethode worden gekozen.

6.3 Laden en Lossen bestemmingsverkeer

Tijdens de werkzaamheden kan er op de reguliere posities laden en lossen plaats vinden. Door het afsluiten van de Oosterdoksstraat kan bestemmingsverkeer alleen via de Westzijde het eiland op rijden. Het verkeer kan vanaf de Oosterdoksstraat via de Annie M.G. Schmidtstraat en de Oosterdokskade en vervolgens via de andere dwarsstraten keren op het eiland. OOA CV zal met de gebruikers die wonen of werken rondom de Annie M.G. Schmidtstraat en de Oosterdokskade in gesprek gaan om de mogelijkheden tot hinder beperking te bespreken. De bebording zal tijdens het afsluiten van de Oosterdoksstraat worden aangepast aan de situatie.

6.4 Ophalen (huis)afval

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

6.5 Net werkterrein

De aannemer onderhoudt het werkterrein inclusief de hekken en poorten. Dit wordt dagelijks gecontroleerd en gerepareerd indien nodig.

6.6 Goede verlichting

Naast goede verlichting op het bouwterrein is ook de omgeving goed verlicht zodat er geen (fysiek en sociaal) onveilige plekken zijn.
Speciaal aandacht voor de verlichting op de tijdelijke brug voor de langzaamverkeersroute ten zuiden van het bouwterrein richting Nemo-brug.

7 Veiligheid

7.1 In- en uitrijdend bouwverkeer

Het in- en uitgaande bouwverkeer zal hoofdzakelijk gebruik maken van de Oosterdoksdoorgang onder het Spoorviaduct en als secundaire toegang kan de Oosterdokskade aan de zuidzijde van het bouwterrein worden gebruikt voor bouwverkeer van maximaal verkeersklasse 30.
Door gebruik van transport over water wordt het bouwverkeer aanzienlijk teruggebracht. Voor de aanvoer van (grote) bouwonderdelen zullen pontons worden gebruikt. Voor de afvoer van de te ontgraven grond worden dekschuiten gebruikt.
Er worden met Waternet en het nautische beheer afspraken gemaakt om het transport over water volgens de nautische voorschriften te doen.

7.2 Verkeersveiligheid algemeen

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

7.3 Kwaliteit tijdelijke verharding

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

7.4 Handhaving verkeersregels

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

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

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

7.6 Beheer van de tijdelijke verkeersvoorzieningen

De aannemer draagt zorg voor het aanbrengen en onderhouden van de verkeersvoorzieningen zoals in hoofdstuk 6 is omschreven.

7.7 Algemene veiligheid rondom het bouwterrein

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

Vluchtwegen
De aanvalsroutes voor de brandweer en andere hulpdiensten worden zoveel als mogelijk toegankelijk gehouden en afhankelijk van de bouwfase duidelijk aangegeven op de detail faseringtekeningen.
De bestaande nood- en vluchttrappenhuizen vanuit de parkeergarage worden zo lang mogelijk in gebruik gehouden. Indien dit niet meer mogelijk is, wordt een alternatieve vluchtroute gecreëerd of het betreffende deel van de parkeergarage buiten gebruik gesteld.

Verticaal transport
Voor het hoofdtransport van materialen en materieel wordt tijdens de bouw gebruik gemaakt van meerdere torenkranen. Incidenteel worden mobiele kranen ingezet.
In principe wordt niet over openbaar gebied gedraaid. Indien toch nodig dan zal het publiek tijdelijk geweerd worden door middel van verkeersregelaars en/of tijdelijke afzettingen.

8 Communicatie

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

De communicatiemiddelen moeten goed worden afgestemd op en met de stakeholders. Door de inzet van een breed scala aan communicatiemiddelen wordt iedere stakeholder goed bereikt en in de gelegenheid gesteld om mee te denken over het minimaliseren van de hinder tijdens de bouwwerkzaamheden.
Om de communicatie omtrent de bouwwerkzaamheden goed te coördineren, is een Omgevingsmanager aangesteld. Daarnaast is een extern bureau gevraagd om mee te denken met het opstellen van een communicatie strategie en het verdiepen van de stakeholderanalyse, zodat de juiste middelen ingezet kunnen worden om de verschillende doelgroepen te bereiken.

8.1 Omgevingscommunicatie team

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

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

Het Omgevingscommunicatie team stemt met elkaar nauwlettend de communicatiemomenten en -middelen af. Daarnaast worden werkzaamheden die overmatig hinder kunnen veroorzaken door het team Omgevingscommunicatie besproken en tijdig (dat betekent minimaal 3 weken voordat de werkzaamheden gaan plaatsvinden) aan de stakeholders kenbaar gemaakt.

8.2 Rolverdeling en verantwoordelijkheden

Omgevingsmanager
De Omgevingsmanager is namens OOA CV het eerste aanspreekpunt voor bewoners, bedrijven en instellingen in de omgeving van het bouwproject. Door bereikbaar te zijn (per e-mail, telefoon, fysieke locatie) en zichtbaar te zijn (informatiebijeenkomsten, 1-op-1 gesprekken, Gebruikersoverleg(gen), Buurtborrel) in het gebied weet de Omgevingsmanager wat er speelt en welke belangen in het geding zijn in relatie tot de bouwwerkzaamheden. Deze informatie wordt

naar het project gebracht met als doel om waar mogelijk bij te sturen om de (toekomstige) impact van bouwwerkzaamheden voor de omgeving zo beperkt mogelijk te houden.
De Omgevingsmanager is verantwoordelijk voor tijdige verspreiding van communicatie over aanstaande bouwwerkzaamheden, bereikbaarheid (alternatieve route(s)), leefbaarheid, veiligheid, planning en hinder. Deze informatie kan via de volgende kanalen worden verspreid: nieuwsbrieven, website, informatiebijeenkomsten, huis-aan-huis brieven.
De communicatiekalender, die afgestemd is met het Omgevingscommunicatieteam, is leidend voor de communicatiemomenten. In de communicatiekalender zijn alle relevante communicatiemomenten opgenomen die bestemd zijn voor de directe omgeving van het bouwproject. Op deze manier voorkom je dat de omgeving op bepaalde momenten overstelpt wordt met informatie.

Ter ondersteuning van de Omgevingsmanager en het Omgevingscommunicatieteam wordt in samenwerking met een extern omgevingscommunicatiebureau de communicatieboodschap, de actorenanalyse en de inzet van communicatiemiddelen bepaald.
De Omgevingsmanager heeft contact met alle leden van het Omgevingscommunicatie team om op basis van de communicatiekalender te bepalen wanneer de omgeving geïnformeerd en betrokken wordt over de bouwwerkzaamheden, bereikbaarheid (alternatieve route), leefbaarheid, veiligheid, planning en hinder en welke middelen hiervoor worden ingezet (nieuwsbrieven, via de website en via overleggen met de gebruikers of informatiebijeenkomsten). De Omgevingsmanager is daarnaast het aanspreekpunt ten behoeve van communicatie gerelateerd aan de bouw richting de stakeholders en voert de regie op het uitvoeren van de actorenanalyse en de inzet van de communicatiemiddelen. De Omgevingsmanager is via de mail en mobiel bereikbaar.

Uitvoeringsmanager
Tijdens de bouw is namens de aannemers een Uitvoeringsmanager aanwezig. De Uitvoeringsmanager is het aanspreekpunt voor de dagelijkse gang van zaken op de bouwplaats. De Omgevingsmanager en Uitvoeringsmanager hebben wekelijks contact over de gang van zaken en bespreken samen de momenten waarop de omgeving geïnformeerd moet worden omtrent de bouwwerkzaamheden en eventuele hinder. Daarnaast verloopt de klachtenafhandeling via de Uitvoeringsmanager.

Omgevingscoördinator
De Omgevingscoördinator vormt de schakel tussen stadsdeel, Projectorganisatie Oosterdokseiland, stakeholders (bedrijven, bewoners en overige instellingen) en bouwende partijen, gericht op de uitvoering van projecten. Hij/zij signaleert tijdens de uitvoering van projecten de afwijkingen op BLVC-plannen en spreekt ontwikkelaar en aannemer hierop aan. Indien zich onvoorziene omstandigheden voordoen die de bepalingen in het BLVC plan overstijgen treedt de Omgevingscoördinator in overleg met de adviseur Stedelijke programmering om tot een breed gedragen oplossing te komen.

Projectmanager
De Projectmanager is op de hoogte van de dagelijkse gang van zaken omtrent het bouwproject. De Projectmanager heeft een totaalbeeld van wat er speelt in de omgeving en neemt deel aan het

Coördinatieoverleg met de gemeente Amsterdam. Indien er bijeenkomsten worden georganiseerd door de Gemeente Amsterdam omtrent de bouw, is de Projectmanager en/-of de Omgevingsmanager degene die de voortgang zal presenteren, afhankelijk van de aard van de bijeenkomst en de beschikbaarheid.

Realisatiemanager
De realisatiemanager stuurt het team realisatiemanagement aan en bereid de bouw voor in samenwerking met de aannemer. De realisatiemanager is het aanspreekpunt voor de aannemers over de voortgang etc.

Communicatieadviseur Grond & Ontwikkeling
De communicatieadviseur van het gemeentelijk projectteam Oosterdokseiland heeft een regisserende en faciliterende rol in de communicatie richting omgevingspartijen en wordt om die reden ruim van tevoren en actief betrokken bij de communicatie-uitingen van de ontwikkelaar/bouwer. Uitgangspunt is dat communicatie naar de stakeholders vanuit de Omgevingsmanager wordt afgestemd met de Communicatieadviseur van de gemeente Amsterdam. Verder verzorgt de Communicatieadviseur vanuit de gemeente de algemene communicatie over kavel 5b/6 (bv vergunningverlening en politieke besluitvorming).

Rol aannemer
De verantwoordelijke aannemer voor het werk dient de coördinatie in te vullen t.a.v. alle werkzaamheden die in het kader van dit project worden uitgevoerd. Hierbij dient gedacht te worden aan nevenaannemers, maar ook aan derde partijen die bijvoorbeeld werkzaamheden voor nutsbedrijven of aan de openbare verlichting of verkeerslichten uitvoeren. De overallcoördinatie wordt door OOA cv geregeld. OOA cv is het aanspreekpunt tbv alle nevenaannemers.

8.3 Stakeholdersanalyse

Door de langjarige betrokkenheid van de ontwikkelaar en haar rechtsvoorgangers bij de ontwikkeling van Oosterdokseiland, is er al een netwerk van bestaande contacten op het Oosterdokseiland. Dit vormt het startpunt voor de verdiepingsslag in de stakeholdersanalyse. Uit de stakeholdersanalyse volgt onder andere welke stakeholders er in de omgeving van het bouwproject aanwezig zijn, en welke belangen mogelijk in het geding komen in relatie met de bouwwerkzaamheden.
Hinder wordt door iedere stakeholder op een andere manier ervaren. Niet iedere stakeholder wil op dezelfde manier aan haar informatie komen of worden geïnformeerd. Het is dus van belang om naast het inzichtelijk maken van de stakeholders ook aan te geven op welke manier zij geïnformeerd of betrokken willen worden tijdens de bouwwerkzaamheden. De stakeholdersanalyse wordt door het team omgevingscommunicatie zorgvuldig opgesteld in samenspraak met de gemeente Amsterdam., en met hulp van een extern omgevingscommunicatiebureau.

Stappenplan actoren analyse

Stap 1: De stakeholders worden geïdentificeerd en in kaart gebracht.
De eerste stap in de actorenanalyse is alle partijen in kaart te brengen met het Omgevingscommunicatie team en de vertegenwoordigers van :

- gebiedsteam 1011 van Stadsdeel Centrum
- gebiedsteam Oostelijke Binnenstad van Stadsdeel Centrum
- gebiedsteam Oostelijke Handelskade van Stadsdeel Oost

Het eerste concept van de analyse wordt besproken met Beaumont, de externe adviseur op het gebied van Omgevingscommunicatie. Beaumont kijkt mee vanuit haar ervaringen met projecten in Amsterdam zoals de Sprong over het IJ

Stap 2: Analyseer de belangen van stakeholders
De stakeholders zijn nu in beeld. De volgende stap in de stakeholdersanalyse is de stakeholders en hun belangen te begrijpen. Hoe beter je hun belang kent, hoe beter je er op in kunt spelen en hoe beter de vooruitzichten zijn voor succes op de middellange termijn. Nadat de stakeholder in beeld zijn brengen we de belangen samen met Beaumont met een matrix verder in beeld. Daarnaast wordt een omgevingscommunicatie strategie opgezet.

Stap 3: Impact van strategische actie inschatten
We kennen de stakeholders en hun belangen waardoor we kunnen inschatten wat de impact is van de hinder per stakeholder. Op basis van de totale analyse wordt bepaald welke middelen er kunnen worden gebruikt om de betrokkenheid en de kennis van de omgeving tijdens de bouw zo optimaal mogelijk te benutten.

8.3.1 Eerste analyse, wat speelt er?

Ten tijde van het opstellen van het BLVC kader werd duidelijk dat -mede als gevolg van de vele bouwinitiatieven in de buurt- afwikkeling van de bouwlogistiek over het water van belang is om de hinder te beperken voor de omgeving. Door de afwikkeling van een deel van de bouwlogistiek over het water, zal er minder bouwverkeer over het Oosterdokseiland gaan rijden. Tevens ontstond het inzicht dat, vooral ingegeven door de eisen aan een veilige bouw, dat er ook een aantal weliswaar tijdelijk maar daarmee ingrijpende verkeersmaatregelen nodig zouden zijn.

Het gaat dan vooral om het tijdelijk uit bedrijf nemen van (a) de Oosterdoksdraaibrug en een deel van de Oosterdokskade tussen het spoorviaduct en de Nemo-brug en (b) de Oosterdoksstraat (het gedeelte tussen het Conservatorium en de Oosterdokskade).

Tijdelijk uit bedrijf nemen Oosterdoksdraaibrug en deel Oosterdoksstraat
Er is tussen OOA CV en de diverse vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam in en buiten de projectgroep ODE lang gediscussieerd over noodzaak, impact en duur van bovenstaande maatregelen. OOA CV heeft samen met haar aannemers studies gedaan om (a) alternatieven te onderzoeken en (b) om de bouwtijd te optimaliseren en daarmee de periode dat de brug en de weg uit bedrijf dienen te worden genomen te beperken. Door wijzigingen in de constructieve opzet van het gebouw en uitbreiding van de hoeveelheid kranen in combinatie met vervoer over

water zijn we er in geslaagd deze periode zo veel mogelijk te bekorten. Er is veel tijd in overleg gestoken met vertegenwoordigers van de gemeente Amsterdam om deze zaken uit te discussiëren en zo nodig te verhelderen. Duidelijk is geworden dat er een spanningsveld bestaat tussen veiligheid enerzijds en bereikbaarheid anderzijds.

Vervolgens hebben we er voor gekozen om een communicatietraject met belanghebbenden op te starten, omdat het voor OOA CV duidelijk is dat bovenstaande maatregelen op weerstand van belanghebbenden zouden kunnen stuiten. In eerste instantie is in de zomer van 2017 met de volgende groepen van belanghebbenden gesproken:

1 bewoners en gebruikers van Oosterdokseiland en omgeving. We hebben er voor gekozen het bestaande Gebruikersoverleg Oosterdokseiland als startpunt voor de communicatie te gebruiken. Op 18 juli jl. hebben we in het gebruikersoverleg onze plannen gepresenteerd en feedback gekregen. Wij hebben bij dit overleg tevens de leden van het Gebruikersoverleg Dijksgracht uitgenodigd, dit om eenieder eenduidig te informeren;

2 bewoners en gebruikers van de Dijksgracht. We hebben allereerst informeel gesproken met vertegenwoordigers van de bedrijven (Hannekes Boom, de Klimhal) en op hun advies hebben we gevraagd om een presentatie te geven in het gebruikersoverleg Dijksgracht. Hierbij is ook het stadsdeel centrum [redacted]) vertegenwoordigd. Op 6 juli jl. hebben we in dit gebruikersoverleg onze plannen gepresenteerd en feedback ontvangen, en zijn vervolgafspraken gemaakt om verder te praten over mogelijke alternatieven. Op 5 oktober heeft een vervolgoverleg met deze gebruikersgroep plaatsgevonden. In dit overleg is aangegeven dat de tijdelijke brug definitief niet wordt gerealiseerd. In dit overleg is ook gesproken over de alternatieve routes en de alternatieve voorzieningen, zoals de taxi drop off en de fietsenrekken.

3 grote instellingen en gebruikers rond het Oosterdok. Dit zijn het Scheepvaartmuseum, Bureau Marineterrein Amsterdam, Arcam, Nemo, OBA, het Conservatorium het Muziekgebouw aan het IJ. Deze instellingen werken thans samen aan Expeditie Oosterdok om met gezamenlijke activiteiten rond het Oosterdok. Op 20 juli jl. zijn de plannen gepresenteerd, feedback gekregen en zijn er vervolgafspraken gemaakt om verder te praten over alternatieven.

Bijgaand een overzicht van onze bevindingen en maatregelen:

Oosterdokseiland:

- bewoners hebben zorgen over bouwoverlast en ook de toekomstige bereikbaarheid (incl. parkeergarage) van het eiland tijdens de bouwwerkzaamheden in samenhang met punten die nu al spelen (fietsenoverlast, zwerfafval, ontbreken van groen en ervaren drukte op met name de Oosterdokskade).

Maatregelen
Informeren via het bouwgedeelte op de website www,oosterdokseiland.nl (actuele stand van zaken is altijd via deze website te vinden, bijvoorbeeld kunnen downloaden van huidige omleidingsroutes tbv plaatsen op website instellingen en ondernemers op het eiland);

daarnaast gerichte informatiebijeenkomsten beleggen waarin bewoners en andere gebruikers op Oosterdokseiland tijdig worden meegenomen in het bouwproces (belangrijke te voorziene momenten zijn start bouw met het slaan van de eerste paal, en afsluitingen van stukken openbare weg en de eventuele gevolgen voor de bereikbaarheid van Oosterdokseiland). Zodra het BLVC plan is vastgesteld zullen we 2- jaarlijks een informatiebijeenkomst organiseren of vaker als bouwactiviteiten of omgeving hiertoe aanleiding geven.

- ondernemers en instellingen hebben zorgen over de bereikbaarheid (bijvoorbeeld logistieke bevoorrading en aan-en afvoer hotelgasten en beschikbaarheid parkeergarage voor bezoekers) en verzoeken allemaal om hierover goed te worden geïnformeerd; veel ondernemers verwachten niet al te grote impact op hun activiteiten en zien graag dat het eiland zijn voltooiing krijgt.

Maatregelen
Via website en digitale communicatie tijdig informeren, beschikbaarheid van actuele kaartjes van omleidingsroutes op de website is belangrijk voor eigen communicatie naar klanten en gasten. Verder informeren via gerichte informatiebijeenkomsten zoals ook voor bewoners wordt gedaan.

- voor bedrijven en instellingen in kavels 4 en 5a (OBA, Conservatorium en TomTom) geldt specifiek dat er vanwege de nabijheid bij de bouwplaats meer focus is op direct door bouwwerkzaamheden veroorzaakte (geluids)overlast. Ook de instelling van de tijdelijke verkeerslus (stremming stuk Oosterdoksstraat thv kavel 6) vanaf begin zomer 2018 betekent dat het verkeer door de Simon Carmiggelstraat naar de Oosterdokskade wordt afgewikkeld, en via de zijstraten terug naar ODE brug via de Oosterdoksstraat. voor TomTom geldt de bijzondere situatie dat zij kantoren heeft aan beide zijden van het spoorviaduct.

Maatregelen
Gesprekken met partijen over werkzaamheden met name in deze fase gaan over impact heiwerkzaamheden bij start bouw. vervolgens is nadere afstemming nodig over het instellen van de verkeerslus over het Oosterdokseiland samen met Stadsdeel Centrum. Mogelijk zijn extra maatregelen nodig in de openbare ruimte/weg om de verkeersafwikkeling ordentelijk en veilig te laten verlopen. De insteek is om hiervoor een aparte tafel in te richten samen met stadsdeel centrum / gemeentelijke projectorganisatie. In aanvulling hierop wordt met TomTom ook gesproken over aanvullende maatregelen om de verbinding van de beide kantoren tijdens de stremming in stand te houden.

De Ruyterkade Oost

Voor de Ruyterkade Oost geldt voornamelijk dat de straat bereikbaar blijft voor bezoekers en bewoners ook als bouwverkeer gebruik maakt van dezelfde aanrijroute als voor de Ruyterkade Oost. Maatregelen om de Oosterdoksstraat bereikbaar te houden door de inzet van verkeersregelaars bij de parkeergarage tijdens piekperiodes helpt om het hele Oosterdokseiland inclusief de Ruyterkade Oost goed bereikbaar te houden. De realisatie van touringcarplekken op Ruyterkade Oost wordt als een zorgpunt voor de bereikbaarheid van Ruyterkade Oost ervaren.

Kop Dijksgracht

Het Dijkspark overleg, waarin vertegenwoordigers van bewoners, de tuingroep en de ondernemers en instellingen van Dijksgracht vertegenwoordigd zijn maakt zich zorgen om de bereikbaarheid van het gebied en de sociale veiligheid die in het geding komt op het moment dat de doorstroming verminderd wordt. De economische belangen prevaleren bij de ondernemers, voor bewoners geldt de vrees dat er meer verkeer over de Dijksgracht zal komen met overlast tot gevolg. De Kop Dijksgracht verbindt de Zouthaven via de Blauwe Loper met het Marineterrein.

Maatregelen
Er zijn over de zomer verschillende gesprekken geweest met verschillende vertegenwoordigers van het Dijkspark. Onze insteek is met het Dijksparkoverleg en andere partijen uit het gebied tot een samenhangende set van maatregelen te komen om de impact van verminderde bereikbaarheid tijdens de bouw te verkleinen. Hiervoor is ook budget beschikbaar.

Door middel van een integrale benadering van het Dijksparkgebied in samenhang met Blauwe Loper (Zouthaven) en het Marineterrein dient te worden gekomen tot creatieve oplossingen om: het gebied op de kaart te houden; de alternatieve routes aantrekkelijk te maken (bijv. goede en herkenbare signing, kunstprojecten, "de groene vingers van het Dijkspark" verder uit te zetten in het gebied, de mogelijkheid van een bootverbinding rond het Oosterdok bij evenementen en het toevoegen van een lift voor rolstoelgebruikers en/of mensen met een handicap.

De ingrepen zullen in de openbare ruimte plaatsvinden. Voorstellen worden actief uitgevraagd bij de betrokkenen. De realisatie van de te nemen maatregelen zal voor de geplande start bouw a.s. plaatsvinden. OOA cv levert een projectleider, trekt dit project en voert de gekozen maatregelen uit, uiteraard na goedkeuring in de WWU en in nauw overleg met de eigenaren/beheerders van de openbare ruimte.

Zouthaven

Voor de bedrijven en instellingen rondom de Zouthaven is de mogelijke impact van de bouwwerkzaamheden gerelateerd aan de beschikbaarheid van de Blauwe Loper voornamelijk voor voetgangers. Daarnaast leven zorgen over eventueel te verwachten extra verkeersopstoppingen door het bouwverkeer over de Piet Heinkade, vooral tijdens de afwikkeling van cruiseschepen bij PTA en voor de toekomst extra belasting door de bouw van TTR Zouthaven. Voor de partijen voor wie de verminderde bereikbaarheid via de Blauwe Loper een zorgenpunt is, geldt dat goede signing voor alternatieve routes naar het gebied de zorgen zou kunnen wegnemen.

Maatregelen:
Ondernemers rondom Zouthaven meenemen in ontwikkeling van signing voor alternatieve routes.

8.4 Communicatie middelen

Communicatiekalender
Wanneer de actorenanalyse is samengesteld door het Omgevingscommunicatie team, wordt ook een communicatiekalender opgesteld. Het vastleggen van vaste communicatiemomenten ten behoeve van de bouwwerkzaamheden is afhankelijk van de planning en de gebeurtenissen op de bouwplaats. Dit vergt een dynamische communicatiekalender waarbij iedere week door de Omgevingsmanager bekeken moet worden of er momenten zijn om richting de omgeving te communiceren en welke middelen hiervoor worden ingezet op basis van de stakeholdersanalyse. De Omgevingsmanager verkrijgt informatie omtrent de bouw via o.a. de Uitvoeringsmanager en verwerkt dit zo nodig in de communicatiekalender.

Start gesprekken introductie Omgevingsmanager en toelichten BLVC
Voorafgaande aan de bouw worden de stakeholders op de hoogte gebracht van de aanwezigheid van de Omgevingsmanager tijdens de bouw. De bereikbaarheid van de Omgevingsmanager wordt vermeld, zodat de stakeholders op de hoogte zijn van de manieren waarop er omgegaan wordt met de klachtenregistratie en -afhandeling en contactmomenten.

Periodiek overleg met stakeholders/Bijeenkomsten
Wanneer uit de stakelholdersanalyse blijkt dat er behoefte is om een bijeenkomst of periodiek overleg met de stakeholders te organiseren ten behoeve van de voortgang van het project, neemt de Omgevingsmanager hiertoe het initiatief. Op basis van de vraag zal de frequentie worden bepaald in samenspraak met de Communicatie adviseur Grond & Ontwikkeling

Website
De website www.oosterdokseiland.nl /bouw is beschikbaar voor het laatste nieuws omtrent het project. Daarnaast kunnen belangstellende en belanghebbende zich inschrijven op de website, zodat ze via de mail op de hoogte gehouden worden van het laatste nieuws.

E-mailadres
Wanneer stakeholders zich inschrijven via de website worden ze op de hoogte gehouden van het laatste nieuws via nieuwsbrieven. Op de website is altijd het meest actuele nieuws over de bouw te vinden. Daarnaast is de Omgevingsmanger per e-mail bereikbaar voor vragen, klachten en opmerkingen op [redacted] De aard van de klacht, vraag, opmerking bepaald hoe snel deze wordt behandeld. Het streven is om binnen 3 werkdagen tot afhandeling over te gaan. (De termijn in het kader is 2 werkdagen. en hoe verhoudt dit zich tot de klachtenproecdure

Overige middelen
Wanneer uit de actorenanalyse blijkt dat er behoefte is aan een ander middel dan hierboven omschreven, zal in het Omgevingscommunicatie team worden besproken welk middel er nodig is om bepaalde stakeholders te bereiken. OOA staat uiteraard open voor ideeën en onderzoekt gedurende de bouw verschillende mogelijkheden om de communicatie met de stakeholders zo optimaal mogelijk uit te voeren en om de hinder zo ver als mogelijk te minimaliseren.

8.5 Klachten

Hinder tijdens de bouw is helaas niet volledig te voorkomen. Door tijdig, helder en volledig te communiceren over de hinder kan er voor zorgen dat de overlast als minder hinderlijk wordt ervaren en kunnen de klachten tot een minimum worden beperkt.
Ondanks dat er wordt getracht de hinder te minimaliseren, kan het zo zijn dat er klachten of zorgen zijn over de werkzaamheden. Het is van belang om de klachten en zorgen zo snel mogelijk inzichtelijk te krijgen, om vervolgens te kunnen handelen om zo de hinder of zorgen weg te nemen. Het fysiek aanwezig zijn in de omgeving, het beschikbaar stellen van een emailadres en telefoonnummer, de website en social media, dragen bij aan een snelle afhandeling.

De klachten, opmerkingen en zorgen worden op 1 punt verzameld. Van belang is om in een vroeg stadium van het project de aanwezigheid van de Uitvoeringsmanager kenbaar te maken en daarnaast aan te geven op welke manier de stakeholder contact op kan nemen om klachten, opmerkingen en zorgen te uiten. Daarnaast zal op initiatief van de gemeente Amsterdam een bord in de Toen-Nu-Straks campagnestijl worden geplaats waarop is aangegeven op welke manier er contact gezocht kan worden.

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

8.6 Calamiteiten

Door de aannemer wordt een 24/7 bereikbaarheidsdienst ingericht.

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

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

8.7 Uitgangspunten communicatie

- Werkzaamheden die hinder (geluid, stank, trillen, bereikbaarheid ed) veroorzaken in de omgeving mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving hierover van tevoren is geïnformeerd door de aannemer.
- OOA cv is verantwoordelijk voor het tijdig (minimaal 3 weken voorafgaand aan werkzaamheden zoals vermeld in de planning) aanleveren van alle informatie over de werkzaamheden, methodes, tijdelijke inrichting, alternatieve routes, planning en hinder , zodanig dat de omgeving tijdig en volledig geïnformeerd kan worden. Zo kunnen communicatieplannen opgesteld worden, en onder meer mailings, factsheets, advertenties,, beantwoorden van vragen, informatiebijeenkomsten en informatieverstrekking in het algemeen, verwezenlijkt worden. En eventuele publieksvoorlichting uitgevoerd kan worden.
- Er wordt begrip getoond en de meldingen worden zorgvuldig afgehandeld. Ook mijlpalen verdienen de aandacht. Deze momenten zullen niet onbenut worden gelaten om deze onder de aandacht te brengen bij de pers, met als doel om positieve aandacht te genereren voor het project.
- OOA cv plaatst voorafgaand aan de bouwwerkzaamheden informatieve borden en tijdelijke bewegwijzering in de omgeving van de bouw, conform de huisstijl van de gemeente Amsterdam (of in ODE stijl, en in afstemming met de omgeving?). Dit in afstemming met/in opdracht van team omgevingscommunicatie.
- Direct na afronding van (een deel van) de werkzaamheden dient OOA cv de bebording af te draaien en binnen 24 uur te verwijderen.
- Medewerkers van aannemers beantwoorden nooit vragen van journalisten en/of fotografen, zonder dat OOA cv hierom heeft gevraagd. Indien er vragen gesteld worden, dan dienen deze te worden verwezen naar de persoon bij opdrachtnemer die aanspreekpunt voor communicatie is. Deze persoon stemt vervolgens eerst af met OOA cv, alvorens informatie met deze journalisten en/of fotografen wordt gedeeld.

Perscontact
Perswoordvoering wordt gecoördineerd door [redacted] van de gemeente Amsterdam [redacted] Bij contact met de pers wordt eerst overlegd met [redacted]. In samenspraak wordt de boodschap opgesteld en wordt besloten welke partij de woordvoering zal doen.

9 Bijlagen

1. Concept Contractuele Planningen ODE Kavel 5-6 d.d. 18 september 2017;
2. Renvooi Faseringsdraaiboek B+M;
3. Faseringsdraaiboek B+M d.d. 19-09-2017;
4. Faseringsdraaiboek B+M d.d. 19-09-2017;
5. Matrix omleidingsroutes;
6. Afbeeldingen omleidingsroutes;
7. Bebordingsplan Fase 1 Buko tekening d.d. 10-7-2017;
8. Bebordingsplan Fase 2 Buko tekening d.d. 11-7-2017;
9. Tekening projectkantoor d.d 27-06-2017;
10. Omgevingsvergunning projectkantoor d.d. 25-07-2017;
11. Situatie huisvesting projectkantoor bouwplaats;
12. Rijcurve en draaicirkel touringcars & bouwverkeer projectkantoor.
13. vastgesteld verslag CVC d.d. 5 september 2017 - Gemeente Amsterdam Centrale Verkeerscommissie
14. tekening fasering – tijdelijke loopbruggen, loopbrug naar brugwachtershuis d.d. 14 september 2017
15. tekening fasering – tijdelijke loopbruggen, loop- / fietsbrug naar Nemobrug d.d. 14 september 2017
16. Voorwaarden nood- en hulpdienst december 2010
17. Communicatiematrix