BLVC-plan



ROSEWOOD – HOTEL

Voormalig Paleis van Justitie
Prinsengracht 432-436

Versie A(11) **dd. 12-05-2020**

INHOUDSOPGAVE

Inhoudsopgave

1. **Toelichting Project**
1.1 Administratieve gegevens
1.2 Omschrijving van het project
1.3 Achtergronden
1.4 Opdrachtgever, verantwoordelijkheidsstructuur
1.5 Planning (bijlage)
1.6 Werktijden
1.7 Logistiek vertaling bouw
1.8 Kaart materiaal omgeving

2. **Omgevingsscan**
2.1 Logistiek quick scan
2.2 Verkeerafwikkeling in de omgeving

3. **Risicoanalyse**
3.1 Omgevingsvergunning
3.2 Andre projecten in de omgeving
3.3 Kademuur herstel

4. **Faseringsplan**
4.1 Fasering uit te voeren werkzaamheden
4.2 Planning en faseringstekening

5. **Bereikbaarheid**
5.1 Verkeersstromen
5.2 Kaart omleidingsroute

6. **Leefbaarheid**
6.1 Aan en afvoer materiaal
6.2 Opslag bouwmaterialen bouwplaats

7. **Veiligheid**
7.1 Risico's voor verkeer en sociale veiligheid
7.2 Calamiteitendiensten

8. **Communicatie**
8.1 Projectcommunicatie
8.2 Bijlagen

1. Toelichting Project

1.1 Administratieve gegevens

Opdrachtgever:
CTF Amsterdam b.v.
[redacted]

Directie:
C&R Hospitality Services
[redacted]
Tel.[redacted]
Contactpersoon:[redacted]
Email:[redacted]@crhs.nl

Architect:
Kentie & Partners Architecten b.v.
[redacted]
Tel.[redacted]
Contactpersoon:[redacted]
Email[redacted]@kentie-partners.nl

Constructeur:
Van Rossum Raadgevend Ingenieurs b.v.
[redacted]
Tel.[redacted]
Contactpersoon:[redacted]
Email[redacted]@vanrossumbv.nl

Adviseur: installaties
Techniplan adviseurs b.v.
[redacted]
Tel:[redacted]
Contactpersoon:[redacted]
Email:[redacted]@techniplan.nl

Adviseur; Bouwfysica, brandveiligheid, akoestiek
Peutz b.v.
[redacted]
Contactpersoon:[redacted]
EMail:[redacted]@peutz.nl

Bouwbedrijf:
Slokker Bouwgroep b.v.
Vestiging Almere
[redacted]
Tel[redacted]
Contactpersoon:[redacted]
Email[redacted]@slokkerbouwgroep.nl

1.2 Omschrijving van het project

Tussen de Prinsengracht, de Lange Leidsedwarsstraat en de Leidsegracht bevindt zich het voormalige Paleis van Justitie alwaar een nieuwe bestemming aan gegeven zal worden.

Het project bestaat uit het gedeeltelijk slopen/bouwen/renoveren/restaureren van het voormalige Paleis van Justitie aan de Prinsengracht 436 te Amsterdam met 5 bouwlagen in een binnenstedelijk omgeving tot een vijfsterrenplus hotel.

1.3 Achtergronden.

Het doel van het project is invulling te geven aan de her-ontwikkeling van nu deels leegstaande gebouw van het voormalige Paleis van Justitie

1.4 Opdrachtgever, verantwoordelijkheidsstructuur.

Opdrachtgever: CTF Amsterdam b.v.
Parnassustoren 11th Floor
[redacted]

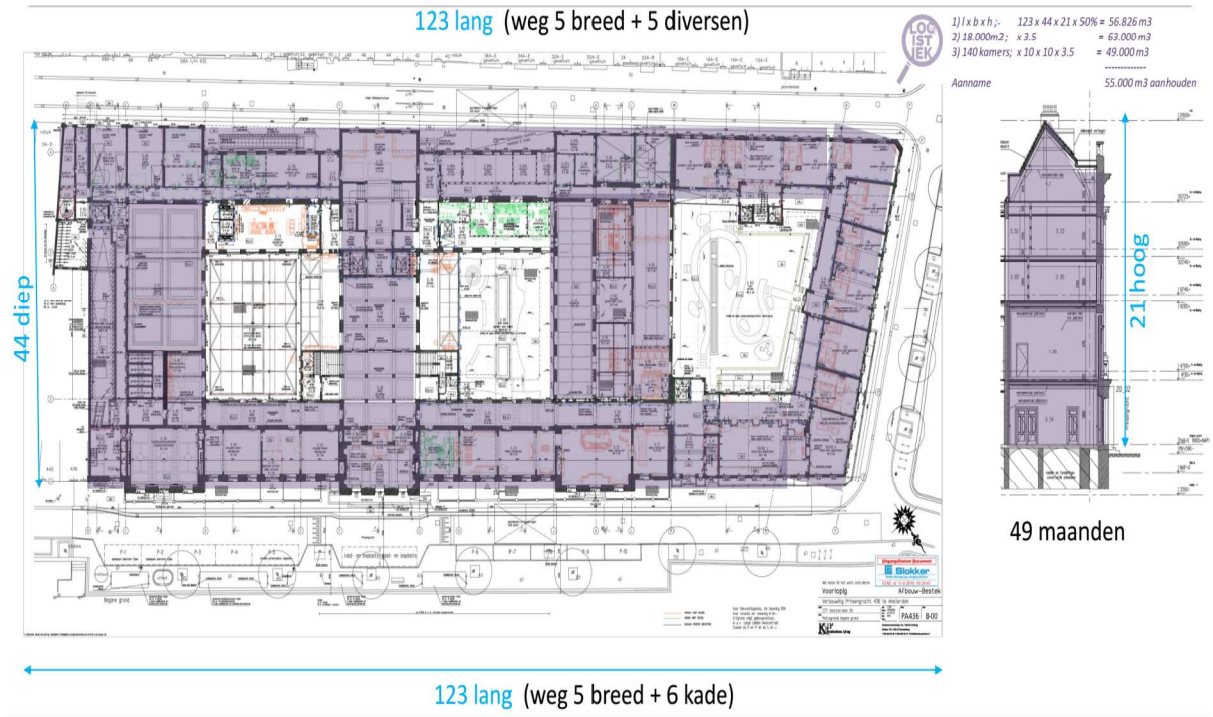
1.5 Planning

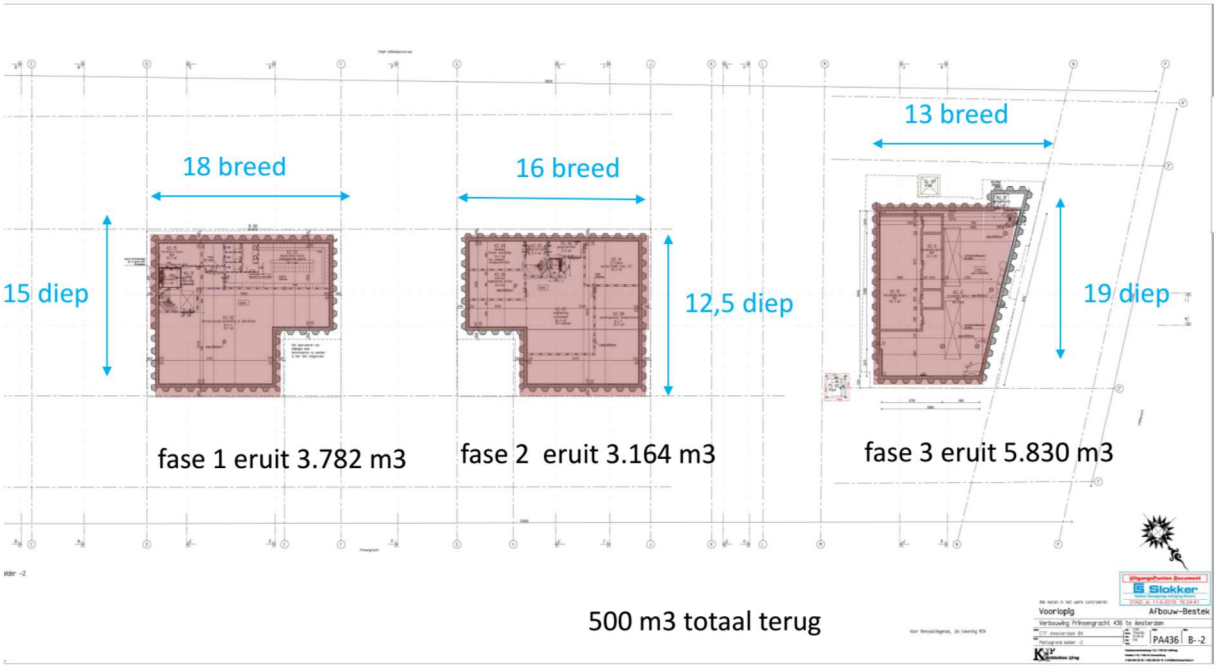
De planning is gestart in het najaar van 2019, met het beschermen van de monumentale onderdelen en in Q2 van 2020 te starten met een lichte voorsloop en aansluitend te starten met de totale renovatie. Het gebouw zal in 3 fase bouwkundig en installatietechnisch worden aangepakt in tegen gestelde richting zal met funderingsherstel worden aanvangen. Het project zal een bouwtijd van ongeveer 3 jaar in beslag nemen.

1.6 Werktijden.

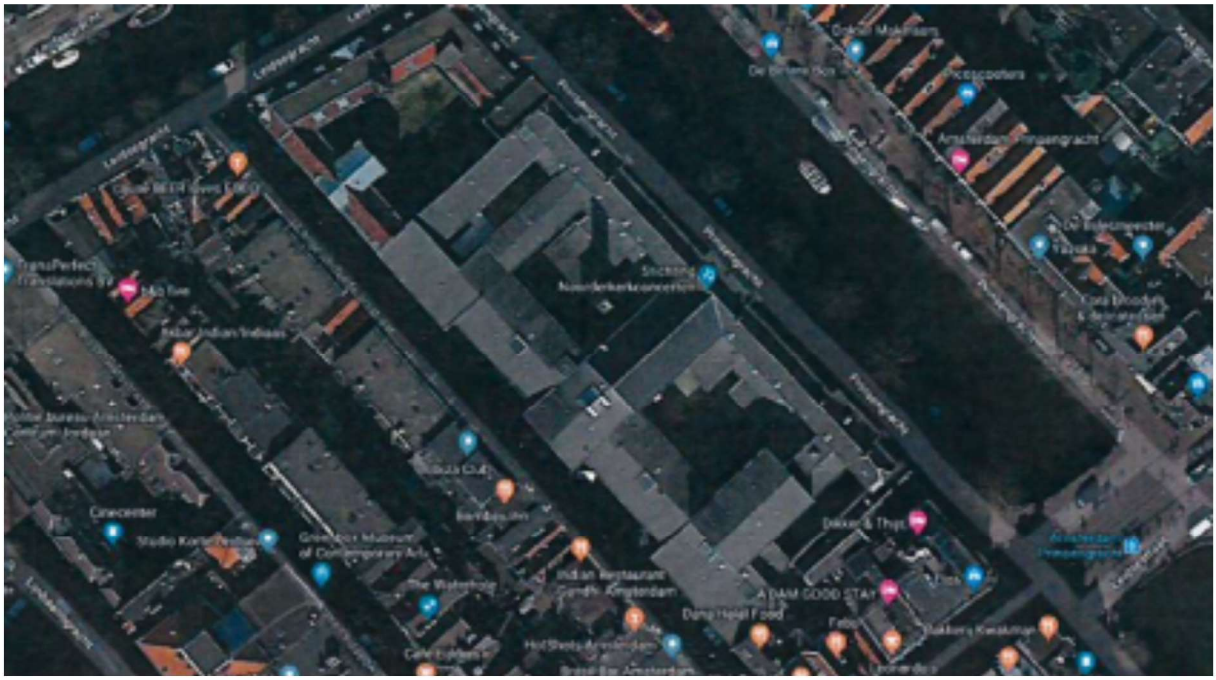
De werktijden van de bouw zijn van maandag t/m/ vrijdag van 7:00uur tot 16:00uur met een uitloop tot 19:00uur.
Speciale transporten zullen plaatvinden tussen 01.00uur en 6:00 uur.

1.7 Logistieke vertalingen bouw.





1.8 Kaart-Beeld materiaal omgeving.







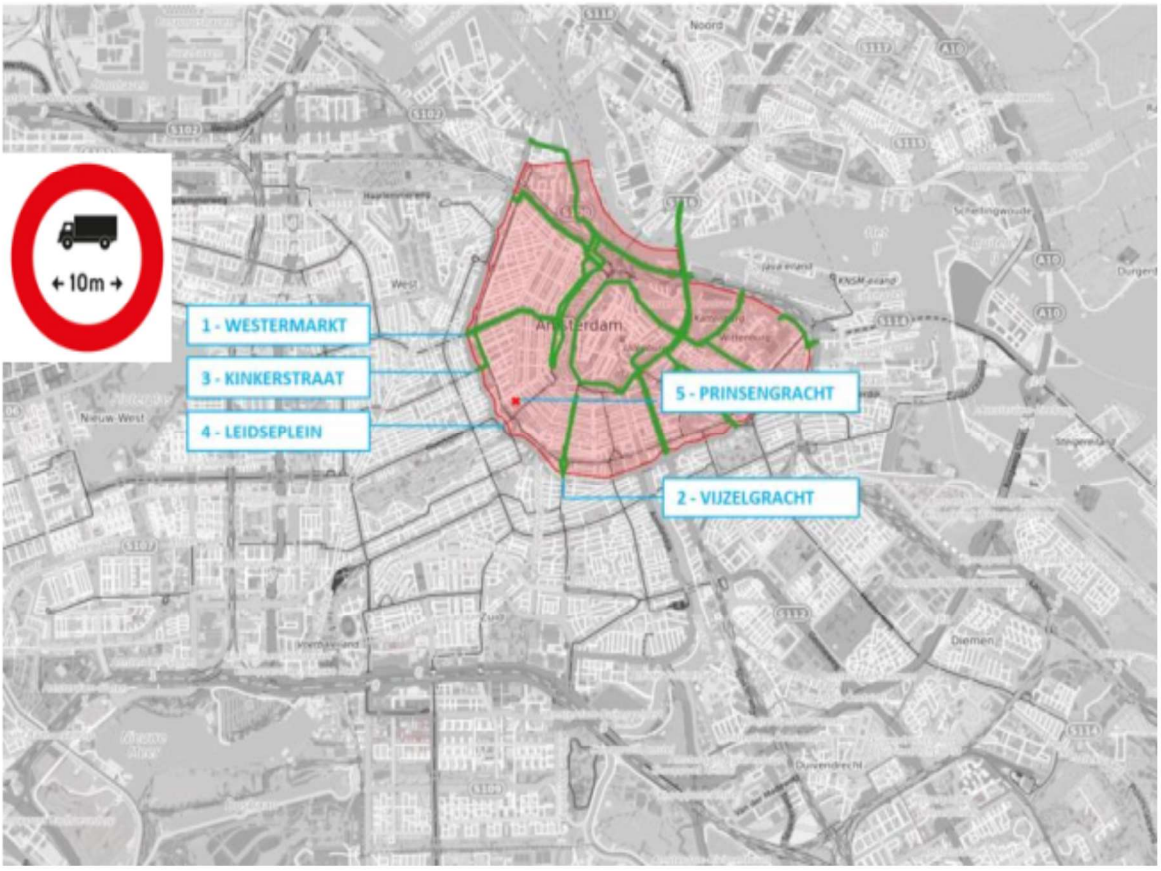

2. Omgevingsscan

2.1 Logistieke Quickscan

Om de leefomgeving in kaart te brengen hebben wij een logistieke quickscan laten maken door Timmerslogistiek projectmanagement BV dd. 19-02-2020. Vanuit deze quickscan hebben wij vervolgens dit BLVC-plan opgezet.

2.2 Verkeersafwikkeling in de omgeving.

De bouwplaats is gelegen aan de Prinsengracht, de Lange Leidse dwarsstraat en de Leidse gracht en is ingeklemd tussen de bestaande bebouwing en de grachten. Vanuit de quickscan in gebleken dat er 5 aanrijroutes zijn;
- route 1 (Westermarkt)
- route 2 (Vijzelgracht)
- route 3 (Kinkerstraat)
- route 4 (Leidseplein)
- route 5 (Prinsengracht)

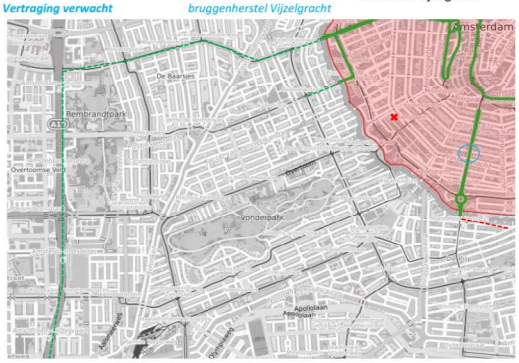


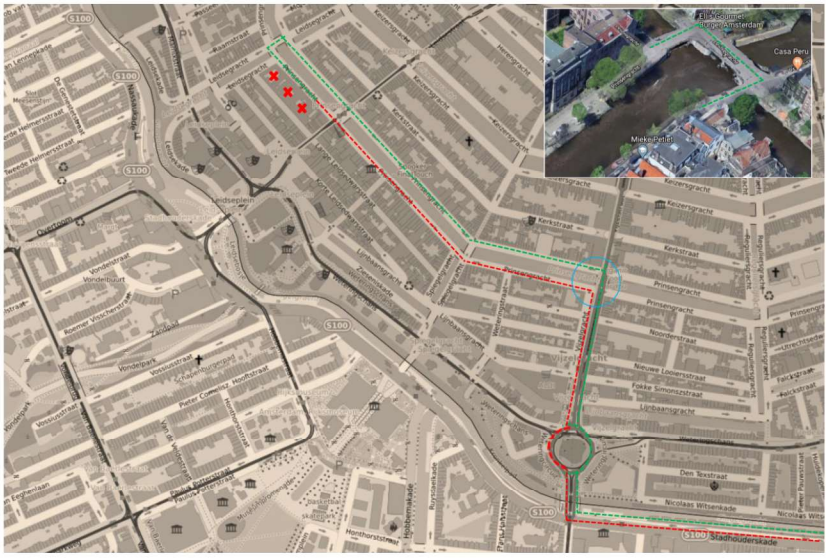


Route 1 (Westermarkt) :

- Einsteinweg A10
- Afrit S105 (Gemeente)
- Jan van Galenstraat
- Willem de Zwijgerlaan
- Jan Evertsenstraat
- De Clerqstraat
- Rozengracht
- Prinsengracht
- Afvoer via Vijzelgracht
- Einsteinweg A10
- Afrit S106 (Centrum/ Oudwest
- Hendrik Stoffelstraat
- Hoofdweg
- Postjesweg
- Kinkerstraat
- Elandsgracht
- Marnixstraat
- Rozengracht
- Prinsengracht
- Afvoer via Vijzelgracht

Vertraging verwacht *bruggenherstel Vijzelgracht*

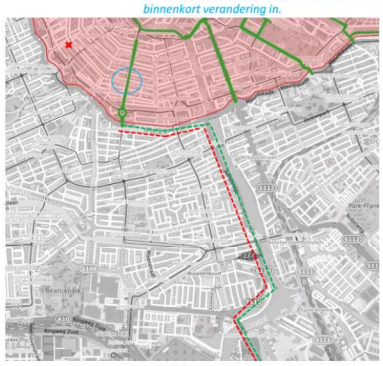


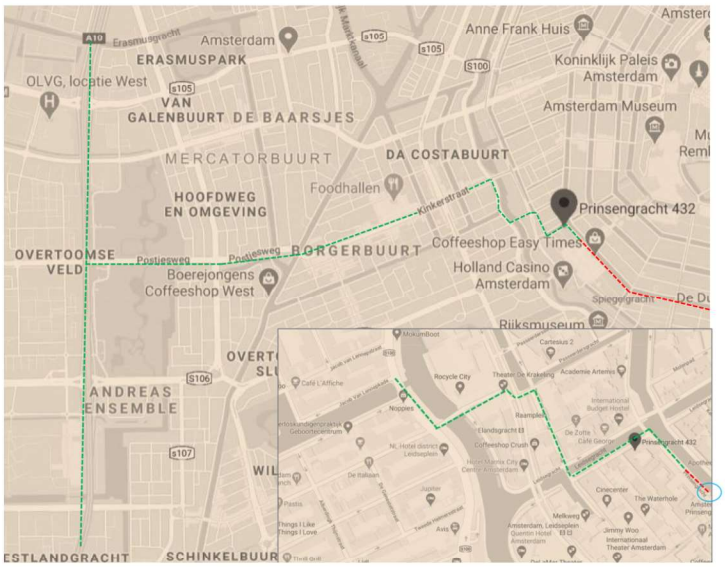


Route 2 (Vijzelgracht) :

- A2 Knooppunt Amstel
- S110 President Kennedylaan/ Amsteldijk
- Stadhouderskade
- Weteringlaan
- Vijzelgracht
- Prinsengracht
- Afvoer zelfde straten (andere zijde)

Vertraging verwacht : *K-Dekker en Max Bogel, vervangen bruggen Circa 1.5 jaar*
Momenteel zijn de eerste rijbanen al smaller gemaakt maar nog niet afgesloten, hier komt binnenkort verandering in.





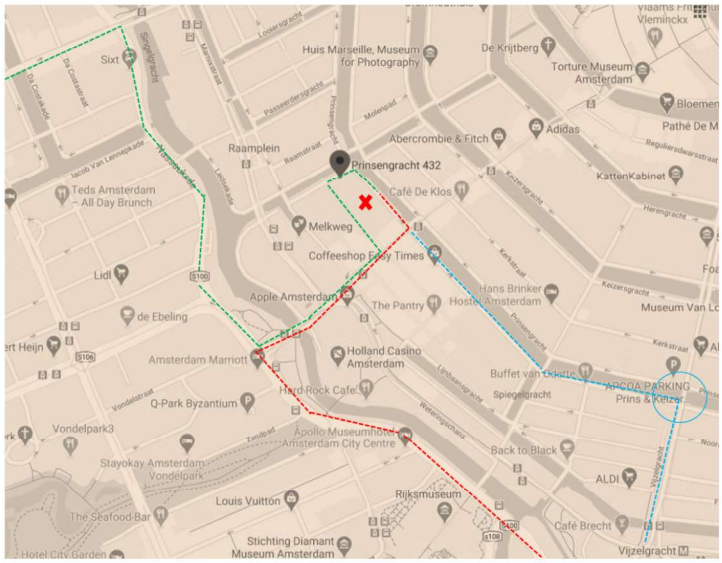
Route 3 (Kinkerstraat)

- Einsteinweg A10
- Afrit S106 (Centrum/ Oudwest)
- Hendrik Stoffelstraat
- Hoofdweg
- Postjesweg
- Kinkerstraat
- Nassaukade
- Nieuwe Passerderstraat
- Marnixstraat
- Raamplein
- Raamdwarsstraat
- Leidsegracht
- Prinsengracht



Vertraging en materieelbeperking verwacht *bruggenherstel Vijzelgracht*



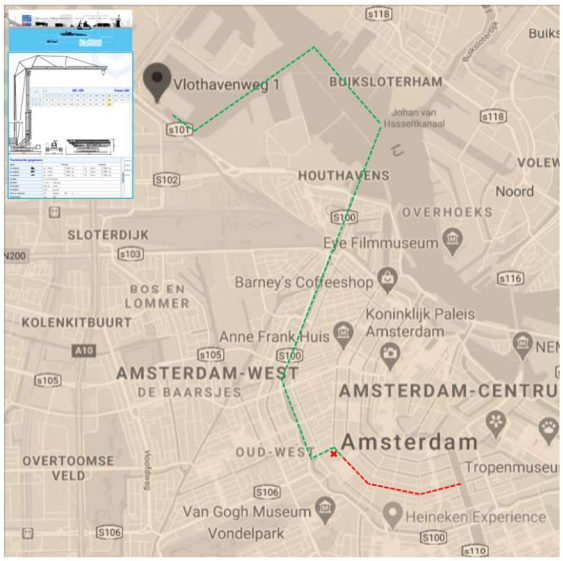


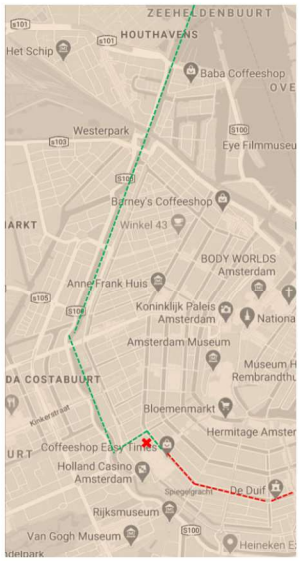
Route 4 (Leidseplein)

- Einsteinweg A10
- Afrit S106 (Centrum/ Oudwest)
- Hendrik Stoffelstraat
- Hoofdweg
- Postjesweg
- Kinkerstraat
- Nassaukade
- Leidseplein
- Leidsestraat
- Lange Leidsedwarsstraat
- Leidsegracht
- Prinsengracht (en vice versa)

Vertraging verwacht bruggenherstel Vijzelgracht

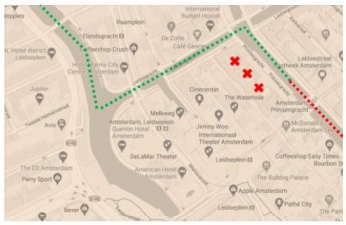






Route 5 (Neptunushaven)

Per as:	Vlothavenweg 1 Met zo min mogelijk handling, op flatracks lossen.
Per water:	Flatracks compleet laden Neptuneshaven Ij Westerkanaal Leidsegracht Keizersgracht
NB	Buiten productie- en rondvaartboten tijden
Faciliteiten	2000 m2 buitenterrein 130 meter kade Overslagkraan Potain 360 A Inclusief machinist en assistent



3. Risicoanalyse.

3.1 Omgevingsvergunning.
Voor het project is door CTF een omgevingsvergunning aangevraagd.
Het concept omgevingsvergunning is in Q1 2020 afgegeven.
Er bestaat een risico dat door de vertraging in de afgifte van de vergunning de bouw evenredig later start.

3.2 Andere projecten in de omgeving.
De volgende projecten in de omgeving zullen binnenkort ook worden opgestart.
- kade muurherstel
- straatwerken Vijzelgracht.
- trambanen Kleine Gartmanplantsoen.

Deze projecten kunnen tot gevolg hebben dat aanrijdroutes tijdens het project kunnen wijzigingen. In overleg met de gemeente zullen deze besproken worden als aanvulling en correctie op dit plan.



CUMULATIEVE BOUWLOGISTIEK COÖRDINATIE
Buiten invloedssfeer bouwwerk 1,
echter deze beïnvloeden wel
het risico/ tijd/ planning/ rendement !!
Gaat Gemeente extra coördinatie inzetten ?

Welke projecten nog meer ?
- Lange Leidsedwarsstraat
- Kleine Gartmanplein
- Herstel bruggen Vijzelgracht
- Herstel kaden Prinsengracht



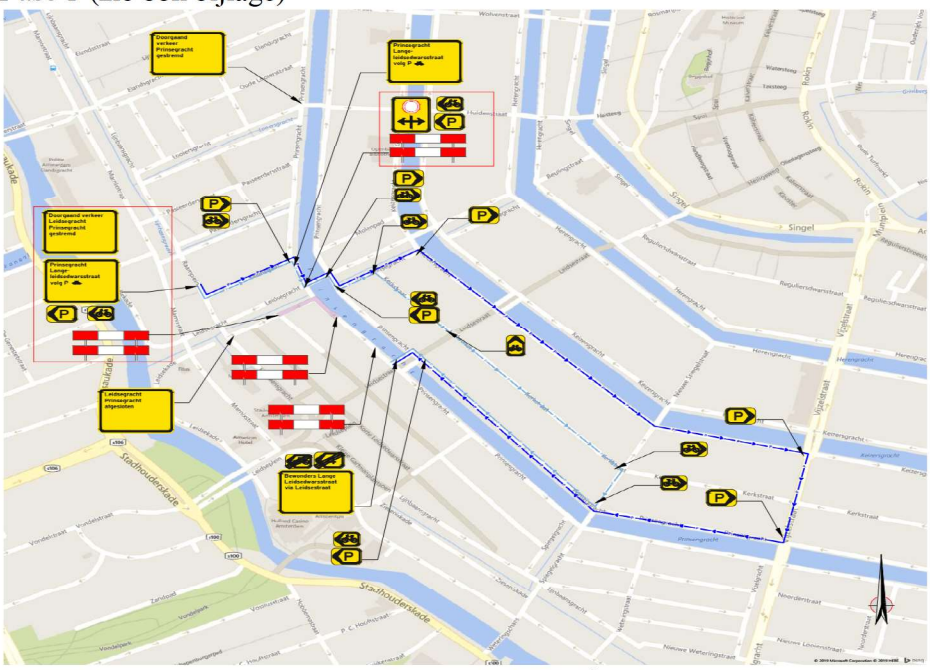


.

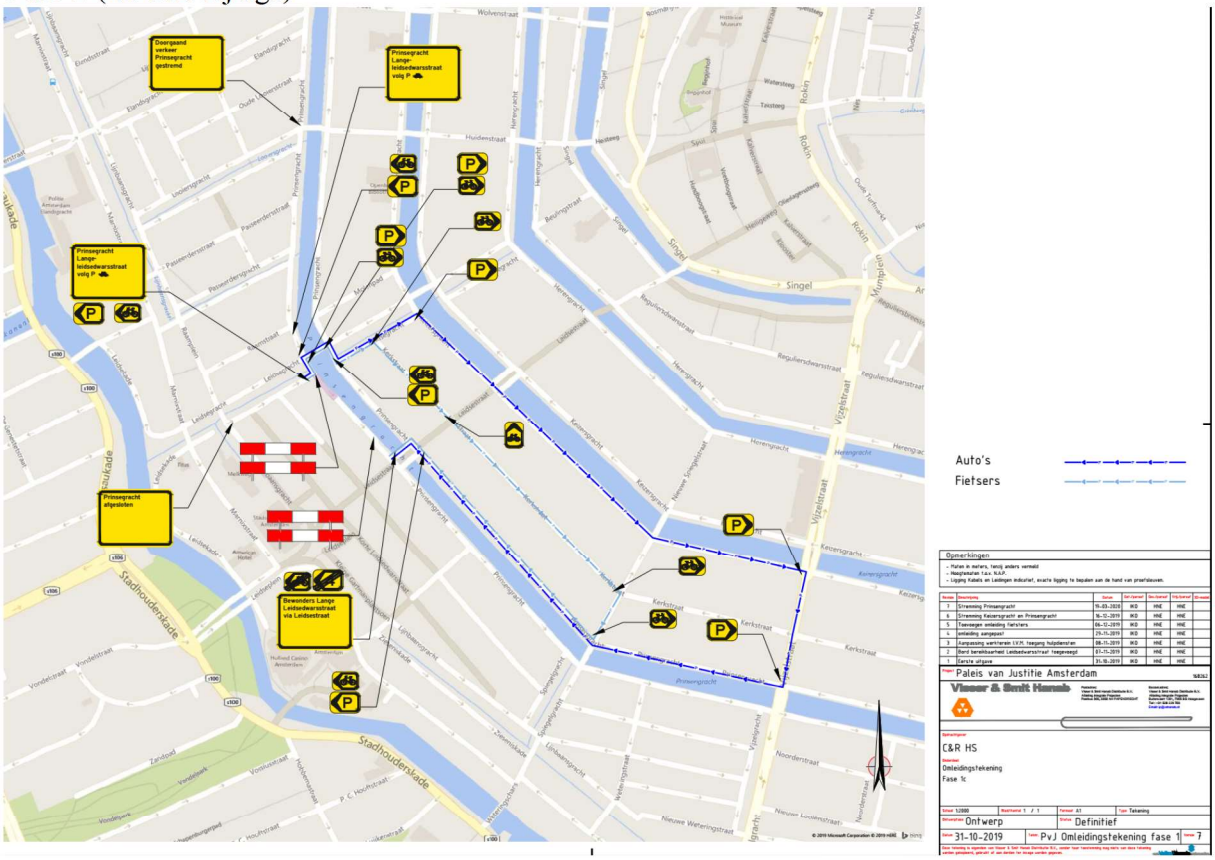
3.3 Kademuur herstel.

Het plaatsen van de damwanden buitenom het gebouw (fase 3) zal in twee fase gaan. Voor deze werkzaamheden zal de verkeersituatie tijdelijk dienen te worden aangepast, per fase zullen de werkzaamheden ca. één week duren. Ter voorkoming van belasting van de kademuren komen er dragline schotten en rijplaten te liggen over de straat deze zullen worden voorzien van een teer laag om gladheid te voorkomen. De keuze voor deze uitvoering is gemaakt om de zetting van de damwand te bepreken tot 50mm en de kademuur te ontlasten.

Fase 1 (zie ook bijlage)



Fase 2 (zie ook bijlage)



Grondwateronttrekking.
Gedurende de gehele bouwtijd zal er bronbemaling worden toegepast om de funderingen van de kademuren, bruggen en panden te kunnen monitoren. De uitwerkingen van de bemaling zal verder uitgewerkt gaan worden en ingediend bij Toezicht & Handhaving - Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De monitoring zal gaan door middel van peilbuizen.

4. Faseringsplan

4.1 Fasering uit te voeren werkzaamheden.

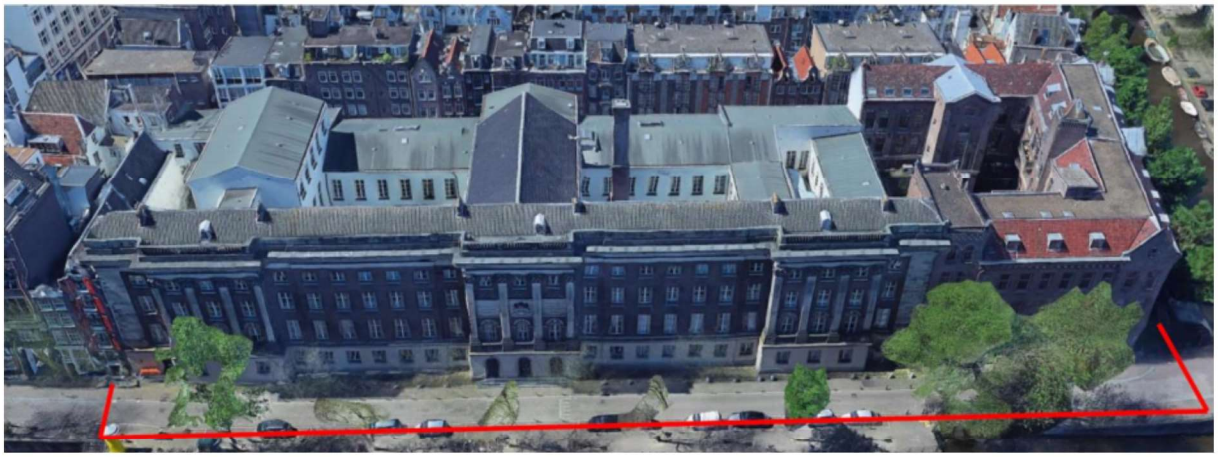
De fasering en planning zijn twee onderdelen die in elkaars verlengde liggen. Voor een volledig begrip dienen de hoofdstukken dan ook in samenhang te worden gelezen.
Voor de fasering richten we ons op de inhoud, bij de planning richten we ons op het proces.
We hebben deze fasering opgesteld met het oog op zowel onze eigen werkzaamheden als die van onze partners, waarbij de gedetailleerde inhoudelijke afstemming voor aanvang van de werkzaamheden zal plaatsvinden.

Startbouw
Voor de daadwerkelijke start van de uitvoering verzorgen we de terreininrichting en bescherming van de monumentale onderdelen zoals hierboven beschreven en plaatsen we alle benodigde steigers rondom het Paleis van Justitie.

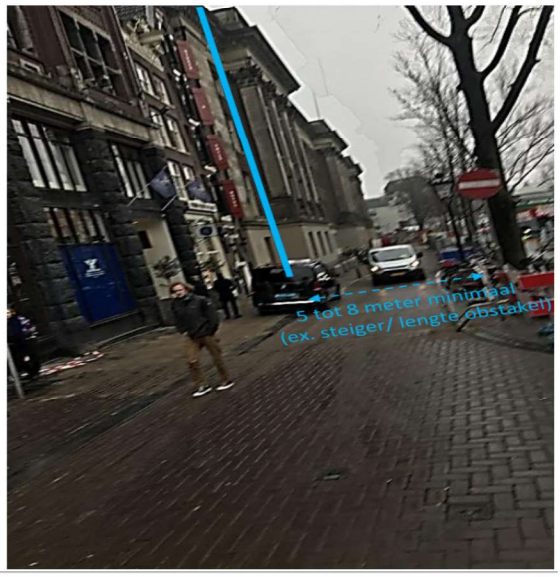
Fasering
In basis delen we het plan op in drie fases om deze behapbaar te maken voor zowel de voorbereiding als de uitvoering. Fase 3, waarvan het verlagen van de bestaande kelder onderdeel van de werkzaamheden is, hebben wij expliciet later geplaatst om zoveel mogelijk tijd te genereren voor het plaatsen van de damwanden welke afgerond dienen te zijn voor de verdere werkzaamheden aan dit deel kunnen worden opgestart.
Het funderingsherstel van fase 1 en fase 2 zal parallel aan elkaar verlopen. Aansluitend zullen we starten met de buitentrap aan de gevelzijde van de Lange Leidsedwarsstraat, vervolgens de eerste kelderbak storten en aansluitend de tweede kelderbak. De derde kelderbak storten we direct na het gereedkomen van het funderingsherstel van fase 3. Zodra de kelderdekken gereed zijn zullen we deze verder opbouwen.
Om zo snel mogelijk de ruwbouw op te starten hebben we per fase de aanpak van de staalconstructie zover mogelijk naar voren gehaald, ongeveer gelijk aan het funderingsherstel. We hebben reeds afgestemd dat dit gelijktijdig mogelijk is en al inhoudelijk overlegd met een staalleverancier om zicht te krijgen op de realiteit van deze aanpak en het bijbehorende tijdspad.
Voor de start van het sloopwerk van het dak en dergelijke tussen assen B en D van fase 1 zullen we eerst de tussenlaag voorzien van een waterkerende laag ter bescherming van het bestaande pand. We zullen ook snel starten met het aanbrengen van staal ten behoeve van de extra twee laags gang langs as-2. Dit principe geldt voor fasen 2 en 3.
Het aanpakken van de kappen ter plaatse van de Lange Leidsedwarsstraat vangen we aan zodra het funderingsherstel is afgerond en zullen we in delen uitvoeren. Hierbij nemen we telkens maatregelen om schade door weersinvloeden te voorkomen.
De aanpassingen van de gevels op de begane grond zullen we ook voortrekken om de afbouw mogelijk te maken en de toegang en bereikbaarheid te vergroten.
Het doel is om zo snel mogelijk weer wind- en waterdicht te zijn zodat de afbouw onder de meest optimale condities kan plaatsvinden.

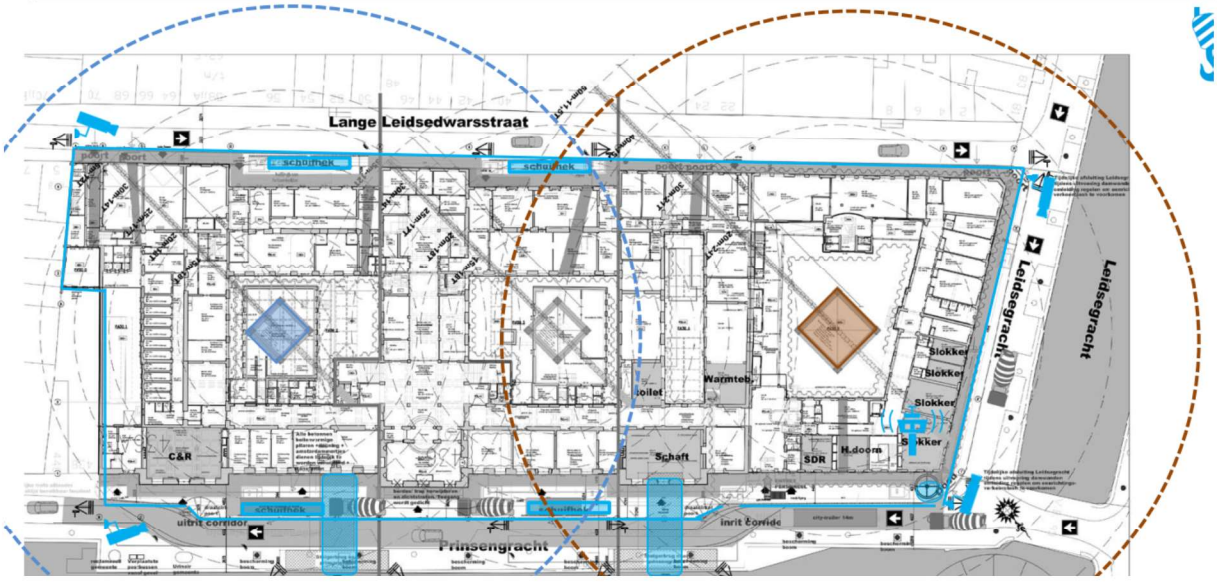
5. Bereikbaarheid

5.1 Verkeerstromen
Gedurende de bouwfase zal er op de Prinsengracht overlast ontstaan door aan- en afvoer van bouwmaterialen. De bouwmaterialen zullen met twee torenkranen op locatie worden gebracht. Om ook de veiligheid van de omgeving en passanten te kunnen garanderen zijn wij van mening dat het afsluiten van de Prinsengracht de enige manier is om dit te waarborgen, dit wordt ook ondersteund door de gemeente Amsterdam/ gebiedsregisseur, zie hiervoor notitie bijgevoegd.

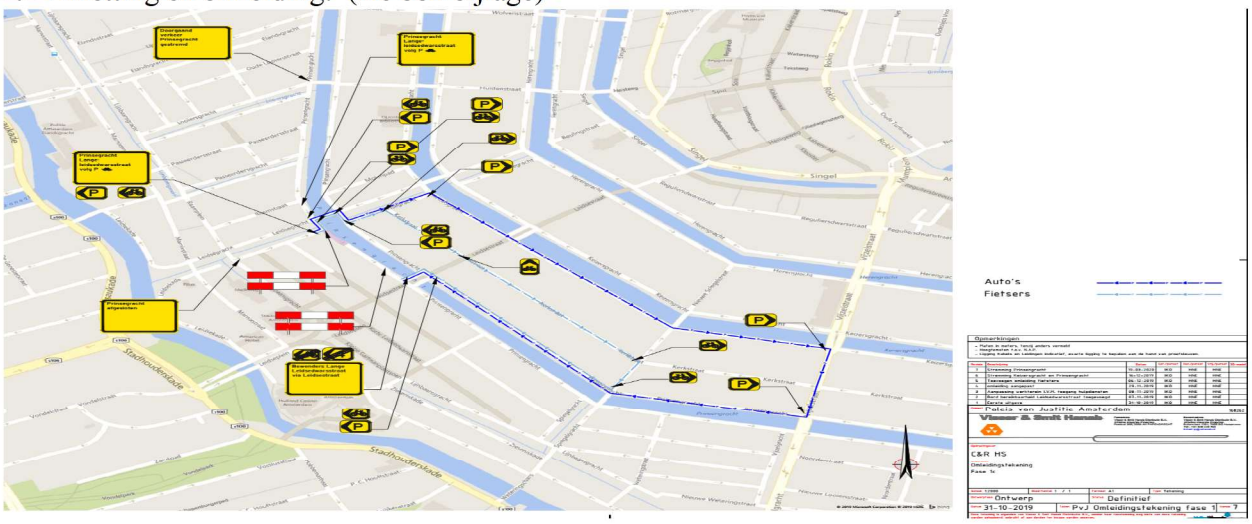



5 tot 8 meter minimaal
(ex. steiger/ lengte obstakel)


5 tot 8 meter minimaal
(ex. steiger/ lengte obstakel)


Lange Leidsedwarsstraat
Leidsegracht
Leidsegracht
Slokker
Slokker
Slokker
Slokker
Warmteb.
toilet
C&R
Schaft
SDR
H.doorg
uitrit corridor
inrit corride
Prinsengracht

5.2 Afzetting en omleiding. (zie ook bijlage)



6. Leefbaarheid

6.1 Aan en afvoer materiaal

Gedurende de bouw zal het transport van bouwmaterialen zoveel als mogelijk via de afgesloten Prinsengracht plaats vinden. De Lange Leidsedwarsstraat zal hierdoor worden zo veel als mogelijk worden ontzien. Kleine leveringen zullen wel worden gelost in de Lange Leidsedwarsstraat tijdens de geldende venstertijden. (7:00uut t/m 12:00uur)

Door één integraal logistiek coördinatieteam, verwachten wij de onderstaande voertuig en overlast bewegingen.

Inhoud gebouw :	Kamers eruit en erin	110.000 m3	
	Kelder	13.276 m3	123.276 m3
Inhoud transport per as :	city trailer 10.00 l x 2.4 b x 2.4 h =	57 m3	
	bakwagen 6.00 l x 2.4 b x 2.4 h =	35 m3	46 m3
	123.276 : gemiddeld 46 m3 =		2.680 voertuigen
Ervaring cijfers :	20% inefficiënte beladingsgraad		536 voertuigen
	6% afval uit nieuwe materialen		161 voertuigen
	1% onvoorzien		3 voertuigen
Eén logistiek team :	1x p.wk. x 196 weken - materieel aanleveren		196 voertuigen
(noch excl. neven aann.)	1x p.wk. x 196 weken - machine aanleveren		196 voertuigen
	1x p.dag x 980 dagen - distributie levering		980 voertuigen
	1x p.dag x 980 dagen – één calamiteitenvoert.		980 voertuigen
Aantal voertuig bewegingen :	Redelijke aanname, van voertuigen wordt vol erin en (leeg) eruit dus		5.732 voertuigen 11.464 bewegingen
Aantal overlast bewegingen:	Bij gelijke verdeling 11.464 : 980 dgn x 8 uren = 1,46 per uur Dit zou met de wegbeheerder praktisch naar 3 per uur uur kunnen ! Dus elke 20 minuten, gaat er een voertuig de weg op of af		

Stikstof emissie (NOx) vrachtwagen is 6.78 gram per km, bestelbus is 0.32 gram per km.
Dus 3.576 vrachten x 6 gram x 50 kilometer x vol en leeg = 2.145.600 gram/ 2.146 kg./ 2.1 ton
Dus 2.156 bussen x 0.32 gr. x 50 kilometer x vol en leeg = 68.992 gram/ 69 kg./ 0.06 ton
NO_x 2.16 ton
Koolstofdioxide emissie (CO2) vrachtwagen 868 gram p.km, bestelbus 186 p.km CO_2 350 ton

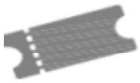
Gedurende gehele bouwtijd zal er een logistiek manager aanwezig zijn met meerdere verkeersbegeleiders. De logistiek manager zal het gehele vrachtverkeer begeleiden volgens onderstaand plan van aanpak.

BEMANDE LOGISTIEKE REGIE KAMER



overzicht - 24/7 beelden met meekijkaccount
- (beweging) sensoren keet/ buiten

inzicht - personen registratie AVG
- vracht reservering software



1. RESERVEER
- uitsluitend volle vrachten (halve vrachten bundelen hub)
- altijd reserveren



2. AANRIJDEN
- uitsluitend route volgen
- bufferplaats 1, langs snelweg
- bufferplaats 2, nabij industrie terrein



3. AFROEP
- niemand rijdt rechtstreeks
- uitsluitend na toestemming portier



4. AFRIJDEN
- uitsluitend na accoord portier vele kruisende bewegingen



5. BEWIJSLAST
- camera's met registratie
- fout gedrag wordt bestraft

Tijdelijke maatregelen tijdens groot transport

De aanvoer van groot transport zal gebeuren met verkeersbegeleiders en in overleg met de manager logistiek.

Op straat delen nabij bochten zal worden bekeken of hiervoor een parkeerverbod kan worden aangevraagd.

Voor nachtelijke transporten wordt een vergunning aangevraagd. Het betreft de volgende grote transporten.

1. De aan- en afvoer van mobiele kraan, voor de heistelling, buispalen etc. voor de poeren van de torenkraan opstelling
2. De aan- en afvoer van de mobiele kraan tbv het opstellen van de torenkraan.
3. De aanvoeren van kleine bouwmaterialen geschied via de aangeven transportroutes naar de opstelplaats voor de bouwlocatie.
4. Betonstorten.

Voor het beton storten zal op de opstelplaats een betonpomp komen te staan. De betonmixers zullen daar per twee wagens worden opgesteld. Bij vertrek van de eerste wagen zal door de manager logistiek de volgende mixer van buiten de stadgrens worden afgeroepen. (De Omval)

De betonmixers rijden ten allertijden met de verkeerstroom mee.

Onderstaande zware transporten met materiaal/materieel zullen plaats vinden;
- damwanden.
- Buispalen
- wapening
- staalconstructies
- hout/plaatmateriaal
- installatie kanalen
- kozijnen
- metselstenen
- prefab elementen
- dakplaten
- steigermateriaal.

6.2 Opslag bouwmaterialen.
De opslag van de bouwmaterialen zal tot een minimum beperkt worden gehouden op de bouwlocatie. De bouwmaterialen zullen ‘Just in time’ per fase worden aan/afgevoerd.



Zoveel mogelijk koerier-, distributie-deel- en na- leveringen, bundelen buiten het terrein. Waar wenselijk op- en overslag (/ hub) elders voorzien.

7. Beveiliging bouwplaats



7.1 Beveiliging

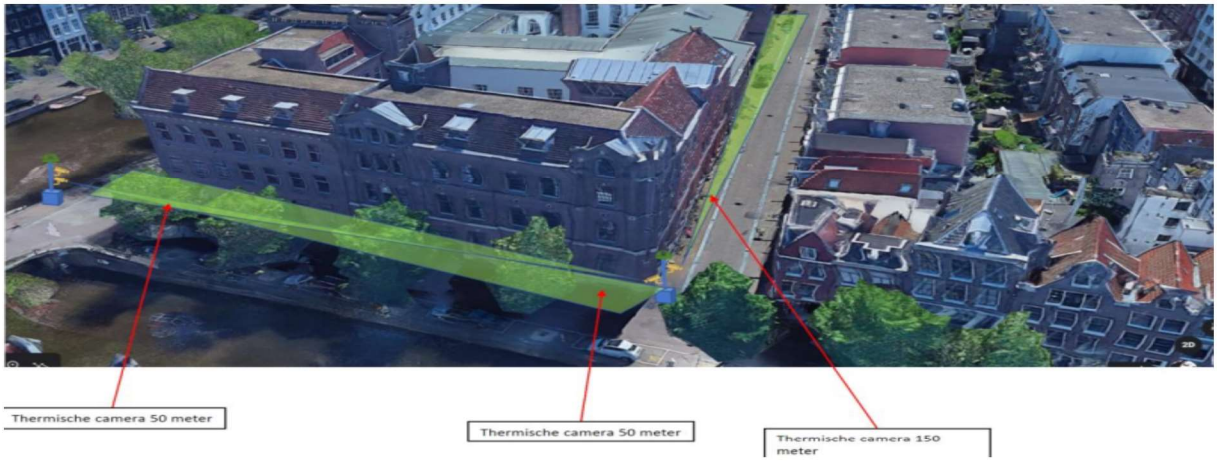
De bouwlocatie zal rondom geheel in een omheining worden gezet en voorzien van videobewaking om het betreden door onbevoegde te voorkomen.



De bewaking zal geschieden door een beveiligingscentrale in Amsterdam. Bij een alarm zullen zij opvolging geven en indien noodzakelijk de politie waarschuwen.

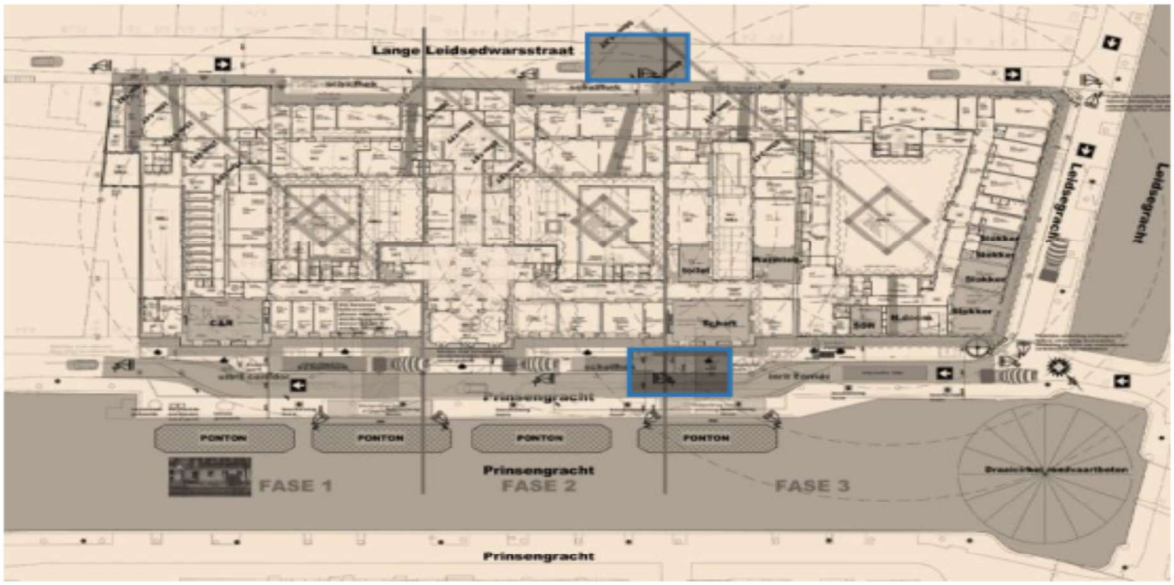
Door de gehele bouwplaats in de omheining te zetten kunnen wij een gesloten bouwplaats creëren waardoor wij risico's kunnen uitsluiten voor onbevoegde.





7.2 Calamiteitendiensten

24/7 zal de bouwplaats benaderbaar zijn voor calamiteitendiensten, door extra poorten en uitgegeven sleutels (sleutelkluizen) voor de toegangshekken. Tevens zijn er op twee locaties opstelplaatsen voor brandweervoertuigen.





Calamiteitendiensten

8. Communicatie.

8.1 Projectcommunicatie.

A) Inleiding.
De binnenstad is een gebied waar veel mensen wonen, werken, studeren, sporten of gewoon doorheen reizen met het openbaar vervoer, auto, fiets of lopend. Dagelijks is in dit gebied een aanzienlijke verkeersdrukte en het gebied is van groot economisch belang voor veel mensen. De uitdaging is om ook tijdens de bouwactiviteiten de dagelijkse omgeving zo goed mogelijk te laten functioneren.

B) Communicatiebijdrage.
Als er wordt gebouwd of aan de weg gewerkt is hinder tijdens de uitvoering onvermijdelijk. Vanuit de omgeving wordt de bouwer degene die de weg openbreekt vaak ervaren als een minder prettige 'gast' in het gebied. Maar met de juiste communicatie zal de beleving ervan anders worden ervaren. Communicatie is faciliterend en geen tovermiddel voor het slagen van het project. De basis blijft het leveren van een goed product en het nakomen van gemaakte afspraken. Het tijdig betrekken van alle partijen kan de kwaliteit verbeteren en de acceptatie vergroten. Het gehele project vereist een zorgvuldige, open en heldere communicatie naar en met alle belanghebbenden.

C) Organisatie
Slokker Bouwgroep is de opdrachtnemer en verantwoordelijk voor de bouw op de bouwlocatie en de afstemming met de omgeving. De gemeente gaat over de openbare ruimte. In de communicatie met de omgeving geeft de Gemeente Amsterdam voor de bouw een sturende rol.

De communicatie met de omgeving zal door Slokker Bouwgroep en haar opdrachtgever CTF worden aangestuurd. De omgeving zal middels informatieberichten op de hoogte van de bouw worden gehouden.

Stadsdeel Centrum (Wwu) voert de regie op afstemming met overige projecten en de daarbij horende BLVC afspraken.

D) Aanpak
Voor start bouw wordt de communicatie over de uitvoering door de Gemeente Amsterdam in afstemming met de aannemer gedaan. De aannemer levert hiervoor een korte beschrijving met de planning van de werkzaamheden. Na start bouw verzorgt de aannemer de communicatie in samenspraak met de gemeente Amsterdam. Hierdoor is ook de gemeente Amsterdam op de hoogte van wat waar en wanneer iets gebeurd.

Slokker Bouwgroep zal in overleg met de gemeente Amsterdam een communicatieplan opstellen. Hierin zal worden opgenomen wanneer en waarover de omgeving geïnformeerd zal worden.

E) Coördinatieoverleg met de directe omgevingsprojecten.
Dit overleg zal op initiatief van Gemeente Amsterdam worden georganiseerd. Hierin wordt ook de communicatie afgestemd en, indien nodig, wordt afgesproken wie de trekker is om de omgeving te informeren.

D) Nood- en hulpdiensten, overige zorgverleners en gemeentelijke partijen

De informatievoorzieningen voor afstemming met de nood- en hulpdiensten en overige zorgverleners geschied via gemeente Amsterdam.

F) Aanspreekpunt buurt.
Gedurende de gehele bouwperiode zal CRHS namens CTF fungeren als direct aanspreekpunt voor de buurt en de afhandeling van klachten.
Bewoners en betrokkenen kunnen via de website www.prinsengracht432.nl het gehele bouwproces volgen, tevens kunnen zij via de website vragen stellen en contact opnemen.

8.2 Bijlagen:

1. bouwplaats tekening SBG 003 202000402
2. bouwplaats tekening SBG 003 202000217
3. planning Slokker Bouwgroep BV, vestiging Almere
4. 4 omleidingsroutes Visser & Smit Hanab
5. Notitie BLVC Prinsengracht 432-436, Roeland Lagendijk