

Uitvoering van werkzaamheden in de Amsterdamse openbare ruimte – BLVC-aspecten in een veranderende tijd.

Aafke den Hollander
(Ingenieursbureau Amsterdam)

Annette ten Doeschate
(Ingenieursbureau Amsterdam)

Samenvatting

De Gemeente Amsterdam gaat in de huidige situatie op een bepaalde manier om met het borgen van bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie (BLVC) bij werkzaamheden in de grond, weg en watersector (GWW-sector). In de bijdrage ‘uitvoering van werkzaamheden in de Amsterdamse openbare ruimte’ wordt ingegaan op de doelen, maatregelen en gevolgen van het verplicht stellen van BLVC-plannen bij werkzaamheden op hoofdnetten auto, fiets en OV.

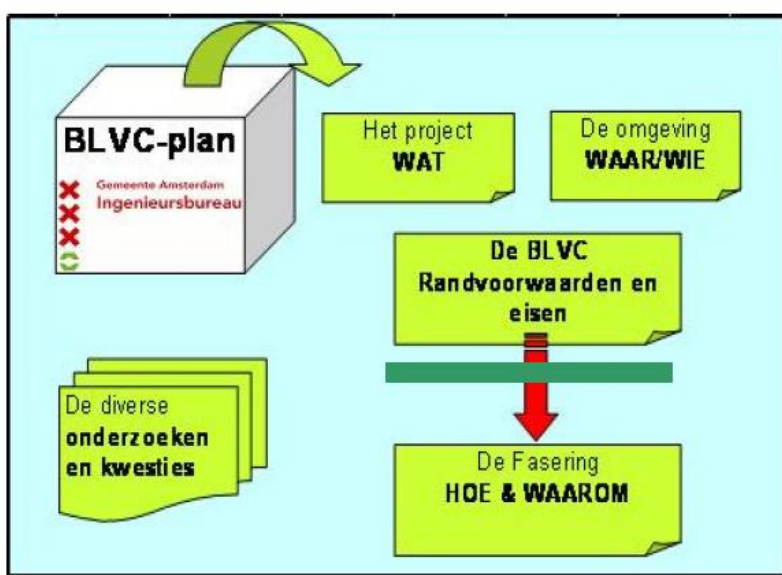
Er wordt een doorkijk gegeven naar de toekomst waarin een aantal prikkels zoals de bezuinigingen, de nieuwe wetgeving rondom nadeelcompensatie en het intreden van innovatieve(re) contracten naar verwachting grote effecten zullen hebben op de wijze waarop –in ieder geval in Amsterdam maar mogelijk ook binnen andere gemeenten- de uitvoering van werkzaamheden en de BLVC-aspecten zullen worden benaderd.

Trefwoorden

BLVC, Tijdelijke Verkeersmaatregelen, EMVI, uitvoeringswijze, gemeentelijke organisatie

1. Inleiding

Werken in de openbare ruimte in Amsterdam is alleen toegestaan middels een WIOR- (Werken In Openbare Ruimte) vergunning. Deze vergunning kan verkregen worden door een goedgekeurd BLVC-plan. Een BLVC- plan beschrijft de maatregelen die een project in uitvoering neemt om de **Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid** te borgen. Daarnaast wordt er ook een Communicatie-paragraaf toegevoegd waarin beschreven wordt hoe de omgeving (bewoners/ bedrijven) geïnformeerd zal worden over de komende werkzaamheden, en hoe zij op de hoogte blijven of waar zij terecht kunnen met hun vragen *tijdens* de werkzaamheden. Voor de totstandkoming van een BLVC-plan wordt afstemming gezocht met alle ketenpartners: politie, brandweer, het (betreffende) stadsdeel, verkeerslichten, Bureau Stadsregie, vervoerders (GVB) en verkeersmanagement. Wanneer de directievoerder van de uitvoering al bekend is, wordt hij of zij betrokken bij de voorbereiding en beslissingen.



Afbeelding 1: schema BLVCⁱ

In Amsterdam is een BLVC- plan inmiddels een beproefd en bekend product dat integraal in een project wordt opgepakt en als onderdeel van of samen met een bestek aan de betreffende aannemer wordt overgedragen. Maar prikkels in de huidige samenleving zoals knijpende budgetten en de veranderende rol van de overheid leggen druk op de huidige wijze van inrichting van het *Coördinatie*stelsel (verderop wordt hier nader op ingegaan) en de wijze waarop projecten worden uitgevoerd. Deze veranderingen hebben (mogelijk) invloed op de inzet of vorm van BLVC-plannen. Het Ingenieursbureau Amsterdam verzorgt een groot aantal van de BLVC-plannen voor verschillende werkzaamheden in Amsterdam.

Deze paper gaat in op de manier waarop Amsterdam in de huidige situatie omgaat met het borgen van bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie bij werkzaamheden in de grond, weg en watersector (GWW-sector). Er zal worden ingegaan op de doelen, maatregelen en gevolgen van het verplicht stellen van BLVC-plannen bij werkzaamheden op hoofdnetten auto, fiets en OV. Aansluitend zal een doorkijk worden gegeven naar de toekomst waarin een aantal prikkels zoals bezuinigingen (i.i.g. in Amsterdam), de nieuwe wetgeving rondom nadeelcompensatie en het intreden van innovatieve(re) contracten naar verwachting grote effecten zullen hebben op de wijze waarop –in ieder geval in Amsterdam maar mogelijk

ook binnen andere gemeenten- de uitvoering van werkzaamheden en de BLVC-aspecten zullen worden benaderd.

2. Wat is een BLVC-plan?

Kortgezegd is een BLVC-plan een plan waarin alle tijdelijke verkeersmaatregelen opgenomen zijn en waarin is uitgelegd *waarom* en welk *gevolg* ze hebben.

Het betreft een document met daarin een beschrijving van het projectgebied en de naaste omgeving, de werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden en de (voorziene) impact hiervan. Vervolgens worden de beoogde maatregelen op het gebied van onder andere doorstroming (van alle modaliteiten), bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, winkels, woningen en afzettingen van het werkkerrein omschreven. Uiteraard wordt uitgelegd aan welke eisen en randvoorwaarden hiermee wordt voldaan en met welke omgevingsprojecten en evenementen rekening is gehouden.

“In de Nadere Regels van de verordening Werken In de Openbare Ruimte (WIOR) staat beschreven wanneer en hoe een BLVC-plan moet worden opgesteld. In Amsterdam moeten projecten op de Amsterdamse hoofdnetten in een BLVC-plan aangeven met welke maatregelen de hinder van werkzaamheden voor de stad en de directe omgeving zo laag mogelijk wordt gehouden.”ⁱⁱⁱ De benoemde BLV-aspecten hebben grote invloed op de fasering van de werkzaamheden. In de voorbereiding van de werkzaamheden worden de betrokken partijen (in ieder geval de BLVC-specialist en de voorbereider/projectleider) verplicht na te denken over een zo gedegen mogelijke fasering en geconfronteerd met de vraag wat ‘acceptabel’ is op een bepaalde plek in de stad. Impliciet wordt een projectteam voor de keuze gesteld een project gefaseerd (en vaak ‘zacht’ voor de omgeving) of zonder faseringen (‘kort en hevig’) uit te voeren.

Daarnaast zorgt het verplicht stellen van een goedgekeurd BLVC-plan ten behoeve van het verkrijgen van een WIOR-vergunning voor de mogelijkheid tot het coördineren van ‘alle’ (hoofdnet-gerelateerde) werkzaamheden, verspreid over de hele stad. *Bureau Stadsregie* voert een wekelijks vergader- en toetsmoment: de Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU). Deze werkgroep is opgebouwd uit vertegenwoordigers van de politie, brandweer, Team Verkeerstactiek, Verkeersregelinstallaties (verkeerslichten), het Gemeentelijk Vervoersbedrijf (GVB), de betreffende stadsdeelregisseur, Materiaaldienst Amsterdam en een accountmanager (van Bureau Stadsregie) van het betreffende stadsdeel. Hun taak is overzicht en afstemming van projecten te creëren en daarnaast (en daartoe) BLVC-plannen te toetsen en goed te keuren.

Ieder project is verschillend. Echter in elk BLVC-plan wordt rekening gehouden met alle wet- en regelgeving conform de Arbo, de bereikbaarheid van woningen en bedrijven voor nood- en hulpdiensten en de CROW-regelgeving. Daarnaast, bovenal, wordt in elk afzonderlijk BLVC-plan getracht een zo goed mogelijke balans te creëren tussen uitvoeringsduur, uitvoeringswijze, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en communicatie.

3. Wat betekent een BLVC-plan in de praktijk?

Het Coördinatiestelsel, waarvan Bureau Stadsregie het secretariaat voert, met als belangrijk instrument het BLVC-plan, maakt Amsterdam een bereikbare, leefbare en veilige stad. De dichtheid van woningen en bedrijven en de grote aantrekkingskracht van de stad op bewoners en bezoekers maakt het bouwen en onderhouden een moeilijke puzzel. Vooral in de binnenstad is het lastig om werkzaamheden uit te voeren en tegelijkertijd te zorgen dat de stad blijft functioneren. Vaak is de uitdrukking “bouwen op een postzegel” zeer relevant. Om te zorgen dat er niet vaker dan nodig overlast wordt veroorzaakt voor de buurtbewoners en weggebruikers is één van de standaard regels in Amsterdam ‘werk met werk maken’.

Het Coördinatiestelsel is een samenwerkingsverband van organisaties die projecten in de openbare ruimte uitvoeren: boven- en ondergrondse infrastructurele projecten, bouwprojecten en evenementen. In het stelsel zitten vertegenwoordigers uit de stadsdelen en diensten van de Gemeente Amsterdam en vertegenwoordigers van kabel- en leidingbeheerders. Ook de politie en nood- en hulpdiensten maken er als belanghebbenden en inhoudsdeskundigen onderdeel van uit. Het Coördinatiestelsel Werken aan de Weg heeft als doel het beperken van de hinder en (maatschappelijke) kosten van de uitvoering van projecten. Dit gebeurt dus onder andere door projecten te combineren maar ook door de toetsing van projecten op Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie.

Kort gezegd is het zo dat wanneer de Gemeente Amsterdam besluit onderhoud te plegen aan een weg, alle nutsbedrijven en eventuele andere partijen verplicht zijn ook op dat moment de onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Vuistregel is dat wanneer een wegvak wordt opengebrouwen, daar pas vijf jaar later weer gewerkt mag worden. Voor het aanmelden van werkzaamheden geldt een minimale doorlooptijd zodat alle betrokken partijen de tijd hebben te reageren of zij in het aangegeven projectgebied ook werkzaamheden in de planning hebben staan.

Een ander onderdeel van het ‘werk met werk’ maken is het leggen van koppelingen tussen projecten. De insteek, naast het bundelen van werkzaamheden van nutsbedrijven, is het proberen projecten van stadsdelen onderling of met die van de centrale stad te koppelen. Deze koppelingen worden, onder verantwoordelijkheid van de projecten (op eventueel aangeven van het Coördinatiestelsel) gemaakt en uitgevoerd.

4. B L V C – aspecten

Zoals eerder werd aangegeven hebben de benoemde BLV-aspecten grote invloed op de fasering van de werkzaamheden en wordt de BLVC-specialist en de voorbereider/projectleider verplicht na te denken over een zo gedegen mogelijke fasering. Ook werd aangegeven dat een BLVC-plan –kortgezegd- een plan is waarin alle tijdelijke verkeersmaatregelen opgenomen zijn en waarin is uitgelegd *waarom* en *welk gevolg* ze hebben.

Het betreft een document met daarin een beschrijving van het projectgebied en de naaste omgeving, de werkzaamheden die uitgevoerd moeten worden en de (voorziene) impact hiervan. Vervolgens worden de beoogde maatregelen op het gebied van onder andere doorstroming (van alle modaliteiten), bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, winkels, woningen en afzettingen van het werkterrein omschreven. Uiteraard wordt uitgelegd aan

welke eisen en randvoorwaarden hiermee wordt voldaan en met welke omgevingsprojecten en evenementen rekening is gehouden.

De volgende aspecten komen in elk plan stuk voor stuk aan bodⁱⁱⁱ:

Bereikbaarheid

Bij bereikbaarheid wordt ingegaan op de faseringen van de werkzaamheden in relatie tot de planning van het project.

Per fase de tijdelijke verkeersmaatregelen benoemd:

- Autoverkeer
- Fietsers
- Voetgangers (indien apart van toepassing: mindervalide)
- Openbaar vervoer
- Nood- en hulpdiensten (indien nodig apart de brandweer en/of ambulance)

http://www.brandweer.nl/amsterdam-amstelland-com/veilige_omgeving/infrastructuur/bereikbaarheid/

- Laden en lossen
- Bouwverkeer (ook van omgevingsprojecten)
- Verkeerslichten, indien deze in een bepaalde fase aan/uit of tijdelijk zijn.

Een BLVC-plan is compleet met omleidings- en bebordingstekeningen, opgesteld per fase voor alle relevante modaliteiten.

Leefbaarheid

Geluidsoverlast, zwerfvuil, modder en stank zijn allemaal aspecten die met leefbaarheid te maken hebben. Een verzorgd bouwterrein levert minder ergernis op. Het is van belang dat de fiets- en voetpaden die langs het terrein lopen vlak en schoon zijn en de afzettingen moeten correct zijn.

Bij het uitwerken van de leefbaarheidsaspecten wordt zoveel mogelijk specifiek ingegaan op de werkzaamheden in relatie tot de omgeving. Denk hierbij aan:

- *Loopschotten*
- *Soort bouwhek*
- *Verlichting van de bouwplaats*
- *Werktijden*
- *Geluidsoverlast (tot 23:00 uur)*
- *Ophalen van vuilnis*
- *Bouwverkeer, schoon maken van de wielen.*
- *Inzet van omgevingsmanager*

De leefbaarheidsaspecten zijn met name zeer belangrijk voor de buurtbewoners en bedrijven in of nabij het werkgebied. Deze betrokkenen worden over de maatregelen geïnformeerd.

Veiligheid

Ruimte om veilig te kunnen werken betekent dat voetgangers, fietsers en auto's niet meer dezelfde ruimte en /of plaats op de weg kunnen hebben. De tijdelijke situatie zal qua maatvoering, geleiding, bebording en afzetting moeten voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor werknemers als voor bewoners en overige verkeersdeelnemers.

De veiligheid van iedereen die met de werkzaamheden wordt geconfronteerd dient te allen tijde gewaarborgd te zijn. Een belangrijke rol spelen hierin de volgende zaken:

- Veiligheid en Gezondheidsplan van de aannemer en de voorbereidende instanties;
- Voorschriften Arbeidsinspectie;
- Wettelijke veiligheidsnormen;
- Richtlijnen voor maatregelen bij werken in uitvoering CROW 96b.

De veiligheid van de werknemers op het werkterrein wordt 'gegarandeerd' door een veiligheidsstrook van tenminste 0,60m breed (CROW 96b). Het werkterrein wordt afgeschermd voor de omgeving met lage hekken of barriers.

De wegbeheerder draagt medeverantwoordelijkheid voor de veiligheid van de gebruikers van de openbare weg. Het is van belang tijdens de uitvoering hierop alert te zijn.

Communicatie

De communicatie van een project wordt in Amsterdam voornamelijk door de opdrachtgever van de werkzaamheden verzorgd. Communicatie is ontzettend belangrijk voor het begrip van de omgeving voor de uit te voeren werkzaamheden.

De BLV-aspecten worden door het project uitgedacht en afgestemd en doorgaans gaat de afdeling communicatie van het Stadsdeel of de gemeentelijke Dienst vervolgens werken aan een plan om de omgeving (bewoners en bedrijven) te informeren. In geval van grote, langdurige werkzaamheden met veel impact op de omgeving kan er een omgevingsmanager worden ingesteld.

Het communicatiegedeelte in het BLVC-plan beschrijft wanneer bewoners en bedrijven worden geïnformeerd, wat de 'tone of voice' van de informatie is, welke andere partijen worden geïnformeerd en wie de contactpersonen zijn.

Communicatie in geval van kleinere/kortere projecten zonder omgevingsmanager is nu een redelijk losstaand onderdeel van het BLVC-plan. Wanneer het 'BLV-deel' is geschreven, volgt de 'C'. In de meer wenselijke situatie is communicatie ook een sleutelonderdeel van de uitwerking van de fasering en tijdelijke verkeersmaatregelen van een project.

5. Uitvoeringsduur: 'Kort & Hevig' versus 'Lang & Geleidelijk'

Zoals eerder werd aangestipt, wordt tijdens de voorbereiding en bij het opstellen van een BLVC-plan impliciet de vraag gesteld in hoeverre er gefaseerd gewerkt kan of moet worden.

Hoewel het in de praktijk natuurlijk nooit zo zwart-wit gesteld kan worden moet er in feite voor elk project gekozen worden of het volgens het principe ‘Kort & Hevig’ of volgens het principe ‘Lang & Geleidelijk’ uitgevoerd wordt.

In een stad als Amsterdam, waar het *hoofdnet* (auto, fiets of OV) niet voor niets als hoofdnet is benoemd, zorgen de vele stakeholders (samen met de morfologie en de bedrijvigheid van de stad) in het licht van de beoogde werkzaamheden vrijwel altijd voor een dilemma in deze. (Voor de duidelijkheid stellen we hier dat ‘Kort & Hevig’ voor een vierkante afsluiting staat en gemotoriseerd verkeer, bus, tram én fietsers om moet rijden.)

De keuze voor een ‘Kort & Hevig’-uitvoering is een niet heel gebruikelijke keuze. In Amsterdam wordt bijna altijd gekozen voor de uitvoeringsmethode waarbij alle modaliteiten zo min mogelijk hinder ondervinden; de ‘lang en geleidelijk’-modus. Dit resulteert dus wel in een vaak lange doorlooptijd.

De gevolgen van een keuze voor lang en geleidelijk dragen verder dan alleen uitvoeringsduur. De faseringen hebben ook effecten op de belevingswereld van de omwonenden (“de weg ligt maar open maar er gebeurt niks”), de uitvoeringskosten (langere inzet tijdelijke verkeersmaatregelen: vooral verkeersregelaars zijn een grote kostenpost), de doorstroming op het gehele netwerk (langdurig –gedeeltelijk- ontbreken van belangrijke schakels) et cetera.

Voordelen van Kort en Hevig zijn	Voordelen Lang en Geleidelijk
<ol style="list-style-type: none"> 1. Aanzienlijke verkorting van de uitvoeringsduur 2. Vermindering van de kwetsbaarheid van de overall-planning van alle infra-projecten 3. Verlaging van de aanneemsom 4. Verlaging van de kosten voor Tijdelijke Verkeersmaatregelen 5. Verlaging kosten Directievoering en Toezicht 6. Minder verstoring van de doorstroming 7. Verhoging van de acceptatie van de overlast 8. Verbetering van de veiligheid 9. Verhoging van de kwaliteit van het werk 10. Vermindering CO2-uitstoot 11. Ook voor de aannemer een aantrekkelijke uitvoeringswijze 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Minder omleidingen verkeer (verkeer kan veelal doorgang hebben) 2. Minder kwetsbare projectplanning 3. Conform wensen en eisen Coordinatiestelsel/WWU 4. Verhoging lokale bereikbaarheid

Tabel 1: voor uitvoering Kort en Hevig afgezet tegen voordelen Lang en Geleidelijk^{iv}

Het Ingenieursbureau Amsterdam, IBA, is momenteel bezig om inzichtelijk te kunnen maken wat de verschillen tussen de twee uitvoeringsmethoden zijn. *Wanneer is een project geschikt voor de uitvoering middels de ‘Kort & Hevig’-methode?* Globale inzichten geven weer dat er zeker kostenbesparingen mogelijk zijn. Deze lijken vooral mogelijk binnen de posten voor de tijdelijke verkeersmaatregelen (verkeersregelaars, bebording, ombouwen faseringen et cetera)

en de inzet van directievoering en toezicht afhankelijk van de duur van het werk en het aantal faseringen. De besparingen op deze posten zouden op kunnen lopen tot enkele tientallen procenten omdat er bij Kort en Hevig uitvoeren minder (lang) inzet van verkeersregelaars nodig is, de bebording en omleidingsfases niet omgebouwd hoeven te worden en omdat de directievoering en toezicht weliswaar intensievere inzet heeft maar wel voor een kortere periode.

In de verdere uitwerking van de effecten van het Kort en Hevig uitvoeren moet de blik ook 'naar buiten' (Amsterdam) gericht worden. Andere (grote) gemeentes houden zich ook bezig met de doorlooptijd van de uitvoering van werkzaamheden. De Gemeente Rotterdam werkt momenteel aan het 'Half Time-principe' waarin werkzaamheden in de openbare ruimte grofweg gezegd in de helft van de tijd worden uitgevoerd^v. Een verdere benchmark naar kennis en kunde buiten Amsterdam is één van de volgende stappen.

6. Kostenverdeling BLVC-aspecten

De mogelijke besparing door uitvoer volgens het 'Kort & Hevig-principe' heeft niet alleen positieve besparing voor het project als gevolg, maar ook voor alle participerende nutsbedrijven. De WIOR schrijft namelijk een eerlijke verdeling van de kosten voor de tijdelijke verkeersmaatregelen voor. Dit wil zeggen dat wanneer een nutsbedrijf middels fasering bijvoorbeeld drie weken nodig heeft voor haar werkzaamheden en er verder geen andere werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd, dat nutsbedrijf volledig opdraait voor de kosten van de tijdelijke verkeersmaatregelen die drie weken. Waar door het Coördinatiestelsel al zoveel mogelijk wordt gezocht naar mogelijke participatie en wordt gestuurd op 'werk met werk' maken, zorgt de economische situatie en de bezuinigingsslag in de GWW-sector voor de noodzakelijke andere benadering van projecten. Terugloop van projecten is al langer aan de orde en lagere budgetten zorgen er veelal voor dat projecten stil komen te liggen of op de lange baan worden geschoven.

Als we lering trekken uit de 'positieve' benadering van het Coördinatiestelsel en hier actiever mee omgaan, is winst te behalen en zouden, naast het terugdringen van de individuele kosten voor tijdelijke verkeersmaatregelen, überhaupt misschien wel meer projecten tot uitvoer kunnen komen.

Hiertoe is wel meer transparantie nodig. Diensten en bedrijven moeten ruim van tevoren weten wie waar wanneer zou willen werken. Alleen dan kan geanticipeerd worden op samen werken en het volop benutten van de tijdelijke werksituatie (en 'toch al' overlast/omleiding) die ergens in de stad is. Nu wordt nog te weinig tijdig gemeld als - bijvoorbeeld een vervoerder- ergens een werk moet uitvoeren. Om nog 'aan te haken' als andere partij is dan - mede doordat budgetten dan (nog) niet beschikbaar zijn- vaak niet meer mogelijk. Assetmanagement, voor alle partijen die 'zich' in de openbare ruimte 'bevinden' en transparantie door alle lagen en partijen heen (waarvan de verantwoordelijkheid bij de 'assetowners' zelf ligt en begint) is van groot belang. BLVC komt daarna 'om de hoek kijken' en moet dan overkoepelend dienst doen: één BLVC-plan waarbinnen alle partijen, belangen, doorlooptijden en tijdelijke verkeersmaatregelen samengebracht zijn. En daarmee de totale kosten en overlast zo laag mogelijk.

7. Uitdagingen voor de toekomst

Sinds 1 april 2013 is de nieuwe Aanbestedingswet van kracht. Dit houdt onder meer in dat, bij alle aanbestedingen, het toepassen van het EMVI- (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) criterium verplicht is. Het gunningscriterium 'laagste prijs', waarbij de prijsspecificatie van de inschrijvers gericht is op de minimale eisen conform de vraagspecificatie (omdat concurrentie alleen op prijs kan plaatsvinden) is daarmee niet meer 'de norm'. Afwijkingen en gunningen op 'de laagste prijs' kunnen in specifieke situaties nog voorkomen maar van EMVI mag alléén gemotiveerd afgeweken worden (*comply or explain*). EMVI wordt dus altijd uitgangspunt en nadenken over en werken met EMVI-criteria de standaard.

Door EMVI komen de wensen van een aanbesteder in de beginfase van elk project beter in beeld en de inschrijvende partijen kunnen met hun brede kennis en ervaring innovatief inspelen op de aanbesteding en bijbehorende vragen. Goed anticiperen op de wensen van de aanbesteder genereert letterlijk waarde, en de inschrijvers worden door EMVI gestimuleerd meerwaarde te creëren.

EMVI-criteria kunnen ook in de BLVC-sfeer liggen. Wanneer, binnen een project, direct duidelijk is dat de omgeving en de omgevingsaspecten van groot belang zijn (veelvuldig in een drukke stad als Amsterdam) kan bijvoorbeeld *bereikbaarheid van alle zijstraten* een EMVI-criterium zijn.

Het specialisme BLVC krijgt, zij het in een nieuwe 'gedaante', een nieuwe kleur. Omdat criteria door marktpartijen zullen moeten worden ingevuld en er ruimte voor innovatie en eigen invulling moet blijven bestaan, is de formulering van groot belang. Waar de BLVC-specialist voorheen zijn of haar BLVC-plan ten behoeve van of als onderdeel van een traditioneel bestek schreef, zal nu **kaderstellend** gewerkt moeten worden. De werkwijze en gedachtengang zal van 'uitvoerend' of 'praktijkgericht' naar 'adviserend' schuiven. Inschrijvers zullen zich beter verdiepen in de specifieke projectzaken, bijvoorbeeld omgevingsaspecten, en daarbij hun kwaliteiten inzetten of om advies van specialisten vragen.

Ook voor het (SMART) formuleren en opstellen van de EMVI-criteria is specialistisch advies benodigd. Een B/L/V/C-invulling moet 'binnenstebuiten' worden geformuleerd naar dat wat bereikt wenst te worden, met de ruimte ingebouwd voor de marktpartij dit te concretiseren. Wederom dus eerder in de vorm van een kader dan als een (deels) ingevulde deeloplossing.

Daarbij hebben innovatieve contactvormen hun entree gemaakt en zal een project in de Gemeente Amsterdam veel vaker middels een *Design&Construct*-contract of *Engineering&Construct*-contract aanbesteed worden. In een vroeg stadium, liefst zo vroeg mogelijk, moet worden nagedacht over wat de meest geschikte contractvorm is. Omgevingsaspecten en omgevingsgevoeligheid spelen hier een rol. Het opstellen van een inkoopstrategie en de keuze voor een bepaalde contractvorm impliceert al de gedachtengang over de (formulering van) EMVI-criteria met gekoppeld de BLVC-aspecten.

De huidige situatie is dat er (nog steeds) veel grote projecten en vele werkzaamheden in de drukke stad gaande zijn.

Sinds 1 april 2012 is de Algemene Verordening Nadeelcompensatie (AVN) van kracht voor - onder meer- ondernemers in Amsterdam. Voor schade die na 1 april 2012 als gevolg van

rechtmatig handelen van de gemeente is ontstaan, kan men op grond van de AVN een verzoek tot nadeelcompensatie doen bij het Schadeloket Algemene Nadeelcompensatie. Het gaat dan om een schadevergoeding waarbij de gemeente (in bepaalde gevallen en onder bepaalde voorwaarden) verplicht kan worden gesteld om onevenredige schade te vergoeden. Bovendien gaat het specifiek om schade die veroorzaakt is door de gemeente bij de uitvoering van taken (bijvoorbeeld werkzaamheden in de infrastructuur).

Er wordt op de website van de gemeente specifiek op gewezen dat er sprake moet zijn van winst- of inkomensverlies, huurderving en schade als gevolg van een lagere opbrengst bij de verkoop van een pand of een bedrijf, en dat nadeelcompensatie bedoeld is voor uitzonderlijke gevallen.

De behandeling van een verzoek tot nadeelcompensatie omvat een check of het handelen van de gemeente werkelijk de oorzaak is (de ondernemer moet dit aantonen) en of de schade hoger is dan 'wat behoort tot het normale ondernemers- en maatschappelijke risico'. Hiernaast zijn er nog andere 'criteria' waaraan een ondernemer of bewoner moet 'voldoen' wil hij nadeelcompensatie ontvangen, ook met een hoge drempel en standaard.

Hoewel er, waarschijnlijk door de harde eisen, weinig verzoeken tot nadeelcompensatie gedaan worden en zullen worden, is het van belang rekening te houden met het feit dat het kan. De burger en ondernemer is zich bewust van de mogelijkheid en dit geeft de partij die inzet op BLVC-maatregelen extra stimulans hier gedegen mee om te gaan.

Uit ervaring van omgevingsmanagers, die vaak bij grotere projecten worden ingezet, blijkt dat de crux 'm vaak in Communicatie zit. Werkzaamheden veroorzaken altijd enige vorm van hinder en de Bereikbaarheid, Veiligheid en/of Leefbaarheid wordt vrijwel altijd ergens wat ingeperkt maar als hier tijdig en voldoende over wordt gecommuniceerd, accepteert de omgeving het (beter). (Vanzelfsprekend is vooroverleg met de experts nodig voor het onderbouwd komen tot een goede fasering en sterke uitgangspunten.)

Nadeelcompensatie, of overlast voor de omgeving in relatie tot 'Kort en Hevig' versus 'Lang en geleidelijk' is (dan ook) een lastige casus. Gevoelsmatig zou je uit kunnen gaan van de redenering dat *kort en hevig helemaal niet bereikbaar* acceptabeler is dan *heel lang in de rommel zitten* maar dit gaat niet altijd op. Van tevoren communiceren en overleggen wat de opties zijn, deze aantoonbaar impliceren of verwerpen, echte beloftes altijd waar maken en tijdig communiceren betreffende wijzigingen, lijkt in alle gevallen de sleutel tot het-niet-komen-tot-nadenken-over-nadeelcompensatie.

Conclusies

De veranderende tijden dwingen Amsterdam na te denken over de wijze waarop projecten in de openbare ruimte worden uitgevoerd. De forse bezuinigingsopgave voor Amsterdam zorgt al voor de introductie van Assetmanagement en daarom een meer onderbouwde visie op onderhoud van onder andere hoofdnetten, bruggen en tunnels. De forse bezuinigingen hebben ook consequenties voor de budgettering van onderhoud en nieuwbouw. Terugloop van het aantal uit te voeren projecten is al langer aan de orde en lagere budgetten zorgen er voor dat projecten stil komen te liggen of op de lange baan worden geschoven.

‘Kort en Hevig’ uitvoeren kan de kosten tijdens de uitvoering verminderen doordat er minder tijdelijke verkeersmaatregelen nodig zijn, maar ook omdat de uitvoeringsduur verminderd wordt. Kosten voor de tijdelijke maatregelen zijn een direct gevolg van de plannen beschreven in het BLVC-plan. Een grote bereikbaarheid voor alle modaliteiten tegelijkertijd heeft vaak een groot aantal faseringen tot gevolg waarbij de kosten voor de inzet van bebording, verkeersregelaars en afzettingen hoog zijn. Over het BLVC-aspect *veiligheid* valt niet te twisten. Voor omwonenden, weggebruikers, voetgangers en aannemer is het een vereiste dat er veilig gewoond, geleefd en gewerkt kan worden. Echter valt te denken of een langere uitvoeringsduur tegen hogere kosten opweegt tegen het te allen tijde bereikbaar houden van alle modaliteiten. Amsterdam werkt er momenteel hard aan om deze afweging (het zogenoemde ‘kort en hevig’ versus ‘lang en geleidelijk’) te kwantificeren en toepasbaar te maken op de Amsterdamse casussen.

Het is duidelijk dat Amsterdam de komende jaren goed moet gaan nadenken over de rol van haar Coördinatiestelsel en de eisen die zij stelt aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad.

De ervaringen van andere gemeentes zijn hierin ook van groot belang. Gouden tijden zijn voorbij, de rol van de overheid wordt steeds meer kaderstellend en minder uitwerkend en de bezuinigingen op het taakstellend budget zijn groot. De reorganisatie van 2014 tot en met 2016 biedt kansen om deze benodigde veranderingen door te gaan voeren. Maar afstemming van werkzaamheden en monitoring van de bereikbaarheid blijft van groot belang voor de doorstroming op het hele netwerk en de toegankelijkheid van de economische centra in de stad.

Referenties

i Fledderus, K. (Ingenieursbureau Amsterdam) schema BLVC

ii <http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/sites/coordinatiestelsel/kennisbank/blvc/> (geraadpleegd op 14 juni 2013)

iii Gökemeyer, P (Ingenieursbureau Amsterdam) formats BLVC

iv Hordijk, A.(2013) Handleiding Kort en Hevig, Amsterdam

v <http://www.rotterdam.nl/halftime> (geraadpleegd op 16 juni 2013)