Combinatie CONRADHUIS

CH-ALG-CCB-VRG-05.01

ADDENDUM op BLVC-plan

Aan : Gemeente Amsterdam

Van : Combinatie Conradhuis

Project : 1180010. - Nieuwbouw Conradhuis - CC

Datum : 23–10–2019

Betreft : Bouwplaatsuitbreiding

Kopie [redacted]



Versie	Datum	Status	Auteur	Wijziging
1.04	23-10-2019	Definitief	[redacted]	Hoofdstuk verkeerstechnische maatregelen opgesplitst in verkeerstechnische maatregelen Mauritskade en Aanpassing fiets-/voetpad hoek Mauritsstraat/Swammerdamstraat. Opmerkingen Tabel 1 gespecificeerd.
1.0.3	27-08-2019	Definitief	[redacted]	Opmerkingen CVC uit CVC-overleg, d.d. 27-08-2019 verwerkt. Wijzigingen: - Blz. 7 van 11: Aanpassingen fiets- en voetpad; - Bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad;
1.0.2	16-08-2019	Definitief	[redacted]	Opmerkinge[redacted] *Gemeente Amsterdam Adviseur Programmering,*verwerkt.
1.0.1	29-07-2019	Concept	[redacted]	Origineel

Combinatie CONRADHUIS

Inhoudsopgave

1. Algemeen 3

2. Huidige situatie 3

3. Nieuwe situatie 4

4. Onderzochte alternatieven 5

5. Verkeerstechnische maatregelen Mauritskade 6

6. Aanpassing fiets-/voetpad hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat 7

7. Extra (deel) afsluitingen 8

8. Monitoring 11

9. Communicatie 11

Bijlage 1: betreft **Huidige situatie;**
Bijlage 2: betreft **Nieuwe situatie;**
Bijlage 3: betreft **Alternatievenonderzoek;**
Bijlage 4: betreft **Verkeerstechnische maatregelen;**
Bijlage 5: betreft **Aanpassing fiets- en voetpad;**
Bijlage 6: betreft **Overzicht extra (deel) afsluitingen.**

Combinatie CONRADHUIS

1. Algemeen

Dit is een addendum op het huidige BLVC-plan, 'Actualisatie BLVC-plan Conradhuis, oktober 2018' dat onderdeel is van de huidige WIOR vergunning (coördinatienummer 20187333) met kenmerk Z/18/307391-112456.

De aanvraag voor deze WIOR vergunning is op 27-11-2018 ontvangen door het stadsdeel en op 6-12-2018 is het volgende besloten: Het stadsdeel besluit aan Combinatie Conradhuis een vergunning te verlenen voor het uitvoeren van werkzaamheden in de openbare ruimte zoals omschreven in het door het stadsdeel goedgekeurde DTA en BLVC-plan.

Dit addendum is opgesteld ten behoeve van een definitief akkoord voor de uitbreiding van de bouwplaats van het project Conradhuis aan de zijde van de Mauritskade.

Onderstaande personen van Gemeente Amsterdam zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van het voorstel tot bouwplaatsuitbreiding. Dit addendum is de vastlegging van het door Combinatie Conradhuis gepresenteerde voorstel en de afspraken die met onderstaande personen zijn gemaakt waarop het akkoord op het voorstel van bouwplaatsuitbreiding is verstrekt en op basis waarvan de nieuwe WIOR vergunning wordt aangevraagd.

[redacted] *Stadsdeelregisseur Oost, Voorzitter SWU/WWU vooroverleg, Verkeer en Openbare Ruimte Stadsregie;*

[redacted] *Adviseur Programmering, Afdeling stadsregie, Team Stedelijke Programmering Verkeer en Openbare Ruimte;*

[redacted] *Senior Adviseur Verkeerstactiek, Afdeling Verkeersmanagement, Verkeer en Openbare Ruimte;*

[redacted] *Adviseur Verkeerstactiek, Afdeling Verkeersmanagement, Verkeer en Openbare Ruimte;*

[redacted] *Handhaver Bouw en Gebruik, Team Toezicht, Handhaving Bouw & Gebruik.*

2. Huidige situatie

Op dit moment zijn de werkzaamheden aan het Conradhuis in uitvoering. Momenteel betreedt het bouwverkeer de bouwplaats vanaf de Mauritskade. Via een diagonaal over het bouwterrein aangelegde tijdelijke bouwweg verlaat het bouwverkeer de bouwplaats aan de zijde Wibautstraat. Op het moment dat de funderingswerkzaamheden starten, begin september 2019, komt deze bouwweg te vervallen en ontstaat er een onwerkbare situatie.

De onwerkbare situatie betreft de volgende punten, zie ook bijlage 1: Huidige situatie[1]:

1. Inrit aan Mauritskade is te smal om bouwverkeer de bouwweg op te laten draaien, met als gevolg moeilijke manoeuvreerbewegingen voor het bouwverkeer. Dit kan leiden tot hinder en onveilige situaties voor gebruikers van de openbare weg;
2. Er is voor torenkraan 1 geen veilige hijszone beschikbaar, conform *Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid*;
3. Uitrit aan Mauritskade is te smal om bouwverkeer veilig de bouwweg op te laten draaien zonder het verkeer op de openbare weg (links- en rechtsafstrook) te hinderen;
4. Bouwveiligheidszone conform *Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid* van de hoogbouw bevindt zich op openbaar gebied.

De onwerkbare situatie die ontstaat is de aanleiding tot het verzoek tot bouwplaatsuitbreiding. De noodzaak tot bouwplaatsuitbreiding is tweeledig:

- Realiseren van een veilige en praktische in- en uitrit voor het bouwverkeer aan de zijde Mauritskade;
- Realiseren van een veilige hijszone voor torenkraan 1, conform *Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid*.

[1] Bijlage 1: Huidige situatie;

3. Nieuwe situatie

Het definitieve voorstel van bouwplaatsuitbreiding betreft het verbreden van de bouwplaats aan de Mauritskade en het uitbreiden van de bouwplaats ter hoogte van hoek Mauritsstraat en Swammerdamstraat, zie bijlage 2: Nieuwe situatie[2]. Tijdens het proces om tot het definitieve voorstel te komen hebben onderstaande uitgangspunten centraal gestaan:

- Realiseren van een veilige bouwplaats, conform *Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid*;
- Realiseren van een praktische en veilige in- en uitrit van het bouwterrein;
- Minimale verkeershinder op de Mauritskade.

De te nemen verkeerstechnische maatregelen worden besproken onder hoofdstuk 5: Verkeerstechnische maatregelen.

De nieuwe situatie biedt oplossing op de volgende punten:

1. Praktische en veilige inrit bouwverkeer:
    a. Bouwverkeer kan zonder problemen op Mauritskade uitvoegen en het bouwterrein oprijden;
    b. Bouwverkeer vormt ter plaatse van de nieuwe inrit geen hinder voor andere weggebruikers Mauritskade;
2. Veilige hijszone torenkraan 1 voor grote elementen:
    a. De ruimte op de hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat voorziet in een veilige hijszone conform *Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid* voor torenkraan 1;
    b. Via deze hijszone kan torenkraan 1 voor regulier hijswerk grote elementen, zoals breedplaatvloeren en prefab betonnen wandelementen, tot volledige gebouwhoogte hijsen en plaatsen;
    c. Huidige fiets- en voetpad dient verlegd te worden tot buiten de bouwhekken die de veilige hijszone afschermen van de openbare ruimte;
3. Veilige hijszone torenkraan 1 voor kleine elementen:
    a. De verbreding van de bouwplaats voorziet in een veilige hijszone langs de Mauritskade voor kleine elementen en/of tot een beperkte hoogte. Allen afhankelijk van elementgrootte en hijshoogte conform *Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid*;
4. Praktische en veilige uitrit bouwverkeer:
    a. Bouwverkeer kan rechtdoor het bouwterrein verlaten en de rechtsafstrook Mauritskade oprijden;
    b. De recht doorlopende uitrit voorkomt lastige manoeuvreerbewegingen van het bouwverkeer tijdens het verlaten van de bouwplaats en voorkomt op deze manier hinder en gevaarlijke situaties voor overige weggebruikers;
5. Bouwveiligheidszone hoogbouw valt op openbare weg;
    a. De bouwplaatsuitbreiding voorziet niet in de oplossing dat de bouwveiligheidszone van de hoogbouw binnen het bouwterrein valt;
    b. Hiervoor zou het afsluiten van de gehele rechtsafstrook benodigd zijn. In overleg met de Gemeente Amsterdam is besloten niet de gehele rechtsafstrook af te sluiten, zie ook hoofdstuk 4: Onderzochte alternatieven;
    c. Ten behoeve van de bouwveiligheidszone van de hoogbouw zullen passende veiligheidsmaatregelen genomen worden.
6. Veilige hijszone torenkraan 2 op eigen terrein;
    a. De hijszone van torenkraan 2 is gelegen op eigen bouwterrein en is daarom niet relevant met betrekking tot de openbare ruimte.

De bouwplaatsuitbreiding zal zo snel mogelijk na goedkeuring gerealiseerd worden en gedurende de gehele bouwperiode gehandhaafd blijven. De oplevering van het Conradhuis staat gepland in Q3 2021.

Tijdens de bouwperiode ontstaan er incidenteel situaties waarvoor de bouwplaatsuitbreiding niet de oplossing biedt. Voor deze situaties dienen aanvullende verkeersmaatregelen genomen te worden. Deze situaties en maatregelen zijn inzichtelijk gemaakt onder hoofdstuk 6: Extra (deel) afsluitingen.

[2] Bijlage 2: Nieuwe situatie;

4. Onderzochte alternatieven

Om tot het huidige voorstel tot bouwplaatsuitbreiding te komen zijn er alternatieven onderzocht, zie bijlage 3: Alternatievenonderzoek[3].

Alternatief 1: Betreft het huidige voorstel tot bouwplaatsuitbreiding. In eerdere versies was de gehele rechtsafstrook afgesloten tot aan de bouwveiligheidszone van de hoogbouw. Zodoende zou de gehele bouwveiligheidszone op eigen bouwterrein gelegen zijn, zonder aanvullende veiligheidsmaatregelen te hoeven nemen. Doordat het afsluiten van de gehele rechtsafstrook negatieve impact heeft op de doorstroming van het verkeer op de Mauritskade is de lengte van de afsluiting in verschillende voorstellen teruggebracht tot het huidige voorstel. In het huidige voorstel heeft de betonnen geleide barrier de minimale benodigde lengte die benodigd is voor het veilig opstellen van bouwverkeer.

Alternatief 2: Betreft het alternatief, door Gemeente Amsterdam aangedragen, om te werken met overslag. Middels de blauwe rijlijnen kan het bouwverkeer torenkraan 2 bevoorraden. Vervolgens kan torenkraan 2 de bouwmaterialen onder het bereik van torenkraan 1 brengen. Dit voorstel is om verschillende redenen niet uitvoerbaar, te noemen:

- Bouwveiligheid: er mag niet over het werkgebied van bouwplaatspersoneel gehesen worden;
- Bouwtijd: overslag vergt veel tijd waarbij beide torenkranen geen productie kunnen draaien met negatieve gevolgen voor de haalbaarheid van de planning;
- Uitvoerbaarheid: het gedeelte van het Conradhuis dat voor overslag gebruikt wordt kan niet gebouwd worden, met directe gevolgen voor aangrenzende (bouwkundige) constructies en voortgang planning;

Er zal niet met overslag gewerkt worden. De blauwe rijlijnen worden wel aangehouden om bouwverkeer onder kraanbereik torenkraan 2 te brengen.

Alternatief 3: Het betreft hier het alternatief, door Gemeente Amsterdam aangedragen, om logistiek en hijswerkzaamheden op eigen terrein op te lossen aan de zijde van de Wibautstraat. Zodat er geen hinder voor het verkeer op de Mauritskade ontstaat. De oranje rijlijnen van het bouwverkeer geven de uitwerking van dit voorstel aan. Dit alternatief is niet uitvoerbaar om de volgende redenen:

- Om de oranje loszone onder torenkraan 1 te bereiken dient het bouwverkeer de bouwplaats aan de zijde Wibautstraat te verlaten om vervolgens achteruit het bouwterrein weer op te rijden. Dit betekent meerdere malen het doorkruisen van trage en kwetsbare verkeerstromen zoals voetgangers en fietsers. Tevens wordt het gemotoriseerde verkeer op de Wibautstraat opgehouden tijdens de trage manoeuvreerbewegingen van het bouwverkeer. Het oponthoud op de Wibautstraat slaat terug richting de Mauritskade, waardoor de verkeersdoorstroming dubbel negatief beïnvloed wordt;
- De vrachtwagen dient met ingeklapte spiegels, door de beperkte doorgang tussen de hoogbouw van het Conradhuis en het bestaande Kohnstammhuis, achteruit de loszone onder torenkraan 1 te bereiken. Dit is met het oog op veiligheid een onverantwoorde actie.

[3] Bijlage 3: Alternatievenonderzoek;

5. Verkeerstechnische maatregelen Mauritskade

De bouwplaatsuitbreiding vergt twee uit te voeren maatregelen. Maatregel 1 betreft het verbreden van de bouwplaats aan de Mauritskade. De te nemen verkeerstechnische maatregelen aan de Mauritskade staan hieronder toegelicht en staan ook weergegeven op de tekening van Traffic Service Nederland, zie bijlage 4: Verkeerstechnische maatregelen**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.**:

1. Doorgetrokken belijning vanaf Torontobrug tot aan verdrijvingsvlak ter hoogte van de bouwplaatsuitbreiding.
   De doorgetrokken streep biedt nood- en hulpdiensten de mogelijkheid rechtsaf voorgesorteerde weggebruikers voorbij te rijden tot aan het verdrijvingsvlak. In overleg met de politie, stadsdeel Oost, wordt de doorgetrokken streep niet voorzien van de door de Gemeente Amsterdam voorgestelde varkensruggen of door Combinatie Conradhuis voorgestelde wegdekreflectoren. Dit in verband met veiligheid voor motorrijders.
2. Aanvullende bebording ter signalering aan weggebruikers dat een gewijzigde verkeerssituatie actief is;
3. Verkeersbakens ter signalering beginpunt gewijzigde verkeerssituatie, zie *Figuur 1*;
4. Gele doorgetrokken belijning markeert tijdelijke gewijzigde verkeerssituatie;
5. Gele blokmarkering markeert locatie waar bouwverkeer bevoegd is uit te voegen en het bouwterrein kan betreden;
6. Bouwplaatsuitbreiding ter hoogte van hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat met aanpassing fiets- en voetpad conform bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad[4];
7. Éénbaans rijbaan langs betonnen geleidebarrier;
   Huidige éénbaans rijbaan van ±6m¹ breedte wordt tijdens het actief zijn van de bouwplaatsverbreding gewijzigd naar een éénbaans rijbaan van 3,5m¹ breed inclusief obstakelvrees;
8. Betonnen geleidebarrier op barriermatten, startend met puntstuk en voorzien van bouwhek;
   *Betonnen geleidebarrier zorgt voor veilige afscheiding tussen de weggebruikers en het bouwverkeer/bouwplaatspersoneel op de bouwlocatie, zie Figuur 2. Het bouwhek op de geleidebarrier zorgt voor een afgesloten bouwplaats. Een onderbouwing van de betonnen geleidebarrier is toegevoegd op blz 2 van 2 van bijlage 4: Verkeerstechnische maatregelen**Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.***
9. Gele doorgetrokken belijning met gele haaientanden aan bouwplaatszijde;
   Gele haaientanden markeren locatie waar bouwverkeer het bouwterrein verlaat en kan invoegen op de rechtsafstrook op de Mauritskade.



Figuur 1 Verkeersbakens ter signalering beginpunt gewijzigde verkeerssituatie.

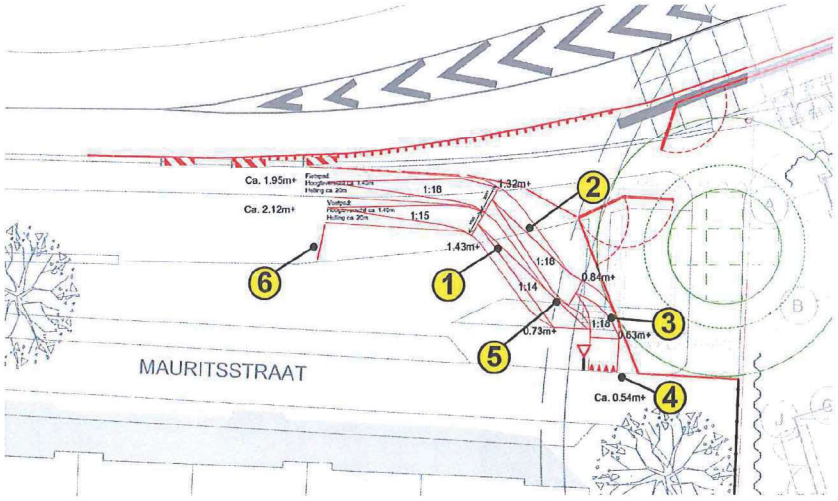


Figuur 2 Betonnen geleidebarrier met puntstuk. Geleidebarrier wordt ook voorzien van bouwhek.

6. Aanpassing fiets-/voetpad hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat

Maatregel 2 betreft het uitbreiden van de bouwplaats op de hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat, zie bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad[4].

Ten behoeve van de uitbreiding van de bouwplaats op de hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat dient het huidige voetpad en fietspad opgeschoven te worden tot buiten de bouwhekken van de veilige hijszone van torenkraan 1. De aanpassing staat weergegeven in *Figuur 3*. Hieronder staan de verkeerstechnische maatregelen toegelicht. De aanpassingen van het fiets- en voetpad staan weergegeven in bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad[4]. In deze bijlage zijn ook de besproken alternatieven opgenomen.



Figuur 3: Nieuwe situatie aangepast fiets- en voetpad tussen Mauritskade en Mauritsstraat

1. Aangepaste positie voetpad. Overbrugging hoogteverschil middels neergaande helling ca. 1:15. Breedte voetpad = 1,8m¹ op aanwijzen van CVC uit het CVC-overleg d.d. 27-08-2019. Hoogtemeting aan de hand van Algemene Hoogtekaart Nederland;
2. Aangepaste positie fietspad. Overbrugging hoogteverschil middels neergaande helling ca. 1:18. Breedte fietspad = 2,0m¹ conform huidige situatie. Hoogtemeting aan de hand van Algemene Hoogtekaart Nederland;
3. Aangepast fietspad voorzien van afrembocht, zoals voorgesteld door Gemeente Amsterdam afdeling Ruimte & Duurzaamheid, ter voorkoming eenzijdige ongevallen fietsers ten gevolge van snelheidstoename door neergaande helling;
4. Aansluiting fietspad met Mauritsstraat voorzien van haaientanden en waarschuwingsborden. Verkeer Mauritsstraat heeft voorrang t.o.v. gebruikers fietspad. Dit op verzoek van CVC uit het CVC-overleg d.d. 27-08-2019;
5. De aangepaste situatie van het fiets- en voetpad wordt uitgevoerd middels dezelfde materialisering als toegepast in de huidige situatie;
6. Geleiding gebruikers voetpad middels schrikhek richting voetpad met helling.

De aangepaste situatie van het fiets- en voetpad zal worden uitgevoerd conform de normen van de Leidraad CVC Gemeente Amsterdam waar mogelijk. Vanwege de beperkte ruimte en het te overbruggen hoogteverschil zal het voetpad voorzien worden van een helling. Op verzoek van de CVC is de voorgestelde trap vervangen door een voetpad met een helling (1:15). De CVC is op de hoogte gesteld dat deze helling niet zal voldoen aan de Leidraad CVC en heeft hier in het CVC-overleg, d.d. 27-08-2019, akkoord op gegeven.

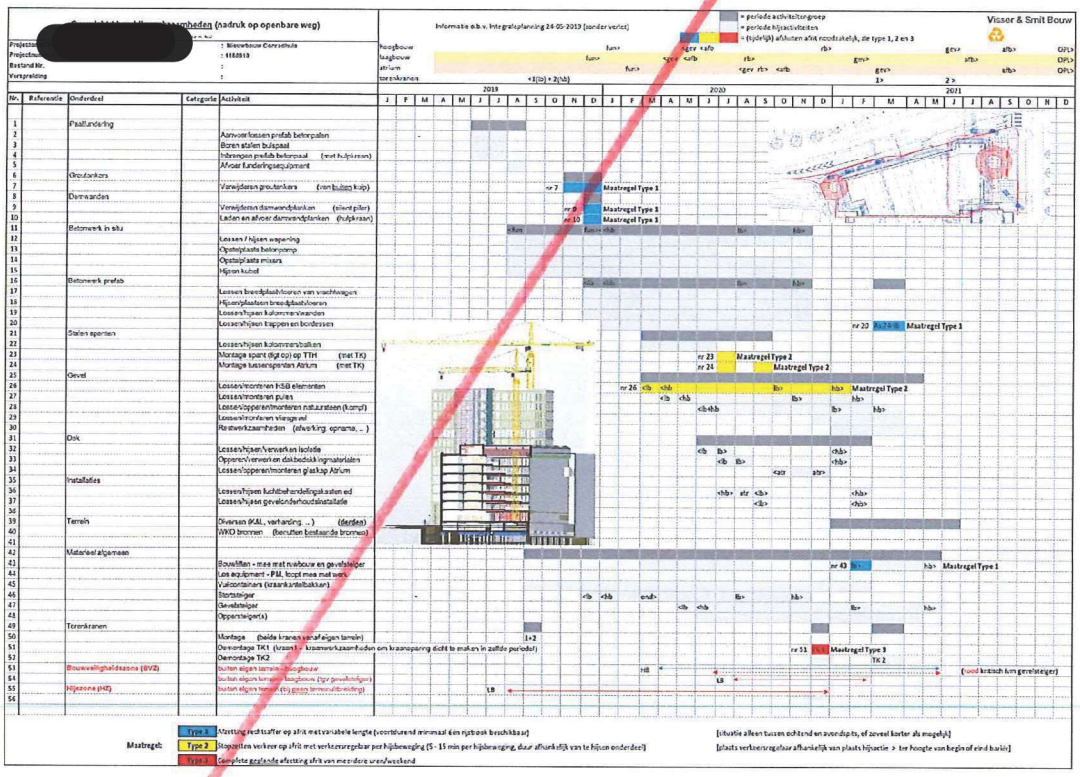
Op verzoek van het WWU Vooroverleg, d.d. 05-09-2019, zullen er waarschuwingsborden worden geplaatst ter plaatse van de aansluiting fietspad op hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat. Zie hiervoor bovenstaand punt 4. Daarnaast zal, op verzoek van het WWU Vooroverleg, een monitoring van de nieuwe situatie plaats vinden zodra deze gerealiseerd is met als doel de impact van de gewijzigde situatie te beoordelen.

[4] Bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad;

7. Extra (deel) afsluitingen

De bouwplaatsuitbreiding biedt niet voor alle situaties een oplossing gedurende de bouw van het Conradhuis. Dit betekent dat er ten behoeve van een veilige uitvoering van de hijswerkzaamheden incidenteel extra (deel) afsluitingen van de afrit van de Mauritskade benodigd zijn. Dit hoofdstuk geeft een vooruitblik op de benodigde extra (deel) afsluitingen om tot een veilige uitvoering van de bouwwerkzaamheden te komen.

Deze (hijs)werkzaamheden zijn inzichtelijk gemaakt in een matrix en uitgezet in tijd, zie *Figuur 4* en bijlage 6: Overzicht extra (deel) afsluitingen[5].



Figuur 4: Overzicht (hijs)werkzaamheden

Indien bouwplaatsuitbreiding geen oplossing biedt voor een veilige uitvoering van de (hijs)werkzaamheden, staat dit in kleur (blauw, geel of rood) aangegeven. Voor deze hijswerkzaamheden zijn extra verkeersmaatregelen benodigd. Een overzicht van de werkzaamheden waarvoor extra verkeersmaatregelen gelden is weergegeven in *Tabel 1*. Het nr. geeft de activiteit vanuit de matrix weer. De weergegeven periode is op basis van de huidige planning en is afhankelijk van de voortgang van de bouw.

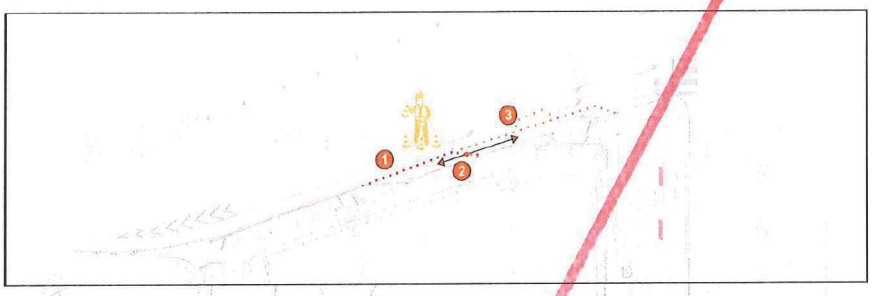
De soort verkeersmaatregel dat toegepast dient te worden is afhankelijk van de activiteit en de kleur verwijst naar de verschillende type maatregelen. Er wordt onderscheid gemaakt in drie verschillende type verkeersmaatregelen, zie *Figuur 5-7*.

De type verkeersmaatregelen zijn ook uitgewerkt op de bouwplaatstekening, zie bijlage 6: Overzicht extra (deel) afsluitingen[5].

[5] Bijlage 6: Overzicht extra (deel) afsluitingen;

Type 1: ***Deelafzetting rechtsafstrook op afrit met variabele lengte.***

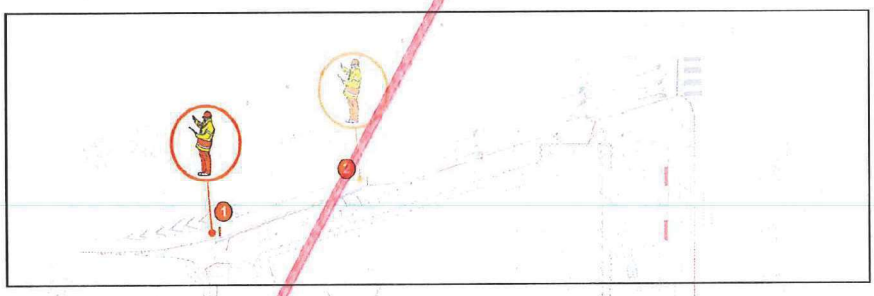
Deelafzetting rechtsafstrook middels het plaatsen van verkeerskegels. Lengte van de deelafzetting van de rechtsafstrook is afhankelijk van voortgang hijsactiviteit/werkzaamheden en afhankelijk van werkwijze en richting uitvoering. Ter plaatse van de hoek hoogbouw zal er een tijdelijke verbreding van de deelafzetting plaats vinden voor voldoende werkruimte. Voortdurend is er minimaal één rijstrook beschikbaar voor openbare weggebruikers. Tevens is het einde van de rechtsafstrook altijd vrij voor openbare weggebruikers om ter plaatse van de verkeerslichten rechtsaf te kunnen slaan naar de Wibautstraat;



Figuur 5: Verkeersmaatregel type 1 - Deelafzetting rechtsafstrook

Type 2: **Tijdelijk stopzetten verkeer op afrit met verkeersregelaar.**

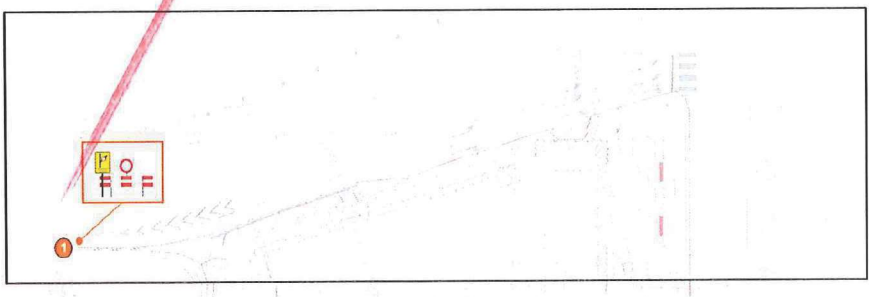
De hijswerkzaamheden zullen worden gepland tijdens verkeersluwe momenten, na ochtendspits en voor avondspits. Het tijdelijk stopzetten van het verkeer gebeurt per hijsbeweging. Duur van de stopzetting ± 5 – 15 minuten per hijsbeweging, afhankelijk van te hijsen onderdeel. Na de hijsbeweging en/of verankering van de te hijsen elementen vervalt het risico dat ontstaat tijdens hijsen en kan de weg weer worden vrijgegeven voor de openbare weggebruikers;



Figuur 6: Verkeersmaatregel type 2 - Tijdelijk stopzetten verkeer middels verkeersregelaar

Type 3: **Complete *geplande* afzetting van de afrit voor meerdere uren/weekend.**

Voor deze verkeersmaatregel zal tijdig een vergunning aangevraagd worden bij de Gemeente Amsterdam. Het betreft hier incidentele hijswerkzaamheden zoals het demonteren van torenkraan 1. Het verkeer heeft tijdens deze afsluiting geen toegang tot de afrit Mauritskade en zal via de tunnel Mauritskade worden omgeleid.



Figuur 7: Verkeersmaatregel type 3 - Gehele wegafsluiting middels vergunning

Nr.	Onderdeel	Activiteit	Periode	Type verkeers-maatregel	Opmerking
7	Groutankers	Verwijderen groutankers met behulp van hulpkraan	november / december 2019	Type 1	Naar verwachting 2 clusters van 10, dus in totaal 20 dagen.
9	Damwanden	Verwijderen damwandplanken met behulp van hulpkraan	december 2019	Type 1	Naar verwachting 5 weken (5 x per dag circa 5 min afleggen lange delen) + 2 x 2 uur passage punt hoogbouw.
10	Damwanden	Laden en afvoer damwandplanken met behulp van hulpkraan	december 2019	Type 1	Om de hinder te beperken kan dit het beste met de torenkraan gebeuren (dan roteren lange delen voorkomen).
20	Betonwerk prefab	Lossen, hijsen en monteren trappen en bordessen t.p.v. as-7/A Laagbouw	maart 2021	Type 1	Betreft plaatsen van één element met (autolaad)kraan – duur 4 uur
23	Stalen spanten	Hijsen en Montage spant Theo Thijssenhuis	juli 2020	Type 2	Betreft tijd van vrij trekken vanaf auto tot boven dak draaien – duur 2 x 5-15 min
24	Stalen spanten	Hijsen en Montage tussenspanten atriumkap	juli 2020	Type 2	Betreft tijd van vrij trekken vanaf auto tot boven dak draaien – duur 12 x 5-15 min
26	Gevel	Lossen, hijsen en monteren HSB elementen	maart 2020 tot en met januari 2021	Type 2	Het betreft hier het kortdurend stopzetten van het wegverkeer tot het moment dat het HSB element is gehesen en verankerd aan de draagstructuur. – duur 15 x 15 min/dag, gedurende 20 dagen [mogelijk is 30% van dit aantal als Type 1 te realiseren]
43	Materieel algemeen	Montage / demontage personen/goederen lift en gevelsteiger	februari 2021	Type 1	-
51	Torenkranen	Demontage torenkraan 1 en aansluitend dichtleggen kraansparing	december 2020	Type 3	Voor opstellen van mobiele kraan ten behoeve van demontage torenkraan 1 is afsluiting van de afrit Mauritskade benodigd. Geplande duur van afzetting is nader te bepalen, verwachting is 1 lang weekend. Voor deze verkeersmaatregel wordt een aparte vergunning aangevraagd.

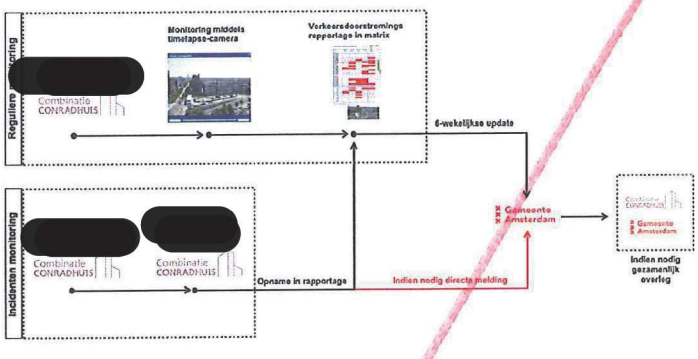
Tabel 1: (hijs)activiteiten waarbij extra verkeersmaatregelen benodigd zijn

8. Monitoring

De bouwplaatsuitbreiding heeft tot gevolg dat de verkeersdoorstroming wijzigt op de Mauritskade, Torontobrug en kruispunt Amsteldijk.

Primair zal Combinatie Conradhuis de verkeersdoorstroming monitoren met behulp van de geïnstalleerde time-lapse camera, met zicht op het gedeelte van de Mauritskade vanaf Rhijnspoorplein tot afrit Mauritskade ter plaatse van de bouwplaatsuitbreiding. Beelden worden met een interval van 7 minuten gemaakt. Indien de beelden hiertoe aanleiding geven, kan ter plaatse van de Torontobrug of kruispunt Amsteldijk gemonitord worden. Bevindingen uit de monitoring zullen verstrekt worden aan de Gemeente Amsterdam middels een 6-wekelijkse update, conform onderstaand schema, zie *Figuur 8*.

Secundair zal Combinatie Conradhuis in overleg treden met Gemeente Amsterdam om oplossingen te bedenken voor de verkeersdoorstroming indien nodig.



Figuur 8: Flowchart Monitoring

9. Communicatie

De huidige communicatie structuur, zoals beschreven onder *hoofdstuk 5 Communicatie* in het huidige BLVC-plan dat onderdeel is van de verkregen WIOR vergunning (coördinatienummer 20187333) met kenmerk Z/18/307391-112456, blijft in basis behouden.

De wijzigingen die optreden in de verkeerssituatie ten gevolge van de bouwplaatsuitbreiding zullen extra communicatie-uitingen en -momenten tot gevolg hebben ten opzichte van de huidige communicatiematrix.

In hoofdlijnen zijn deze extra momenten onder te verdelen in:

- Tijdelijk gewijzigde verkeerssituatie ten tijde van mobilisatie verkeerstechnische maatregelen bouwplaatsuitbreiding;
- Semi-permanente gewijzigde verkeersituatie tijdens het in werking zijn van de bouwplaatsuitbreiding;
- Tijdelijk gewijzigde verkeerssituatie ten tijde van extra (deel)afsluitingen zoals beschreven onder hoofdstuk 6: Extra (deel) afsluitingen. Per extra (deel)afsluiting zal bepaald worden welk type communicatiemiddel het meest geschikt is;
- Tijdelijk gewijzigde verkeerssituatie ten tijde van demobilisatie verkeerstechnische maatregelen bouwplaatsuitbreiding;

De bouwplaatsuitbreiding zal middels de huidige communicatiekanalen tijdig geuit worden. Met betrekking tot de extra momenten, zoals hierboven beschreven, zal er specifiek per onderdeel bekeken worden welk(e) communicatiemiddel(en) het meest geschikt is(zijn). De [redacted] de HvA [redacted] zal dit afstemmen met de communicatiemanager van Stadsdeel Oost.

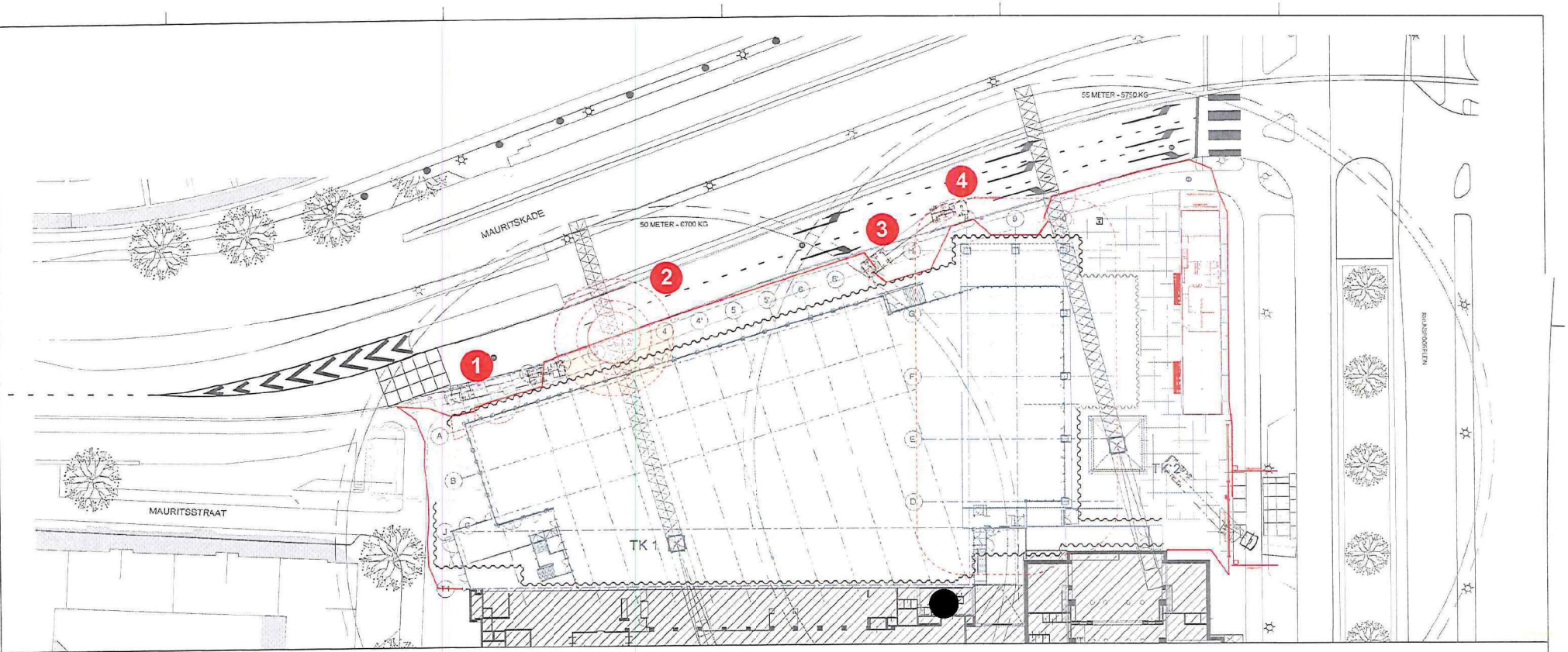
Voor deze onderdelen zal de huidige communicatiematrix aangevuld worden conform de richtlijn 'Minimale eisen (BLVC) Communicatie' van de Werkgroep werk in uitvoering, Gemeente Amsterdam, zie voorbeeld *Tabel 2*.

Middel	Datum	Doelgroep	Wie voert uit? (uitvoering ligt bij HvA)
Conrad Courant	xx-xx	Bewoners en ondernemers buurt xx	xx

Tabel 2: Voorbeeld communicatiematrix

Addendum BLVC-plan

Bijlage 1: Huidige situatie



BIJLAGE 1 (blz 1 van 1): *Huidige situatie bouwplaats Conradhuis*

1. Inrit aan Mauritskade is te smal voor bouwverkeer;
2. Geen veilige hijszone torenkraan 1;
3. Uitrit aan Mauritskade is te smal voor bouwverkeer;
4. Bouweiligheidszone hoogbouw bevindt zich op openbaar gebied.

Bouwplaats

Status: Definitief

Ontwerpfase: UO

Opdrachtgever: Hogeschool van Amsterdam

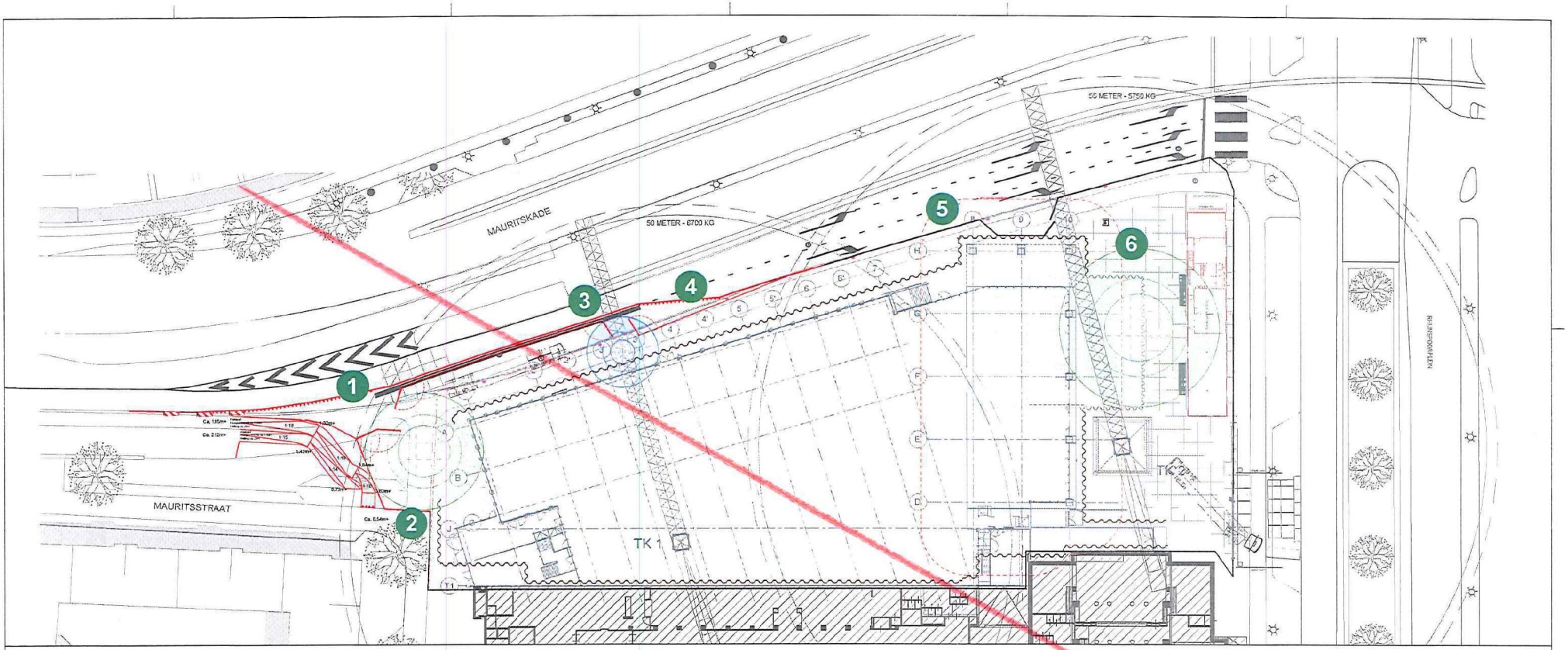
Onderwerp: Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conradhuis
Bijlage 1: Huidige situatie

Project: Conradhuis

Visser & Smit Bouw

Addendum BLVC-plan

Bijlage 2: Nieuwe situatie



BIJLAGE 2 (blz 1 van 1): *Nieuwe situatie bouwplaats Conradhuis*

1. Praktische en veilige inrit bouwverkeer;
2. Veilige hijszone torenkraan 1 voor grote elementen;
3. Veilige hijszone torenkraan 1 voor kleine elementen en/of tot beperkte hoogte;
4. Praktische en veilige uitrit bouwverkeer;
5. Bouwveiligheidszone hoogbouw bevindt zich op openbaar gebied.
6. Hijszone torenkraan 2 op eigen terrein.

Bouwplaats

Status: Definitief

Ontwerpfase: UO

Opdrachtgever
Hogeschool van Amsterdam

Onderdeel
Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conradhuis
Bijlage 2: Nieuwe situatie

Visser & Smit Bouw

Combinatie CONRADHUIS

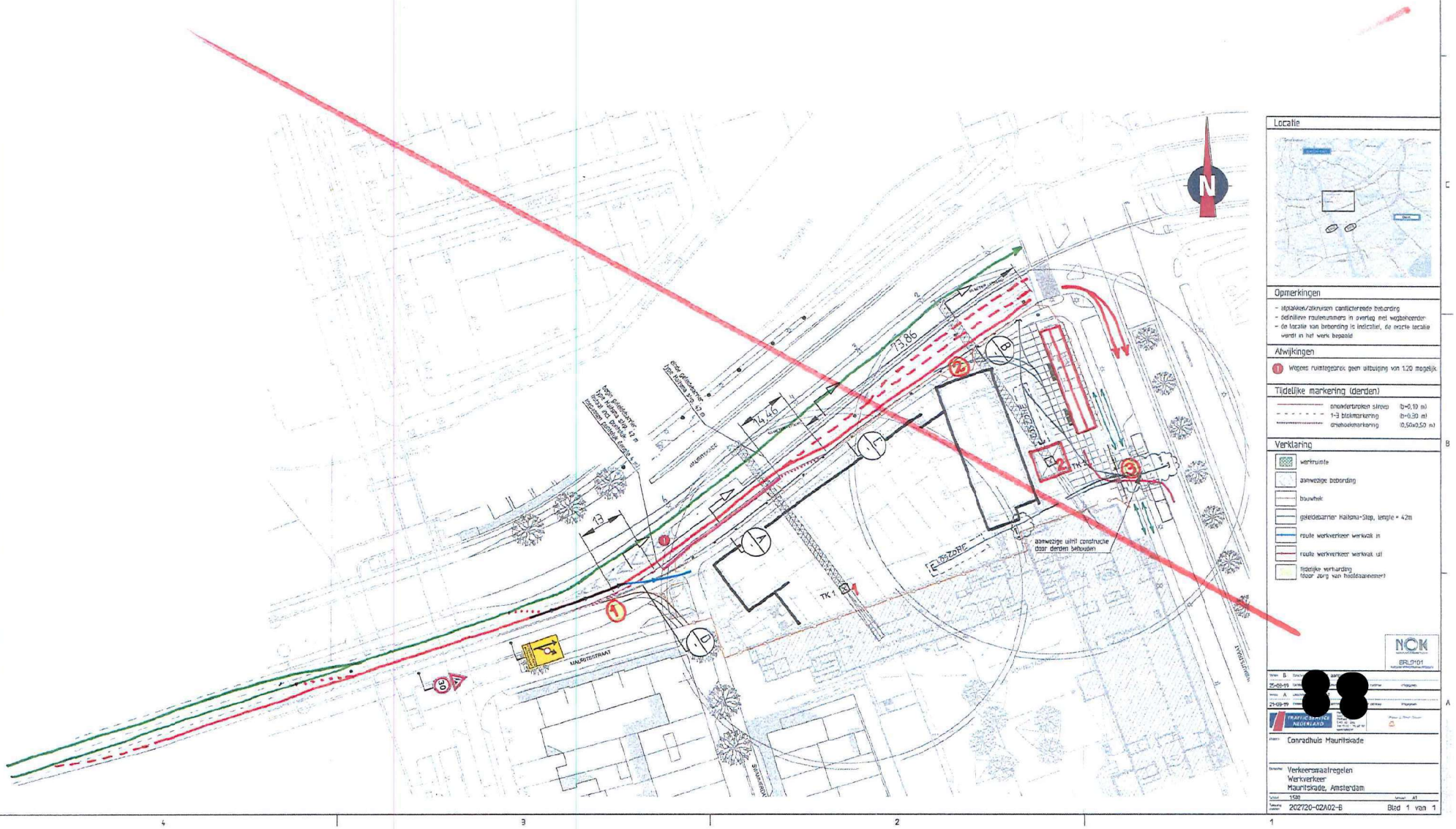
Projectomschrijving	: Nieuwbouw Conradhuis - CC	Projectleider	[redacted]
Projectnummer	: 1180010.	Opsteller	[redacted]
Bestand Nr.	: CH-ALG-CCH-VRG-05.01	Versie nr./datum	: 1.0.1 / 16-8-2019
Verspreiding	: EXT- - - - - -	Map Nr.	:

Addendum BLVC-plan

Bijlage 3: Alternatievenonderzoek

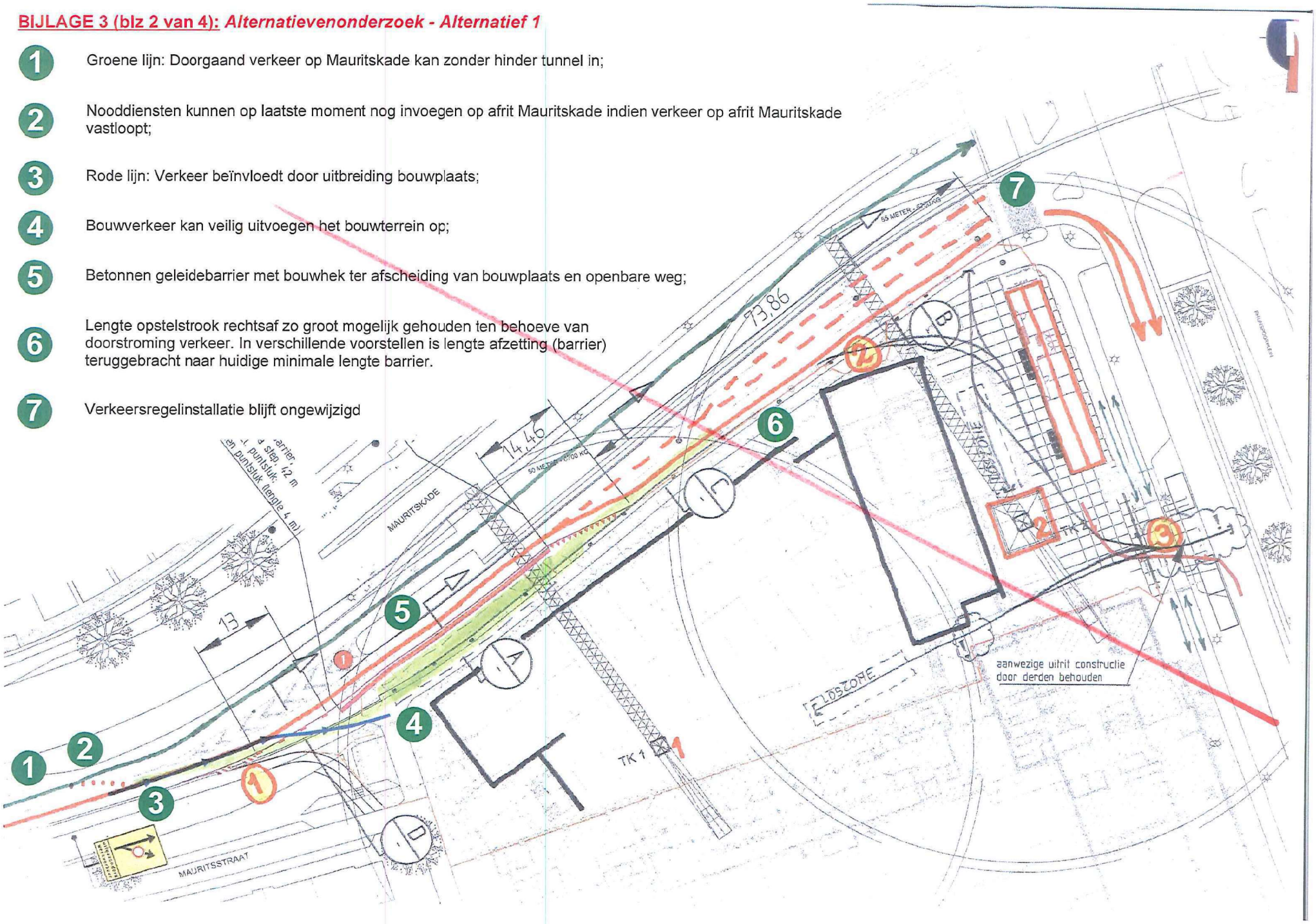
BIJLAGE 3 (blz 1 van 4): *Alternatievenonderzoek - Overzicht*

1. Alternatief 1 - *toegelicht op blz 2 van 4*
2. Alternatief 2 - *toegelicht op blz 3 van 4*
3. Alternatief 3 - *toegelicht op blz 4 van 4*



BIJLAGE 3 (blz 2 van 4): *Alternatievenonderzoek - Alternatief 1*

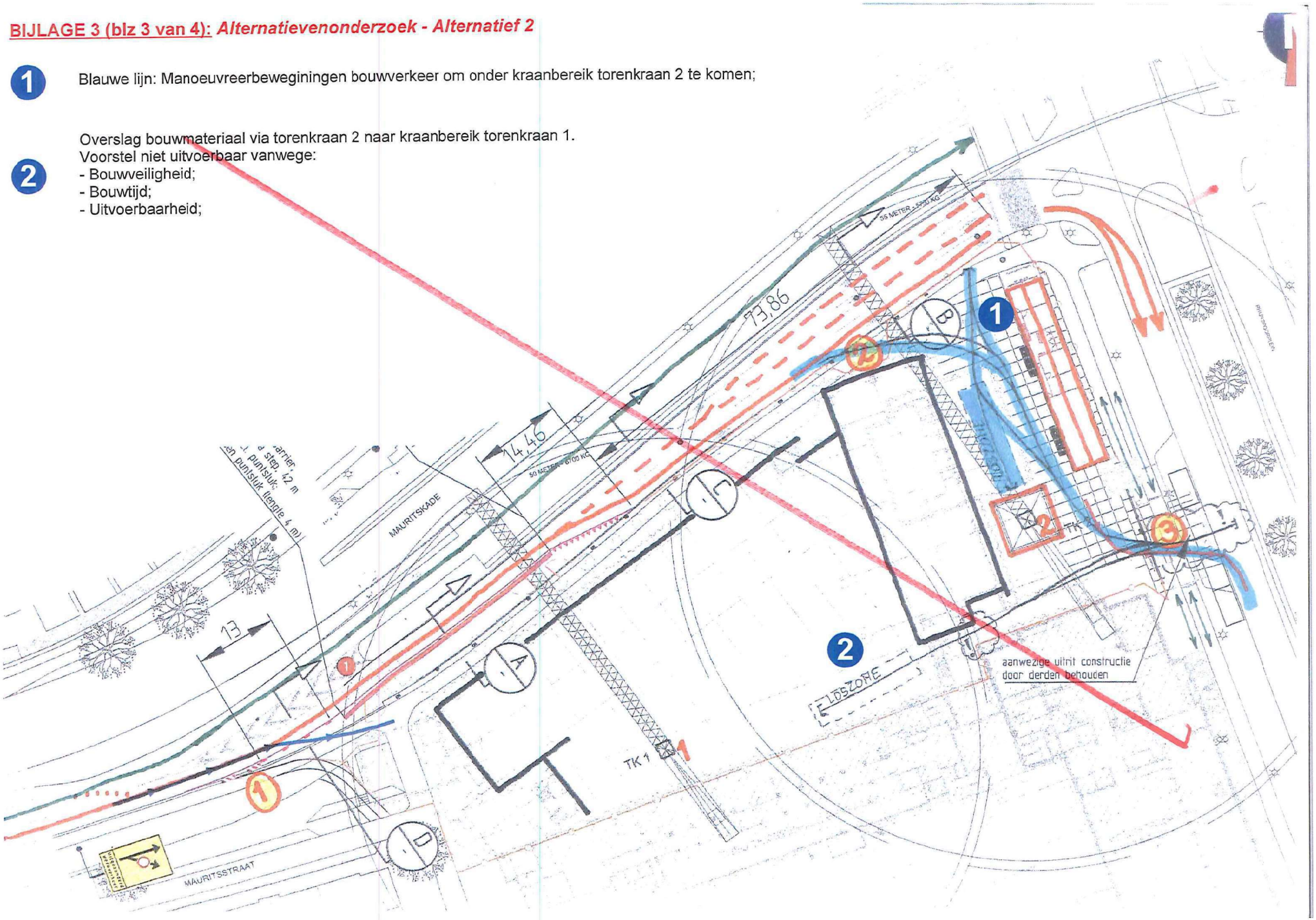
1. Groene lijn: Doorgaand verkeer op Mauritskade kan zonder hinder tunnel in;
2. Nooddiensten kunnen op laatste moment nog invoegen op afrit Mauritskade indien verkeer op afrit Mauritskade vastloopt;
3. Rode lijn: Verkeer beïnvloedt door uitbreiding bouwplaats;
4. Bouwverkeer kan veilig uitvoegen het bouwterrein op;
5. Betonnen geleidebarrier met bouwhek ter afscheiding van bouwplaats en openbare weg;
6. Lengte opstelstrook rechtsaf zo groot mogelijk gehouden ten behoeve van doorstroming verkeer. In verschillende voorstellen is lengte afzetting (barrier) teruggebracht naar huidige minimale lengte barrier.
7. Verkeersregelinstallatie blijft ongewijzigd



BIJLAGE 3 (blz 3 van 4): *Alternatievenonderzoek - Alternatief 2*

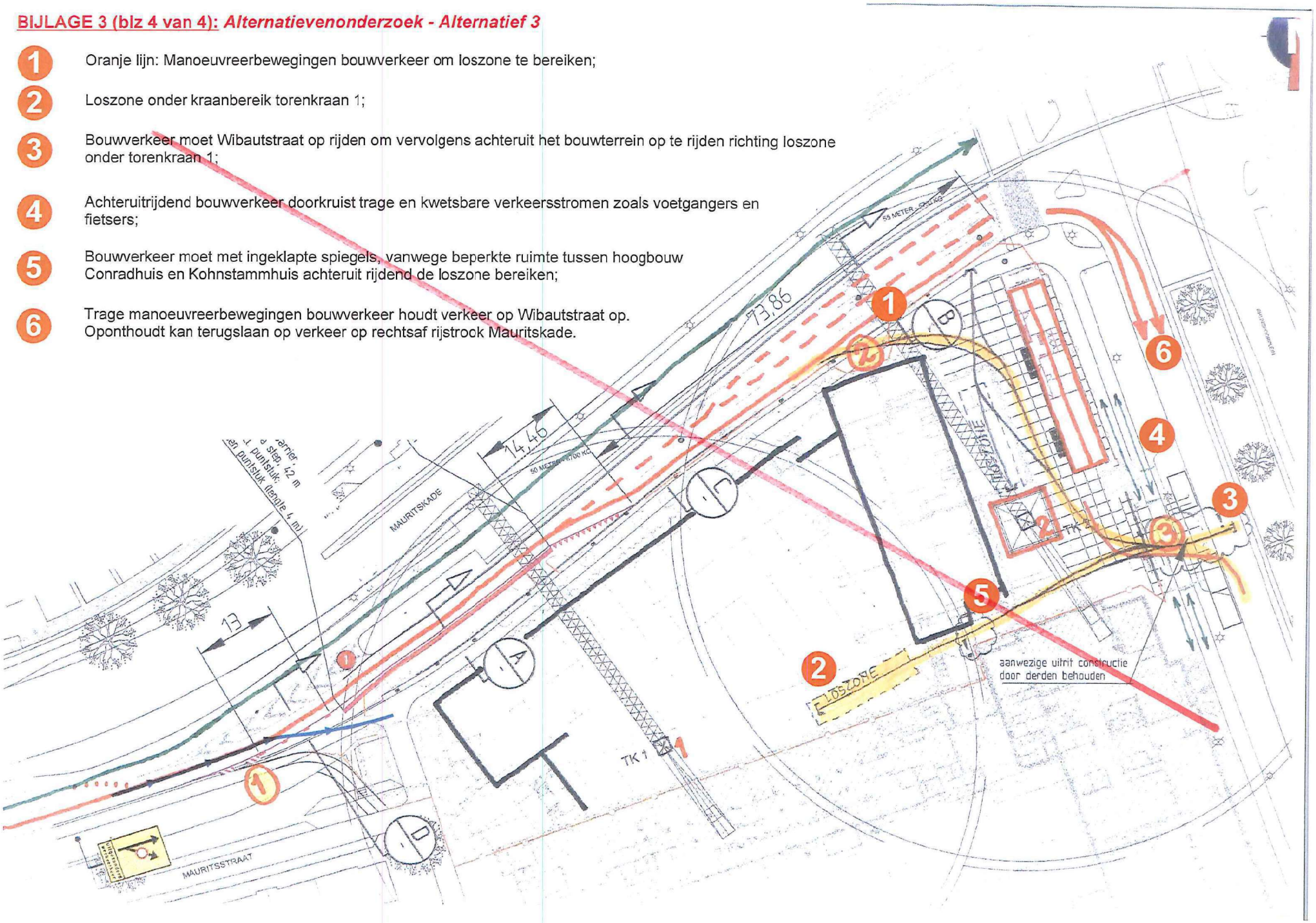
1 Blauwe lijn: Manoeuvreerbeweginingen bouwverkeer om onder kraanbereik torenkraan 2 te komen;

2 Overslag bouwmateriaal via torenkraan 2 naar kraanbereik torenkraan 1.
Voorstel niet uitvoerbaar vanwege:
- Bouwveiligheid;
- Bouwtijd;
- Uitvoerbaarheid;



BIJLAGE 3 (blz 4 van 4): *Alternatievenonderzoek - Alternatief 3*

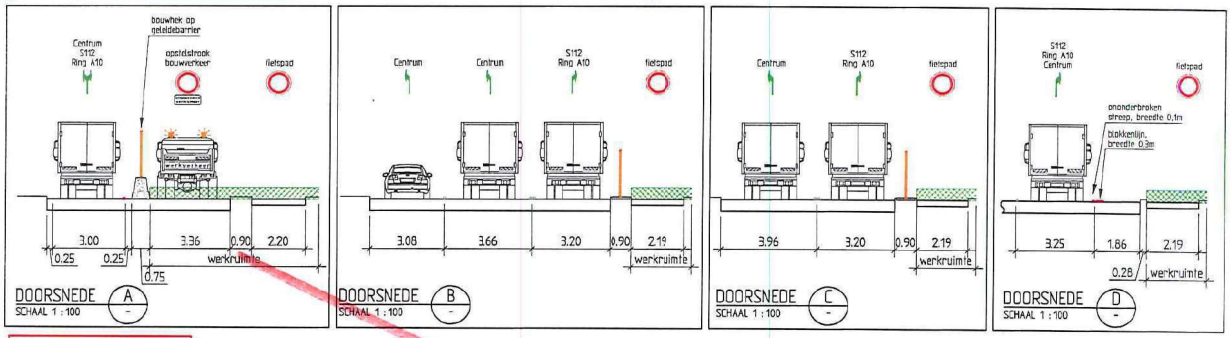
1. Oranje lijn: Manoeuvreerbewegingen bouwverkeer om loszone te bereiken;
2. Loszone onder kraanbereik torenkraan 1;
3. Bouwverkeer moet Wibautstraat op rijden om vervolgens achteruit het bouwterrein op te rijden richting loszone onder torenkraan 1;
4. Achteruitrijdend bouwverkeer doorkruist trage en kwetsbare verkeersstromen zoals voetgangers en fietsers;
5. Bouwverkeer moet met ingeklapte spiegels, vanwege beperkte ruimte tussen hoogbouw Conradhuis en Kohnstammhuis achteruit rijdend de loszone bereiken;
6. Trage manoeuvreerbewegingen bouwverkeer houdt verkeer op Wibautstraat op. Oponthoudt kan terugslaan op verkeer op rechtsaf rijstrock Mauritskade.



Addendum BLVC-plan

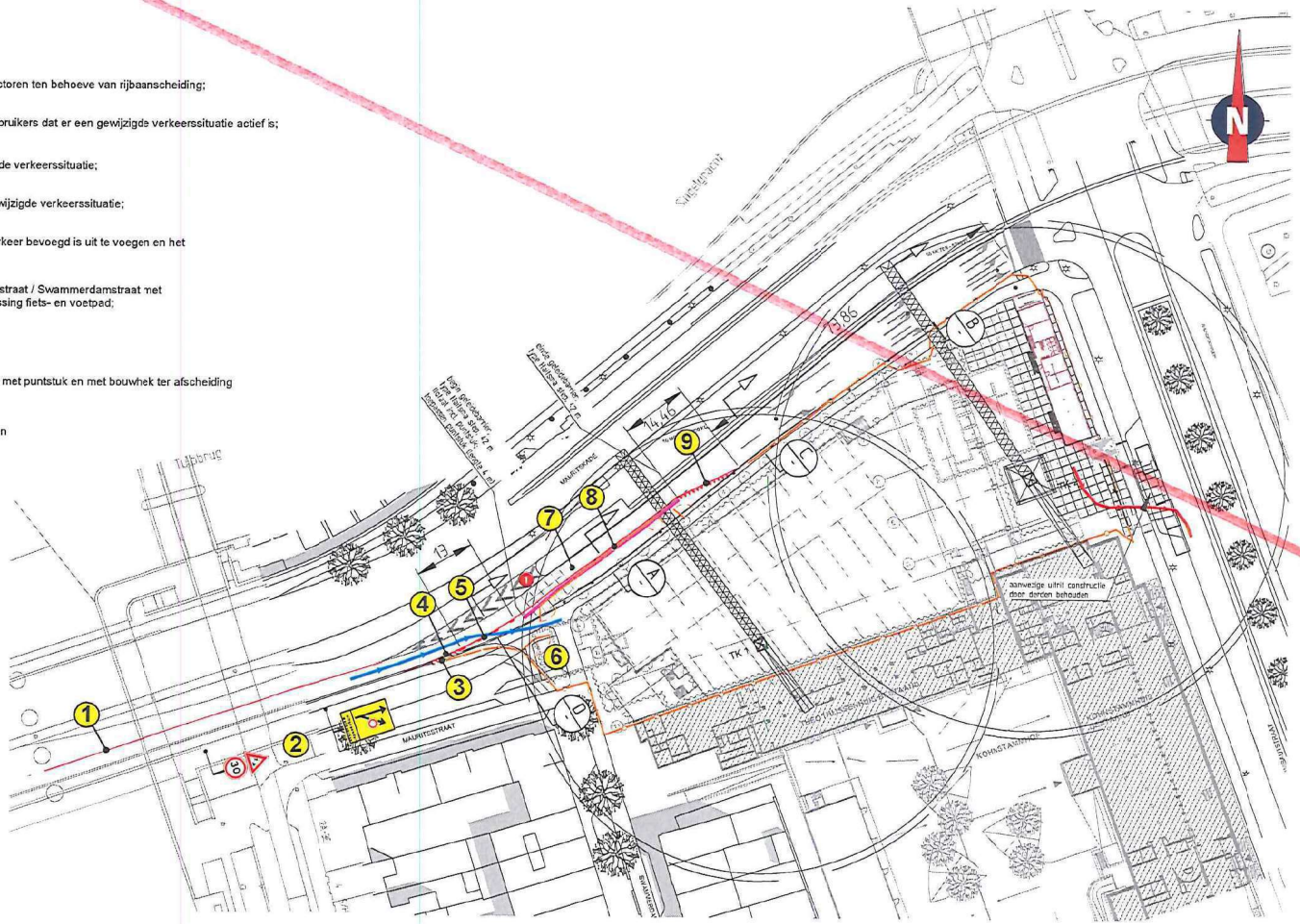
Bijlage 4: Verkeerstechnische maatregelen

BIJLAGE 4 (blz 1 van 2): *Verkeerstechnische maatregelen*



Maatvoering van 2,75m is de theoretische minimale benodigde verkeersruimte. De rest maatvoering is de daadwerkelijke maatvoering gemeten uit de BGT ondergrond in AutoCad

1. Doorgetrokken belijning voorzien van wegdekreflectoren ten behoeve van rijbaanscheiding;
2. Aanvullende bebording ter signalering voor weggebruikers dat er een gewijzigde verkeerssituatie actief is;
3. Verkeersbakens ter signalerirg beginpunt gewijzigde verkeerssituatie;
4. Gele doorgetrokken belijning markeert tijdelijke gewijzigde verkeerssituatie;
5. Gele blokmarkering markeert locatie waar bouwverkeer bevoegd is uit te voegen en het bouwterrein kan betreden;
6. Bouwplaatsuitbreiding ter hoogte van hoek Mauritsstraat / Swammerdamstraat met aanpassing fiets- en voetpad. Zie bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad;
7. Éénbaans rijbaan langs betonnen geleidebarrier;
8. Betonnen geleidebarrier op barriermatten, startend met puntstuk en met bouwhek ter afscheiding tussen bouwplaats en openbare weg;
9. Gele doorgetrokken belijning met gele haaientanden aan bouwplaatszijde waar bouwverkeer het bouwterrein verlaat en kan invoegen op rechtsafstrook op de Mauritskade.



Locatie



Opmerkingen

- afplakken/afmuren conflicterende bebording
- definitieve routenummers in overleg met wegbeheerder
- de locatie van bebording is indicatief, de exacte locatie wordt in het werk bepaald

Afwijkingen

1. Wegens ruimtegebrek geen uitbuiging van 120 mogelijk

Tijdelijke markering (derden)

- ononderbroken streep (b=0,10 m)
- 1-3 blokmarkering (b=0,30 m)
- driehoekmarkering (0,50x0,50 m)

Verklaring

- werkruimte
- aanwezige bebording
- bouwhek
- geleidebarrier Hallema-Step, lengte = 42m
- route werkverkeer werkvak in
- route werkverkeer werkvak uit
- tijdelijke verharding (door zorg van hoofdaannemer)

NOK BRL9101

Versie	Datum	Wijziging
B	25-03-19	
A	21-03-19	

TRAFFIC DESIGN NEDERLAND

Project: Conradhuis Mauritskade

Onderdeel: Verkeersmaatregelen Werkverkeer Mauritskade, Amsterdam

Schaal: 1:500 Formaat: A1

Tekening nummer: 202720-02A02-B Blad 1 van 1

TRAFFIC SERVICE NEDERLAND

Barrier-onderbouwing Conradhuis

AAN: [redacted]

VAN: TRAFFIC SERVICE NEDERLAND, AFDELING CONSULT

ONDERWERP: KORTE BARRIERONDERBOUWING VOOR AFSCHERMING WERKVAK

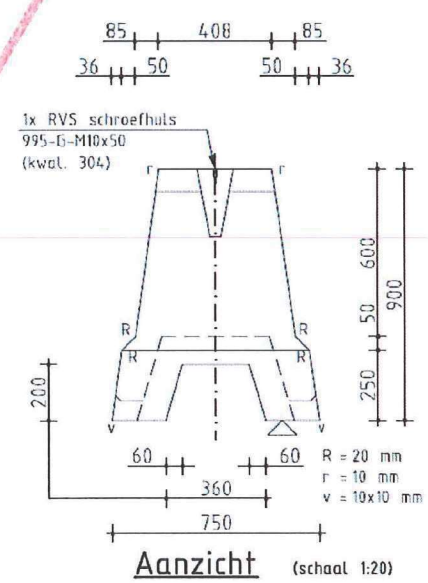
DATUM: 22-3-2019

Voor het afschermen van de werkruimte rond het conradhuis en het creeren van een veilige laad-losplaats wordt barrier geplaatst van het type Haitsma Stepbarrier BB (beton), geschikt voor het monteren van een antizichtscherm.

De HaiStep BB barrier is één van de veiligste en meest robuuste barrier met een prestatieklasse H2. Prestatieklasse impliceert het kerend vermogen dat een barrier heeft bij een maatgevend voertuig. De prestatieklasses zijn onder te verdelen in T-klasses, N-klasses en H-klasses, waarbij H-klasses de hoogst kerende waarde hebben.

De prestatieklasse is vaak getest bij een snelheid van >70km/u. Bij het Conradhuis wordt de snelheid omlaag gebracht naar 30 km/u. Men kan logischerwijs dan zeggen dat de HaiStep in deze situatie zorgt voor maximale veiligheid.

Naast het hoog kerend vermogen is de HaiStep barrier uitermate geschikt voor het plaatsen van anti-zichtschermen en bouwhekken vanwege de massa van de barrier. Per meter is de massa >600 kg wat zorgt voor zeer veel stabiliteit en is daarmee uitermate geschikt voor een bovengemonteerd anti-zichtscherm of bouwhek.



Aanzicht (schaal 1:20)

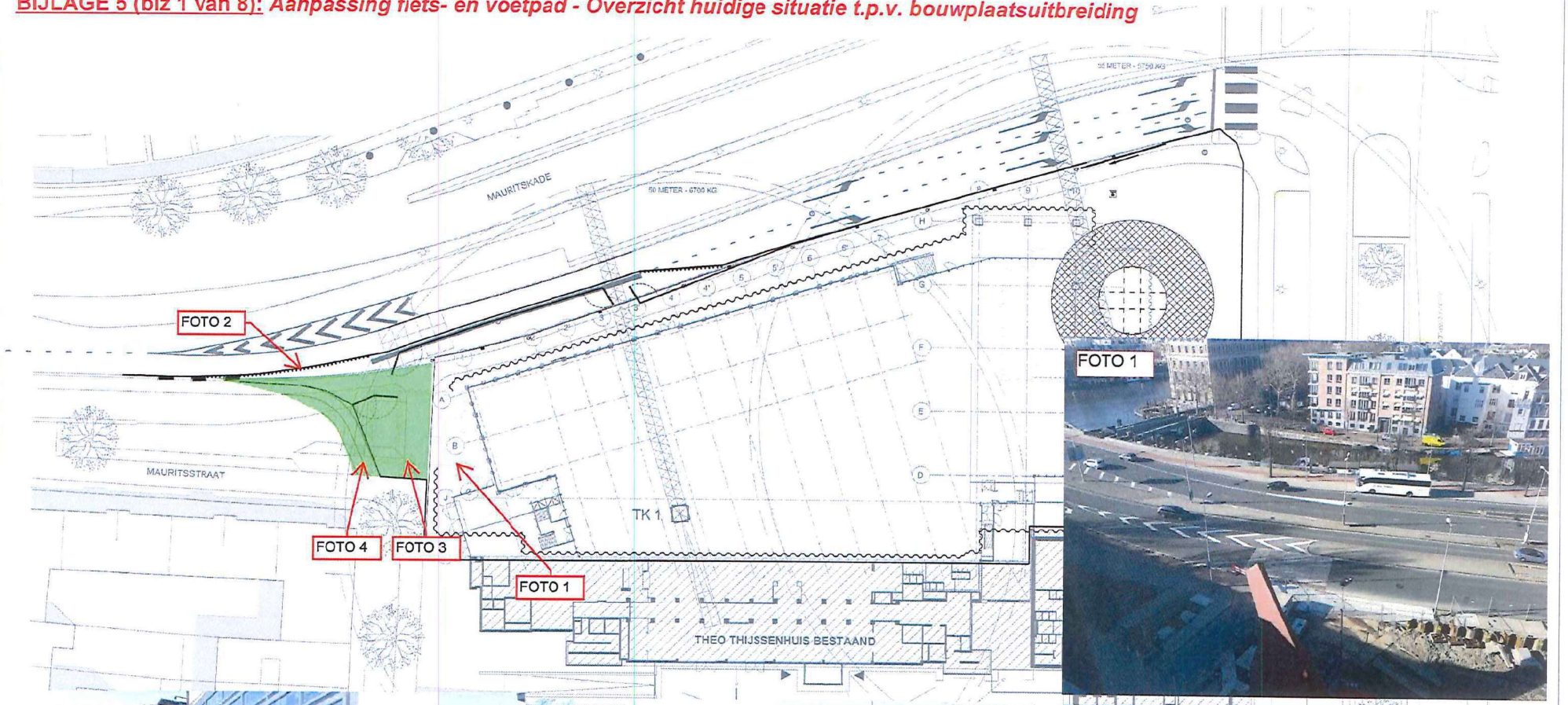
Combinatie CONRADHUIS

Projectomschrijving	: Nieuwbouw Conradhuis - CC	Projectleider	: [redacted]
Projectnummer	: 1180010.	Opsteller	: [redacted]
Bestand Nr.	: CH-ALG-CCH-VRG-05.01	Versie nr./datum	: 1.0.2 / 28-8-2019
Verspreiding	: EXT- - - - - -	Map Nr.	:

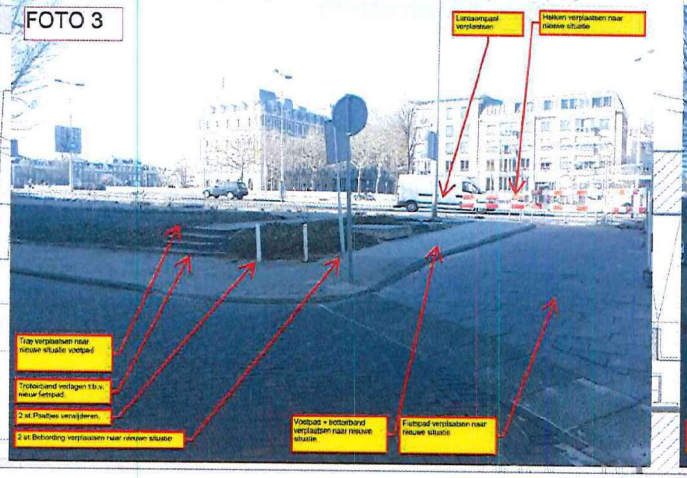
Addendum BLVC-plan

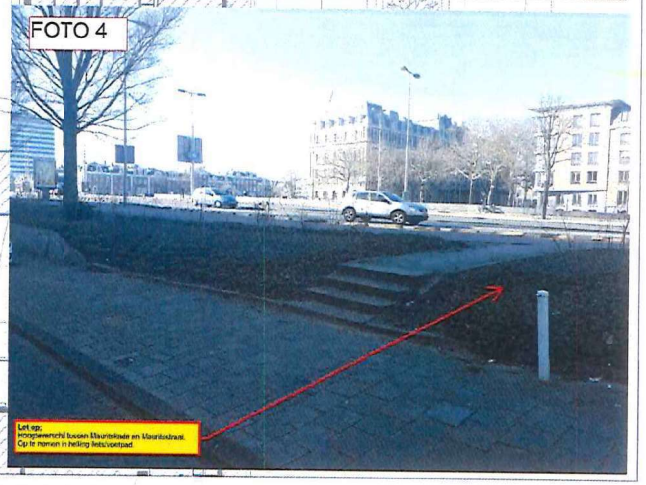
Bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad

BIJLAGE 5 (blz 1 van 8): ***Aanpassing fiets- en voetpad - Overzicht huidige situatie t.p.v. bouwplaatsuitbreiding***

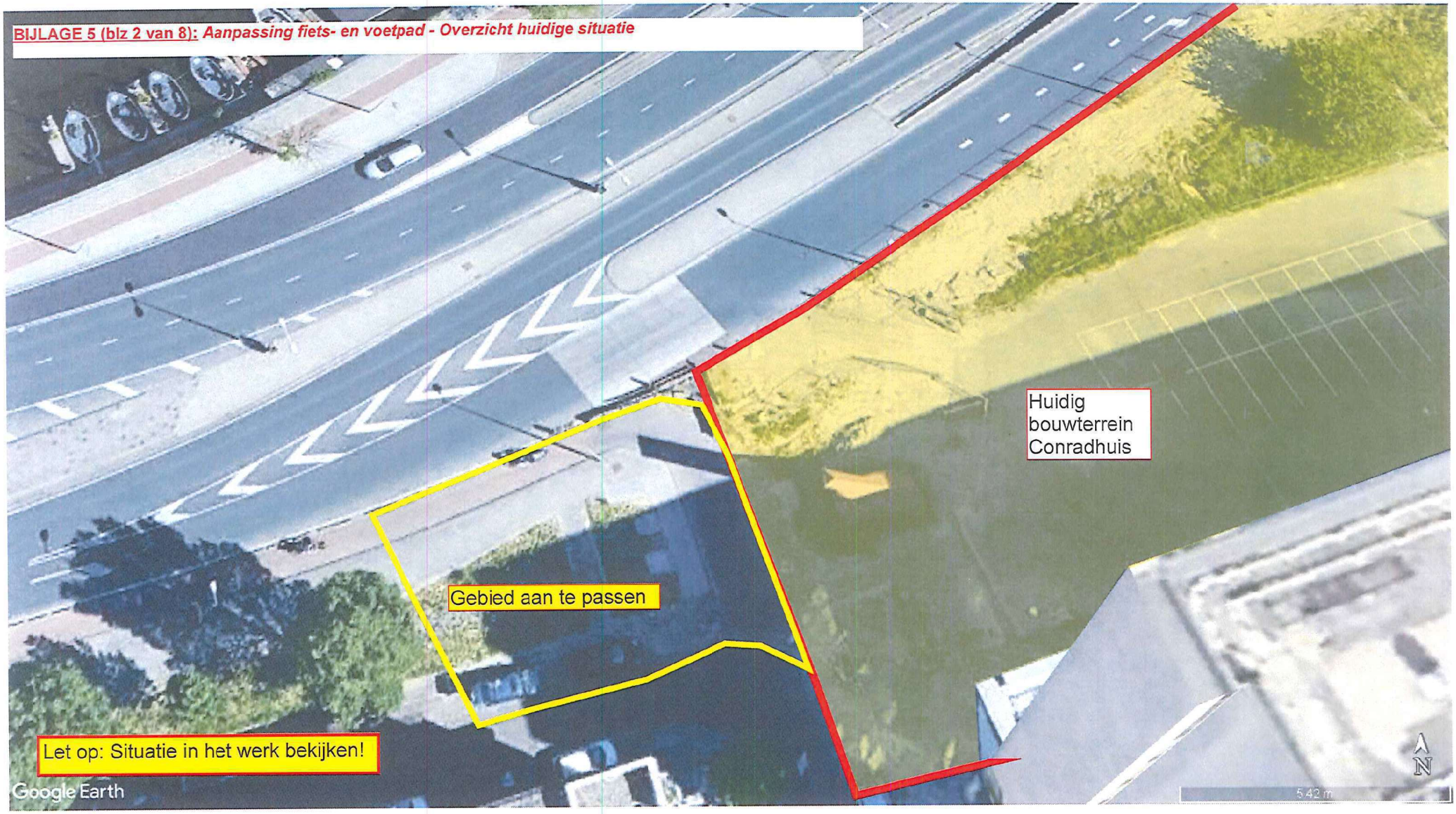




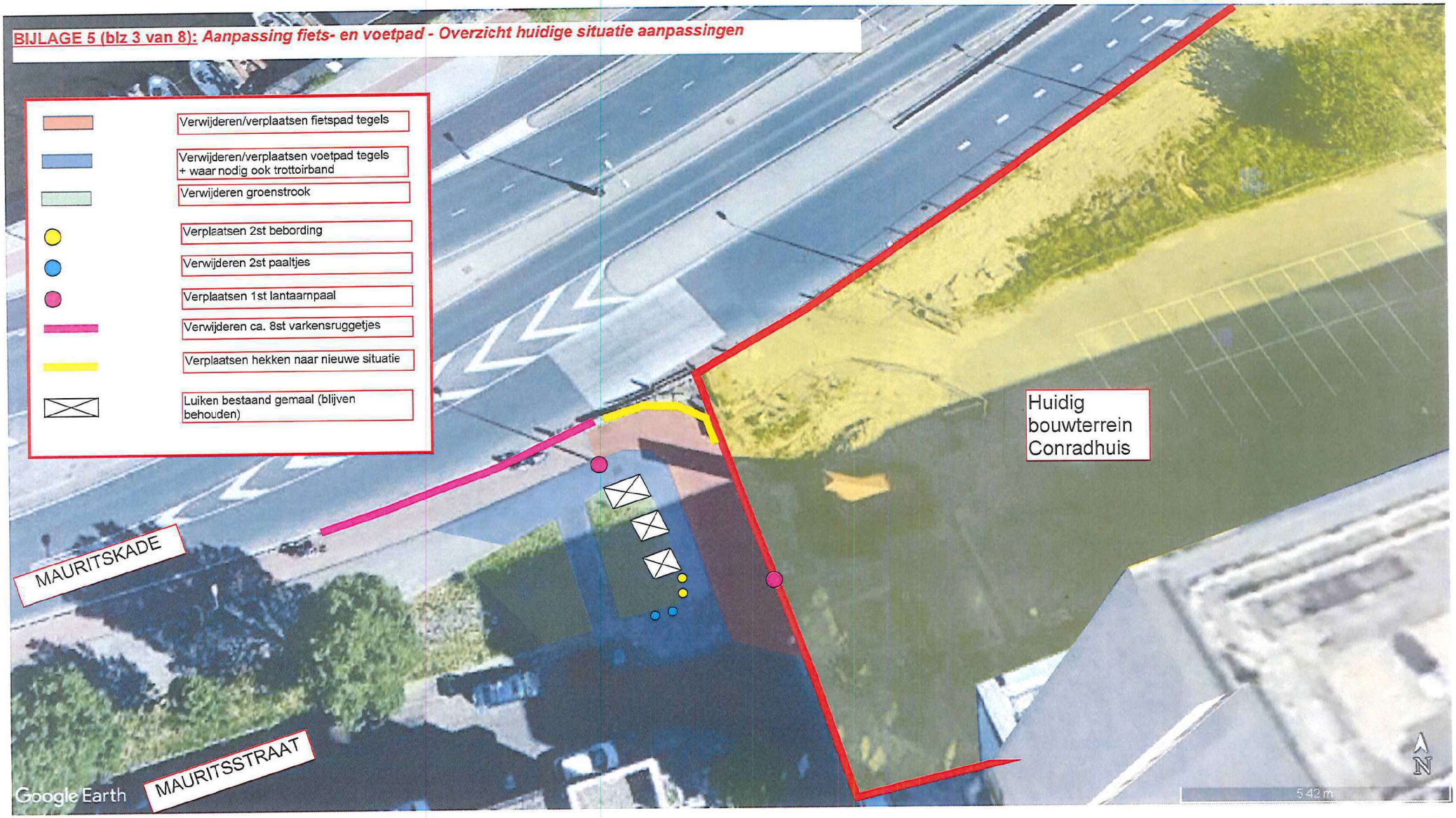




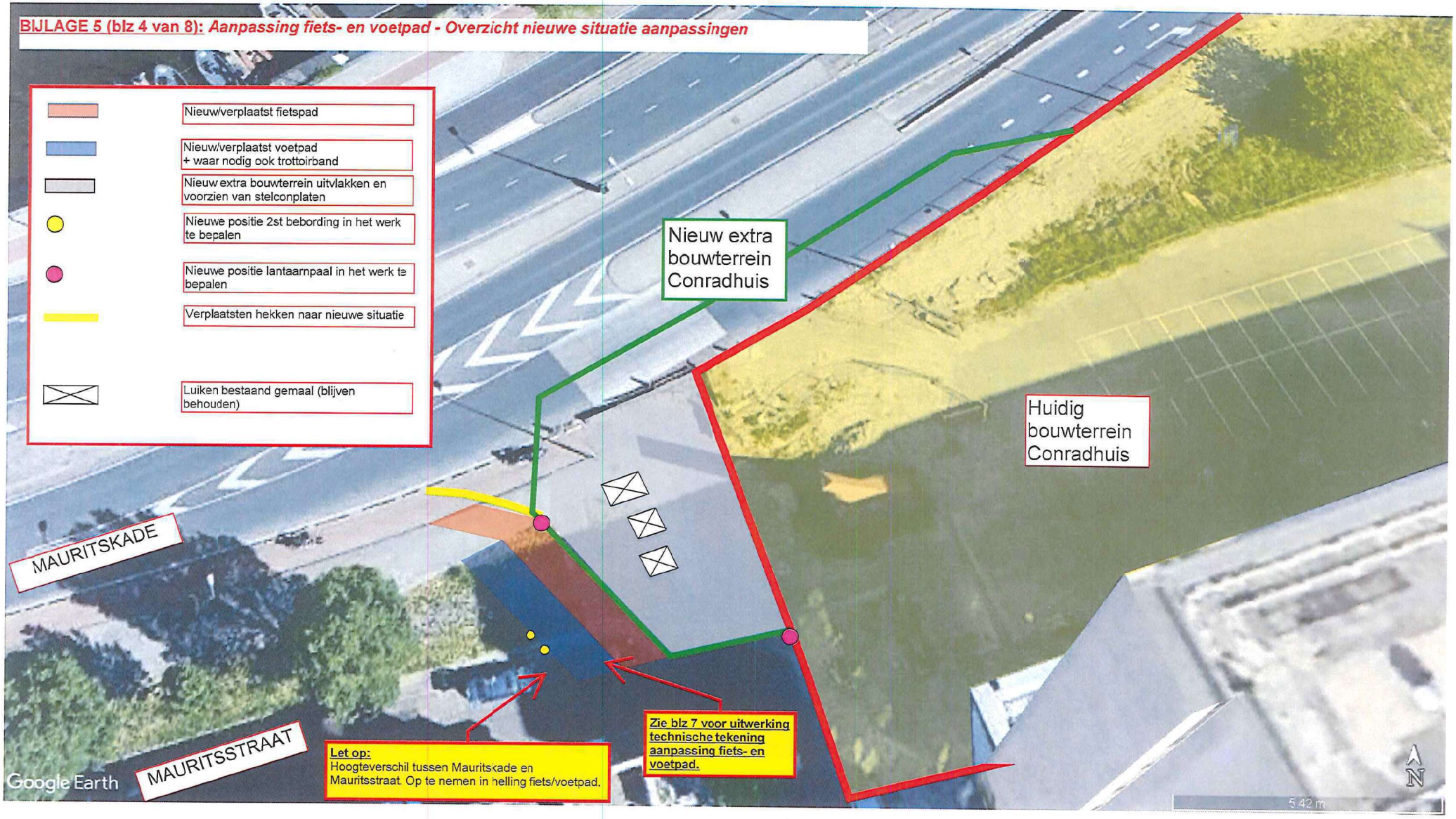
BIJLAGE 5 (blz 2 van 8): ***Aanpassing fiets- en voetpad - Overzicht huidige situatie***



BIJLAGE 5 (blz 3 van 8): ***Aanpassing fiets- en voetpad - Overzicht huidige situatie aanpassingen***



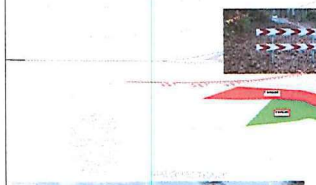
BIJLAGE 5 (blz 4 van 8): ***Aanpassing fiets- en voetpad - Overzicht nieuwe situatie aanpassingen***



BIJLAGE 5 (blz 5 van 8): ***Aanpassing fiets- en voetpad - Onderzochte alternatieven***

Huidige situatie

Voorstel Combinatie Conradhuis

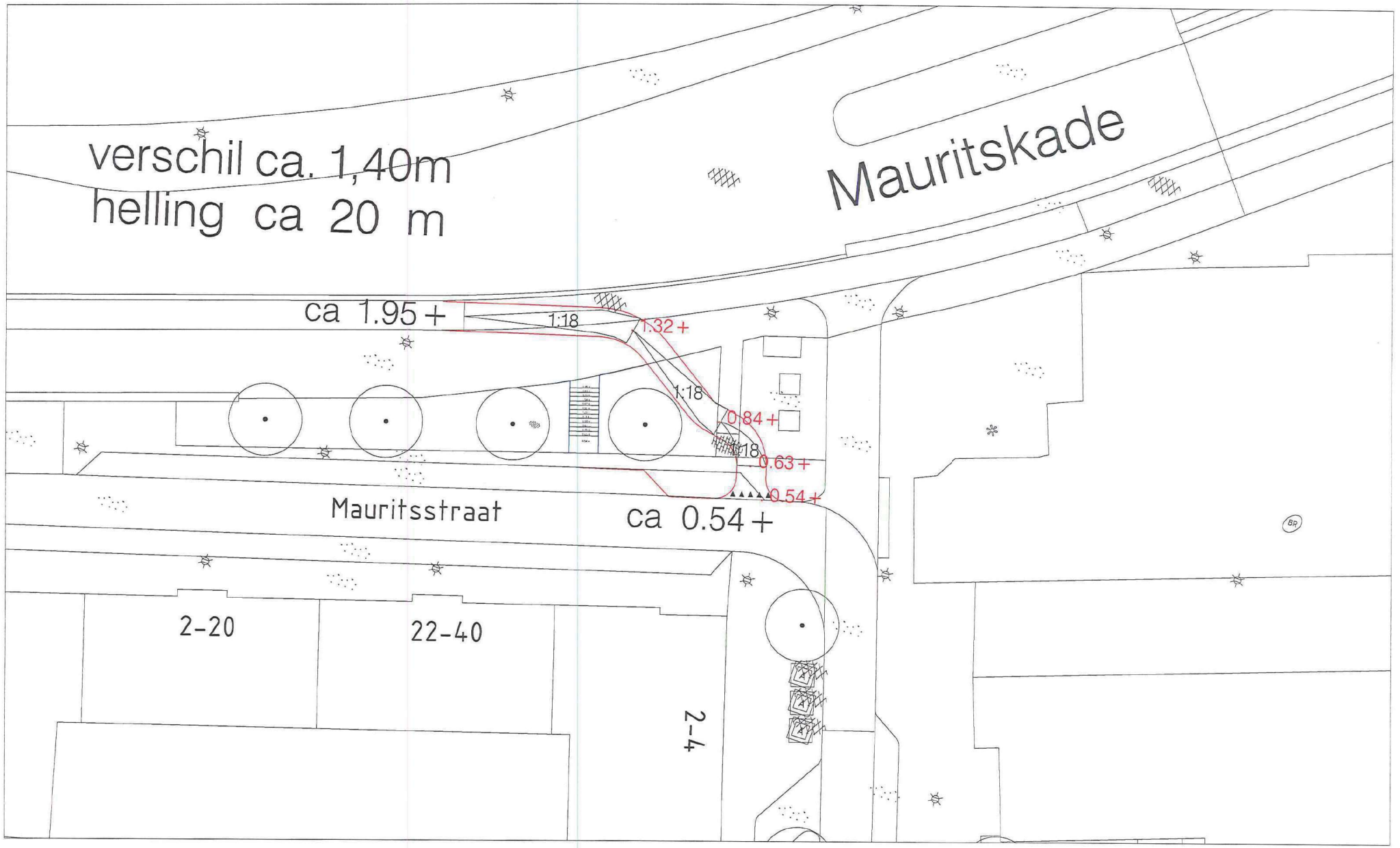


Voorstel Politie: Toepassen afrembocht.
Reactie Combinatie Conradhuis: Geen ruimte voor afrembocht.



Alternatief voorstel Combinatie Conradhuis:
Toepassen Fietssluis
Let op: afsluiting voor gladheidsbestrijding.

Alternatief Voorstel Combinatie Conradhuis


verschil ca. 1,40m
helling ca 20 m
Mauritskade
ca 1.95 +
1:18
1.32 +
1:18
0.84 +
1:18
0.63 +
0.54 +
Mauritsstraat
ca 0.54 +
2-20
22-40
2-4

BIJLAGE 5 (blz 7 van 8): *Aanpassing fiets- en voetpad - Uitwerking definitief voorstel*

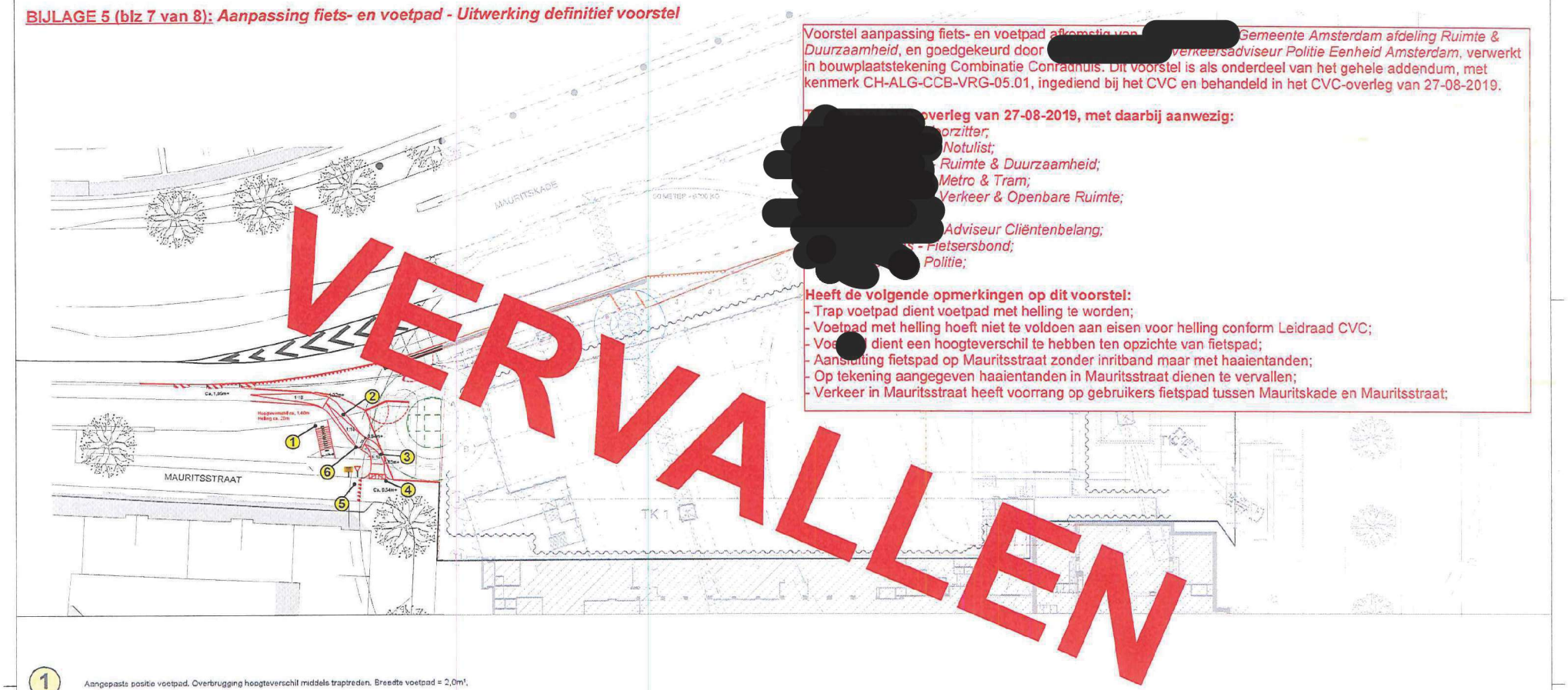
Voorstel aanpassing fiets- en voetpad [redacted] *Gemeente Amsterdam afdeling Ruimte & Duurzaamheid*, en goedgekeurd door [redacted] *Verkeersadviseur Politie Eenheid Amsterdam*, verwerkt in bouwplaatstekening Combinatie Conradhuis. Dit voorstel is als onderdeel van het gehele addendum, met kenmerk CH-ALG-CCB-VRG-05.01, ingediend bij het CVC en behandeld in het CVC-overleg van 27-08-2019.

[redacted] overleg van 27-08-2019, met daarbij aanwezig:

[redacted] *orzitter;*
[redacted] *Notulist;*
[redacted] *Ruimte & Duurzaamheid;*
[redacted] *Metro & Tram;*
[redacted] *Verkeer & Openbare Ruimte;*
[redacted]
[redacted] *Adviseur Cliëntenbelang;*
[redacted] *- Fietsersbond;*
[redacted] *Politie;*

Heeft de volgende opmerkingen op dit voorstel:

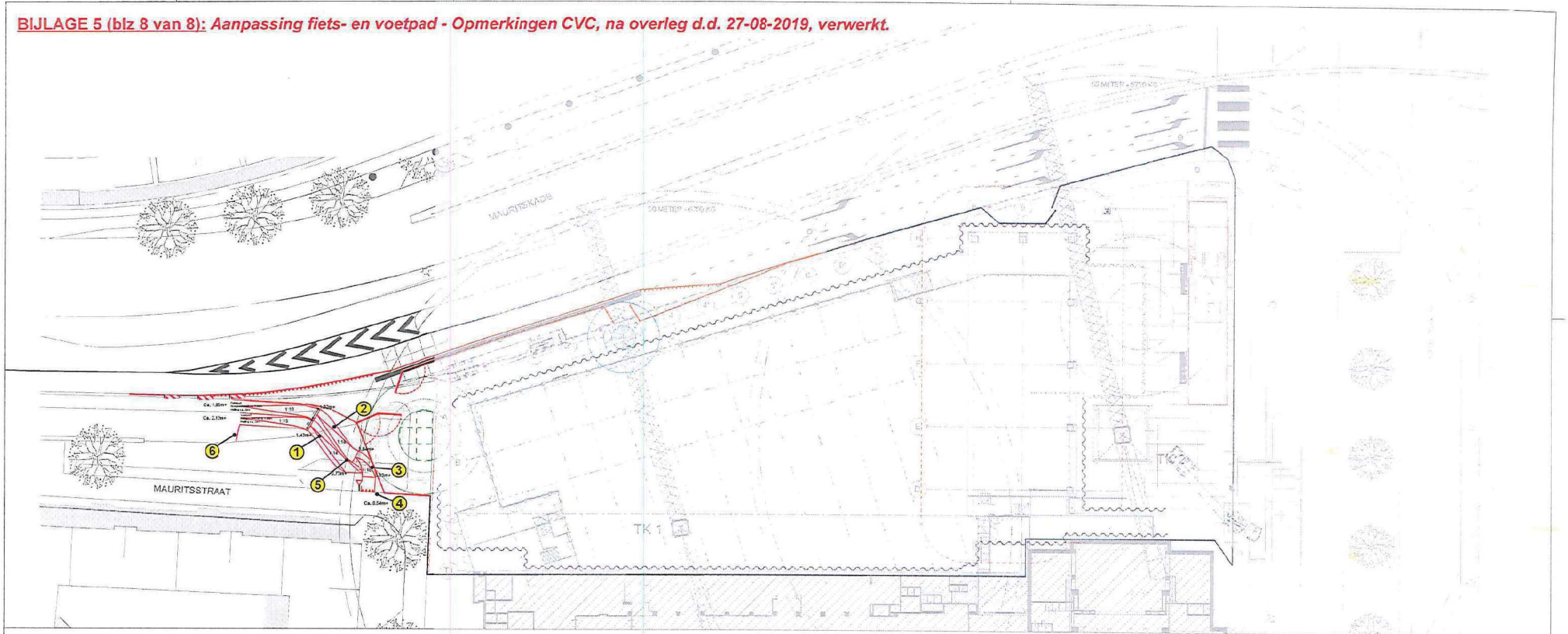
- Trap voetpad dient voetpad met helling te worden;
- Voetpad met helling hoeft niet te voldoen aan eisen voor helling conform Leidraad CVC;
- Voe[redacted] dient een hoogteverschil te hebben ten opzichte van fietspad;
- Aansluiting fietspad op Mauritsstraat zonder inritband maar met haaientanden;
- Op tekening aangegeven haaientanden in Mauritsstraat dienen te vervallen;
- Verkeer in Mauritsstraat heeft voorrang op gebruikers fietspad tussen Mauritskade en Mauritsstraat;



1. Aangepaste positie voetpad. Overbrugging hoogteverschil middels traptreden. Breedte voetpad = 2,0m¹.
2. Aangepaste positie fietspad. Overbrugging hoogteverschil middels neergaande helling ca. 1:18. Breedte fietspad = 2,0m¹ conform huidige situatie. Hoogtemeting aan de hand van Algemene Hoogtekaart Nederland;
3. Aangepast fietspad voorzien van afrembocht, zoals voorgesteld door Gemeente Amsterdam afdeling Ruimte & Duurzaamheid, ter voorkoming eenzijdige ongevallen fietsers ten gevolge van snelheidstoename door neergaande helling;
4. Aansluiting fietspad met Mauritsstraat middels inritband voor fietsers;
5. Mauritsstraat voorzien van bebording en haaientanden, volgens CVC-notulen dient het autoverkeer voorrang te verlenen aan het fietsverkeer;
6. Materialisering aangepast fiets- en voetpad conform huidige situatie.

Status: Definitief	Ontwerpfase: UO
Hogeschool van Amsterdam	[redacted]
Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conradhuis Bijlage 5: Aanpassing fiets- en voetpad	Formaat: A0 Plaats: Conradhuis
Visser & Smit Bouw	[redacted]

BIJLAGE 5 (blz 8 van 8): ***Aanpassing fiets- en voetpad - Opmerkingen CVC, na overleg d.d. 27-08-2019, verwerkt.***



1. Aangepaste positie voetpad. Overbrugging hoogteverschil middels neergaande helling ca. 1:15. Breedte voetpad = 1,8m¹ op aanwijzen van CVC uit het CVC-overleg d.d. 27-08-2019. Hoogtemeting aan de hand van Algemene Hoogtekaart Nederland;
2. Aangepaste positie fietspad. Overbrugging hoogteverschil middels neergaande helling ca. 1:18. Breedte fietspad = 2,0m¹ conform huidige situatie. Hoogtemeting aan de hand van Algemene Hoogtekaart Nederland;
3. Aangepast fietspad voorzien van afrembocht, zoals voorgesteld door Gemeente Amsterdam a'deling Ruimte & Duurzaamheid, ter voorkoming eenzijdige ongevallen fietsers ten gevolge van snelheidstoename door neergaande helling;
4. Aansluiting fietspad met Mauritsstraat voorzien van haaientanden en bebording. Verkeer Mauritsstraat heeft voorrang t.o.v. gebruikers fietspad. Dit op verzoek van CVC uit het CVC-overleg d.d. 27-08-2019;
5. Materialisering aangepast fiets- en voetpad conform huidige situatie.
6. Geleiding gebruikers voetpad middels schrikhek richting voetpad met helling.

Status: Definitief	Ontwerpfase: UO
Opdrachtgever: Hogeschool van Amsterdam	
Onderwerp: Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conradhuis Bijlage 2: Nieuwe situatie	Formaat: A0 Project nr.: Conradhuis
Visser & Smit Bouw	

Addendum BLVC-plan

Bijlage 6: Extra (deel) afsluitingen

BIJLAGE 6 (blz 1 van 4): *Extra (deel)afsluitingen - Matrix hijswerkzaamheden*

Overzicht t.b.v. hijswerkzaamheden (nadruk op openbare weg)

Bijgewerkt [redacted]0715 [redacted]082019 Lay-out [redacted]

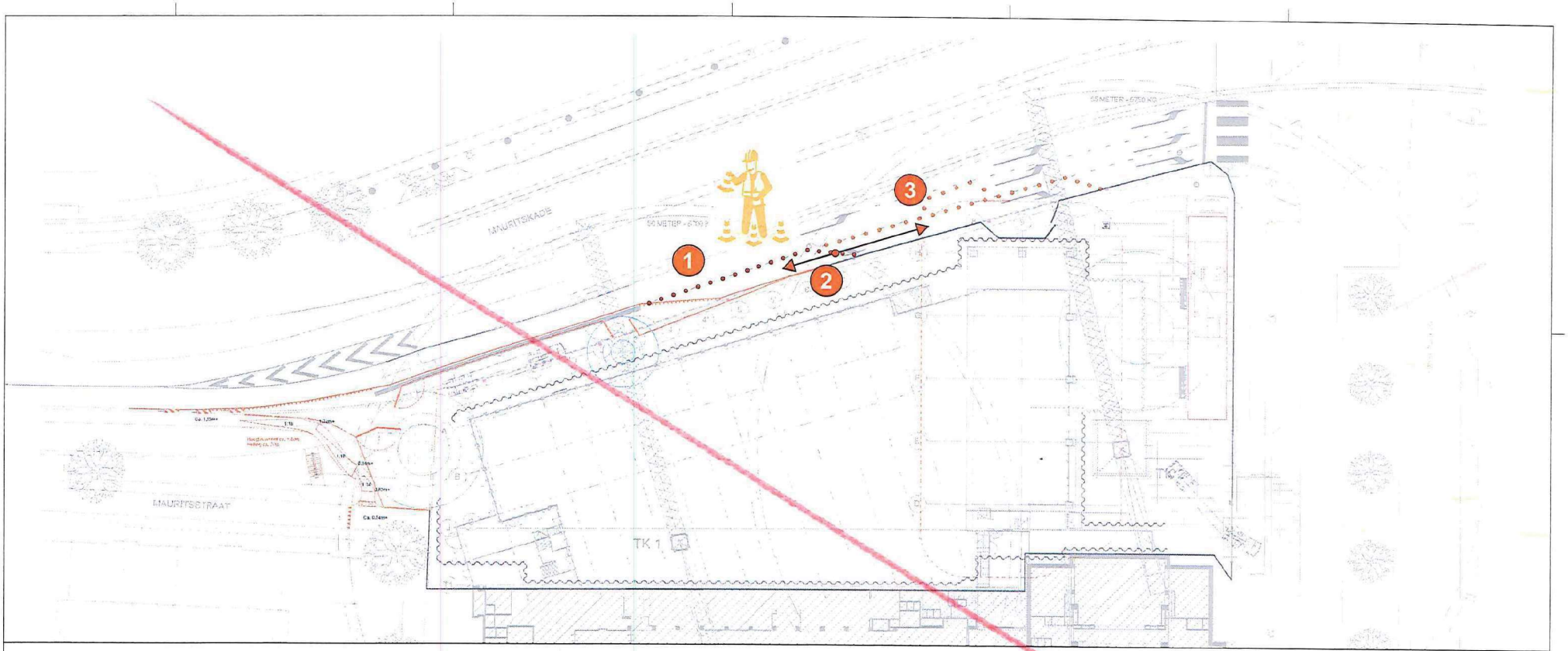
Projectomschrijving	: Nieuwbouw Conradhuis
Projectnummer	: 1180010
Bestand Nr.	:
Verspreiding	:

Informatie o.b.v. integraleplanning 24-05-2019 [zonder verlet]

= periode activiteitengroep
= periode hijsactiviteiten
= (tijdelijk) afsluiten afrit noodzakelijk, zie type 1, 2 en 3

Visser & Smit Bouw

| | | |



BIJLAGE 6 (blz 2 van 4): *Extra (deel)afsluitingen - Verkeersmaatregel Type 1*

1. Extra deelafsluiting rechtsaf rijstrook middels plaatsen verkeerskegels

2. Lengte deelafsluiting rechtsaf rijstrook t.b.v. bouwactiviteiten en beschikbare opstelstrook rechtsaf voor openbare weggebruikers afhankelijk van:
   - *Werkrichting bouwmaterieel. Deelafsluiting wordt met voortgang activiteit of langer of korter, afhankelijk van werkrichting;*
   - *Voortgang activiteit;*
   - *Beschikbare ruimte op werkterrein t.b.v. ruimtebeslag bouwmaterieel.*

3. Tijdelijke verbreding deelafsluiting t.p.v. hoek hoogbouw. Er is altijd minimaal één rijstrook open voor openbare weggebruikers.

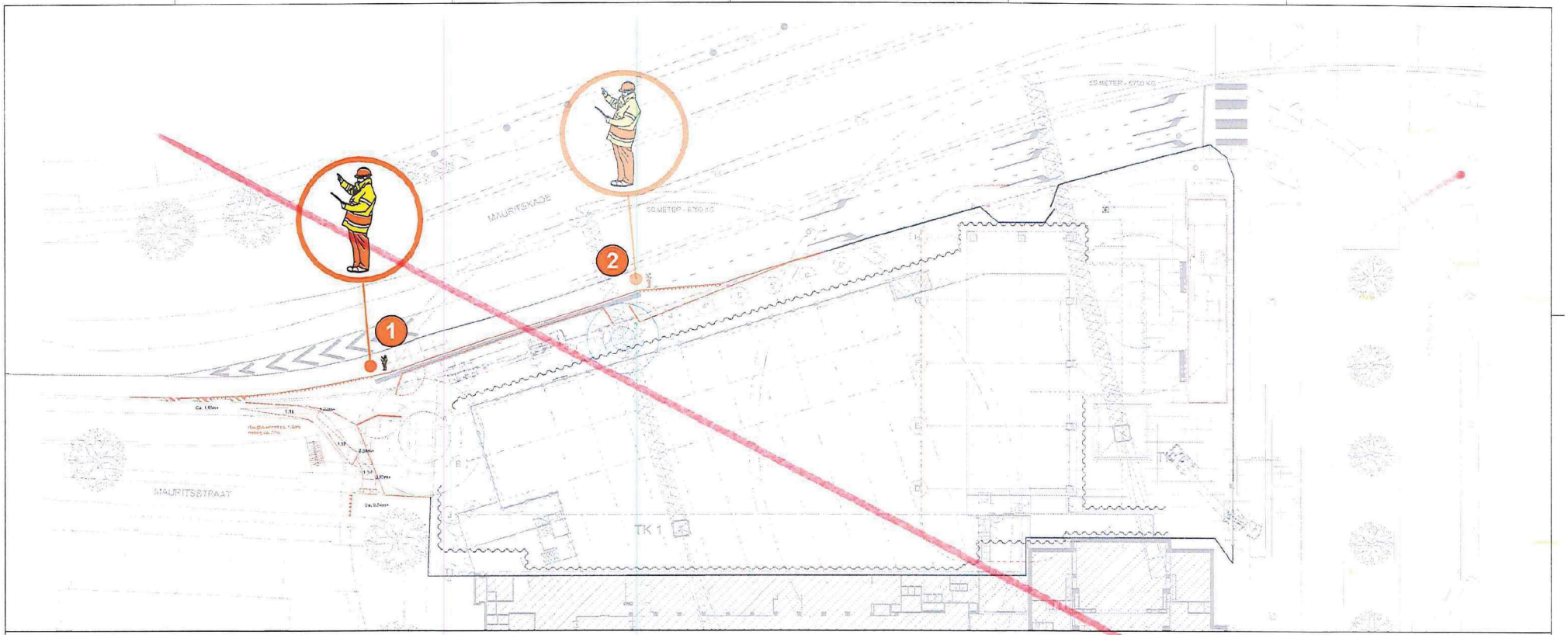
Status: Definitief

Ontwerpfase: UO

Hogeschool van Amsterdam

Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conrachuis
Bijlage 6: Overzicht extra (deel) afsluitingen

Visser & Smit Bouw



BIJLAGE 6 (blz 3 van 4): ***Extra (deel)afsluitingen - Verkeersmaatregel Type 2***

1. Tijdelijk stopzetten verkeer op afrit Mauritskade per hijsbeweging middels verkeersregelaar. Duur afhankelijk van hijsactiviteit, ± 5 – 15 minuten per hijsbeweging.
2. Alternatieve positie verkeersregelaar t.b.v. stopzetten verkeer op afrit Mauritskade.

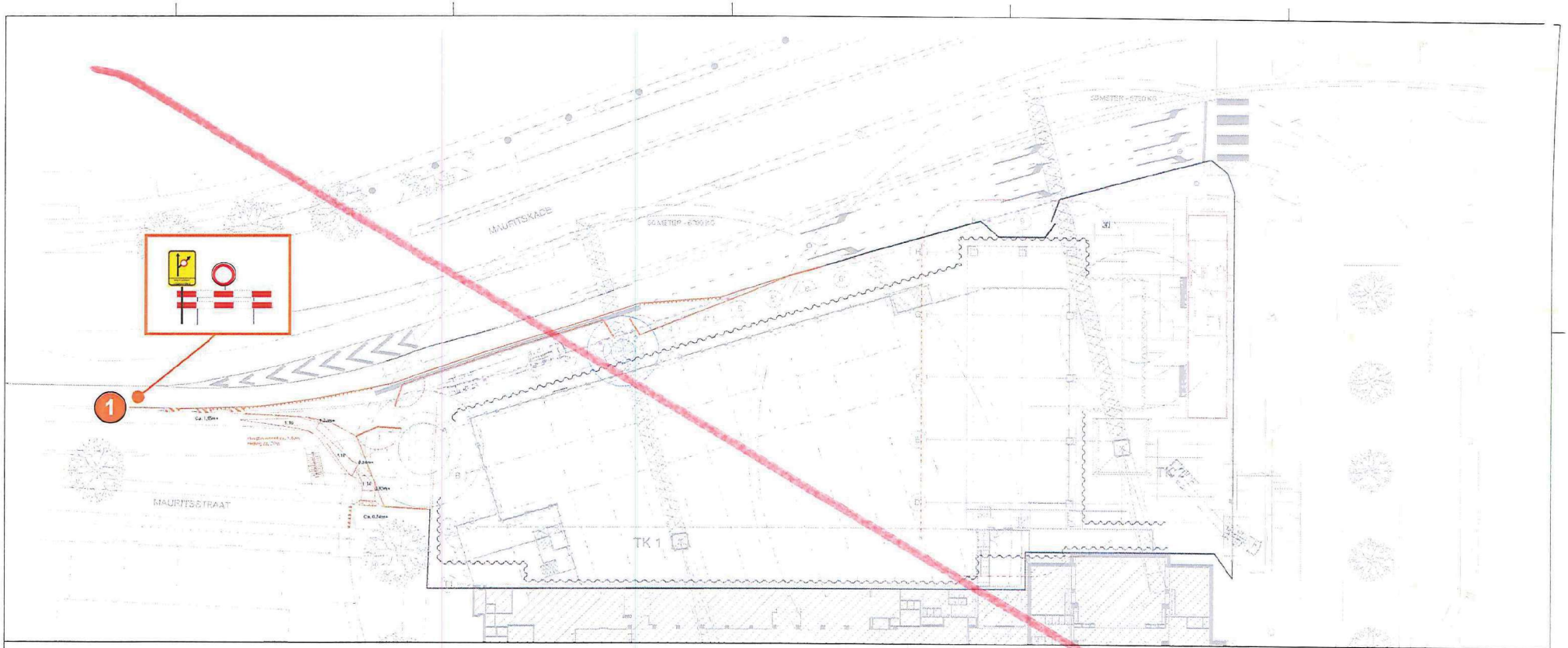
Wijziging / Omschrijving	Datum / Gekeurd / Geverifieerd
Status: Definitief	Ontwerpfase: UO
Opdrachtgever: Hogeschool van Amsterdam	Schaal: [redacted]
Onderdeel: Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conradhuis Bijlage 6: Overzicht extra (deel) afsluitingen	Geverifieerd: R.V.L.
	Formaat: A0
	Project nr.: Conradhuis
	Tekening nr.: CHA/JVC/BVW/[illegible]

Visser & Smit Bouw

Visser & Smit Bouw bv
Woudhuizen 22-31
Postbus 54100, 3700 KA Zeist
Telefoon: +31 (0)17 313 1000

Contact: info@visserensmitbouw.nl
Internet: www.visserensmitbouw.nl

Uitgevoerd zijnde in de WKB & WIP Bouw BV. Uitvoeringsvoorwaarden van de gemeenschap gevestigd te Amsterdam, onder nummer 1 van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Amsterdam.
Alle rechten, ook voor de vorm van het ontwerp en de daarin voorkomende aanbieding van het ontwerp, zijn voorbehouden.



BIJLAGE 6 (blz 4 van 4): ***Extra (deel)afsluitingen - Verkeersmaatregel Type 3***

1 Complete **geplande** afzetting van de afrit Mauritskade gedurende meerdere uren en/of in het weekend.

Status: Definitief	Ontwerpfase: UO
Hogeschool van Amsterdam	Schaal: [redacted]
Addendum Bouwplaatsuitbreiding Conradhuis Bijlage 6: Overzicht extra (deel) afsluitingen	Conradhuis
Visser & Smit Bouw	