

BLVC-plan op hoofdlijnen

Behorende bij: Bestek MET2015001

- **Sloop tijdelijke busbrug en busplatform;**
- **Sloop twee velden van brug 326;**
- **Afbranden palen ten zuiden van brug 303**

Coördinatie nummer: 20145322

Inhoudsopgave

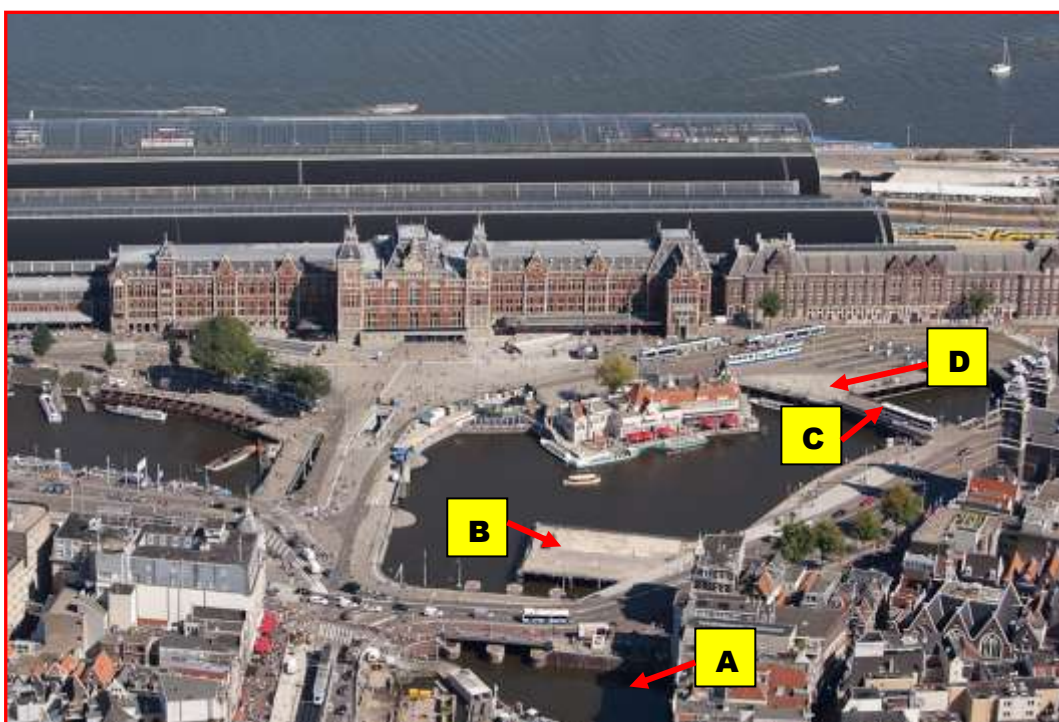
1	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Leeswijzer	5
2	De werkzaamheden	6
2.1	Afbranden van palen ten zuiden van brug 303	6
2.2	Slopen (twee delen van) brug 326	7
2.3	Slopen busbrug, busplatform en herstel kademuur	8
2.4	Werkzaamheden vooraf	9
3	Omgevingsscan	10
3.1	De huidige situatie	10
3.2	Functies en voorzieningen in de nabijheid	12
4	BLVC-kader	13
5	Uitvoeringsplan	16
5.1	Werkvolgorde/fasering	16
5.2	Logistiek	16
5.3	Tijdelijke maatregelen	17

Bijlagen

1. Werkterrein op water en land
2. Werkterrein en tijdelijke maatregelen zuidzijde busbrug

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

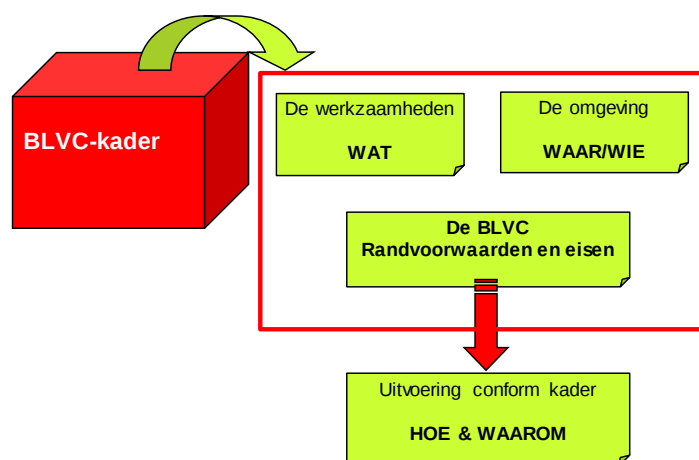


De Noord/Zuidlijn is zijn bouwlocaties en tijdelijke maatregelen aan het opruimen. Op het Stationseiland betreft dat op korte termijn de volgende werkzaamheden:

- A: Ten zuiden van brug 303 moeten een x-aantal palen op de juiste diepte worden afgebrand.
- B: Brug 326 wordt grotendeels (buiten de rij- en trambaan van de Prins Hendrikkade) gesloopt
- C: De tijdelijke bussenbrug wordt gesloopt.
- D: Het uitgebreide gedeelte van de kade waar de bussen stonden wordt gesloopt.

Om deze werkzaamheden zo goed mogelijk in balans met de omgeving uit te voeren worden randvoorwaarden (BLVC-kader) als contractuele eis meegegeven aan de aannemer. Dat is vastgelegd/geïntegreerd in het nu voorliggende BLVC-plan op hoofdlijnen.

De aannemer werkt dit BLVC-plan op hoofdlijnen verder uit tot een BLVC-uitvoeringsplan. In de tekst is aangegeven welke onderdelen de aannemer nog moet uitwerken. Met een vastgesteld BLVC-uitvoeringsplan kan de aannemer de WIOR vergunning aanvragen.



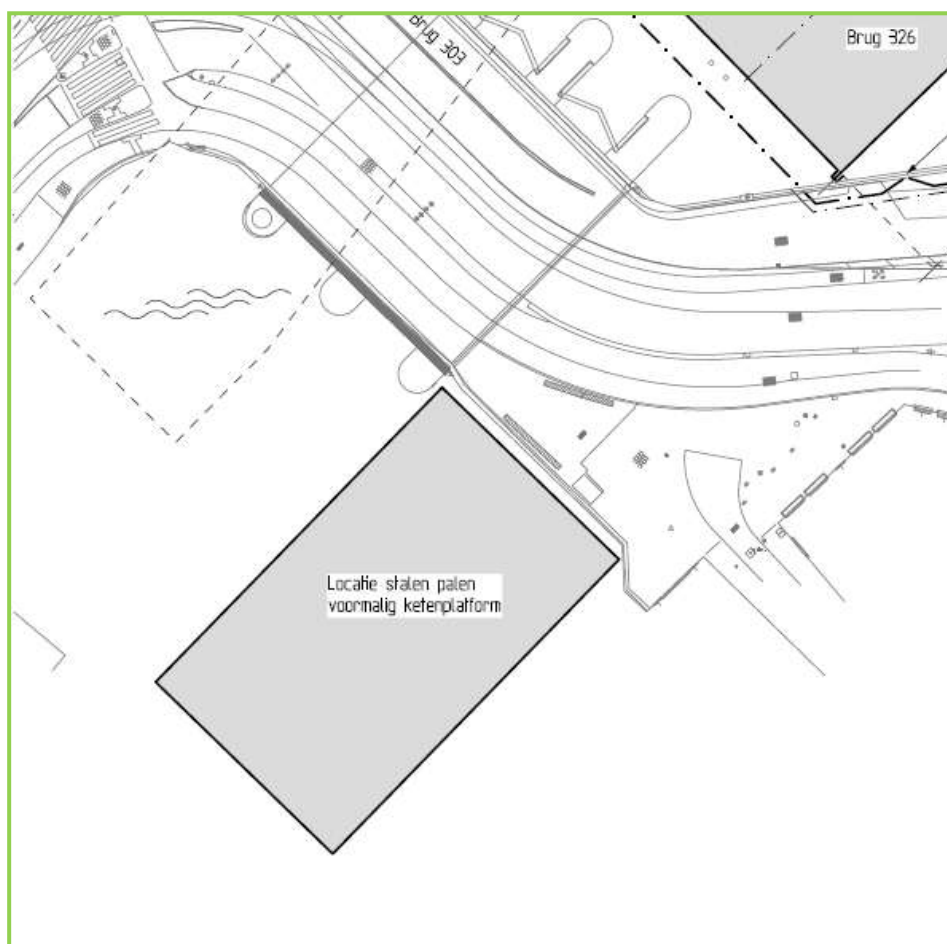
1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op de werkzaamheden (WAT).
Hoofdstuk drie bevat de omgevingsscan. Met welke verkeersstromen heeft de aannemer te maken en welke functies en voorzieningen in de omgeving spelen een rol bij de wijze van uitvoering.
In hoofdstuk vier volgt het BLVC-kader. Alle BLVC-randvoorwaarden en eisen, voortkomend uit 'de werkzaamheden' en 'de omgeving' zijn hier opgenomen. Het BLVC-uitvoeringsplan (HOE en WAAROM) dat de aannemer op zal stellen, moet in overeenstemming zijn met de BLVC-randvoorwaarden en eisen.
In hoofdstuk vijf wordt in hoofdlijnen ingegaan op de uitvoering.

2 De werkzaamheden

2.1 Afbranden van palen ten zuiden van brug 303

Het werkterrein voor het afbranden van palen ten zuiden van brug 303 ligt geheel in het water. De werkzaamheden vinden uitsluitend op het water plaats. Op het plaatje hieronder is met een kader aangegeven wat de grenzen van het werkterrein zijn. De werkruimte in het water zal de scheepsvaart niet stremmen.



2.2 Slopen (twee delen van) brug 326

De Stadsregisseur staat niet toe dat op korte termijn de hele brug (wat er nog van over is) wordt gesloopt, i.v.m. te verwachten hinder voor het verkeer. De sloop van het gedeelte dat op korte termijn niet wordt gesloopt wordt in scope overgedragen aan De Entree.

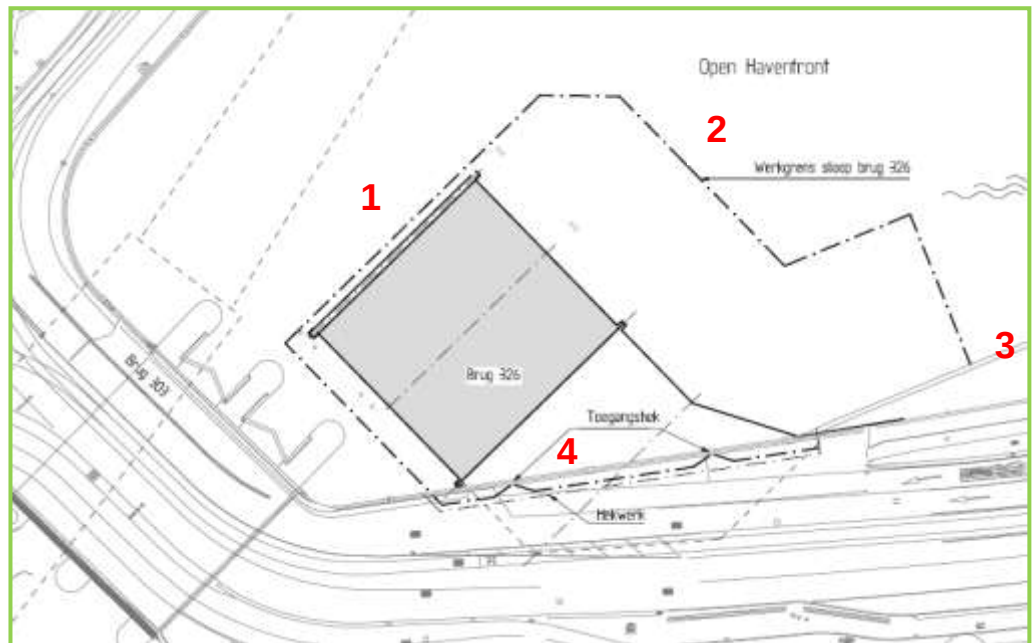
Het werkterrein voor de twee delen van brug 326 die wel gesloopt kunnen worden, ligt deels op het water en deels op het land. Afvoer van al het vrijkomende materiaal zal via het water plaatsvinden.

Locatie 1: Ten noord/westen van brug 326 (op de kopse kant) is geen werkruimte in het water, om stremming/hinder voor de doorvaart van brug 303 te voorkomen.

Locatie 2: Ten noord/oosten van brug 326 (langs de lange kant) mag vanaf het water gewerkt worden. Er kan gedurende de werkzaamheden een werkponton/platform geplaatst worden.

Locatie 3: Er dient rekening gehouden te worden met het vrijhouden en bereikbaar houden van de kade ter plaatse van de trappartij voor het afmeren van een rondvaartboot.

Locatie 4: De kade is aan de zijde van de Prins Hendrikkade de begrenzing. Bouwverkeer heeft het deel van brug 326 dat niet gesloopt wordt als werkterrein op het land ter beschikking.



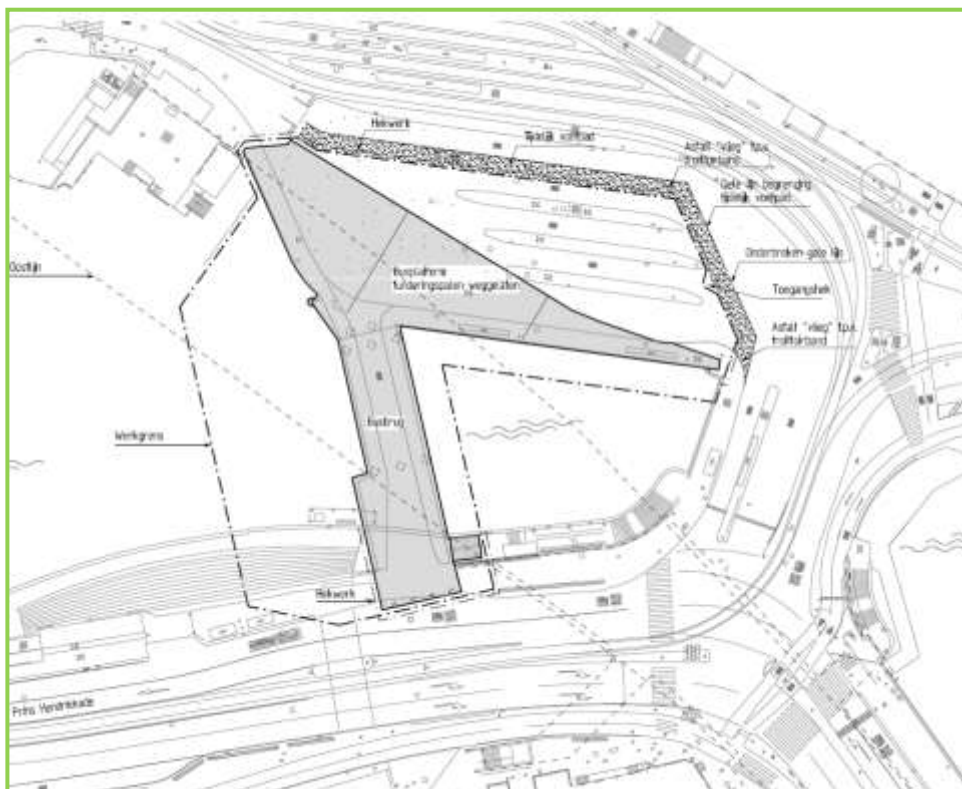
2.3 Slopen busbrug, busplatform en herstel kademuur

De bussenbrug en de extra kade zijn respectievelijk in 2002 en 2008 aangelegd om de bus bewegingen te faciliteren. Inmiddels kunnen de bussen halteren op het busstation aan de IJzijde. Na sloop van de brug en de extra kade, zal de kadeconstructie weer hersteld worden; opstorten beton, metselen basalt, leuning plaatsen en afwerken,...

Het werkterrein voor het slopen van de bussenbrug ligt eveneens deels op het water en deels op het land. De begrenzing op het land omvat het te slopen deel van de kade, plus het gehele terrein waar de bussen halterden, tot de zuidzijde van het meest noordelijke bushalteperron.

Aan de zijde van de Prins Hendrikkade ligt de begrenzing van het werkterrein aan de zuidzijde van de te slopen bussenbrug voor een korte tijd deels in de busbaan. Voor een periode van ongeveer één a twee weken zal het busverkeer ter hoogte van het werk via de rijbaan geleid worden. Er wordt dan een stukje asfalt op de rijbaan opgebroken, een beetje ontgraven, palen verwijderd tot -1,5 meter onder maaiveld en vervolgens wordt de situatie weer 'hersteld'.

Op het water is aan de zuidzijde van de te slopen kade werkruimte en aan de oost en west kant van de te slopen bussenbrug. Uiteraard gelden hier voorwaarden met betrekking tot stremming/hinder van de doorvaart. Deze zijn opgenomen in het BLVC-kader in hoofdstuk 4 onder 'bereikbaarheid'.



2.4 Werkzaamheden vooraf

- Asbestinventarisatie (voor sloop 1^e veld is er reeds een inventarisatie gedaan, maar deze is verlopen).
- Geluid/trillingsonderzoek; dit onderzoek is uitgevoerd.
Om een omgevingsvriendelijke sloopmethode te kiezen. Als sloopmethode is gekozen voor in stukken zagen en afhijsen (tenzij onderdelen technisch niet gezaagd kunnen worden, dan wordt daarvoor een alternatieve methode gekozen die zo min mogelijk omgevingshinder veroorzaakt).
- Waterbodem-, bodem- en verhardingsonderzoek
- Obstakelonderzoek (aannemer zal na afloop worden verzocht de waterbodem op te schonen)
- Kwaliteit van het water via Waternet
- Flora- en faunascan
- Definitief laten vaststellen van het voorgestelde werkgebied in het water in afstemming met Waternet, als onderdeel voor de WIOR vergunning.

3 Omgevingsscan

3.1 De huidige situatie



Op en rond het Stationseiland komen we alle verkeersmodaliteiten tegen.

Voetgangers

In grote getalen van en naar het Station, de tramhaltes, de metro, en de binnenstad. Er lopen bij start werkzaamheden geen voetgangers meer over de bussenbrug. De Kamperbrug en de Middentoegangsbrug zijn de verbindingen tussen het Station en de stad. Aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade, ten zuiden van de te slopen brug 326 lopen relatief weinig voetgangers.

(snor) fietsen

Er is geen aan de noordzijde van de Prins Hendrikkade geen fietspad tussen de Kamperbrug en brug 13. (snor) fietsen rijden aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade. Op de Kamperbrug en de ODE-brug liggen tweerichtingen fietspaden.

Fietsparkeren

Tussen de Kamperbrug en de Bussenbrug worden aan de noordzijde fietsen gestald. Tijdens de werkzaamheden zullen hier tijdelijk een aantal rekken verwijderd moeten worden. Bij het terugplaatsen van de rekken zal door het Stadsdeel Centrum het aantal fietsparkeerplaatsen op deze locatie geoptimaliseerd worden.

Auto's/brommers	De Prins Hendrikkade is voor autoverkeer in twee richtingen te gebruiken. Er rijden geen auto's op de Kamperbrug en ook niet op de Middentoegangsbrug. Op de ODE-brug rijdt het autoverkeer in twee richtingen. De brug is onderdeel van de Stadshartlus. Verkeer vanaf de ODE-brug in zuidelijke richting, mag niet rechtsaf. Op brug 13 rijdt autoverkeer (bestemmingsverkeer) af in zuidelijke richting. Brommers rijden op de rijbaan.
Bussen	Het busstation aan de IJzijde is in gebruik. Bussen rijden momenteel via de Prins Hendrikkade vanaf een eigen busstrook over de Kamperbrug naar het busstation en via de ODE-brug terug. Aan de Stadszijde halteren geen bussen meer op het oostelijke tramemplacement. Er halteren nog wel bussen op het Prins Hendrikplantsoen. Deze bussen rijden via de Prins Hendrikkade in twee richtingen.
Touringcars	Touringcars rijden via de rijbaan. Er is een haltemogelijkheid aan de zuidzijde van de Prins Hendrikkade tegenover de Martelaarskerk (ter hoogte van de bussenbrug).
Taxi's	Taxi's hebben tot ongeveer eind september 2015 een standplaats aan de Stadszijde en rijden via brug 13 aan- en af. Vanaf oktober is de standplaats verplaatst naar de IJzijde aan de zuidzijde van de oostelijke K&R lus.
Varend verkeer	Het Open Havenfront is een drukke plek voor varend verkeer in alle richtingen. Stremmingen zijn dan ook in principe niet mogelijk. Als het strikt noodzakelijk is, dan is een stremming tot 11.00 uur 7 dagen/week mogelijk.
Laad- en losverkeer	Laad- en losverkeer voor de NS gaat via de Oostingang aan de IJzijde en via het bovendeck busstation voor lang transport. Dat komt aanrijden via De Ruijterkade. Laad en losverkeer voor de voorzijde bij de TO GO metro oost en het koffiehuis en VVV komt via de Kamperbrug aanrijden en rijdt ook weer af via de Kamperbrug.

3.2 Functies en voorzieningen in de nabijheid



De werkzaamheden worden uitgevoerd op een openbaar vervoer knooppunt van trein, tram, metro en bus en een hotspot voor verkeer te water. De directe burens zijn Smits Koffiehuis en het Centraal Station Amsterdam. Aan de Prins Hendrikade bevinden zich hotels, woningen en bedrijven.

Slopen levert geluid en trillingshinder op. Voor de uitvoering van de sloopwerkzaamheden wordt -gezien de locatie- de meest omgevingsvriendelijke sloopmethode voorgeschreven; "in stukken zagen en afhijzen".

4 BLVC-kader

De aannemer dient een werkplan op te stellen voor zijn werkzaamheden (BLVC-uitvoeringsplan) in overeenstemming met de uitgangspunten en randvoorwaarden op het gebied van BLVC (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie). Deze zijn in dit hoofdstuk 'BLVC-kader' opgenomen.

Daarnaast zijn als kaderstellende documenten:

- Werken op het Stationseiland Amsterdam Centraal (januari 2013)
- Zo werken wij in Amsterdam op straat versie 2 (ZWIA)

	BEREIKBAARHEID	
	Tijdens de uitvoering zijn alle instellingen en voorzieningen bereikbaar voor de modaliteiten die toegang moeten hebben.	
	VOETGANGERS	
	De looproute van en naar het Station via de Kamperbrug en het oostelijke tramemplacement moet te allen tijde beschikbaar zijn en veilig. Geschikt voor zelfstandig gebruik door minder validen met een rolstoel.	
	LADEN EN LOSSEN	
	Laden en lossen voor voorzieningen op het Stationsplein vindt plaats via de Kamperbrug (aan- en afvoer) en mag niet gestremd worden door de werkzaamheden.	
	BOUWVERKEER	
	Aan- en afvoer van bouwmaterieel vindt plaats via water of per as. Vervoer 'per as' van en naar de bouwlocatie ten zuiden van het oostelijke tramemplacement rijdt via de Prins Hendrikkade vanaf het oosten aan via de busstrook (onthefing) rechtsaf via de Kamperbrug. Afrijden eveneens via de Kamperbrug. Al het vrijkomende sloopmateriaal wordt via het water afgevoerd.	
	AUTOVERKEER En OPENBAAR VERVOER (OV)	
	Het autoverkeer en het openbaar vervoer mag zonder toestemming van de Werkgroep Werk in Uitvoering niet gestremd worden op de Prins Hendrikkade. Bouwverkeer mag niet bufferen (onnodig stilstaan) op het hoofdnet Auto en OV.	
	VAREND VERKEER	
	De noord/westelijke onderdoorgang van brug 303 blijft open. Er zijn geen stremmingen tijdens grote evenementen. Speciale aandacht voor SAIL (19-23 augustus 2015) en Gay pride (25 juli- 2 augustus).	

	Stremmingen zijn in principe niet mogelijk alleen indien strikt noodzakelijk. In dat geval is stremming tot 11.00 uur (7 dgn/wk) mogelijk. Indien er sprake is van stremmingen moet rekening gehouden worden met 6 weken proceduretijd (berichten aan de scheepsvaart). Het is belangrijk dat de stremming zo kort mogelijk is.	
	FIETSVERKEER	
	De fietsparkeerplaatsen ten zuiden van de bussenbrug dienen zo (lang) mogelijk in stand te blijven.	
	NOOD- EN HULPDIENTEN	
	Nood- en hulpdiensten behouden te allen tijde vrije doorgang (obstakelvrije breedte 3,5 meter, hoogte 4,2 meter) naar instellingen en voorzieningen.	
	LEEFBAARHEID	
	De leefbaarheid binnen het projectgebied dient voor alle gebruikers en functies gewaarborgd te zijn.	
	Opslag van materialen is alleen toegestaan binnen het afgezette werkterrein.	
	Het parkeren van voertuigen, anders dan werkmaterieel binnen de bouwterreinen is niet toegestaan. Als het materieel staat binnen de hekken.	
	De aannemer dient ervoor te zorgen dat de openbare weg niet vervuild raakt door bouwverkeer.	
	Er wordt als sloopmethode gekozen voor 'zagen in stukken en afhijsen', tenzij onderdelen technisch niet te zagen zijn, dan wordt voor die onderdelen een alternatieve sloopmethode gekozen die zo min mogelijk hinder voor de omgeving oplevert.	

	VEILIGHEID	
	De verkeersveiligheid voor alle modaliteiten dient gewaarborgd te zijn tijdens de uitvoering.	
	BOUWHEKKEN	
	De aannemer dient Cityhekken van 2,0 meter toe te passen. De plaatsing van deze bouwhekken moet zodanig zijn dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan (sociaal onveilig). Ook dient de veiligheid van passanten en omgeving gewaarborgd worden.	

	BEBORDING OP HET WATER EN OP HET LAND	
	Waternet heeft reeds een bebordingsplan opgesteld voor het water. De aannemer dient nog een bebordingsplan te maken voor het land. De aannemer plaatst en verwijdt de benodigde borden of schakelt de materiaaldienst hiervoor in.	
	VERKEERSREGELAARS	
	In te zetten verkeersregelaars dienen in het bezit te zijn van een VCA certificaat en een Certificaat voor het regelen van het verkeer. De inzet wordt toegelicht in het BLVC-uitvoeringsplan op te stellen door de aannemer. De aannemer coördineert en plant de verkeersregelaars in.	

	COMMUNICATIE	
	Afzender is de NZL (Dienst Metro en Tram) NZL verzorgt de communicatie naar bewoners, bedrijven en instellingen in de omgeving. Zij dient daartoe tijdig (> 1 week) en juist te worden geïnformeerd door de aannemer. 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.	
	Informereren Omgevingsmanager De aannemer dient de omgevingsmanager van de opdrachtgever tijdig van alle relevante informatie te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen tijdig te informeren. Er dient een vast aanspreekpunt bij de aannemer te zijn die als 'counterpart' fungeert voor de omgevingsmanager van de opdrachtgever. Er wordt een regulier afstemmingsoverleg georganiseerd tussen de hoofduitvoerder van de aannemer, de projectleider, de omgevingsmanager en de communicatie contactpersoon NZL.	
	Klachtenregister De opdrachtgever houdt gedurende de uitvoering van het werk een klachtenregister bij. Hierin worden alle klachten over de werkzaamheden opgenomen en geregistreerd, alsmede aangegeven hoe en wanneer met de klacht wordt omgegaan in relatie tot de oplossing van de klacht.	
	Procedure communicatie bij calamiteiten Er dient een procedure opgesteld te worden voor communicatie bij calamiteiten. De opdrachtgever en aannemer zullen samen contactpersonen benoemen en deze opnemen in het BLVC-Uitvoeringsplan.	

5 Uitvoeringsplan

Dit hoofdstuk dient de aannemer zelf uit te werken.

5.1 Werkvolgorde/fasering

De aannemer maakt een werkplan waarin hij aangeeft op welke wijze hij de werkzaamheden faseert. Om hinder op het water te minimaliseren wordt voorgeschreven om wel eerst de busbrug te slopen en daarna het busplatform.

In het bestek zijn drie mijlpalen opgenomen:

1. Uiterste datum voor gereed slopen busbrug en busplatform
2. Uiterste datum voor alle sloopwerkzaamheden
3. Uiterste datum voor gereed gehele werk

5.2 Logistiek

De aannemer geeft aan met welk materieel hij de werkzaamheden uitvoert en wat de logistiek is. Om hinder op de Prins Hendrikkade te minimaliseren is de voorgeschreven rijroute naar het busplatform vanuit het oosten rechtsaf naar de Kamperbrug.

De aannemer zal een ontheffing krijgen om op de Prins Hendrikkade via de busbaan te rijden. Aanrijden naar brug 326 is eveneens via de Prins Hendrikkade vanaf het oosten. Het laatste stukje via de busbaan.

5.3 Tijdelijke maatregelen

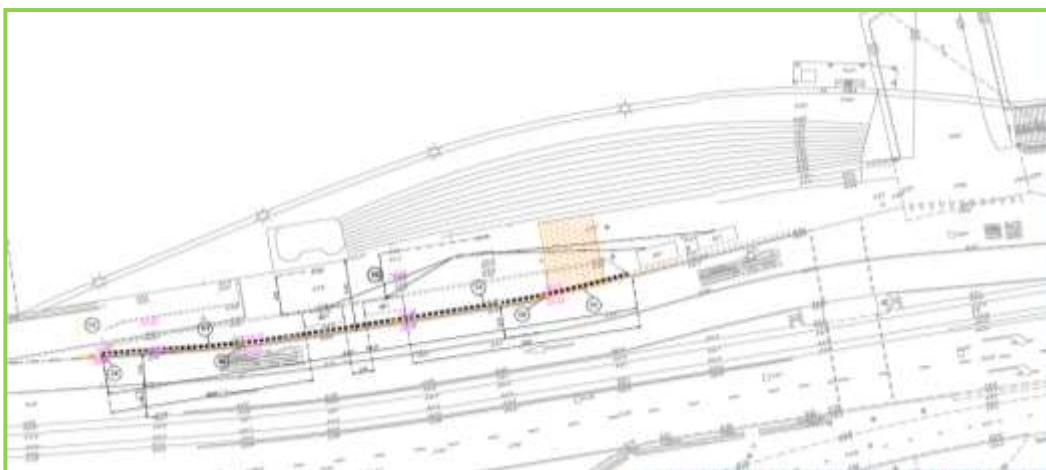
De aannemer maakt een definitieve bouwplaats-tekening met daarop de bebording en bebakening, conform BLVC-kader. Wanneer het in- en uitrijdend materieel overige verkeerstromen kruist, zal dit op een veilige wijze moeten gebeuren door bijvoorbeeld inzet van verkeersregelaars.

Wanneer bij het slopen van de busbrug voor een beperkte periode de busstrook (ten zuiden van de busbrug) gestemd is, wordt het busverkeer tijdig naar de naastliggende rijstrook voor het autoverkeer geleid.

De bushalte en voetgangersoversteek (zie plaatje hieronder) blijven in bedrijf.
De abri's zijn recentelijk al een stukje naar het westen verplaatst.

Of
De halte wordt in overleg met GVB voor deze periode opgeheven, omdat de looproute naar het station (ten zuiden van de busbrug) gestemd is en voetgangers waarschijnlijk niet twee keer gaan oversteken.

Keuze maken in WIOR vooroverleg



Bijlage 1 Werkterreinen op water en land

Reeds bijgevoegd

**Aannemer werkt verder uit in definitieve bouwplaats-
inrichtingstekening**

Bijlage 2 Uitwerking TM ten zuiden van busbrug

Wordt door aannemer uitgewerkt

Bijlage 3 Bebordingsplan te water

**Is door Waternet opgesteld en wordt nog aangepast met
werkterrein ten zuiden van brug 303.**

Bijlage 4 Bebodingsplan op het land

Wordt door aannemer verzorgd / in opdracht van aannemer

Colofon

BLVC- plan op hoofdlijnen

Tekst

Gemeente Amsterdam

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder bronvermelding.
Gemeente Amsterdam