

BLVC-plan DC van Hall Van Hallstraat 286 – Donker Curtiusstraat 7 te Amsterdam



Datum : 18 februari 2020
Versie : 4
Status : Definitief
Projectnummer : 3313.0061 (van Wijnen) 300.102 (de Key)
Opgesteld door : Swen Peters (van Wijnen) / Mariette Adriaanssen (de Key) / Klaas Veenhof (de Key)
Doorkiesnummer : 06-234 79 507
E-mail : s.peters@vanwijnen.nl (mariette.adriaanssen@dekey.nl)

Behandeld vooroverleg Gemeente Amsterdam dd.04-12-2018 & dd.11-02-2020
Contactpersoon Gemeente Rob Hermans

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Projectgegevens
3. Huidige situatie
4. Andere projecten
5. Leefbaarheid
6. Uitvoeringsplan

BIJLAGEN

- kaart van omgeving / aan- en afvoerroutes
- bouwplaatstekening 13-02-2020
- BLVC-intakeformulier

1. Inleiding

De omgeving en de gebruikers van de openbare ruimte stellen eisen aan de werkzaamheden met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Maar ook degenen die de werkzaamheden uit moeten voeren zullen eisen stellen (benodigde ruimte) met betrekking tot bereikbaarheid (logistiek), leefbaarheid (werkruimte) en veiligheid (ARBO). In dit rapport worden de kaders bepaald met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid (en communicatie). Wat zijn (meetbaar) de eisen, uitgangspunten, doelstellingen met betrekking tot de bouw.

In Amsterdam zijn de volgende richtlijnen van toepassing:
(veelal te downloaden via www.coördinatiestelsel.amsterdam.nl)

- CROW 96B
- Verordening Werken in de Openbare Ruimte (WIOR), okt 2009
- Richtlijnen Werkgroep Werk in Uitvoering (WWU), april 2010
- Zo werken wij in Amsterdam, handboek Projectcommunicatie, 28 dec 2009
- Zo werken wij in Amsterdam Op straat (ZWIA), versie 2, 1 juni 2011
- Het Uitvoeringsprogramma 2017 – 2019

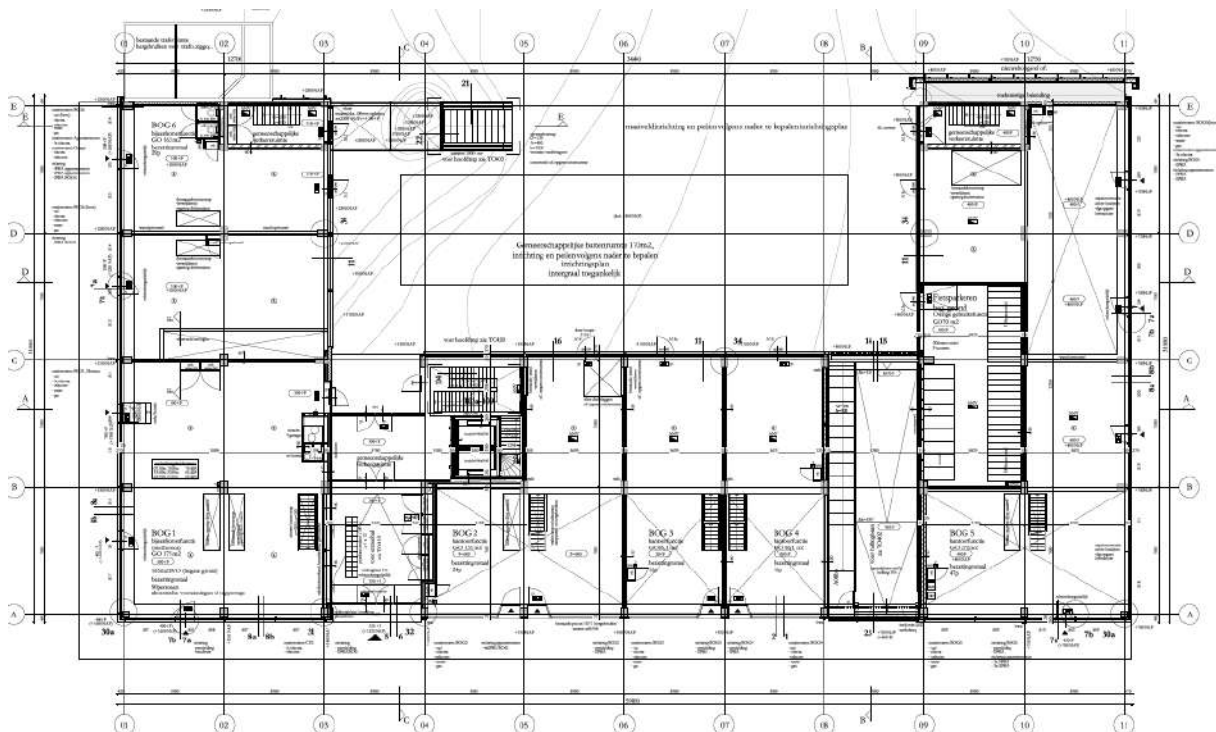
2. Projectgegevens.

In de te realiseren nieuwbouw aan de van Hallstraat hoek Donker Curtiusstraat komen studenten- en starterswoningen. Het ontwerp is van StudioNinedots. Studenten (PhD studenten en gewone studenten) vormen de doelgroep.

Het voormalig bedrijfsverzamelgebouw is door de Key in 2008 aangekocht. Het gebouw wordt momenteel beheert door VPS leegstandsbeheer en is geheel leeg op te leveren. Om de transformatie van het gebouw mogelijk te maken wordt het gebouw gestript tot op het casco. Tevens worden aan de achterzijde de uitwendige galerijen met de liftschachten en trappen gesloopt.

Het nieuwe plan is een transformatie van het bestaande gebouw. Het volume volgt de huidige volume-opbouw. De architectuur vormt een vertaling van de oorspronkelijke vliesgevel naar een hedendaags stalen gevelsysteem. De opendichtverhoudingen zijn in nauw overleg met omwonenden tot stand gekomen. Het gebouw grenst aan drie zijden aan de openbare ruimte. De vierde zijde (zuidoost) vormt een binnenhof. Het binnenterrein wordt ingericht tot een "verblijfslandschap".

In de kelder van het gebouw zijn parkeerplaatsen (hoofdzakelijk bestemd voor de BOG ruimten) en een fietsenstalling voor de woningen. De begane grond wordt bestemd voor BOG ruimten, met een horecaruimte op de hoek van Hallstraat – Donker Curtiusstraat. Op de verdiepingen komen in totaal 178 woningen.



3. Huidige situatie

Bereikbaarheid

De wegbeheerder zal de bereikbaarheid van zowel het bestemmingsverkeer als het doorgaande verkeer willen waarborgen. De mate waarin dat mogelijk is hangt samen met de wijze waarop de geplande werkzaamheden op een veilige wijze uitgevoerd kunnen worden. Afhankelijk van de locatie zullen voetgangers hun doorgang en toegang moeten behouden.

Het in kaart brengen van de bereikbaarheidseisen die de directe werkomgeving en andere partijen (GVB, nood- en hulpdiensten, ARBO) aan de projecten in de openbare ruimte stellen, is een voorwaarde om de hinder te minimaliseren en de bereikbaarheid op een veilige wijze te optimaliseren. In de bijlage is een kaart van de projectlocatie en omgeving vanuit “viaMichelin” opgenomen.

Bestemmingsverkeer : Auto

De van Hallstraat moet voor het autoverkeer toegankelijk blijven. De schooltijden van de Westerparkschool (gelegen direct tegenover de bouwlocatie) vormen hierbij een extra aandachtspunt. De Donker Curtiusstraat is vanwege zijn middenberm met parkeervakken niet geschikt voor groot materieel. Tijdelijk omrijden is niet te voorkomen bij tijdelijke werkzaamheden als steiger opbouwen, plaatsen gevelelementen, mobiele kraan. Bepalend hierin zijn de nood- en hulpdiensten. Om die reden is vooroverleg met politie (de nood- en hulpdiensten afdekt) verplicht en zal dit rapport als leidraad dienen.

Let op! Ook werkzaamheden op straten die geen onderdeel zijn van het Hoofdnet Auto kunnen invloed hebben op de bereikbaarheid.

- **Parkeren**

Het personeel ten behoeve van de bouw zal in beperkte zin mogelijk zijn om te parkeren op de tijdelijk in te richten parkeerplaatsen achter het gebouw aan de zijde van de Donker Curtiusstraat. POORT 4

Overig personeel wordt geadviseerd te parkeren op P+R Sloterdijk. Deze site (<http://www.parkeren-amsterdam.com/pr-transferium>) biedt hiervoor voldoende voordelige oplossingen.

Een dag parkeren (incl. gratis openbaar vervoer naar het centrum) kost €8,- per dag.

- **Laden/lossen Bouw**

Voor het laden en lossen van het bouw materiaal en -materieel is er een laad- en loszone ingericht op het bouwterrein. Deze zone is omrasterd met schuttingen om reden dat overlast en veiligheid t.a.v. verkeer en passanten niet van toepassing is.

Ingang laad- en loszone aan de Van Hallstraat POORT 1.

In verband met de Westerparkschool aan de overzijde van de van Hallstraat is laden en lossen tussen 8:00 – 9:00 u. niet toegestaan. Tijdens het in- en uitrijden van de transporten zal er een verkeersregelaar aanwezig zijn.

- **Laden/lossen Algemeen**

Voor het laden en lossen van de omliggende winkels/kantoren en woningen worden er twee laad- en losplaatsen gerealiseerd op de stoep voor de winkel. Daarnaast wordt hier ook ruimte vrijgehouden voor rolcontainers van de winkel. Zie plattegrond.

- **Transport sloop**

Om overlast tijdens de sloop te beperken zal al het afval op het binnenterrein aan de achterzijde van het gebouw worden verzameld, en van daaruit getransporteerd. Transport zal gaan via het binnenterrein door de bestaande “IN- en UIT.rit” van het gebouw POORT 3.

De transport bewegingen op de “Van Hallstraat” worden hierdoor aanzienlijk verminderd.

Bestemmingsbouw-/werkverkeer.

Voor het opstellen van bouwverkeer wordt het “Just in Time” principe gehanteerd. Het bouwverkeer moet wachten op parkeerterreinen in de nabijheid van Amsterdam om zo op afroep naar de projectlocatie te worden gereden via de aangegeven routen (zie bijlagen).

Om verkeersopstoppingen te voorkomen, is er gekeken naar een “bufferlocatie” indien er transporten toch te vroeg worden aangemeld om naar de bouwlocatie komen.

Deze “bufferzone” is aangegeven in de overzichtstekening van de aanrijroute.

De verkeersregelaar zal vrachtwagens die te vroeg op de bouwplaats komen moeten doorsturen naar elders. Het is niet toegestaan direct bij de locatie te blijven staan wachten.

In- en uitritten van de aangegeven omrastering (schuttingen) aan de Van Hallstraat en Donker Curtiusstraat zullen zorgvuldig ingepast moeten worden ten behoeve van de veiligheid en de doorstroming van de voetgangers, met name opletten bij het oprijden en verlaten van het bouwterrein. Bij de in- en uitrit aan de van Hallstraat 286 zal een verkeersbegeleider worden gestationeerd. In de bijlage is een kaart met pijlen opgenomen ten behoeve van de afwikkeling (toe- en afvoer) van het bestemmingsbouw- en werkverkeer. Deze kaart dient te worden gecommuniceerd met de politie en hulpinstanties.

Langzaam verkeer.

Wanneer er tijdelijk een verbinding opgeheven wordt, dient er een alternatief beschikbaar te zijn. Dat kan een bestaande verbinding zijn of, indien deze routen te ver om is, via een tijdelijke nieuwe verbinding.

- **Voetgangers**

De verkeersveiligheid van en de bereikbaarheid voor deze doelgroep moet gewaarborgd worden. Dat betekent dat de bouwplaats voldoende dient te worden afgeschermd middels schuttingen en windschermen / kantplanken op en aan de steigers. Ook dienen er duidelijke borden aan de schuttingen bevestigd te worden om aan te geven dat er bouwactiviteiten plaats vinden achter de schuttingen.

Op de bouwhekken word duidelijk worden borden gemonteerd met daarop aangegeven "voetgangers oversteken" tevens worden er markeringen aangebracht. Er worden voetgangers voor de brug t.h.v de Kostverlorenstraat omgeleid naar de overkant van de weg. Idem voor de voetgangers in de Donker Curtiusstraat. Zie plattegrond.

- **Fietsers**

Voor fietsroutes gelden de hoofdeisen: samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. Ook in de tijdelijke situatie, bij werkzaamheden, gelden deze hoofdeisen. Voor de fietsers geldt in hoofdlijnen dezelfde maatregelen als bij de voetgangers.

Om goede en veilige doorstroming van fietsers te kunnen garanderen worden de fietsers welke in de richting van de Kostverlorenstraat fietsen (afkomstig vanaf de Van Halstraat) omgeleid over de bestaande parkeervakken welke zich bevinden aan de zijde van het pand aan de Van Halstraat. Hier zal het e.e.a aan straatwerk moeten worden aangepast, om de fietser veilig hun weg te laten vervolgen. Tevens worden hier open bouwhekken toegepast voor meer overzicht.

Doorgaand verkeer: Auto.

Doorgaand autoverkeer moet zo min mogelijk hinder ondervinden van de bouwwerkzaamheden. Er dient teveel stagnatie op de van Hallstraat (door werkzaamheden) voorkomen te worden. Dat is ongewenst.

- **Openbaar vervoer.**

Er hoeven geen voorzieningen getroffen te worden ten behoeve van tramlijnen en/of metro. Wel gaan er buslijnen over de van Hallstraat waarmee rekening dient te worden gehouden.

- **Nood- en hulpdiensten.**

Gebouwen en bouwwerken dienen gegarandeerd bereikbaar te zijn voor de nood- en hulpdiensten. De benodigde breedte voor een ladderwagen is 3,5 meter om te rijden en 4,0 meter (kleine ladder) om te 'stempelen'.

Enkele aandachtspunten ten behoeve van de bouwplaats inrichting en omgeving zijn:

1. Te alle tijde vrije doorgang voor nood- en hulpdiensten.
2. Wijken dienen minimaal twee ontsluitingswegen te bezitten.
3. Straten dienen van twee zijden bereikbaar te zijn voor nood- en hulpdiensten.
4. Als een straat gestremd moet worden (één- of tweezijdig), dient dit in overleg met de afdeling BBA van de brandweer te gaan.
5. Doorrijdbreedte éénrichtingsverkeer minimaal 3,50 meter.
6. Doorrijdbreedte tweerichtingsverkeer minimaal 5,50 meter.
7. Doorrijdhoogte minimaal 4,20 meter.

8. Toegangen tot belendende percelen dienen vrij gehouden te worden en mogen derhalve niet geblokkeerd worden.
9. Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van samenkomstgebouwen e.d. dienen vrijgehouden te worden van obstakels.

Eisen en wensen m.b.t. bluswatervoorzieningen.

- Er is in kaart gebracht waar in de omgeving brandhydranten zijn, en of deze zich in het werkgebied bevinden. Alle brandhydranten bevinden zich buiten het werkgebied.
- Brandkranen en bijbehorende bordjes dienen schoon, zichtbaar en rondom één meter vrijgehouden te worden.
- Aansluitingen voor droge blusleidingen moeten vrij gehouden worden.

4. Andere projecten

Er is in kaart gebracht of er tijdens onze werkzaamheden, andere projecten zijn welke van invloed kunnen zijn op het project.

Gekeken naar projecten rondom de bouwplaats, en projecten welke van invloed kunnen zijn op de aan- en vertrekroute van de bouwlocatie

Hieronder een overzicht van andere grootschalige projecten.

project	periode	hinder verwacht	
Onderhoud, aanpassingen Haarlemmerweg	GEREED	nee	
Herinrichting Frederik Hendrikbuurt	Lopend tot ca. 2023	nee	
Herinrichting terrein Food Center	Start vanaf 2021	nee	
Realisatie Singelgrachtgarage - Marnix	2021 - 2024	nee	

5. Leefbaarheid

Inrichting van de bouwplaats: Omgeving.

Onderstaande punten dienen ook in het V&G uitvoeringsfaseplan/bouwveiligheidsplan opgenomen te worden. Deze punten resulteren in afspraken met de aannemer (bestek).

- Bouwverkeer: zorgen voor overzichtelijke uitritten bij het werkterrein, toezicht door aannemer bij achteruitrijdend bouwverkeer en duidelijk waarschuwborden:
- Bouwverkeer mag niet wachten op de openbare weg rondom de bouwplaats.
- Regulier verkeer: snelheidsremmende maatregelen (50 of 30 km/u), duidelijke omleidingsroutes en- borden en/of scheiding snel en langzaam verkeer.
- Afzetten van werkterrein met deugdelijke in de grond vastgezette hoge schuttingen (niet overklimbaar). Gezien de luifel aan het pand, zullen we mogelijk het fietspad en trottoir permanent moeten blokkeren gedurende de uitvoering.
- Toegangspoorten tot de bouwplaats moeten steeds door de aannemer gesloten worden.
- Kwaliteit van toegepaste materialen voor de tijdelijke maatregelen zijn mede van groot belang om eenheid in het werkgebied te krijgen. Het is niet de bedoeling dat het een 'rommeltje' van (gebruikte) tijdelijke materialen wordt.
- Geluidoverlast, zoveel mogelijk voorkomen, i.v.m. omwonenden.
- Zwerfvuil, modder en stank zijn allemaal aspecten die met leefbaarheid te maken hebben. Een verzorgd bouwterrein levert immers minder ergernis op dan een rommelig bouwterrein.

Hinder van de werkzaamheden.

Werktijden: Werkzaamheden conform APV en bouwvergunning (dit is in principe alleen op werkdagen tussen **6.45 en 19.00 uur**). Ten gevolge van de werkzaamheden zal buiten deze tijden geen hinder worden ondervonden. Er zullen geluidsarme aggregaten moeten worden gebruikt die voldoen aan de in de Wet Milieubeheer genoemde geluidsnormen. Er moet worden voldaan aan de weg Milieubeheer en APV.

De inzet is de periode waarin geluid producerende werkzaamheden worden uitgevoerd zoveel mogelijk te beperken. Geluid producerende werkzaamheden mogen alleen worden uitgevoerd tussen **7.00 en 17.00 uur**.

Geluid: Als toetsnorm op de gevel van woningen wordt een Leq van 60 dB(A) aangehouden. Met Leq wordt het gemiddelde geluidsniveau bedoeld, over een periode tussen 7.00 en 19.00 uur.

Als de werkzaamheden korter dan één maand duren, kan 65 dB(A) worden gehanteerd.

In principe vinden lawaaige bouw- en sloopwerkzaamheden niet 's avonds of 's nachts plaats.

Als dit door omstandigheden wel het geval is, dan zijn de eisen strenger; van 19.00 tot 23.00 uur gelden zwaardere geluidseisen. Een beschrijving van de deze eisen is terug te vinden in de Richtlijn Bouwlawaaai van de Gemeente Amsterdam.

Overlast ten gevolge van de werkzaamheden kan overdag plaatsvinden met name door geluid- (zie regeling geluidproductie bouwmachines juni 1994, Staatscourant 36 en circulaire bouwlawaaai VROM maart 1981 en juni 1991, 91123/6-91, 5568/104) en trilling overlast (zie publicatie 'Trillingen: meet- en beoordelingsrichtlijnen deel A-schade aan gebouwen 2006).

Veiligheid.

Ruimte om veilig te kunnen werken betekent veelal dat voetganger, fietsers en auto's niet meer dezelfde ruimte en/of plaats op de weg kunnen hebben. De tijdelijke situatie moet qua maatvoering, geleiding, bebording, afzetting etc. uiteraard voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers. Om tijdens de bouwactiviteiten deze veiligheid te kunnen waarborgen is er een bouwplaatstekening (zie bijlagen) gemaakt. Deze dient door de aannemer te worden geoptimaliseerd en opgenomen in V&G uitvoeringsfaseplan/ bouwveiligheidsplan.

In dit plan gaat het met name over de impact van het werkterrein (inclusief de werkzaamheden) op de omgeving (verkeersdeelnemers, bewoners).

De werkterreinen die aangegeven zijn op de bouwplaatstekening veroorzaken een verstoring in de openbare ruimte. Er is minder ruimte voor de gebruikers (met name voetgangers) van de openbare ruimte. Voetgangers dienen tijdelijk aan de andere zijde van de van Hallstraat cq Donker Curtiusstraat te lopen.

Met betrekking tot de basisschool Westerparkschool dienen verkeersregelaars te worden ingezet tijdens laden en lossen.

Sociale veiligheid

Sociale veiligheid is de mate waarin mensen zich in een bepaalde omgeving vrij van dreiging of confrontatie met geweld kunnen bewegen. Sociale veiligheid kent een objectieve component en een subjectieve component: de mate waarin de omgeving als (on)veilig wordt beschouwd. Bij de beoordeling van de sociale veiligheid wordt er naar de volgende vier factoren gekeken:

1. **Zichtbaarheid:** de gebruiker moet overzicht hebben over het gebied en het gevoel hebben gezien te worden. Dat betekent een goede verlichting 's avonds en in overdekte ruimten. Wanneer er voor zonsopgang gestart wordt, is er tijdens de werkzaamheden verlichting aanwezig op het werkterrein. 's Avonds zal het werkterrein verlicht zijn i.v.m. de veiligheid. Deze verlichting mag geen hinder voor de omliggende woningen en het verkeer veroorzaken. Zorg voor gelijkmatige overgangen tussen de verlichtingsniveaus op werkterrein en in de directe omgeving.
2. **Toegankelijkheid:** voldoende capaciteit op routes, afsluitbaarheid, technische beveiliging, oriëntatie en entreesituatie.
3. **Zonering:** duidelijke indeling tussen openbaar en privaat gebied.
4. **Attractiviteit:** levendigheid, voorzieningen, plezierige materialen en kleuren, comfortabele verlichting en goed beheer.

Als blijkt dat de sociale veiligheid in het geding is wordt in overleg met de beheerder bekeken welke maatregelen getroffen kunnen worden.

Verkeersveiligheid.

Gevaar buiten het bouwterrein kan met name optreden tijdens transportbewegingen van bouwverkeer. 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. Voor zowel het fiets- als het autoverkeer is het van belang rekening te houden met nieuwe conflictpunten. Het belangrijkste aandachtspunt is het mogelijke conflict tussen het fiets- en autoverkeer met het bouwverkeer. Hiervoor

is de zone die aangegeven is op de bouwplaats tekening alleen geschikt voor “eenrichtingsverkeer”. Zodat er nooit een onveilige situatie ontstaat door achteruit rijden van bouwverkeer.

Indien er onverhoopt toch achteruit gereden moet worden. Voorwaarden bij achteruitrijden: onder begeleiding binnen spitstijden verkeersregelaars inschakelen.

Communicatie.

Omgevingscommunicatie.

Omgevingscommunicatie kan door het geven van juiste informatie op het goede moment een bijdrage leveren aan begrip voor hinder en overlast. Voor communicatie in het algemeen geldt dat de eigen organisatie, de medewerkers, de betrokken bestuurders, de opinieformers (zoals de media) en soms het algemene publiek op de hoogte moeten zijn van datgene wat er gaat gebeuren, in de communicatieaanpak wordt daar rekening mee gehouden.

Hieronder worden achtereenvolgens de uitgangspunten, werkwijze, doelgroepen en middelen toegelicht.

Uitgangspunten:

De uitgangspunten voor omgevingscommunicatie zijn:

- belang: alle betrokken partijen onderkennen nut en noodzaak van communicatie;
- eenduidigheid: waar is communicatie (niet) voor bedoeld;
- duidelijkheid: heldere informatiestromen (afspraken) en rolverdeling (wie is verantwoordelijk);
- tijdigheid: communicatie tijdig inschakelen.

Bij het inschakelen van communicatie geldt: hoe eerder hoe beter. Zodra een werkplan wordt gemaakt komt communicatie om de hoek. Communicatie is overigens niet bedoeld om problemen in de uitvoering op te lossen.

Dit plan biedt de basis voor de communicatie, waarna samen met de aannemer een definitief plan kan worden opgesteld hoe, wanneer en wat er gecommuniceerd moet worden.

Werkwijze (wie doet wat, wanneer)

Opdrachtgever de Key voert tijdens de bouwwerkzaamheden de communicatietaken uit voor dit project indien deze van toepassing zijn. T.Z.T. wordt opgenomen wie voor de Key deze taak zal uitvoeren (intern of inhuur).

Doelgroepen.

De omgevingscommunicatie richt zich voornamelijk op de volgende doelgroepen:

- bewoners;
- ondernemers;
- bedrijven, winkels en instellingen;
- weggebruikers en passanten.

in de directe omgeving van de werkzaamheden.

Middelen.

Er wordt onder meer gebruik gemaakt van de volgende communicatiemiddelen:

- algemeen informatienummer de Key 020-6214 333
- brandweer 020 – 555 666
- regelmatig verschijnt er voor de wijde omgeving een nieuwsbrief met de voortgang van het project
- indien nodig worden in een bewonersbrief de werkzaamheden voor de komende periode uitgelegd en aangegeven welke gevolgen dit voor de BLV-aspecten heeft. Dit bulletin wordt alleen aan de betrokken straat en directe omgeving verspreid;
- bovendien zal de projectwebsite <https://dcvanhall.amsterdam/> ook hiervoor worden ingezet.
- websites: <https://www.parkeren-amsterdam/>
- <https://www.amsterdam.nl/parkeren-verkeer/wegwerkzaamheden/>

Namen en adressen van de betrokken partijen.

	Naam	Adres	Postcode	Plaats	Telefoon	email
Opdrachtgever	De Key	Postbus 2643	1000 CP	Amsterdam	020-6214 333	info@dekey.nl
Constructeur	Duyts bouwconstructi es	Postbus 57153	1040 BB	Amsterdam	020-684 7475	info@duyts.nl
Architect	Studioninedots	Gedempt Hamerkanaal 111	1021 KP	Amsterdam	020-488 9269	info@studioninedots.nl
Aannemer	Van Wijnen	Rijnkade 8	1382 GS	Weesp	0294- 750850	info@vanwijnen.nl

6. Uitvoeringsplan.

De aannemer van het bouwplan is van Wijnen

Planning

Op dit moment wordt de volgende planning aangehouden:

- Interne Sloop start 16 maart 2020 t/m november 2020
- Externe Sloop (gevels, galerijen) Juli 2020 t/m november 2020
- Externe Opbouwfase (gevel) september 2020 t/m december 2020
- Interne Opbouw- ruwbouwfase oktober 2020 t/m juli 2021
- Interne Afvalbouwfase januari 2021 t/m februari 2022

Een meer gedetailleerde planning voor de uitvoering zal t.z.t. door de aannemer worden overlegd. Overlast gevende werkzaamheden zullen naar de buurt worden gecommuniceerd.

Aan-en afvoerwegen bouwterrein.

De aan- en afvoerroute voor bouwverkeer; als bijlage is een kaart opgenomen met de aan te houden route.

Door de aannemer zal de route nader in kaart worden gebracht waarbij mogelijke obstakels als bovenleidingen tram, lantaarnpalen, fietsenrekken en stoepranden worden geïnventariseerd en indien nodig verwijderd. Na afloop van het bouwplan zullen deze onderdelen waar nodig worden hersteld.

Laad, los en hijszones.

De laad en loszones alsook de hijszones zijn ook de bouwterrein inrichtingstekening aangegeven.

Situering Bouwwerk t.o.v. aangrenzende wegen en bouwwerken.

Zie bijlage bouwterrein inrichtingstekening.

Bouwterreingrenzen.

Zie bijlage bouwterrein inrichtingstekeningen.

In of op het bouwterrein aanwezige leidingen.

Voor de start van het werk zal door middel van een KLIC melding de hiervan bestaande gegevens worden opgevraagd.

Locatie hulpmateriaal

Zie bijlage bouwterrein inrichtingstekening.

Sloopwerk.

Het bestaande gebouw wordt afgepeld tot op het betoncasco. Daarbij worden tevens de galerijen aan de achterzijde van het gebouw alsook de liftschachten met trappenhuizen gesloopt.

Ruwbouw.

De ruwbouw fase omvat het volgende:

- aanhelen betonnen begane grondvloer
- kalkzandsteen wanden
- aanhelen betonnen verdiepingsvloeren
- nieuwe trapgat sparingen
- nieuwe helling parkeergarage

Maatregelen t.a.v. arbeidsomstandigheden, veiligheid en milieu.

Definitieve uitwerking volgt in het V&G plan uitvoeringsfase.

Het wel / niet voorzien van het terrein van videocamera's als bewaking is een keuze van de aannemer.

Onderstaand zijn algemene veiligheidsmaatregelen weergegeven welke vanwege de specifieke aard van dit werk genomen dienen te worden.

Steigers.

De steigers worden voorzien van steigergaas en kantplank ter voorkoming van vallend materiaal en klein gereedschap.

Alle steigers zowel in het gebouw als buiten het gebouw te plaatsen conform de daartoe gestelde Richtlijn Steigerbouw.

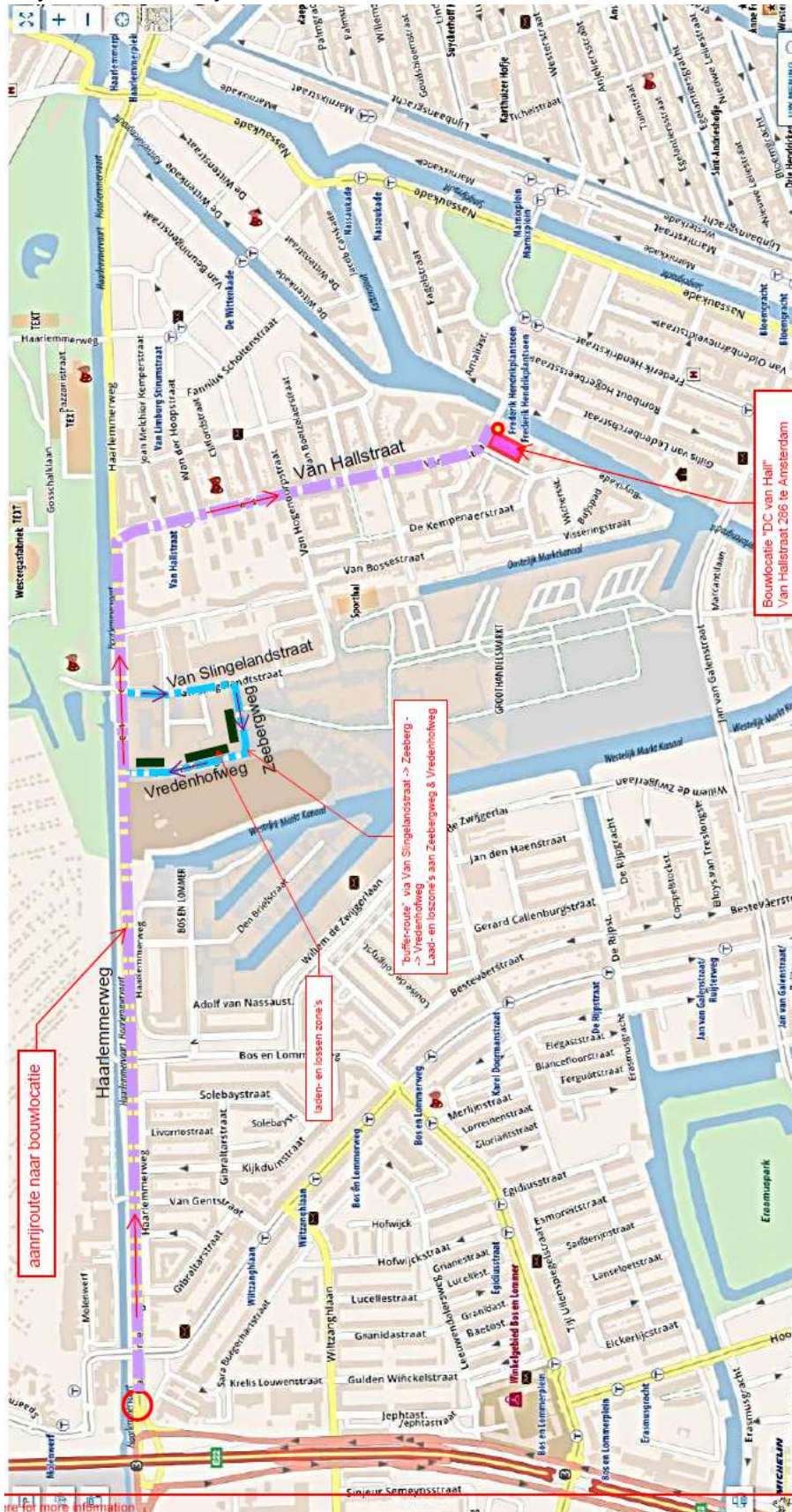
Hijzen.

Het verticaal transport zal worden uitgevoerd met behulp van een vaste kraan die naar alle waarschijnlijkheid wordt opgesteld op het terrein van het naastgelegen pand van Hallstraat 294. Maatregelen dienen genomen te worden indien over de openbare weg gehesen gaat worden. Deze maatregelen kunnen volstaan met tijdelijk afzettingen van een deel van de openbare weg eventueel te voorzien van verlichting indien deze 's nachts worden uitgevoerd.

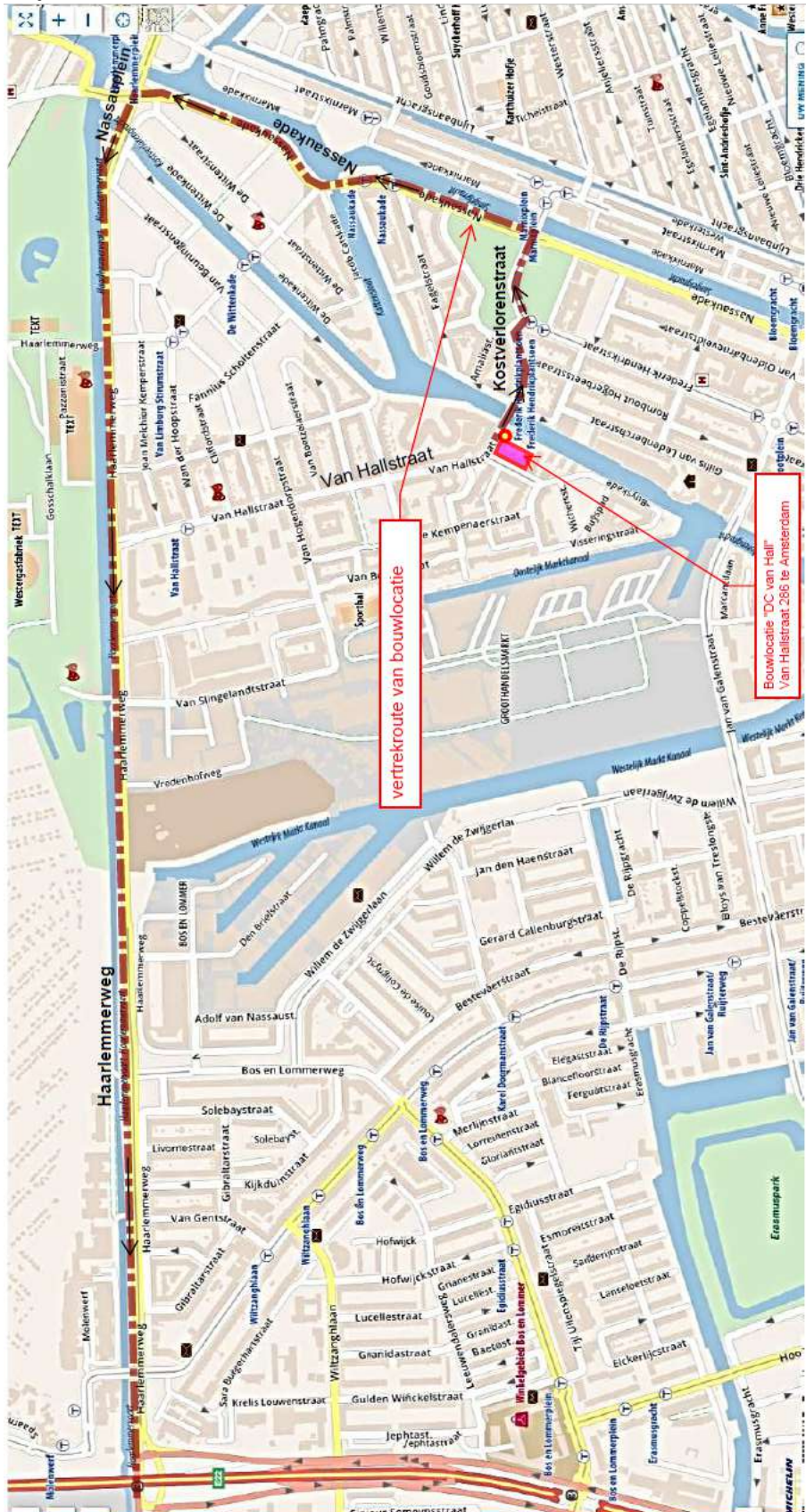
Keten.

Het ketenpark is niet nodig; hiervoor kan in de souterrainverdieping van het buurpand aan de van Hallstraat 294 voldoende ruimte worden ingericht. Sanitair is t.z.t. door de aannemer te bepalen. Het binnenterrein van het bouwplan is in verband met de beperkte draagkracht van het parkeerdek niet geschikt voor het plaatsen van een kraan of opslag van bouwmaterialen.

Project: DC van Hall te Amsterdam
Onderdeel: locatie en rijroutes
Datum: 31-01-2020
Projectlocatie / aanrijroute van A10



Project: DC van Hall te Amsterdam
Onderdeel: locatie en rijroutes
Datum: 31-01-2020
Projectlocatie / vertrekroute naar A10



Rijrouten aan- en afvoer bouwverkeer
Let op: bovenleidingen tram op de Frederik Hendrikstraat

