Gemeente Amsterdam

Proces en afspraken bouwlogistiek en Wiorverlening UB

Aan Dhr. J. Lintsen; 5.1,2,e (UvA), mw. I. Griek; dhr. M. Mos; 5.1,2,e ;

CC 5.1,2,e ; 5.1,2,e Douma; Hub Chermin

Van 5.1,2,e

Datum 12 augustus 2019

1. Proces tot Wiorvergunning

Om een Wiorvergunning (werken in de openbare ruimte) te verkrijgen moet een aannemer het Wiorproces doorlopen. Een adviseur openbare ruimte begeleidt dit proces, in verband met de complexiteit van de bouw van de UB is ervoor gekozen om de omgevingsmanager van het project Universiteitskwartier ter begeleiding toe te voegen. De eerste stap is het opstellen van een BLVC-plan door de aannemer. Dit plan wordt voorgelegd aan de stadsdeelregisseur in het Wiorvooroverleg. In dit overleg werd duidelijk dat - gezien de onderhoudsstaat van de kades en bruggen-de bouwlogistiek ter goedkeuring voorgelegd moest worden aan het Team Kademuren en Bruggen.

Er zijn sinds februari diverse gesprekken met het Team Kademuren en Bruggen geweest waarin alle bouwlogistieke aspecten aan de orde zijn gekomen. De regievoerder van het team heeft naar aanleiding hiervan besloten dat:

a. De route Nieuwmarkt- Kloveniersburgwal – Nieuwe Doelenstraat kan niet gebruikt worden.
b. De route Amstel- Halvemaansbrug- Kloveniersburgwal- Aluminiumbrug gebruikt kan worden mits men zich houdt aan de aslastbeperking van 30 ton van de brug. Deze aslast-beperking heeft als consequentie dat voor sommige werkzaamheden dit betekent dat er twee keer zoveel vrachtwagens nodig zijn, bv voor de aanvoer van beton; de wagens mogen slechts half gevuld zijn. Echter los van de staat van de kademuren zou de enige andere route voor beton – route 1- ook niet mogelijk zijn geweest, want vanwege de verkeersveiligheid op de drukke fietsroutes bij de Nieuwmarkt en bij de Oude Doelenstraat is deze route niet toegestaan. Ook kan dan de continuïteit van het stortproces in gevaar komen.
c. De route Amstel- Doelensluis kan gebruikt worden voor het inbrengen van damwanden en ander materieel, waarvoor een aslast beperking geldt van 45 ton. Afgesproken is dat dit alleen 's ochtends vroeg kan aangezien men tegen de rijrichting van de Nieuwe Doelenstraat rijdt.

<u>Damwandstelling</u>

De aannemer heeft aangegeven alle materieel en materiaal binnen de aslastbeperkingen te kunnen houden, op één ding na: de damwandstelling. Hiervoor was een verdergaand proces noodzakelijk. Het

betreft hier een stelling van meer dan 100 ton. De gemeente kon meewerken aan het bedenken van een oplossing voor de damwandstelling omdat de aannemer zich conformeerde aan opgelegde tonnages en routes. Het team dat alle civiele constructies bewaakt (V&OR) heeft voorgesteld dat de aannemer een uitgewerkte analyse zou maken die vervolgens zou worden beoordeeld door de constructeurs van gemeente en aannemer. Daaruit bleek dat door de lengte van het voorgestelde transport (lange dieplader) en de verdeling van de aslasten, de maximale belasting op de pijlers van de Doelensluis niet wordt overschreden.

Flankerende maatregelen:
Om bovenstaande afspraken uit te kunnen voeren worden onderstaande flankerende maatregelen uitgevoerd:
Betonstort:
Door de aslastbeperking van de Aluminiumbrug zijn bij de aanvoer van beton twee keer zoveel vrachtwagens nodig. Vanwege de continuïteit, heeft de omgevingsmanager een bufferplaats aan-aangeboden bij de Halvemaansbrug. De aannemer moet voldoende verkeersregelaars inzetten.
Aan- en afvoer damwandstelling:
De aannemer treft de volgende maatregelen:

- Gedurende het transport is de brug ontdaan van onnodige extra belastingen. Dat betekent ook dat er geen geparkeerde auto's op de brug staan;
- Tijdens het transport zal geen ander verkeer op de brug toegestaan worden;
- Het transport zal stapvoets de brug passeren, om onnodige stootbelastingen te voorkomen;
- Omwille van de veiligheid zal het transport onder verkeersbegeleiding worden uitgevoerd die tevens de bovenstaande voorwaarden bewaken;
- Voldoende verkeersregelaars om alle verkeer tegen te houden;

Vanuit de gemeente: inspecteurs zullen meekijken zodat meteen ingegrepen kan worden als bv scheurvorming optreedt.

2. Verleende Wiorvergunningen en risico's
Op 6 mei jl. is de Wiorvergunning verleend voor fase 0: het inrichten van het bouwterrein en het verwijderen van obstakels. Deze vergunning liep af op 31 juli.
Met deze laatste stap is onlangs de (2e) Wiorvergunning UB fase 1 en 2 verleend aan Van Hattum en Blankevoort. Deze vergunning loopt van 1 augustus tot 30 april 2021.
In het BLVC-plan behorende bij de Wior-vergunning is de voorwaarde opgenomen dat er nog een 45-tons ontheffing verkregen moet worden voor het exceptioneel vervoer over de Doelensluis.
Als de aannemer zich niet houdt aan de gemaakte afspraken, ligt de aansprakelijkheid bij schade de aannemer, c.q. de directievoering van de UvA. Alle afspraken zijn opgenomen in het BLVC- plan van de aannemer en in de bijlagen. Deze vormen een integraal onderdeel van de Wiorvergunning. Daar waar de veiligheid in het geding is, is een goede samenwerking noodzakelijk. De gemeente zet daarom inspecteurs in tijdens het inbrengen van de damwandstelling.

Risico's
Naast de aannemer heeft de gemeente een enorme inspanning gedaan om de bereikbaarheid van het BG terrein te realiseren voor de bouw van de UB, zonder het algemeen belang, met name op het gebied van veiligheid, uit het oog te verliezen.

Echter niet alle risico's voor de gemeente zijn gedekt. De Doelensluis heeft al lang een verkeersklasse 45, maar is dat nu nog zo? Een onderzoek naar de Doelensluis moet dat uitwijzen. Hetzelfde geldt voor de Aluminiumbrug (30 ton). In september start het grootschalig onderzoek naar vele bruggen. De omgevingsmanager van de gemeente heeft gevraagd om beide bruggen vooruit te trekken. Dat zal gebeuren. Hierop heeft de UvA lang aangedrongen. Als de bruggen zijn onderzocht kan dit betekenen dat de huidige verkeersklasse passend is, dat er zwaarder verkeer overheen kan, maar ook dat deze niet meer voldoen aan de verkeersklasse of het maximale tonnage. Er ontstaat dan in de laatste 2 gevallen een nieuwe situatie, dit kan gevolgen hebben voor de Wior.

3. Communicatievoorstel

Gezien het maatwerk bij deze WIOR-vergunning en de maatschappelijke aandacht voor de kades en bruggen in Amsterdam heeft de gemeente een rol bij de communicatie over dit bouwproject. Dat betekent dat berichten hierover gezamenlijk moeten worden opgesteld. Ook wil de gemeente het verspreidingsgebied mede bepalen.

De veranderingen betreffen o.a. de exceptionele transporten via de Doelensluis vóór 07.00 uur (damwandstelling, boorpalenstelling, hulpkranen,torenkraan; hydraulische graafkraan), maar ook gedurende 6 weken elke dag de aanvoer van een damwand. Hotel de L'Europe, maar ook alle bewoners gaan dit merken. Eerder was wel met de bewoners van het BG terrein afgesproken dat pas vanaf 08.00 uur werkzaamheden met geluidhinder mogen beginnen. Transporten die eerder komen, moeten een uur wachten met lossen.

4. Preventieve maatregelen voor de nabije toekomst

Tijdens de aanbesteding van de onderkeldering UB was nog niets bekend van de problematiek van de kademuren en bruggen. In december 2018 zijn al wel in de pers berichten hierover verschenen. Pas in februari 2019 is hierover breed gecommuniceerd. De aannemer was al gecontracteerd.
De UvA zal in het Universiteitskwartier nog meer gebouwen gaan herontwikkelen. Om te zorgen dat de UvA volledig geïnformeerd is voor volgende aanbestedingen, is vanuit het project Universiteitskwartier aangedrongen op een onderzoek naar de kademuren van de Oudezijds Achterburgwal inclusief de drie bruggen (brug Grimburgwal, brug bij Rusland en de brug bij Oude Doelenstraat). Dit onderzoek vindt plaatst in augustus. De Kloverniersburgwal is inmiddels al onderzocht. De rapportages van beide gebieden worden in september verwacht.
Advies aan de UvA is om voorafgaand aan de volgende aanbestedingen bij de gemeente te rade te gaan welke bouwroutes beschikbaar zijn en welke tonnages worden gehanteerd, zodat dit opgenomen kan worden in een nieuw BLVC-kader. Vervoer over water zou ook opnieuw bekeken kunnen worden met hulp van het projectteam Universiteitskwartier van de gemeente.