Gemeente Amsterdam

ProRail

BLVC-kader Aanleg onderdoorgang Nieuwe Hemweg –Contactweg

Auteur(s)

Opdrachtgever

Contactpersoon

Coördinatienummer
20175656

Versie
14 feb~~23 jan~~ 2019

Inhoud

1 Inleiding 3
1.1 Aanleiding 3
1.2 Doel 4
1.3 Leeswijzer ..... 6~~4~~

2 Projectbeschrijving 6
2.1 Ontwerp 6
2.2 Werkzaamheden 7
2.3 Planning 8

3 Omgevingsscan ..... ~~10~~9
3.1 Plangebied ..... 10~~9~~
3.2 Stakeholders ..... 11~~9~~
3.3 Verkeer ..... 11~~10~~
3.4 Omgevingsprojecten ..... 12~~11~~

4 BLVC-randvoorwaarden (kader) ..... 13~~12~~
4.1 Algemeen 12
4.2 Bereikbaarheid ..... 13~~12~~
4.3 Leefbaarheid ..... 19~~15~~
4.4 Veiligheid 17
4.5 Bouwlogistiek 18
4.6 Communicatie 19

5 Proces na vaststelling BLVC kader 25

Bijlage 1 Eisen Brandweer 27
Bijlage 2 Notitie toetsing kruispunten Basisweg- Einsteinweg 28

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In opdracht van de wethouders Van der Burg en Litjens (2016) en het Directeurenoverleg Programma Hoogfrequent Spoor (PHS, 12 januari 2017) is begin 2017 de haalbaarheid en realisatiemogelijkheden van een onderdoorgang bij de Contactweg en voorbereiding van een derde spoor onderzocht, als alternatief voor de nabijgelegen gelijkvloerse overweg Kabelweg. In juli 2017 is de gemeenteraad van Amsterdam akkoord gegaan met de Nota van Uitgangspunten (NvU) en heeft de raad een voorkeursbesluit genomen voor de verdere uitwerking van een van de ontwerpvarianten van de onderdoorgang (afronding PBI fasen 1 en 2). Op 20 febr. 2018 is B&W akkoord gegaan met het uitvoeringsbesluit (afronding fasen 3 en 4). In februari 2019 wordt het uitvoeringsbesluit door de Raad genomen.

Directe aanleiding voor het project is het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) Amsterdam Centraal (Voorkeursbesluit ministerie van Infrastructuur & Milieu in 2014). In kader van PHS rijden er sinds 10 december 2017 meer reizigerstreinen over het spoortraject Eindhoven – Amsterdam Centraal. Later wordt ook op andere trajecten PHS ingevoerd.



Figuur 1 **PHS Amsterdam**



Figuur 2: PHS gerelateerde projecten Amsterdam Havens

Nummer	Project	Product	BLVC-schrijver
1	Tijdelijke verlegde Nieuwe Hemweg	BLVC-uitvoeringsplan	Gemeente Amsterdam
2	Onderdoorgang Contactweg	BLVC-kader	Gemeente Amsterdam
3	Onderdoorgang Contactweg	BLVC-uitvoeringsplan	Tunnel alliantie
~~4~~3	Rotonde Contactweg/ Kabelweg	BLVC-uitvoeringsplan	Gemeente Amsterdam
~~5~~4	Opstelterrein Westhaven	BLVC-bouwlogistiek kader	ProRail

Tabel met opmaak

Ook het traject Centraal Station- Westhavenweg zal vanwege de aanleg van een reizigerstreinenemplacement in Westpoort intensiever gebruikt gaan worden. Op dit traject ligt de huidige gelijkvloerse overweg Kabelweg, zie onderstaande figuur 3 .



Figuur 3 Huidige gelijkvloerse overweg Kabelweg

De verkeersafwikkeling bij deze overweg is momenteel verre van optimaal en veroorzaakt onder andere filevorming op de A10 en het onderliggende wegennet. Uit verkeersonderzoek blijkt dat dit knelpunt bij meer treinverkeer verder zal toenemen met een nog grotere terugslag op de op- en afritten van de A10 en het onderliggende wegennet. De komende decennia speelt daarbij ook de ontwikkeling van Sloterdijk 1 en Haven-Stad in het gebied ten oosten van de A10. De transformatie van de aanwezige bedrijfs- en havenfuncties naar een hoogwaardig woongebied zal tot nog meer verkeersbewegingen leiden in het gebied.

De realisatie van een ongelijkvloerse kruising biedt een robuuste oplossing voor de huidige en toekomstige doorstromingsproblematiek op de overweg Kabelweg. De voorbereiding van een derde spoor bij de stamlijn zorgt er daarnaast voor dat het goederenemplacement Westhavenweg ook in de toekomst blijft beschikken over een hoogwaardige spooraansluiting, waarbij goederen- en reizigerstreinen zonder hinder afgewikkeld kunnen worden. De Kabelweg zal ter hoogte van de huidige overweg tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg worden afgesloten voor alle verkeer.

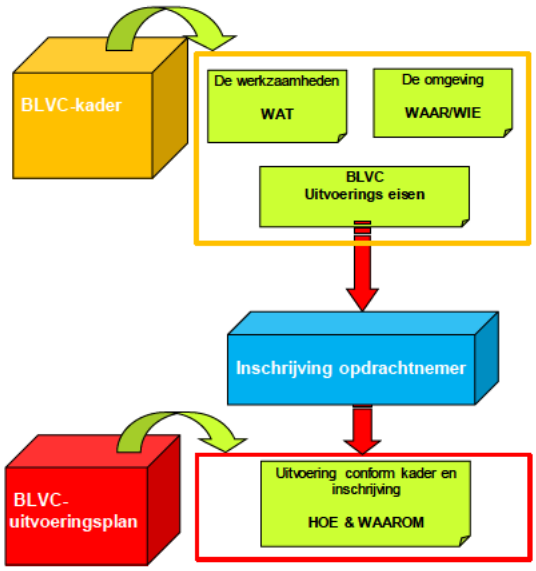
1.2 Doel BLVC-kader

Elk project op of aan een hoofdnet in Amsterdam, wat invloed heeft op de Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid, is verplicht aan te tonen dat er alles aan wordt gedaan om de overlast voor de directe omgeving te minimaliseren. Hiervoor worden zogenaamde BLVC-kaders (in de planvorming fase) en BLVC plannen (in de voorbereidende en uitvoeringsfase) opgesteld. De C staat voor Communicatie.

Het doel van dit BLVC-kader is tweeledig:

1) het onderzoeken, beschrijven en in kaart brengen van de te nemen maatregelen in het projectgebied van de overweg Contactweg ten behoeve van een goede balans tussen veilig en efficiënt werken en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving.
2) het meegeven van contractuele eisen aan de aannemer in de uitvoeringsfase.

Voor de onderdoorgang Contactweg hebben de Amsterdamse partijen het BLVC-kader op hoofdlijnen vastgelegd. Het is aan de aannemer om dit plan verder uit te werken tot een BLVC-uitvoeringsplan. Met een vastgesteld BLVC-uitvoeringsplan kan de aannemer de WIOR vergunning aanvragen.



1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 bevat een toelichting op het ontwerp, de benodigde werkzaamheden en planning van het project 'Realisatie onderdoorgang Contactweg en voorbereiding derde spoor'.

In hoofdstuk 3 worden de resultaten van de omgevingsscan gepresenteerd. Hierin wordt het plangebied nader beschreven en toegelicht wie de diverse gebruikers/bewoners/werknemers in de directe omgeving zijn. Ook worden in dit hoofdstuk projecten die gelijktijdig worden uitgevoerd ('raakvlakprojecten') in de directe omgeving van het project beschreven.

In hoofdstuk 4 zijn de eisen die de Opdrachtgever stelt ten aanzien van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie in een BLVC-kader opgenomen. Deze eisen zijn van toepassing als het project in de realisatiefase terechtkomt en zijn bindend van aard.

n.b. Het doel van hoofdstuk 3 is het creëren van bewustwording van het belang om de hinder voor de omgeving tijdens de uitvoeringswerkzaamheden te minimaliseren. Het geeft een overzicht van de omgeving waarin het project moet worden uitgevoerd en vormt daarmee de basis voor de eisen zoals gesteld in het BLVC- kader in hoofdstuk 4. De gegeven informatie in hoofdstuk 3 geeft

een indicatie van de projectomgeving en is niet compleet. Hoofdstuk 3 bevat een weergave van de omgevingsprojecten op basis van de informatie die op dit moment (januari 2019) voorhanden is. Deze lijst is daarmee niet limitatief en zal door de aannemer op actualiteit gecontroleerd moeten worden ten tijde van het werk.

2 Projectbeschrijving

2.1 Ontwerp

Een illustratie van het ontwerp van de onderdoorgang staat in figuur 4b weergegeven. Het verkeer (motorverkeer, fietsers en voetgangers) gaat via de onderdoorgang onder het spoor door tussen de Contactweg en de Nieuwe Hemweg (6). In de onderdoorgang worden de fietsers en voetgangers via een verhoogd pad van het motorverkeer gescheiden (5). Met de komst van de onderdoorgang komt de huidige gelijkvloerse overgang op de Kabelweg (1) te vervallen, waardoor de kruisingen aan weerszijden van het spoor opnieuw moeten worden ingericht. Op de Nieuwe Hemweg blijft het verkeer (stad-uit) op het maaiveld rijden (7). Het verkeer dat stad-in rijdt of naar rechts afslaat om op de Contactweg te komen, rijdt via een verlaagde rijbaan (4). Ook op de Contactweg komt er een verlaagde rijbaan voor het verkeer van en naar de Nieuwe Hemweg (3). Voor het verkeer dat geen gebruik maakt van de onderdoorgang wordt de Contactweg een één richtingsverkeerstraat vanaf de Kabelweg. Op de Contactweg wordt tevens een nieuw vrij~~gelegen~~liggend tweerichtingenfietspad aangelegd (2).



Figuur 4a en 4b zijaanzicht onderdoorgang vanaf Nieuwe Hemweg, Illustratie ontwerp onderdoorgang. NB hieraan zijn geen rechten te ontlenen.

2.2 Werkzaamheden

Voor de bouw van de onderdoorgang worden grofweg de volgende werkzaamheden voorzien waarbij de Tunnel alliantie opdrachtgever is.

1) Aanleggen van een verlaagde rijbaan:
    - Aanleggen van een 'bouwkuip' aan de Nieuwe Hemweg en Contactweg;
    - Bouwen van een open bakconstructie aan de Nieuwe Hemweg en Contactweg.
    - Aanleggen van damwanden en palen spoorbaan
2) Aanleggen van onderdoorgang:
    - Bouwen van een schuifbaanconstructie t.b.v. dek viaduct;
    - Bouwen van het dek van het spoorviaduct;
    - Aanleggen van een duiker;
    - Inschuiven van het dek onder het spoorviaduct;
    - Ontgraven van de bouwkuip spoorbaan en Contactweg;
    - Bouwen van een diepe bakconstructie (inclusief pompkelder).
3) Aanleggen rijbanen en watergang:
    - Aanleggen rijbanen op de Nieuwe Hemweg en Contactweg;
    - Aanleg watergang Contactweg.
4) Aanleggen fiets-/en voetpadvoorzieningen:
    - Aanleggen van fietspaden op de Nieuwe Hemweg en Contactweg;

- Bouwen van fietsviaduct over de onderdoorgang aan de Nieuwe Hemweg zijde;
- Bouwen van een verhoogd fietspad in de onderdoorgang.

5) Afbouw en installaties:
   - Afbouwen onderdoorgang;
   - Installeren verlichting etc.;
   - Mogelijke herplant bomen;
   - Ombouwen van de tijdelijke omweg naar de definitieve situatie.
6) Afsluiten huidige overweg Kabelweg:
   - Afsluiten overweg;

De waterhuishouding wordt gezamenlijk met het aan te leggen 3e spoor opgepakt en in een afzonderlijk plan beschreven.

De eisen en randvoorwaarden die in dit BLVC kader zijn beschreven, hebben alleen betrekking op de realisatiefase van de onderdoorgang.

Voor de werkzaamheden aan de kabels en leidingen, de tijdelijke verlegde Nieuwe Hemweg en voor de afbouwwerkzaamheden aan de Kabelweg worden afzonderlijke BLVC uitvoeringsplannen opgesteld.

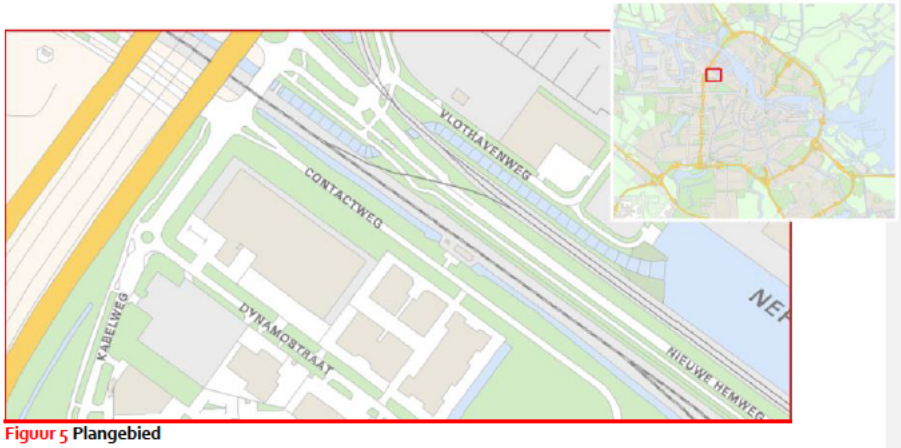
2.3 Planning

Periode	Mijlpaal
Febr. 2019	Vaststellen Uitvoerings- en Kredietbesluit door gemeenteraad
Jan. 2019	Overdracht aan ProRail (overdrachtsdossier)
2018 – 2019	Bestemmingsplanprocedure (inclusief bezwaar- en beroepsprocedures) en vergunningen
2019	Engineering (toets ontwerp), aanbesteding en contractering door ProRail
Sept 2019-apr 2020	Leggen, omleggen en verwijderen kabels en leidingen
Mei 2020- dec 2021	Realisatie onderdoorgang
Uiterlijk 1 januari 2022	Onderdoorgang in gebruik (afbouw onderliggend wegennet loopt erna nog door)

3 Omgevingsscan

3.1 Plangebied

Het plangebied ligt binnen de Ring van de A10 in het Westelijk havengebied van Amsterdam. In de directe omgeving liggen tientallen kantoor- en bedrijfspanden, schoolfuncties en twee (voor de start van de bouw te saneren) woningen. In de toekomst zal dit gebied als gevolg van Sloterdijk I en Haven-Stad getransformeerd worden tot een hoogwaardig woongebied met bijbehorende functies.



Figuur 5 Plangebied

3.2 Stakeholders

In het project wordt onderscheid gemaakt tussen interne en externe stakeholders. Tot de interne stakeholders behoren bestuurders, leden uit de gemeenteraad, algemeen bestuur en medewerkers van het stadsdeel, wethouders (vervoer en parkeren, openbare ruimte, ruimtelijke ordening, grond en ontwikkeling en haven) en overige betrokken medewerkers van gemeentelijke diensten en bedrijven. De externe stakeholders in de nabije omgeving van het plangebied zijn de bedrijven/ondernemers tussen de Contactweg, de Kabelweg en de Zekeringstraat en hun bezoekers en de gebruikers van de openbare ruimte (wegverkeer, vaarverkeer en OV). Overige externe (en deels "interne" partijen) zijn ProRail, NS, vervoerders (KNV), het ministerie van Infrastructuur en Milieu, Havenbedrijf Amsterdam, Vervoerregio Amsterdam, Rijkswaterstaat en betrokkenen bij omgevingsprojecten als Haven-Stad en Sloterdijk I.

3.3 Verkeer

Het huidige profiel van de Kabelweg, Contactweg en Nieuwe Hemweg bestaat uit 1 rijbaan met 1 rijstrook per richting. Ter hoogte van kruisingen zijn opstelvakken aanwezig.
De Nieuwe Hemweg maakt deel uit van het Plusnet auto en fiets. De Kabelweg van het Hoofdnet bus (GVB bus 36).
Naast de Kabelweg en Nieuwe Hemweg is een vrijliggend twee richtingen fietspad met tussenberm gelegen. Op de Kabelweg nabij de huidige gelijkvloerse kruising ligt ook een aanliggende busstrook en voetpad. De Nieuwe Hemweg heeft geen apart voetpad, voetgangers maken gebruik van het aanwezige fietspad. De Contactweg is gesloten verklaard voor fietsers en voetgangers op het deel tussen de Zekeringstraat en de Kabelweg.

In het projectgebied zijn geen parkeerplaatsen aanwezig. Een impressie van het profiel van de Kabelweg, Contactweg en Nieuwe Hemweg is in de onderstaande figuren 6, 7 en 8 weergegeven.



Figuur 6 Kabelweg



Figuur 7 Contactweg



Figuur 8 Nieuwe Hemweg

3.4 Omgevingsprojecten en evenementen

De werkzaamheden aan de onderdoorgang Contactweg worden voorzien in 2020 en 2021. In die periode spelen een aantal ander projecten en evenementen in de omgeving van het projectgebied, waaronder in ieder geval:

1) Werkzaamheden aan de N200 (naar verwachting gereed Q2~~begin~~ 2020)
2) Sloop van twee woningen aan de Westhavenweg (percelen 21 en 22; sloopvergunning is reeds afgegeven). Deze zijn dus gesloopt voor de start bouw.
~~3)~~ ~~Onderhoud aan het asfalt van de Nieuwe Hemweg (uit te voeren in sept 2018)~~

~~4~~) Ontwikkeling van Haven-Stad en Sloterdijk 1
~~45~~) Bouw reizigerstreinenemplacement ProRail; Westhavenweg
~~56~~) Aanleg 3e spoor ProRail
~~67~~) Exceptionele transporten tbv vervoer nieuwe Sprinters
~~78~~) Europees kampioenschap voetbal, juni 2020
~~89~~) Sail 2020; 12 augustus t/m 16 augustus 2020

Met opmaak: Inspringing: Links: 0 cm, Verkeerd-om: 1,25 cm

Mogelijk zijn er in de komende maanden nog extra omgevingswerken en/of evenementen waarmee een raakvlak bestaat. In ieder geval zal afgestemd moeten worden op de bovengenoemde.

In het op te stellen BLVC uitvoeringsplan zal een uitgebreide analyse van de relevante omgevingswerken en evenementen worden opgenomen.

4 BLVC-randvoorwaarden (kader)

Nagenoeg alle hier onderstaande randvoorwaarden zijn opgesteld door de Amsterdam. Deze worden nog aangevuld door ProRail. Uiteindelijk zal er een totaal pakket van eisen en randvoorwaarden voor de uitvoering ontstaan.

4.1 Algemeen

Alle werkzaamheden die worden uitgevoerd in de gemeente Amsterdam dienen aan de volgende voorwaarden te voldoen:

4.1.1 Opdrachtnemer dient conform de wet te voldoen aan de Algemene Plaatselijke Verordening Werken in Openbare Ruimte (WIOR).

4.1.2 Opdrachtnemer dient te voldoen aan de Nadere Regels behorende bij de Verordening WIOR. De nadere regels WIOR geven invulling aan de artikelen 3,4,5,11 en 26 van de Verordening WIOR.

4.1.3 Opdrachtnemer dient zich te conformeren aan het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg van de gemeente Amsterdam en hiermee verband houdende processen.

4.1.4 De opdrachtnemer dient BLVC uitvoeringsplannen op te stellen voor alle werkzaamheden in de openbare ruimte.

4.1.5 Opdrachtnemer dient te voldoen aan het bindende kader dat van toepassing is voor werken in Amsterdam, namelijk de ZWIA (Zo Werken wij In Amsterdam op straat).

4.1.6 Opdrachtnemer dient m.b.t. communicatie te voldoen aan de "Toetsingscriteria Communicatieparagraaf BLVC plan" zoals bedoeld in het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg. Zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/kennisbank-o/communicatie/toetsingscriteria/

Met opmerkingen [OM1]: Graag hier de juiste datum en versie bijvoegen en locatie waar te vinden

4.1.7 De door de opdrachtnemer opgestelde BLVC uitvoeringsplannen dienen te voldoen aan de kaders uit de nota "WWU richtlijnen" zoals opgesteld door bureau Stadsregie. Zie: https://www.amsterdam.nl/bestuur-organisatie/organisatie/overige/coordinatiestelsel/overleggen/wwu/

Met opmerkingen [OM2]: Graag hier de juiste datum en versie bijvoegen en locatie waar te vinden

4.1.8 De uit te voeren werkzaamheden dienen te voldoen aan de ARBO-wetgeving en plaats te vinden conform de richtlijnen voor Werk in Uitvoering genoemd in publicatie 96b van het CROW.

Naast deze algemene eisen gelden specifieke eisen ten aanzien van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Per onderdeel zijn topeisen benoemd en deze zijn verder uitgewerkt in de verschillende modaliteiten.

4.2 Bereikbaarheid

Om de bereikbaarheid van het gebied te garanderen worden in deze paragraaf eisen beschreven voor de verschillende doelgroepen en modaliteiten zoals voetgangers, fietsers, autoverkeer en openbaar vervoer. Tijdens de werkzaamheden dient per fase aan de hand van tekst en kaartmateriaal duidelijk aangegeven te worden hoe de verkeerssituatie er uitziet voor alle soorten verkeersdeelnemers op willekeurige data.

Primaire eis:
alle bedrijven en voorzieningen in het projectgebied en omgeving dienen te allen tijde bereikbaar

te zijn met alle modaliteiten.

Met opmerkingen [OM3]: Welke modaliteiten zijn dit? Graag toevoegen om welke configuratie en aslast het gaat.

Projectgebied en omgeving blijven toegankelijk

4.2.1 De Kabelweg, Zekerings~~s~~traat en de Nieuwe Hemweg ~~tussen Kabelweg en Vlothavenweg~~ moeten goed toegankelijk zijn en blijven voor verkeer. ~~Er mogen afsluitingen van wegen of weggedeelten plaats vinden.~~ Bepalend hierin is niet alleen het bestemmingsverkeer voor de bedrijven in dit gebied en de nood- en hulpdiensten, maar ook het doorgaande verkeer van en naar de A10.

Met opmerkingen [OM4]: Dit valt buiten d e systeemgrenzen: waarom zou de ON dit afsluiten?

4.2.2 Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden moeten de bestaande rijbanen ten behoeve van het autoverkeer beschikbaar blijven op de Kabelweg en ~~het deel van~~ de Nieuwe Hemweg ~~tussen Kabelweg en de Vlothavenweg~~.

4.2.3 Uitsluitend in overleg met en na akkoord van de opdrachtgever, stadsdeelregisseur en WWU is het mogelijk om in 2 periodes van maximaal 6 weken de Nieuwe Hemweg op maandag t/m vrijdagen tussen 10 uur en 15 uur en in de weekenden (vrijdagavond 20 uur tot maandagochtend 5 uur) af te sluiten tussen Vlothavenweg en de in-/uitrit van de bedrijven nabij de Neptunushaven. Er dient zoveel mogelijk ~~overlap te zijn met~~aangesloten te worden op een (zomer)vakantieperiode van de basisscholen in Regio Noord. Zeker hierbij moet rekening gehouden worden met evenementen en omgevingsprojecten.[1]

Met opmerkingen [OM5]: Aansluiten op dekt de lading niet: we willen verplichten dat dit in de zomervakantie plaatsvind. Strakke eis.

Met opmerkingen [OM6]: Specificeren graag naar iig Sail : uitgesloten

4.2.4 Uitsluitend in overleg met en na akkoord van de opdrachtgever, stadsdeelregisseur en WWU is het mogelijk om naast de genoemde periodes in 4.2.3 in maximaal 30 avonden en nachten (tussen 20 uur en 5 uur), in maximaal 4 weekenden (vrijdagavond 20 uur tot en met maandagochtend 5 uur) en in maximaal 10 periodes op maandag t/m vrijdagen tussen 10 uur en 15 uur de Nieuwe Hemweg af te sluiten tussen de Vlothavenweg en de in-/uitrit van de bedrijven nabij de Neptunushaven.

4.2.5 Uitsluitend in overleg met en na akkoord van de opdrachtgever, stadsdeelregisseur en WWU is het mogelijk om naast de genoemde periodes in 4.2.3 en 4.2.4 in maximaal 20 avonden en nachten (tussen 20 uur en 6 uur) één rijstrook op de Nieuwe Hemweg af te sluiten. Het verkeer dient dan d.m.v. een tijdelijke verkeersregelinstallatie via de andere rijstrook om-en-om door te kunnen rijden. De maximale lengte van een afgesloten rijstrook is 100 meter.

4.2.6 Uitsluitend in overleg met en na akkoord van de opdrachtgever, stadsdeelregisseur en WWU is het mogelijk om de Contactweg tussen de Zekeringstraat en de Kabelweg af te sluiten voor autoverkeer en voetgangers. Dit geldt voor een maximale aaneensluitende periode van 12 maanden en maximaal tweemaal 1 week voor- of na deze periode. Voor nood- en hulpdiensten moet er wel een passeermogelijkheid behouden blijven.

Met opmerkingen [OM7]: Wat zijn de voorwaarden die hieraan gekoppeld zijn? CVE: omrijden beter dan openen hekken

[1] Na geuite bezwaren in WWU 1048, 28-11-2018, eerste bullit, is er een verkeersregeltechnisch onderzoek gedaan. Deze is toegevoegd als bijlage 2.

4.2.7 Verzoeken tot stremmingen of hinder voor het verkeer dienen minimaal 10 weken van te voren worden ingediend bij de opdrachtgever.

4.2.8 Afsluiting van de Nieuwe Hemweg is niet toegestaan tijdens Sail 2020 (12 t/m 16 augustus 2020).

4.2.9 De huidige overweg Kabelweg mag tijdens de bouwperiode niet worden afgesloten.

Met opmerkingen [OM8] [redacted]: valt buiten systeemgrenzen -> nee

4.2.10 Uitsluitend in overleg met en na akkoord van de opdrachtgever, stadsdeelregisseur en WWU is het mogelijk het fietspad langs de Nieuwe Hemweg tussen de Vlothavenweg en de in-/uitrit van de bedrijven nabij de Neptunushaven af te sluiten voor fietsers en voetgangers. Dit geldt voor een maximale aaneensluitende periode van 16 maanden en maximaal tweemaal 1 week voor- of na deze periode.

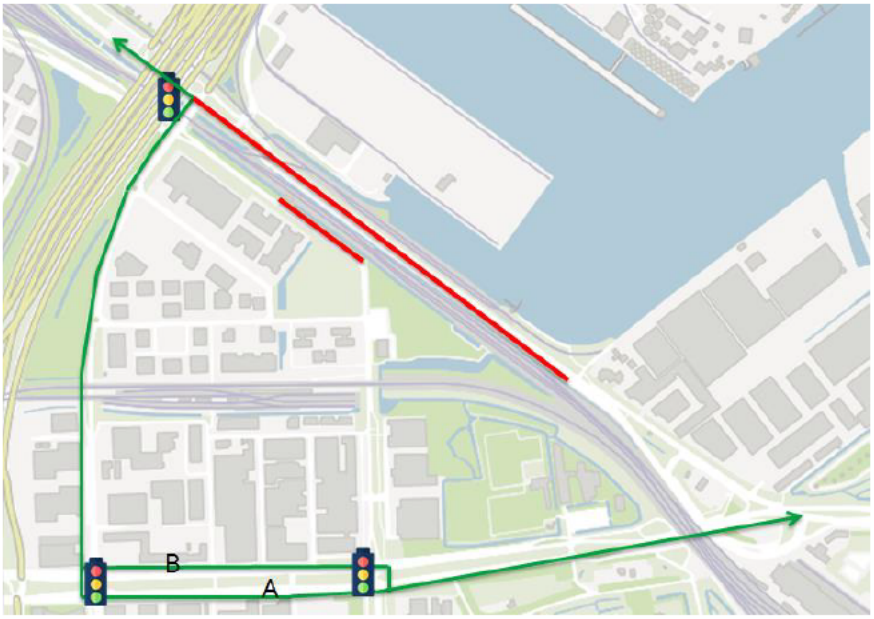
4.2.11 Indien er afsluitingen benodigd zijn, dienen er ook omleidingen ingesteld te worden.

4.2.12 Indien een omleiding wordt ingesteld, dient deze voor autoverkeer te gaan via de A10 west-Basisweg – Transformatorweg v.v. en voor fietsverkeer via de Kabelweg – Transformatorweg v.v. Zie figuren 9 en 10.

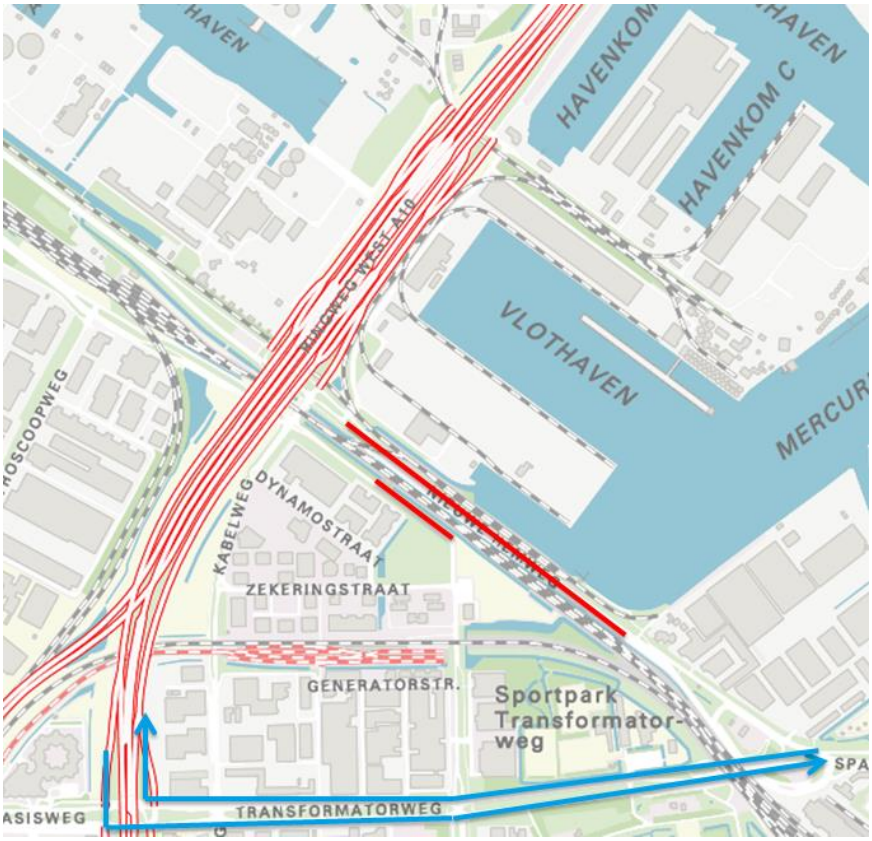
~~4.2.12~~ In de BLVC-uitvoeringsplannen dient bekeken te worden of de verkeerrsregelinstallaties op de omleidingsroutes een optimalisatie behoeven ten behoeve van de oversteekbaarheid van het langzaam verkeer.

4.2.13

Met opmaak: Meerdere niveaus + Niveau: 3 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, … + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 0 cm + Inspringen op: 0,9 cm



Figuur 9: omleiding fiets via Kabelweg en Transformatorweg, 2 varianten. Variant A over tweezijdige fietspaden, variant B over tweezijdig fietspad en ventweg Transformatorweg



Figuur 10: omleiding autoverkeer via A10 West, Basisweg en Transformatorweg en v.v.

Proces

~~4.2.13~~4.2.14 Indien de maatregelen de doorstroming van de (hoofd)-infrastructuur raakt, zal de verantwoordelijke voor het BLVC-uitvoeringsplan (opdrachtnemer) bij het WIOR Vooroverleg en de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU) van de Gemeente Amsterdam toestemming moeten vragen. Pas na verleende toestemming kan de vergunning om de werkzaamheden uit te voeren (WIOR Vergunning) worden aangevraagd. De opdrachtnemer dient deze zelf aan te vragen. Het hiervoor benodigde BLVC uitvoeringsplan dient tenminste 8 weken voor de geplande start van de werkzaamheden aan de opdrachtgever overlegd te worden.

~~4.2.14~~4.2.15 De werkzaamheden moeten worden afgestemd op de omgevingsprojecten. Bij

de omgevingsprojecten is overleg en afstemming met de opdrachtgever noodzakelijk.

Treinvrije periode

[aan te vullen door Pro Rail]. Huidige aanvraag: najaar 2020 en voorjaar 2021.

Met opmerkingen [OM9]: Wanneer kunnen we deze informatie verwachten? CvE

Met opmaak: Niet Markeren

Bereikbaarheid- nood- en hulpdiensten blijft altijd gegarandeerd

~~4.2.15~~4.2.16 Gebouwen en bouwwerken dienen gegarandeerd bereikbaar te zijn voor de nood- en hulpdiensten (bij voorkeur vanaf twee kanten). Dit geldt ook voor alle zijden hiervan. Nood- en hulpdiensten moeten binnen de vastgestelde aanrijdtijd alle gebouwen en bouwwerken kunnen bereiken.

~~4.2.16~~4.2.17 Eventueel aanwezige brandkranen en droge blusleidingen dienen altijd bereikbaar en beschikbaar te zijn.

Met opmerkingen [OM10]: Waar zijn deze objecten gevestigd?

~~4.2.17~~4.2.18 In bijlage 1 zijn de eisen van de brandweer opgenomen. Ook hieraan dient voldaan te worden.

Laden en lossen blijft gehandhaafd

~~4.2.18~~4.2.19 Laad- en losmogelijkheden voor ondernemers en bezoekers en de betreffende routes moeten gehandhaafd blijven. Wanneer er tijdelijk beperkingen noodzakelijk zijn, dient dit in zorgvuldig overleg met belanghebbenden gepland en geregeld worden (alternatieven zoeken, tijdstip werkzaamheden afstemmen etc.), inclusief afstemming met opdrachtgever.

Met opmerkingen [OM11]: Welke mogelijkheden zijn er en wat zijn de routes? Welke belanghebbenden zijn er?

Openbaar vervoer

~~4.2.19~~4.2.20 De openbaar vervoerroutes dienen te allen tijde beschikbaar te blijven.

Met opmerkingen [OM12]: Dit ligt buiten de systeemgrenzen, dus om welke routes gaat dit?

Bereikbaarheid voor langzaam verkeer gewaarborgd

~~4.2.20~~4.2.21 Voetgangers en fietsers moeten te allen tijde de bedrijven en voorzieningen lopend respectievelijk fietsend (zonder afstappen) kunnen bereiken.

Met opmerkingen [OM13]: Graag smart maken

Goede kwaliteit verharding

~~4.2.21~~4.2.22 Bij een tijdelijke voetgangersvoorziening met een langdurig karakter dient een goede kwaliteit verharding (schoon, heel en veilig) te worden toegepast. Dit kunnen o.a. kunststof loopschotten van minimaal 1,5 meter breedte zijn, die aan elkaar kunnen worden bevestigd of vergelijkbaar. Het gekozen materiaal dient voldoende stroef te zijn, ook bij sneeuw en regen.

Vergunningen

~~4.2.22~~4.2.23 De opdrachtnemer vraagt zelf de vergunningen zoals een WIOR-vergunning aan. Dit kan pas als het Wior Vooroverleg en WWU akkoord zijn met het BLVC-uitvoeringsplan.

4.3 Leefbaarheid

Primaire eis:
Opdrachtnemer dient zorg te dragen dat de werkzaamheden worden uitgevoerd met minimale hinder voor de omgeving.

Normale bouwwerktijden als uitgangspunt

4.3.1 Uitgangspunt is dat op de wettelijke werktijden gewerkt mag worden. Voor Amsterdam houdt dit in dat de werkzaamheden worden uitgevoerd op maandag t/m zaterdag tussen 7.00 uur en 19.00 uur (6x12 uur). Deze werkzaamheden kunnen zonder aanvullingen op de WIOR vergunning worden uitgevoerd. Voor werkzaamheden buiten de genoemde periode is een aparte vergunning nodig, die door de opdrachtnemer aangevraagd dient te worden bij het stadsloket van de gemeente Amsterdam.~~sdeel.~~

Met opmerkingen [OM14]: Omdat de TVP's 's hier buiten vallen ('s nachts en in weekend) moet ook hier in de tekst iets duidelijk over worden opgenomen. Ontbreekt nu nog.

4.3.2 Bouwverkeer mag in principe niet in de ochtend- of avondspits aan- of afrijden. Dit zijn de periodes van maandag t/m vrijdag van 7.30 uur tot 9.00 uur en van 16.30 uur tot 18.00 uur. In overleg met de opdrachtgever en na akkoord van het bevoegd gezag kan incidenteel hierop een uitzondering worden gemaakt.

Met opmerkingen [OM15]: CvE Aannemer heeft duidelijke kaders nodig; waarom niet hetzelfde in de zomervakantie?de aanbieding gaat zo omhoog

Deugdelijke afzetting bouwterrein

4.3.3 De exacte locatie van het bouwterrein en bijbehorende afzetting dient met de opdrachtgever te worden afgestemd.

4.3.4 Als bouwhekken worden de Amsterdamse city hekken (tenminste 1,8 meter hoog, aan elkaar gekoppeld, half open en aan de onderzijde gesloten) toegepast. De hekken dienen in de grond te worden verankerd.

4.3.5 De opslag van bouwmaterialen moet binnen de afzetting / bouwterrein plaatsvinden.

4.3.6 Er dient zorg gedragen te worden voor overzichtelijke uitritten bij het werkterrein. Bij in- en uitritten van bouwterreinen moeten duidelijke waarschuwingsborden worden geplaatst.

4.3.7 Bouwverkeer mag niet wachten (bufferen) op de openbare weg rondom de bouwplaats.

Beperken verstuiving fijne materialen

4.3.8 Het verstuiven van fijne materialen, zoals zand, op de openbare weg dient beperkt te worden, zodat het geen overlast oplevert voor de gebruikers van de openbare ruimte. Indien noodzakelijk dienen stofschermen geplaatst te worden.

4.3.9 De omgeving dient schoon gehouden te worden.~~,~~ ~~minimaal dagelijks dienen~~ De weggedeelten die voor openbaar verkeer openstaan dienen continu ~~geïnspecteerd~~ gecontroleerd te worden en indien nodig zo snel mogelijk gereinigd te worden.

Met opmerkingen [OM16]: Lijkt zinloos en duur. Voorstel; indien door de werkzaamheden kleine hoeveelheden zand, grond en stof op de weg komen, dient dit binnen 24 uur te zijn opgeruimd. Indien sprake is van grote hoeveelheden met een risico op hinder dient dit onmiddellijk opgeruimd te worden.

Heldere tijdelijke bebording en bebakening

4.3.10 De opdrachtnemer dient te zorgen voor juiste en heldere (tijdelijke) bebording, bebakening van het werkterrein en afzetting, afgestemd met de wegbeheerder.

Geluid

4.3.11 De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving.

4.3.12 In algemene zin moet de opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Amsterdams beleid. Tijdens de uitvoering worden geluid en trillingen gemonitord.

4.3.13 Indien men voornemens is af te wijken van de wet- en regelgeving zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden. De aanvraag dient tijdig (6 weken voor aanvang van de werkzaamheden) ingediend te worden. Het College van burgemeester en wethouders, voor deze het dagelijks bestuur van het stadsdeel, kan eisen stellen met betrekking tot maximale geluidbelasting en desgewenst een prognose onderzoek en/of geluidmetingen eisen.

4.3.14 Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast.

4.3.15 Achteruitrijdend bouwverkeer dient zo veel mogelijk vermeden te worden. Indien niet anders mogelijk, dient achteruitrijdend bouwverkeer voorzien te zijn van "witte ruis" om doordringende piep geluiden te voorkomen.

4.3.16 Indien achteruitrijdend bouwverkeer uitkomt op de openbare weg, dienen verkeersregelaars ingezet te worden.

4.3.17 Activiteiten die geluidshinder veroorzaken, zoals laden en lossen van materiaal, mogen niet plaatsvinden vóór 07:00 uur, tenzij hier spoedeisende redenen voor zijn dan wel de omgeving erbij gebaat is. De omgeving dient hier tijdig over geïnformeerd te zijn.

4.3.18 Radio's dienen het omgevingsgeluid niet te overstemmen, gemeten vanaf de openbare weg.

4.4 Veiligheid

Primaire eis:

De verkeersveiligheid en de sociale veiligheid op en rond het bouwterrein dienen te allen tijde gewaarborgd te blijven

Bouwkranen niet over openbaar gebied

4.4.1 Bouwkranen mogen niet met last over openbaar toegankelijk gebied draaien. De locatie dient te worden afgestemd met de opdrachtgever. De opdrachtnemer dient hier de gebruikelijke eisen en voorschriften voor na te leven, zoals in het Handboek Bouwveiligheid en het Handboek Beheersystematiek omgevingsveiligheid bij het hijsen lange delen en inbrengen lange damwanden (DMB).

4.4.2 Indien tbv incidentele werkzaamheden (zoals het bevestigen van damwand planken in de stelling) verkeersstops nodig zijn tbv het autoverkeer en/of langzaam verkeer dan zijn deze mogelijk. Altijd dienen er dan verkeersregelaars ingezet te worden en mag het verkeer per 15 minuten, maximaal aaneensluitend 3 minuten tegengehouden worden. Verkeersstops in de spits zijn niet toegestaan. Terugslag op achterliggende kruisingen, zoals leidend naar de Coentunnel is eveneens niet toegestaan.

Verkeersveiligheid langs het werk altijd gewaarborgd

4.4.3 De veiligheid van weggebruikers langs het werk moet te allen tijde gewaarborgd zijn. Bij conflicten tussen bouwverkeer en overig verkeer, dient de opdrachtnemer zo nodig extra veiligheidsmaatregelen te nemen, bijvoorbeeld door het inzetten van verkeersregelaars. Dit dient te worden afgestemd met de opdrachtgever.

4.4.4 Tijdens de realisatie van het werk, dient er een ingeboord hek van tenminste 1,8 meter hoog aangebracht te worden tussen het meest zuidelijke in gebruik zijnde spoor aan de noordzijde van de Nieuwe Hemweg en de verlegde rijbaan.

Met opmerkingen [OM17]: Dit bepaalt ProRail. CvE: dan moet ProRail aangeven wat ze willen. Zwaardere eisen dan de gemeente. Misschien wel vangrail

Waarborg sociale veiligheid

4.4.5 Tijdens de uitvoering dienen onoverzichtelijke, donkere en onveilige hoeken te worden voorkomen. De verlichting rond de projectlocatie dient intact te worden gehouden tijdens de bouwactiviteiten met de mogelijkheid voor sociale controle vanuit de omgeving. Voor het verkeer dient het huidige verlichtingsniveau gehandhaafd te blijven.

Met opmerkingen [OM18]: Dit wordt bepaald door de systeemgrenzen

Voorkomen schade aan omgeving

4.4.6 De opdrachtnemer moet voorkomen dat schade wordt toegebracht aan de omgeving of aan objecten van derden. Indien toch schade optreedt, dient deze zo spoedig mogelijk te worden ~~gerepareerd~~hersteld op kosten van de veroorzaker door de eigenaar, tenzij anders overeengekomen is.

4.5 Bouwlogistiek

Primaire eis:

De bouwlogistiek dient de overige verkeersstromen zo min mogelijk te verstoren en zo min mogelijk invloed te hebben op de omgeving.

Bouwroute wegverkeer

4.5.1 Aan- en afrijden van bouwverkeer over de weg dient op de volgende wijze plaats te vinden: A10 west – Nieuwe Hemweg – projectlocatie v.v. dan wel A10 west – Transformatorweg – Contactweg – projectlocatie v.v..

Werk-Bouwterrein

4.5.2 Het werk- / bouwterrein dient te worden afgestemd met de opdrachtgever. Over de afsluitmiddelen van dit terrein dient overlegd te worden met de Brandweer, zie hiervoor de betreffende WWU-vertegenwoordiger. Toegangspoorten dienen verder afgesloten te zijn als er geen verkeer doorheen gaat. Tijdens werktijden dient de toegangspoort bemand te zijn.

Met opmerkingen [OM19]: [redacted]

Verkeersregelaars inzetten bij bijzonder wegtransport

4.5.3 In perioden met veel transportbewegingen / bijzonder transport / achteruit rijden in de openbare ruimte moeten door de opdrachtnemer gekwalificeerde verkeersregelaars / gecertificeerde medewerkers worden ingezet om de verkeersstroom in goede banen te leiden. Het protocol voor de activiteiten van de verkeersregelaars dient beschreven te zijn in het BLVC- uitvoeringsplan.

Parkeren Bouwlieden

4.5.4 In de directe omgeving zijn geen openbare parkeervoorzieningen aanwezig. Parkeren voor bouwlieden dient binnen het werkterrein te geschieden. Er mogen geen andere locaties tijdelijk t.b.v. het parkeren van bouwlieden worden ingericht.

4.6 Communicatie

Primaire eis:

De doelgroepen dienen tijdig en voldoende op de hoogte te zijn van de werkzaamheden, gevolgen, verkeersmaatregelen en het eindresultaat, waardoor zij zo min mogelijk hinder

ervaren

Primaire eis:

De opdrachtgever (gemeente en/of ProRail) is verantwoordelijk voor de communicatie

4.6.1 Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de opdrachtgever. Deze omgevingsmanager is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit opdrachtgever.

4.6.2 Het is opdrachtnemer niet toegestaan zelf communicatiemiddelen of informatie (inclusief publicaties in vakbladen, beeldmateriaal zoals foto's en perscontacten) betreffende de werkzaamheden, alsmede de binnen het werkterrein gelegen objecten te verspreiden of te publiceren, zonder expliciete toestemming van de opdrachtgever. Vanzelfsprekend geldt dit niet voor de plaatsing van een bouwbord. Evenmin mag de opdrachtnemer zelf evenementen organiseren in of rond de bouwplaats, zonder expliciete toestemming van opdrachtgever.

4.6.3 Werkzaamheden die hinder (geluid, stank, trillen, bereikbaarheid ed) veroorzaken in de omgeving mogen pas worden uitgevoerd als de omgeving hierover van tevoren is geïnformeerd. Opdrachtnemer dient daarom uiterlijk 6 weken voor start van de werkzaamheden die hinder veroorzaken informatie over deze bouwwerkzaamheden aan te leveren aan opdrachtgever.

4.6.4 De Gemeente Amsterdam is namens opdrachtgever de afzender van alle communicatie, welke wordt verzorgd in nauwe samenwerking met de opdrachtnemer. Waar mogelijk en wenselijk zal een gezamenlijk afzenderschap met de opdrachtnemer gevormd worden.

Met opmerkingen [OM20]: Wat zijn de afspraken met ProRail hierin? CvE: object ook?

4.6.5 Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het tijdig (minimaal 6 weken voor start werkzaamheden zoals vermeld in de aan te leveren planning van de opdrachtnemer) aanleveren van alle informatie over de werkzaamheden, werkmethodes, tijdelijke inrichting, alternatieve routes, planning en hinder aan de opdrachtgever, zodanig dat de omgeving tijdig en volledig geïnformeerd kan worden. Dat communicatieplannen opgesteld kunnen worden, en onder meer mailings, factsheets, advertenties, social media, beantwoorden van vragen, informatiebijeenkomsten en informatieverstrekking in het algemeen, verwezenlijkt kunnen worden. En eventuele publieksvoorlichting uitgevoerd kan worden.

Met opmaak: Niveau 3, Afstand Na: 12 pt, Regelafstand: Minimaal 14 pt, Meerdere niveaus + Niveau: 3 + Nummeringstijl: 1, 2, 3, … + Beginnen bij: 1 + Uitlijning: Links + Uitgelijnd op: 0 cm + Inspringen op: 0,9 cm, Bij volgende alinea houden

4.6.6 De communicatie richting ondernemers en richting weggebruikers krijgt één centrale afzender: de omgevingsdienst binnen de gemeente Amsterdam. De contactgegevens van de omgevingsdienst worden altijd vermeld in de communicatiemiddelen.

Met opmaak: Lettertype: 11 pt, Tekstkleur: Zwart

Doelgroepen

- Bedrijven rondom het werkgebied
- Weggebruikers

Tone of voice

Begripvol informerend, maar niet excuserend.

Huisstijl

-Alle communicatie uitingen zijn in heldere, begrijpelijke taal en voldoen aan de Amsterdamse huisstijl (zie http://www.amsterdam.nl/coordinatiestelsel/kennisbank/communicatie/cgenerator/.

Met opmaak: Lettertype: Vet

Communicatiebijdrage

Het tijdig betrekken van alle partijen kan de kwaliteit van de werkzaamheden verbeteren en de acceptatie vergroten. Uiteraard moeten de belanghebbenden van te voren op de hoogte zijn van de randvoorwaarden waarbinnen zij kunnen meedenken. Ook is het belangrijk dat risico's zichtbaar worden, zodat we open en transparant kunnen communiceren naar de omgeving.

4.6.7

Communicatiematrix

Met opmaak: Lettertype: 14 pt, Vet

Met opmaak: Lettertype: 14 pt, Vet

Tabel met opmaak

Middel	Wanneer	Doelgroep	Verantwoord
Schriftelijk en digitaal			
Bedrijven - brief	Twee weken voor start van de werkzaamheden	Ondernemers en instellingen rond het werkgebied (geen bewoners aanwezig).	De omgevingsdienst binnen de gemeente Amsterdam en communicatie stadsdeel Westpoort/het Havenbedrijf
Bouwborden, matrixborden, omleidingsborden, vooraankondigingsborden, tekstwagens, informatieborden, bouwdoeken- en hekken	Eén week voor start van de werkzaamheden eerste plaatsing, daarna uitbreiding van het aanbod	Weggebruikers	De omgevingsdienst binnen de gemeente Amsterdam
Nieuwsbericht pagina stadsdeel Westpoort (gebiedsbeheerder alfadriehoek). https://www.portofamsterdam.com/nl/havenbedrijf/thema/werkzaamheden Social media stadsdeel Westpoort: Facebook	Twee weken voor start van de werkzaamheden	Ondernemers en instellingen rond het werkgebied.	Communicati Havenbedrijf en de omgevingsdienst binnen de gemeente Amsterdam
Informatie terug te vinden op: www.amsterdam.nl/wegwerkzaamheden	Twee weken voor start van de werkzaamheden	Ondernemers en instellingen rond het werkgebied.	Stadsregie V&OR en de omgevingsdienst binnen de gemeente Amsterdam

Tabel met opmaak

~~4.6.5~~4.6.8

Klachten

~~4.6.6~~4.6.9 De opdrachtgever zorgt voor de organisatie van een begeleidingscommissie uitvoering (BCU). In de BCU worden klachten besproken. De BCU wordt maximaal 1 keer per 4 weken georganiseerd. De opdrachtnemer verleent zijn medewerking aan de BCU. Er dient een klachtenregister bijgehouden te worden.

5 Proces na vaststelling BLVC-kader

Na het overleg met de tunnelalliantie moeten de volgende stappen nog uitgevoerd worden:

~~1.~~

~~2.~~1. Aanvullen overige eisen (eisen ProRail) Wanneer deze eisen bekend zijn en invloed blijken te hebben op de bereikbaarheid moet met die aanvullende informatie opnieuw een oordeel worden gehaald bij de Stadsdeelregisseur en WWU met een melding.

~~3.~~2. Behandeling BLVC kader in het WIOR Vooroverleg

~~4.~~3. Behandeling BLVC kader in de WWU

~~5.~~4. Aanbesteden alliantie

~~6.~~5. Overdracht aan alliantie

~~7.~~6. Opstellen BLVC uitvoeringsplannen door ON

~~8.~~7. Laten vaststellen uitvoeringsplannen in WIOR Vooroverleg en WWU.

Met opmaak: Standaard, Geen opsommingstekens of nummering

Met opmaak: Regelafstand: enkel

De Tunnelalliantie van ProRail gaat uit van vier fasen waarbinnen een project zo efficiënt en effectief mogelijk wordt ontwikkeld, door de juiste dingen op het juiste moment te doen. Het gaat om:

- Fase 1 Studiefase
- Fase 2 Contractvoorbereiding
- Fase 3 Minitender
- Fase 4 Ontwerp en uitvoering.

Kenmerken per fase:

Fase 1	Studiefase
Input:	Vraag/wens van een Initiatiefnemer om een onderdoorgang te realiseren.
Activiteiten:	Onderzoek en (beperkt) ontwerpwerk door de Initiatiefnemer.
Output:	Door ProRail geaccepteerd Overdrachtsdossier en door Initiatiefnemer geaccepteerde aanbieding voor fase 2.
Rollen:	De Initiatiefnemer is leidend. ProRail ondersteunt en adviseert de Initiatiefnemer waar nodig en gewenst. Op verzoek van de Initiatiefnemer en ProRail kunnen Raamcontractanten om advies worden gevraagd.

Fase 2	Contractvoorbereiding
Input:	Een door de Initiatiefnemer en ProRail geaccepteerd Overdrachtsdossier
Activiteiten:	Activiteiten om te komen tot een door Initiatiefnemer en ProRail geaccepteerd Contractdossier
Output:	Een Aanbestedingsdossier en getekende objectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer
Rollen:	ProRail is leidend. De Initiatiefnemer ondersteunt ProRail waar nodig met aanvullende informatie en afspraken. De Raamcontractanten hebben een consulterende rol.

Fase 3	Minitender
Input:	Aanbestedingsdossier, objectovereenkomst tussen ProRail en Initiatiefnemer en Minitender spelregels
Activiteiten:	Aanbieding maken door Raamcontractanten
Output:	Gegunde Deelopdracht Ontwerp en Uitvoering
Rollen:	ProRail is leidend en organiseert de Minitender en het gunningsproces. De Raamcontractanten maken hun aanbieding. De Initiatiefnemer beslist mee over eventuele afwijkingen in het aanbestedingsproces.

Fase 4	Ontwerp en uitvoering
Input:	Gegunde Deelopdracht Ontwerp en Uitvoering
Activiteiten:	Ontwerp en Uitvoering van het Project
Output:	Gerealiseerde infrastructuur en informatie die voldoen aan contractuele eisen
Rollen:	De Raamcontractant is leidend en ontwerpt en realiseert het project. ProRail voert risicogestuurd contractmanagement. De Initiatiefnemer wordt geïnformeerd en betrokken bij aanvullende besluitvorming.

Bijlage 1 – eisen brandweer

BRANDWEER
Amsterdam-Amstelland

Voorwaarden nood- en hulpdiensten m.b.t. bereikbaarheid.

- De doorrijdbreedte bedraagt minimaal **3.5** meter;
- De doorrijhoogte bedraagt minimaal **4.20** meter;
- Doorvaart blusboot vrijhouden (minimaal breedte **5** meter, hoogte **1,50** meter)
- Vrije tram- en busbanen geschikt voor nood- en hulpdiensten, de afscheidingen van trambanen zijn overrijdbaar;
- Over afsluitmiddelen (zoals bijv. klappalen) moet worden overlegd met de brandweer;
- Opbrekingen over een maximale lengte van **80** meter, vooraf overleg brandweer m.b.t. bereikbaarheid redvoertuig(en);
- Redvoertuigen kunnen maximaal **10** meter vanuit de gevel opgesteld worden en dienen een opstelvlak te hebben van minimaal **5x10** meter;
- Open ontgravingen een maximale lengte van **35** meter;
- Bochtstraal: minimaal **R7**;
- Hellingbaan maximaal **7%** (dit komt overeen met 12°)
- Woon- en industriewijken moeten twee ontsluitingswegen hebben;
- Straten zijn bij voorkeur ook 2-zijdig bereikbaar;
- Geen tegengesteld verkeer in een éénrichtingsstraat;
- Brandkranen minimaal rondom **1** meter vrijhouden;
- Brandkraanbordjes moeten zichtbaar blijven;
- Aansluitingen droge blusleidingen moeten vrijgehouden worden;

Bijlage 2 - Notitie toetsing kruispunten Basisweg-Einsteinweg

Met opmaak: Lettertype: 20 pt, Vet