NOTITIE BLVC Prinsengracht 432 – 436

Aan : [redacted] voorzitter vooroverleg WWU
Van : [redacted] gebiedsregisseur Leidsebuurt
Onderwerp : BLVC Prinsengracht 432 – 436 sloop- en ruwbouwfase mei 2020 – nnb

Inleiding
Het voormalig Paleis van Justitie, Prinsengracht 432 – 436, gelegen tussen de Leidsegracht en de Leidsestraat, wordt door CTF Devellopment verbouwd tot Rosewoodhotel. De locatie grenst direct aan het winkel- en uitgaansgebied van de Leidsebuurt. Dit gebied is overdag, 's avonds en 's nachts een druk voetgangersgebied en in de weekenden is het op de Prinsengracht druk met taxi's die op de hoek met Leidsestraat en ernstige overlast veroorzaken.
Een aantal werkzaamheden ten behoeve van de realisatie van het nieuwe hotel zijn al uitgevoerd (omleggen/vernieuwen kabels en leidingen) of in uitvoering (plaatsing van twee noodconstructies aan de kade van de Prinsengracht). Vanwege deze werkzaamheden was de Prinsengracht voor alle verkeer gestremd.
Deze notitie gaat over de sloop- en ruwbouwfase en de BLVC die daarvoor moet worden vastgesteld in het bijzonder of de werkzaamheden zonder (volleige stremming van de Prinsengracht kan worden uitgevoerd.

<u>Kadevernieuwing</u>
De kademuur op het deel van de Prinsengracht waar het Rosewoodhotel komt, is in slechte staat. Om de werkzaamheden te kunnen starten zijn daarom twee noodconstructies geplaatst.
Het plan is om in aansluiting op de ruwbouwfase de kademuur te vernieuwen en de openbare ruimte nieuw in te richten. De werkzaamheden brengen met zich mee dat geen verkeer over de gracht mogelijk is.

<u>Verbouwing Etos/Dikker en Thijs</u>
Er is door stadsdeel Centrum een omgevingsvergunning afgegeven voor het uitgraven/maken van een kelder onder het Etos- Dikker en Thijspand op de hoek met de Leidsestraat. Tegen de vergunning is beroep aangetekend. De verwachting is dat verbouwing door gaat en binnen een half jaar van start gaat.

Uitgangspunt: aanvoer over water
De gemeente wil dat de aan- en afvoer van materiaal zoveel als mogelijk over water plaatsvindt ter voorkoming van verkeersoverlast door vooral zwaar verkeer over grachten en bruggen.
Er is echter veel materiaal dat niet anders dan over de weg kan worden aangevoerd zoals de levering van grote en veel vrachten beton. Daarnaast speelt dat Waternet waarschuwt dat de Prinsengracht een hoofdroute is met veel (toeristen)vaart en alleen 's morgens tussen 7.00 en 10.00 uur kan worden gebruikt voor af- en aanvoer.
Er zijn dus nogal wat beperkingen ten aanzien van aan- en afvoer over water.

Werkzaamheden
De verbouwing tot Rosewoodhotel is een groot werk. De BLVC die moet worden vastgesteld start met het plaatsen van damwanden op de Leidse- en Prinsengracht. Gedurende de 6 weken dat deze werkzaamheden duren blijft de Prinsengracht (sowieso) volledig gestremd. Daarna volgen de sloopfase en de ruwbouwfase. Na plaatsing van de damwanden wordt een kelder uitgegraven waarbij o.a. 14.000 m3 grond moet worden afgevoerd, funderingsherstel kan worden uitgevoerd en betonwerk aan de kelders. Het gebouw wordt gestript, waarna later in het bouwproces een deel van de daken wordt verwijderd, staalconstructies worden geplaatst vanwege het plaatselijk ophogen van het gebouw, daken worden vernieuwd. Ook wordt een complete gevelrenovatie uitgevoerd.

Water

De gewenste aan- en afvoer over water brengt met zich mee dat de materialen worden in – en uitgehesen vanaf pontons. Het gaat om de volgende materialen

Afvoeren van:

- Sloopmateriaal; steen, beton, zachte bouwmaterialen, dakbedekking, hout, etc
- Afvoeren van meer als 14.000 m3 grond

Aanvoeren van:

- Staalconstructies
- Balkhout kappen
- Wapeningsstaal
- Metselsteen
- Isolatiematerialen
- Kanalen, K & l
- Dakpannen en andere dakbedekkingen
- Zand
- Kozijnen en glas
- Plaatmaterialen
- Luchtbehandelingskasten, warmtepompen, boilers

De werkzaamheden betekent qua hijsen dat er continue bewegingen over de Prinsengracht door 2 of 3 kranen.

Weg

Een deel van het materiaal moet over de weg worden aan en –afgevoerd vanwege capaciteits- en tijdsbeperkingen voor het gebruik van het water (er kan alleen aan- en afgevoerd worden van de pontons tussen 7 en 10 uur in de ochtend). Hierbij speelt ook dat er geen 'bufferruimte' is vanwege het ontbreken van een adequate bouwplaats. Wat precies over de weg gaat worden aangevoerd is afhankelijk van de mate waarin flexibel kan worden gewerkt. Op dit moment bwordt er van uitgegaan dat de volgende amterialen over de weg moet worden angevoerd.

- Damwanden
- Beton
- Kraanonderdelen
- Steigermateriaal
- Buispalen
- Hulpstaal
- Heistellingen

BLVC

De vraag die voorligt is of de sloop- en ruwbouwwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd zonder de Prinsengracht (volledig) te stremmen. Daartoe zijn twee opties onderzocht:

1. Stremmen op basis van venstertijden
2. Geen stremming door plaatsing crashdeck

1. Stremming op basis van venstertijden

In deze optie is de Prinsengracht gestremd op vaste tijdsblokken voor het in- en uithijsen van materialen. Vanuit de bouwlogistiek heeft een dagelijks venstertijd van 06:00 tot 18:00 de voorkeur. Met deze venstertijden kan de Prinsengracht overdag vierkant worden afgesloten voor alle verkeer door de schuifhekken te sluiten. Langs de gevel bevindt zich de bouwplaats voor de aan- en afvoer van materialen over de weg en het bufferen van materialen. Tussen de bouwplaats en de verkeersruimte wordt een hoge schutting geplaatst.

Het voordeel van deze optie is dat in de avond en nacht de gracht opengesteld kan worden. Het stadsdeel is dit echte niet voornemens. De beperkte verkeersruimte voor auto's en vooral 'taxi's, fietsers en voetgangers geeft veiligheidsrisico's. Het voetgangersverkeer langs het water (in twee richtingen) vormt een extra risico. De sociale veiligheid is bij deze optie een grote zorg vooral op de uitgaansavonden wanneer het uitgaanspubliek een slok op heeft en/of de nodige drugs heeft geconsumeerd.

Een ander groot nadeel is de minimale bouwplaats die beperkingen oplegt aan de bouwlogistiek. Vooral het ontbreken van ruimte op kort tijdelijk materialen te bufferen zorgt voor complicaties.

Overige nadelen/complicaties.

- Lange(re) bouwtijd en dus langere overlast omgeving;

- Hogere kosten eigenaar vanwege complexe en inflexibele bouwlogistiek, langere bouwtijd en inzet van verkeersregelaars;
- Aanpassing van huidige taximaatregelen, terugkeer taxioverlast op Passeerdersgracht en op de Prinsengracht tussen Leidsestraat en Spiegelgracht en op en rond de brug Leidsestraat;

3. Geen stremming door plaatsing crashdeck

In deze optie is de Prinsengracht open voor alle verkeer. Ter bescherming van het verkeer wordt een crashdeck geplaats zodanig dat het deck de openbare ruimte binnen de draaicirkel van de kranen afdekt.
Een crashdeck dat voldoende bescherming biedt weegt echter tientallen tonnen en is niet te plaatsen zonder dat de door de afdeling Technisch Advies van Kades en Bruggen afgegeven belastbaarheid wordt overschreden. Ook zou het deck gedeeltelijk in het water moeten worden gefundeerd en dat is complex omdat het invloed heeft op het doorvaartprofiel.
Een extra complicatie is dat een crashdeck maar een deel van de kade overkapt omdat er ruimte langs de gevel vrij blijven moet blijven voor de aan- en afvoer van materialen over de weg en het in- en uithijsen van deze materialen. De aan- en afvoer van materiaal over de weg is een continu proces en dit geldt ook voor het in- en uithijsen van de pontons. Omdat beide activiteiten, vanwege de veiligheid van mens en materieel niet gelijktijdig kunnen plaatsvinden, leidt dit tot onoverkomelijke problemen qua bouwlogistiek.

Overige nadelen/complicaties.
- Technisch complex om crashdeck in water te funderen en waarschijnlijk niet haalbaar omdat het de doorvaartruimte verkleind.
- Extra vergunningprocedures omdat de bomen moeten worden gekapt;
- Complexe en lange voorbereiding inzake vergunningen Crashdeck ed: Omgevingsvergunning via omgevingsloket/Watervergunning AGV/Ontheffing object Waternet/Nautische toets door Programma Varen;
- Kapvergunningprocedure kan voor vertraging zorgen;
- Extreem hoge kosten voor eigenaar, bouwtijd en overlast zal veel langer zijn;
- Regelmatige stremming van de Leidsegracht en/of Prinsengracht oa. door klein bouwterrein langs de gevel.
- Noodzaak aanpassing van huidige taximaatregelen, terugkeer taxioverlast op Passeerdersgracht en op de Prinsengracht tussen Leidsestraat en Spiegelgracht en op en rond de brug Leidsestraat;
- Toepassing van een crashdeck betekent dat er een soort tunnel wordt gecreëerd. Vooral is de avond en nacht is dat sociaal onveilig.

Standpunt SDC-gebiedsregisseur Leidsebuurt

Het werken met venstertijden is alleen een optie wanneer er slechts incidenteel en kortdurend sprake is van stremming, dit lijkt geen optie. In de ochtend wordt gehesen vanaf het water naar de dekschuiten en zal de gracht (merendeels) moeten worden afgesloten. In de middag wordt vanaf de dekschuiten en vanaf het maaiveld gehesen en daarom wil de ontwikkelaar de gracht 's middags de gracht ook gesloten houden.
Openstellen van de gracht in de avond geeft veiligheidsrisico's. Wanneer het uitgaansgebied weer een beetje gaat draaien zijn daarmee ook alle daarbij horende risico's weer terug. Vooral openstelling voor voetgangers in ongewenst omdat die geen veilige route hebben: tweerichtingsverkeer op de kade langs het water en slalommen om de bomen heen.
Werken met venstertijden betekent dat er geen ruimte is om de taxiuitstapplek terugbrengen (moet loopruimte worden). Dit betekent dat de taxi's niet meer aan de kant kunnen worden gezet en er file zal ontstaan met de bijhorende overlast.
In het weekend zal de gracht 's avonds om redenen van veiligheid en vanwege de taxiproblematiek sowieso moeten worden afgesloten.