



BLVC-PLAN

POST Rotterdam

OMNAM INVESTMENT GROUP



Ede, 19 juli 2018

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Doel document.....	5
2	PROJECTBESCHRIJVING	6
2.1	Korte omschrijving van het werk	6
2.2	De locatie	6
2.3	Betrokken partijen	8
2.3.1	Opdrachtgever / Vergunninghouder	8
2.3.2	Bouwmanagement / V&G-coördinator ontwerpfase	8
2.3.3	V&G-deskundige	8
3	OMGEVINGSSCAN HUIDIGE SITUATIE.....	9
3.1	Verkeer.....	9
3.1.1	Voetgangers en fietsers	9
3.1.2	Auto- en vrachtverkeer	9
3.1.3	Openbaar vervoer	10
3.2	Functies, bedrijven en voorzieningen	11
3.2.1	Woningen.....	11
3.2.2	Horeca en retail.....	11
3.2.3	Ondergrondse functies	11
3.2.4	Maatschappelijke functies	11
3.2.5	Gebruikers, straatmeubilair en diverse voorzieningen.....	11
3.3	Bouwprojecten in de omgeving	12
3.3.1	Herinrichting van de Coolsingel	12
3.3.2	WTC Rotterdam.....	19
4	UITVOERINGSPLANNING POST ROTTERDAM.....	20
4.1	Toelichting uitvoeringsplanning.....	20
5.2	Raakvlakken uitvoeringsplanning	20
5	BOUWTERREIN EN BOUWLOGISTIEK.....	22
5.1	Bouwterrein	22
5.2	Bouwlogistiek.....	22

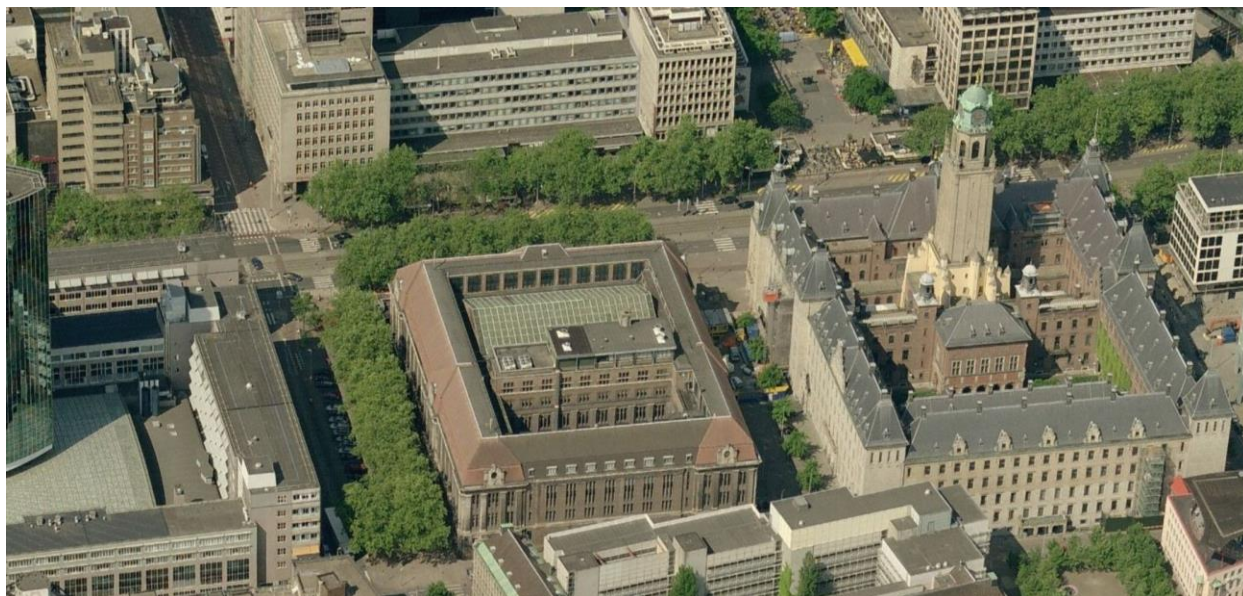
5.3	Overslag en Just-In-Time hub.....	23
5.4	Extra opslag op het bouwterrein	24
5.5	Minimaliseren overlast door bouwterrein.....	25
5.6	Werktijden, nacht- en weekendwerk	25
5.7	Beheer van de openbare ruimte.....	25
5.8	Hulpverlening & calamiteiten	26
6	BEREIKBAARHEID	27
6.1	Mogelijke aan- en afvoerroutes.....	27
6.1.1	Via het Hofplein	27
6.1.2	Via de Meent.....	28
6.1.3	Via de Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-de Rodezand.....	29
6.1.4	Via de Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	30
6.1.5	Via het Churchillplein	31
6.2	Beschikbare aan- en afvoerroutes	32
6.2.1	Via het Hofplein	32
6.2.2	Via de Meent.....	33
6.2.3	Via de Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-de Rodezand.....	33
6.2.4	Via de Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	34
6.2.5	Via het Churchillplein	34
6.3	Gekozen aan- en afvoerroute	37
6.3.1	Sloop van de Rodezand gevel en het perron	37
6.3.2	Een-laags ondergrondse parkeergarage aan de Rodezand	37
6.3.3	Realisatie van de woontoren met een hoogte van 150 m.....	38
6.3.4	Renovatie van het voormalige postkantoor	38
6.4	Verkeersbewegingen	39
6.5	Verkeersmaatregelen.....	39
6.5.1	Algemene verkeersmaatregelen	39
6.5.2	Specifieke verkeersmaatregelen voor de gekozen variant	40
7	LEEFBAARHEID	41
7.1.1	Verkeer.....	41
7.1.2	Functies, bedrijven en voorzieningen	42

7.1.3	Bouwprojecten in de omgeving	43
7.1.4	Evenementen	43
8	VEILIGHEID	44
9	COMMUNICATIE	45
9.1	Algemeen	45
9.2	Communicatiedoelen.....	46
9.3	Klachten, vragen en opmerkingen	46
10	BIJLAGEN	47
10.1	Faseringstekeningen project 'Herinrichting coolsingel'	48

1 INLEIDING

1.1 ALGEMEEN

In dit BLVC-plan van het project Post Rotterdam worden de maatregelen omschreven om tijdens de uitvoering van een project de bereikbaarheid, de leefbaarheid, de veiligheid en de communicatie te borgen. Het project bestaat uit de renovatie van een monumentaal pand en de bouw van een woontoren met een hoogte van circa 150 meter.



In opdracht van Omnam wordt begin 2019 gestart met de realisatie van het project Post Rotterdam. Het plangebied bevindt zich in een drukke openbare ruimte met een aantal grote bouwprojecten. Het is belangrijk om rekening te houden met de functies in de omgeving. De nodige maatregelen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid worden gewaarborgd in de tijdelijke en definitieve situatie van het project. Hierbij is een goede communicatie met de omringende betrokkenen essentieel. Omdat de randvoorwaarden en de uitgangspunten belangrijk zijn voor de belanghebbenden, de opdrachtgever en de aannemer, vormt dit BLVC-plan ontwerpfase de basis voor het BLVC-plan uitvoeringsfase van de aannemer.

1.2 DOEL DOCUMENT

Het doel van dit BLVC-plan is om een kader te schetsen voor de (nog aan te stellen) uitvoerend aannemer. Binnen dit kader moet aannemer zijn bouwmethodiek, materiaal en materieel kiezen. Het geheel wordt door de aannemer gepresenteerd in een BLVC-uitvoeringsplan.

2 PROJECTBESCHRIJVING

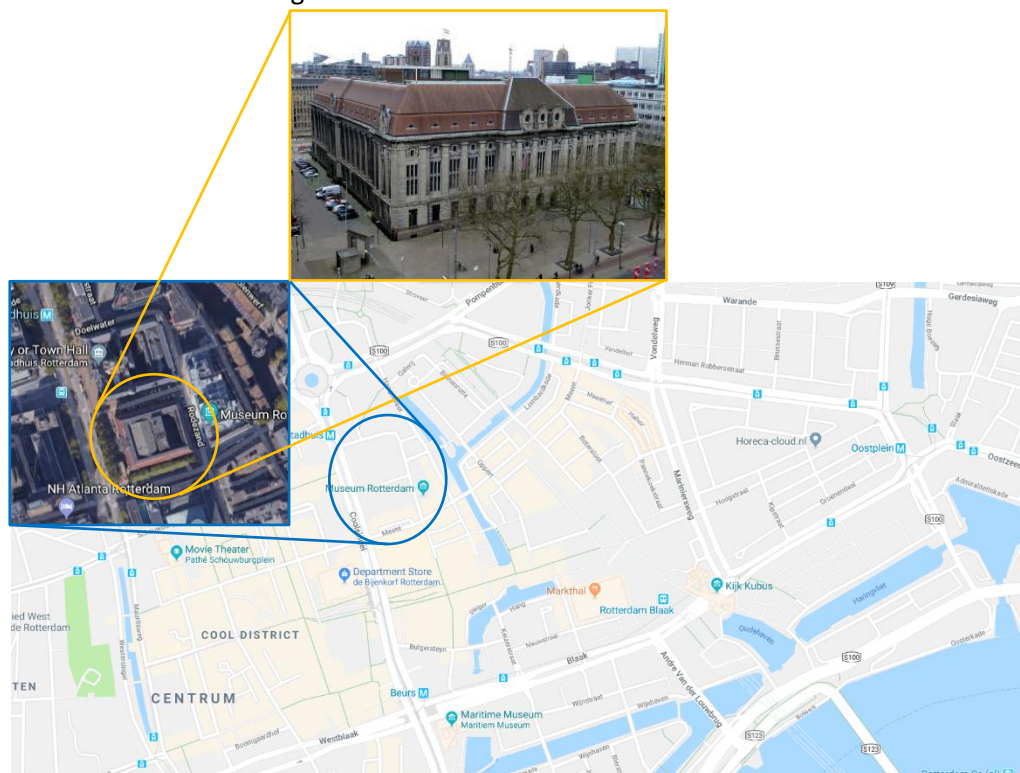
2.1 KORTE OMSCHRIJVING VAN HET WERK

Het project bestaat uit vijf fasen:

1. Sloop Rodezand vleugel: de Rodezand vleugel wordt gesloopt, zodat een 'binnenplaats' ontstaat met afmetingen van circa 30 x 40 meter;
2. Realisatie fundering woontoren: een fundering tot een diepte van circa 60 meter wordt gerealiseerd op een diepe zandlaag. Deze fundering vormt de basis voor het bovenliggende hoofdbouwproject met onder meer de tafel en de hoogbouw;
3. Realisatie tafelconstructie: op de binnenplaats wordt een betonnen tafelconstructie gerealiseerd onder meer om de krachten vanuit de toren over te brengen op de fundering;
4. Realisatie woontoren: een woontoren wordt gerealiseerd met een hoogte van circa 150 meter;
5. Renovatie voormalig postkantoor: het voormalige postkantoor wordt in de oude luister hersteld. Zo worden o.a. de gevels gereinigd en oude technische ruimten worden verwijderd.

2.2 DE LOCATIE

Het project is gelegen aan de Coolingsingel in Rotterdam, direct naast het Stadhuis. Het project wordt omringt door de straten Coolingsingel, Meent, Rodezand en de Stadhuisstraat. De locatie is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 1 - Locatie Post Rotterdam (bron: Google 2016 ©)

2.3 BETROKKEN PARTIJEN

2.3.1 Opdrachtgever / Vergunninghouder

Naam	Hillel Hospitality GP BV
Postbus / Adres	La Guardiaweg 5
Postcode / Plaats	1043 DE Amsterdam
Contactpersoon	De heer I. Sade
E-mail	idan@omnamgroup.com

2.3.2 Bouwmanagement / V&G-coördinator ontwerpfas

Naam	Drees & Sommer
Postbus / Adres	Hoefbladstraat 20-22
Postcode / Plaats	2153 EX Nieuw-Vennep
Contactpersoon	De heer R. Laurs
Telefoonnummer	088-7762670
E-mail	rutger.laurs@dreso.com

2.3.3 V&G-deskundige

Naam	Aboma
Postbus / Adres	Postbus 141
Postcode / Plaats	6716 BX Ede
Contactpersoon	De heer T. van Kampen
Telefoonnummer	0318-691920
E-mail	kampen@aboma.nl

3 OMGEVINGSSCAN HUIDIGE SITUATIE

3.1 VERKEER

3.1.1 Voetgangers en fietsers

De Coolsingel en de Meent zijn straten met een hoge verkeersdruk van zowel voetgangers als fietsers. Indien mogelijk zullen deze straten zoveel mogelijk worden ontzien tijdens de bouwwerkzaamheden. Aan de noordelijke zijde van de Meent is een fietsstrook aangebracht. Op de Coolsingel is er fietsverkeer mogelijk in beide richtingen. Op de Rodezand is geen fietsstrook opgenomen.

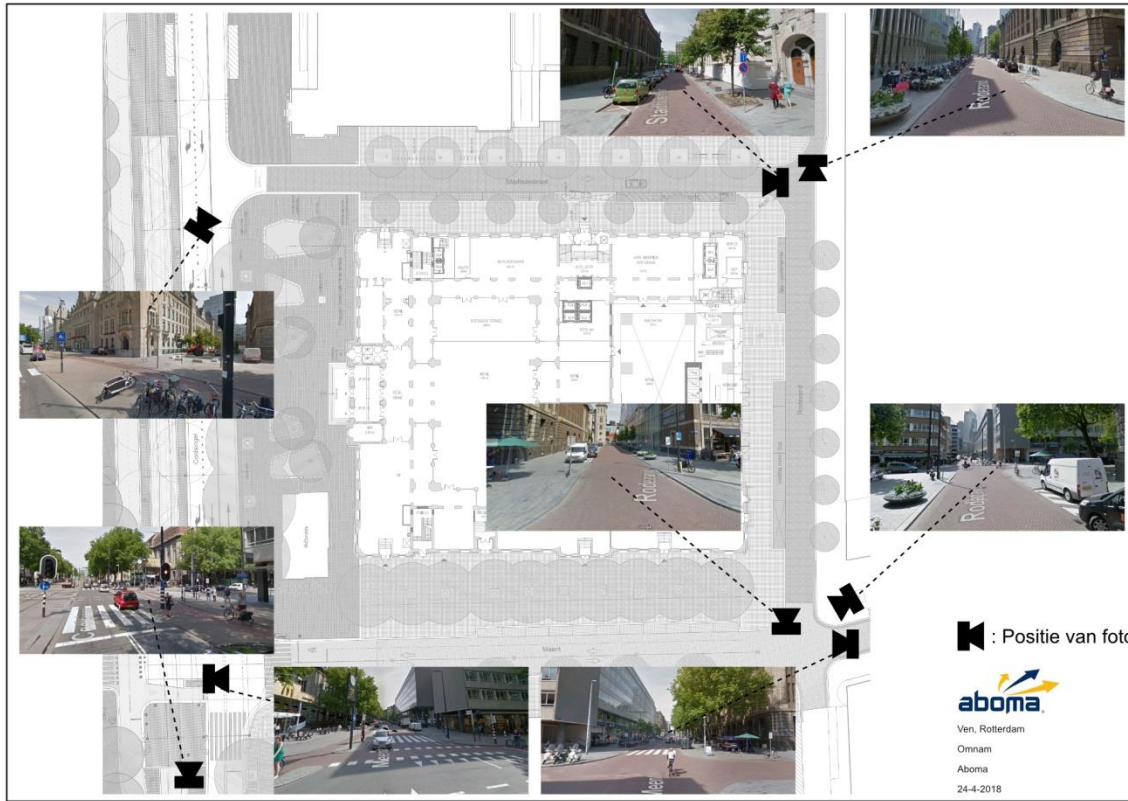
3.1.2 Auto- en vrachtverkeer

De Coolsingel is één van de drukste verkeersaders van de stad Rotterdam met veel auto- en vrachtverkeer. De Meent is op het moment ingericht als een straat voor twee richtingen. Het is een straat met een hoge verkeersdruk van autoverkeer. De straat wordt onder andere gebruikt voor personenauto's en voor expeditie vrachtverkeer. Aan de noordzijde van de straat zijn parkeerplaatsen voorzien.

De Rodezand is op dit moment nog een straat met een lagere verkeersdruk voor tweerichtingsverkeer. De straat biedt op dit moment parkeerplaatsen voor zowel expeditieverkeer (laad- en losplek) als taxi's / normale parkeerplaatsen.

De Stadhuisstraat is op dit moment een doodlopende straat vanaf de Rodezand naar de Coolsingel. Om de doorstroming rondom Post Rotterdam te optimaliseren heeft Omnam een voorstel gedaan om de Stadhuisstraat vanaf de Coolsingel richting de Rodezand te openen. Onlangs is in de Stadhuisstraat, ter hoogte van de Coolsingel, een bus sluis aangelegd. Gedurende de werkzaamheden aan het metrostation Stadhuis, kunnen de touringbussen niet op de reguliere standplaats voor het Stadhuis (Coolsingelzijde) staan. Om die reden is in de Stadhuisstraat een bus luis aangelegd, zodat alleen touringbussen vanaf de Stadhuisstraat de Coolsingel op kunnen draaien. Om de bus sluis mogelijk te maken, heeft de gemeente sloopwerkzaamheden uitgevoerd aan de ondergrondse atoombunker en is er een rijplaat onder de bestrating aangebracht. Ondanks dat de rijplaat ontworpen is op de belasting van touringbussen, moet (indien nodig) in een later stadium worden bepaald wat de maximale draagkracht van deze rijplaat is en of de constructie in staat is om de belasting uit bouwverkeer te kunnen dragen. Verder is de zuidzijde van de Stadhuisstraat voorzien van parkeerplaatsen voor taxi's, mindervaliden en normale parkeerplaatsen.

Onlangs heeft de gemeente Rotterdam haar parkeerroutes herzien. Op dit moment maakt de Rodezand onderdeel uit van de parkeerroute richting de parkeergarage WTC. Hierbij rijdt het verkeer van noord naar zuid over de Rodezand.



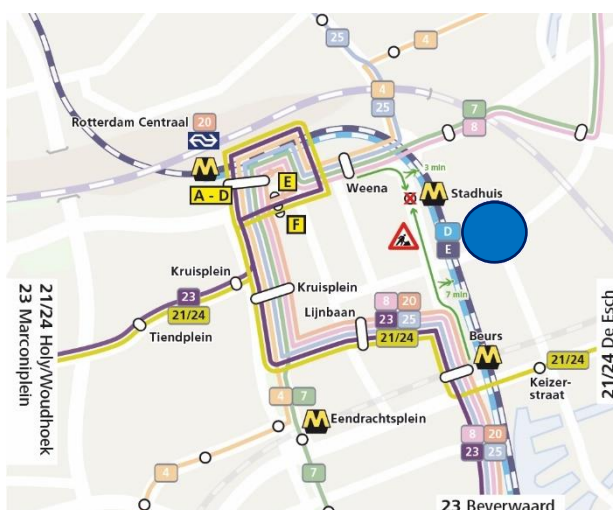
Figuur 2 - Huidige situatie rondom Post Rotterdam

3.1.3 Openbaar vervoer

Het metrostation Stadhuis bevindt zich aan de noordwestzijde van het projectgebied, zie figuur 3. Metrostation Beurs ligt op circa 7 minuten loopafstand.



Figuur 3 - Metrolijnen Rotterdam



Figuur 4 - Locatie Post Rotterdam (blauwe arcering) t.o.v. metro

In de Coolingsingel ligt, op loopafstand van Post Rotterdam, de halte van de bussen 891 en 892.

3.2 FUNCTIES, BEDRIJVEN EN VOORZIENINGEN

Grenzend aan het projectgebied bevindt zich de volgende bedrijvigheid.

3.2.1 Woningen

Het appartementencomplex Timmerhuis bevindt zich aan de Rodezand.

3.2.2 Horeca en retail

Aan de Meent bevinden zich verschillende horeca- en retailgelegenheden, waaronder Thoms, 1NUL8, Nespresso en We Are Labels. Onlangs heeft Thoms ook een nieuwe vestiging inclusief terras geopend. Deze bevindt zich onder het Timmerhuis, op de hoek van de Rodezand en de Stadhuisstraat.

3.2.3 Ondergrondse functies

Tijdens de ontwerpfase is er een KLIC-melding gedaan, waardoor er informatie beschikbaar is over de aanwezige kabels en de leidingen. Het is bekend dat er rondom de projectlocatie verscheidene type kabels & leidingen aanwezig zijn.

3.2.4 Maatschappelijke functies

In de Stadhuisstraat bevindt zich halverwege een toegang naar het stadhuis. Verder bevindt zich in de Rodezand het Museum Rotterdam. Grenzend aan de Meent, ter hoogte van station Blaak, is de standplaats voor de wekelijkse markt. In het verlengde van de Rodezand ligt de straat Raam, waarin zich een politiebureau bevindt.

3.2.5 Gebruikers, straatmeubilair en diverse voorzieningen

Behalve verkeersdeelnemers, bevindt zich op de noordwestelijke hoek van de Rodezand en de Meent een viskraam (zomer), danwel oliebolenkraam (winter). Op dezelfde hoek, tegen de gevel van Post Rotterdam aan, is een verdeelkast aanwezig.

Rondom de projectlocatie bevinden zich verschillende typen aan straatmeubilair (o.a. straatverlichting, bomen en opstelplaatsen voor fietsen). Aan de zuidzijde van Post Rotterdam, aan de Meent, bevindt zich een bewaakte fietsenstalling.

3.3 BOUWPROJECTEN IN DE OMGEVING

Er vinden in het gebied rondom Post Rotterdam vele werkzaamheden plaats. Nog niet alle werkzaamheden tijdens de volledige periode van uitvoering zijn te overzien. Het grootste raakvlak wordt gevormd door het project Coolsingel, ten westen van Post Rotterdam.

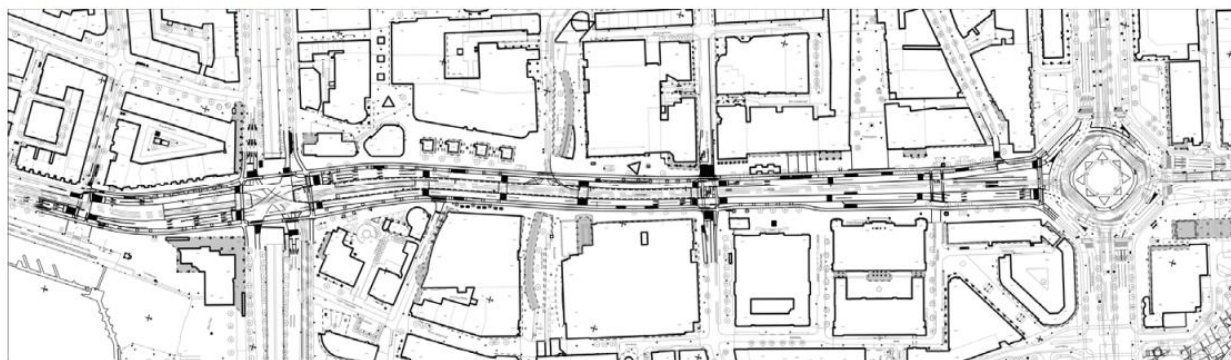
3.3.1 Herinrichting van de Coolsingel

Vanaf nu tot en met maart 2021 wordt de Coolsingel heringericht. In deze paragraaf wordt beknopt de fasering toegelicht. Voor het totaal aan faseringstekeningen wordt u verwezen naar bijlage 9.1. Bij dit ingrijpende project zullen onder meer de diverse verkeersstromen gebundeld worden en zal verkeer in beide richtingen naast elkaar plaatsvinden. Drie stroken voor autoverkeer rijden naast elkaar aan de oostzijde van de Coolsingel, voetgangers en fietsers krijgen stroken in de beide richtingen naast elkaar aan de westzijde. Te midden hiervan rijdt de tram in twee richtingen.

Op hoofdlijnen worden er door het project 'Herinrichting Coolsingel' twee uitvoeringsblokken gedefinieerd, namelijk Uitvoeringsblok 3 en Uitvoeringsblok 4. Per uitvoeringsblok worden verschillende deelfasen onderscheiden. Uitvoeringsblok 3 beslaat de herinrichting van het oostelijke gedeelte van de Coolsingel. In onderstaande afbeeldingen betekent een rode arcering dat het deel van de Coolsingel 'in uitvoering' is. De groene arcering betekent dat het traject is opgeleverd en de werkzaamheden zijn afgerond.

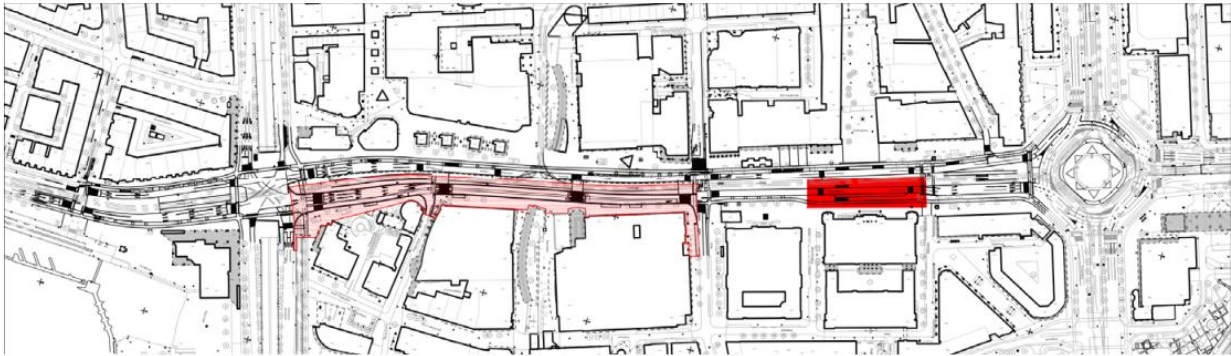
N.B. In onderstaande afbeelding is als titel steeds Uitvoeringsblok 3 vermeld. In overleggen met de gemeente Rotterdam is aangegeven dat Uitvoeringsblok 3 loopt van fase 1-5. Uitvoeringsblok 4 loopt van fase 6-14.

Uitvoeringsblok 3: Bestaande situatie



Voor de start van het project 'Herinrichting Coolsingel' was de straat vanuit alle richtingen bereikbaar.

Uitvoeringsblok 3; fase 1 (week 16 (2018) – week 35 (2018))



Op dit moment vinden er werkzaamheden plaats aan het RET station (donker rode arcering) van het stadhuis. Daarnaast wordt het deel van de Coolsingel vanaf het Churchillplein tot aan de Meent heringericht.

Uitvoeringsblok 3; fase 2 (week 36 (2018) – week 46 (2018))



Na gereedkomen van het deel tussen het Churchillplein en de Meent, wordt het deel ten zuiden van het Churchillplein op de schop genomen.

Uitvoeringsblok 3; fase 3 (week 1 (2019) – week 7 (2019))



Vervolgens zal het Churchillplein worden heringericht.

Uitvoeringsblok 3; fase 4 (week 18 (2019) – week 35 (2019))



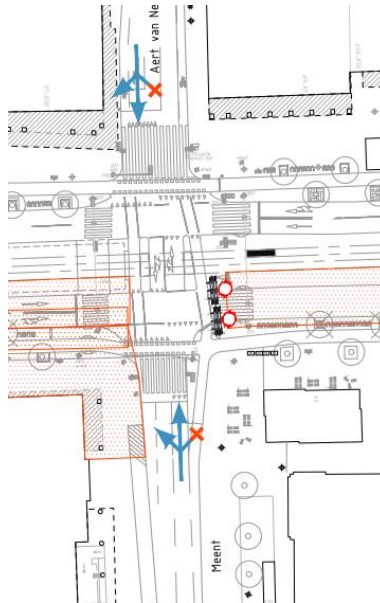
In fase 4 gaat het deel van de Coolingsingel vanaf de Meent tot aan het Hofplein in uitvoering.

Uitvoeringsblok 3; fase 5 (week 34 (2019) – week 35 (2019))



In de laatste fase van Uitvoeringsblok 3 wordt de kruising bij de Meent opgeleverd.

Voor heel Uitvoeringsblok 3 geldt onderstaande verkeerssituatie, waarin op de Coolingsingel alleen van noord naar zuid kan worden gereden.



Figuur 5 - Verkeerssituatie tijdens Uitvoeringsblok 3 ter hoogte van de kruising Meent-Coolsingel

Vervolgens start Uitvoeringsblok 4, waarbij het westelijke gedeelte van de Coolsingel wordt aangepakt.

Uitvoeringsblok 3; fase 6 (week 36 (2019) – week 37 (2019))



In de eerste fase wordt het deel van de Coolsingel ten zuiden van het Churchillplein op de schop genomen.

Uitvoeringsblok 3; fase 7 (week 36 (2019) – week 38 (2019))



Gelijktijdig vinden er enkele werkzaamheden plaats ter plaatse van het Hofplein.

Uitvoeringsblok 3; fase 8 (week 39 (2019) – week 42 (2019))



In de daarop volgende fase wordt het deel van de Coolsingel, aansluitend op het Hofplein, in uitvoering genomen.

Uitvoeringsblok 3; fase 9 (week 39 (2019) – week 46 (2019))



Parallel rond men de werkzaamheden ten zuiden van het Churchillplein af.

Uitvoeringsblok 3; fase 10 (week 1 (2020) – week 10 (2020))



Dan wordt het kruispunt van het Churchillplein opgeleverd.

Uitvoeringsblok 3; fase 11 (week 11 (2020) – week 37 (2020))



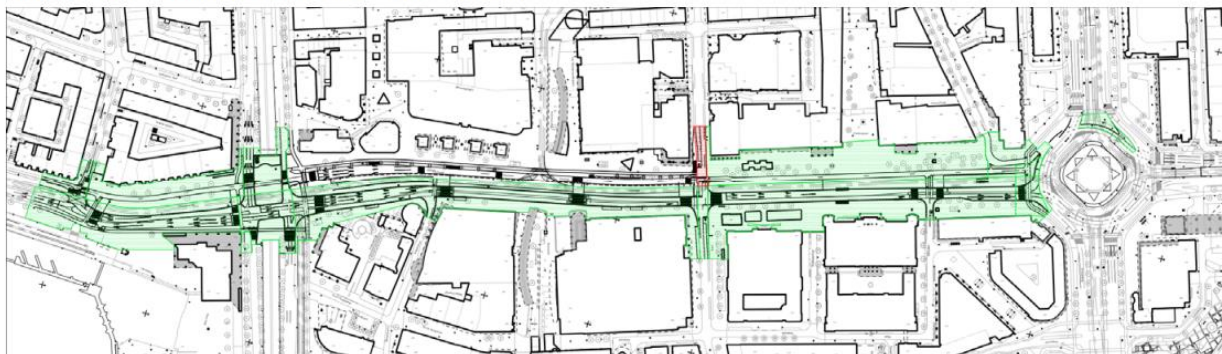
Vervolgens wordt in de volgende fase het deel van de Coolsingel tussen het Hofplein en de Meent onder handen genomen.

Uitvoeringsblok 3; fase 12 (week 29 (2020) – week 35 (2020))



Parallel vinden er werkzaamheden plaats aan het Hofplein.

Uitvoeringsblok 3; fase 13 (week 36 (2020) – week 37 (2020))



Daarna levert men het kruispunt ter plaatse van de Aert van Nes straat op.

Uitvoeringsblok 3; fase 14 (week 38 (2020) – week 17 (2021))



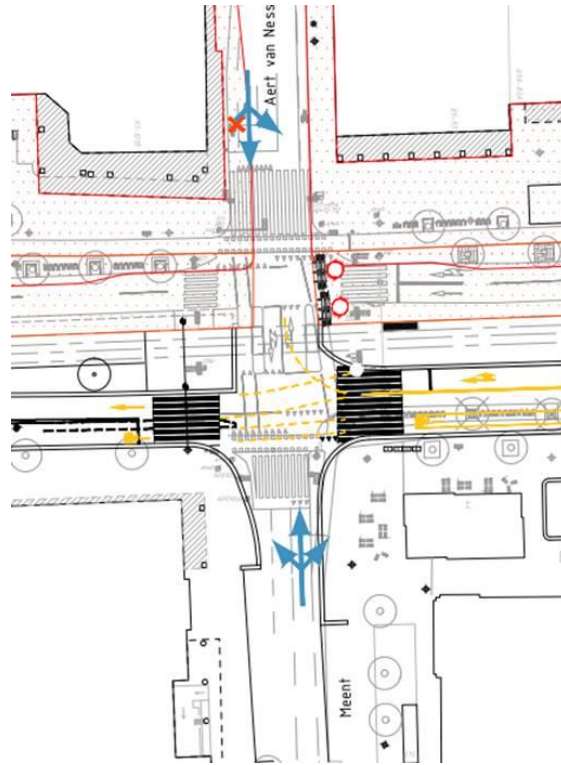
Als laatste wordt het traject tussen het Churchillplein en de Aert van Nes straat onder handen genomen.

Uitvoeringsblok 3: Eindsituatie



Op basis van de huidige planning van het project 'Herinrichting van de Coolsingel' worden de werkzaamheden rond week 17 in 2021 afgerond.

Tijdens Uitvoeringsblok 4 geldt de volgende verkeerssituatie, waarbij het verkeer zowel van noord naar zuid als van zuid naar noord kan rijden. Wel moet er rekening mee gehouden worden dat er in de nieuwe situatie minder rijstroken beschikbaar zullen zijn, dan in de huidige situatie.



Figuur 6 - Verkeerssituatie tijdens Uitvoeringsblok 4 ter hoogte van de kruising Meent-Coolsingel

3.3.2 WTC Rotterdam

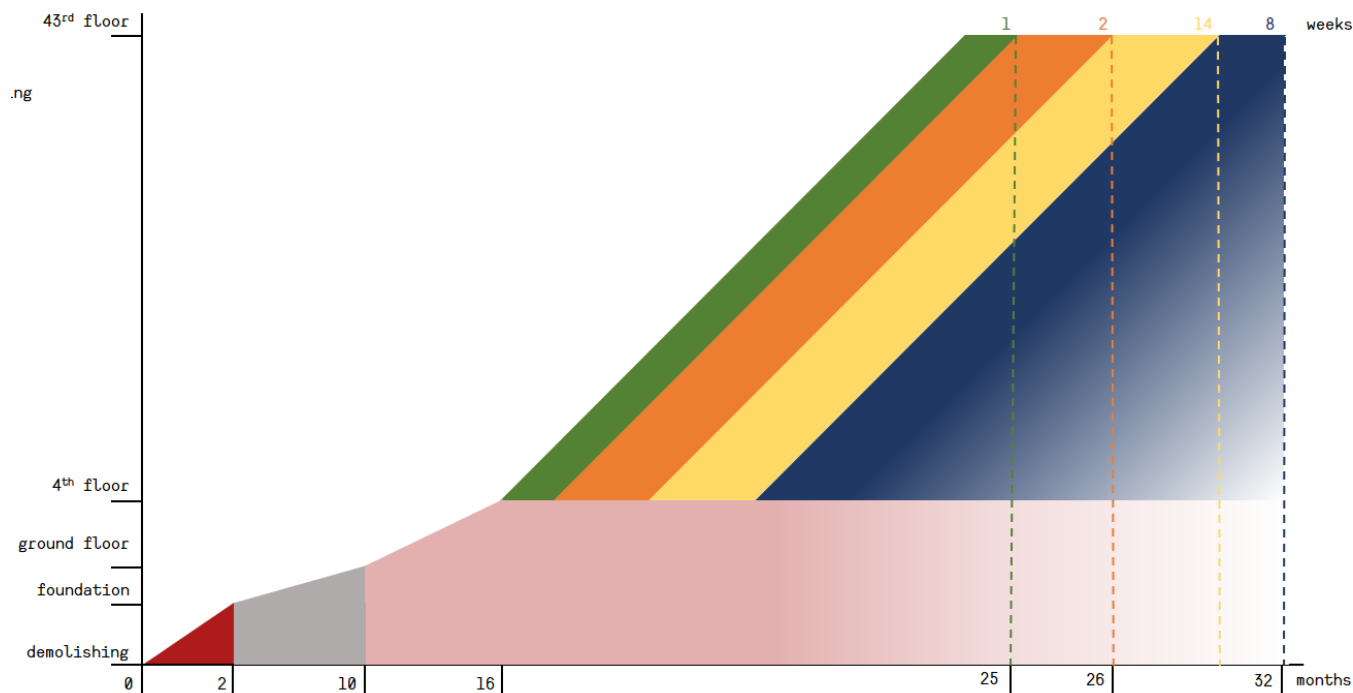
Naast werkzaamheden aan de Coolsingel, vinden er ook bouwwerkzaamheden plaats in het WTC Rotterdam. Deze werkzaamheden vinden met name in pandig plaats.

4 UITVOERINGSPLANNING POST ROTTERDAM

4.1 TOELICHTING UITVOERINGSPLANNING

In onderstaande afbeelding is schematisch de uitvoeringsplanning weergegeven.

De totale uitvoeringstijd bedraagt zo'n 32 maanden, ervan uitgaande dat de bouwwerkzaamheden starten in Q1 van 2019.



Figuur 7 - Schematische weergave van de uitvoeringsplanning

5.2 RAAKVLAKKEN UITVOERINGSPLANNING

De ontwikkeling van Post Rotterdam heeft de grootste raakvlakken met het project 'Herinrichting Coolsingel'. Om die reden wordt in deze paragraaf alleen dit raakvlakproject beschouwd. Om inzichtelijk te kunnen maken welke werkzaamheden van de afzonderlijke projecten met elkaar kunnen conflicteren, is in onderstaande tabel een vergelijking gemaakt tussen de fasering van beide projecten.

	Q1 2018	Q2 2018	Q3 2018	Q4 2018	Q1 2019	Q2 2019	Q3 2019	Q4 2019	Q1 2020	Q2 2020	Q3 2020	Q4 2020	Q1 2021	Q2 2021	Q3 2021	Q4 2021
Herinrichting Coolsingel																
Uitvoeringsblok 3, fase 1																
Uitvoeringsblok 3, fase 1 Uitvoeringsblok 3, fase 2																
Uitvoeringsblok 3, fase 2																
Uitvoeringsblok 3, fase 3					Sloop annex en Rodezand gevel											
Uitvoeringsblok 3, fase 4					Fundering											
Uitvoeringsblok 3, fase 4 Uitvoeringsblok 3, fase 5 Uitvoeringsblok 4, fase 6 Uitvoeringsblok 4, fase 7					Tafelconstructie											
Uitvoeringsblok 4, fase 8 Uitvoeringsblok 4, fase 9					Tafelconstructie/Woontorenen											
Uitvoeringsblok 4, fase 10 Uitvoeringsblok 4, fase 11					Woontorenen											
Uitvoeringsblok 4, fase 11					Woontorenen											
Uitvoeringsblok 4, fase 12 Uitvoeringsblok 4, fase 13 Uitvoeringsblok 4, fase 14					Woontorenen											
Uitvoeringsblok 4, fase 14					Renovatie monument											
Uitvoeringsblok 4, fase 14					Renovatie monument											
Uitvoeringsblok 4, fase 14					Fit-out											
					Fit-out											
					Oplevering											

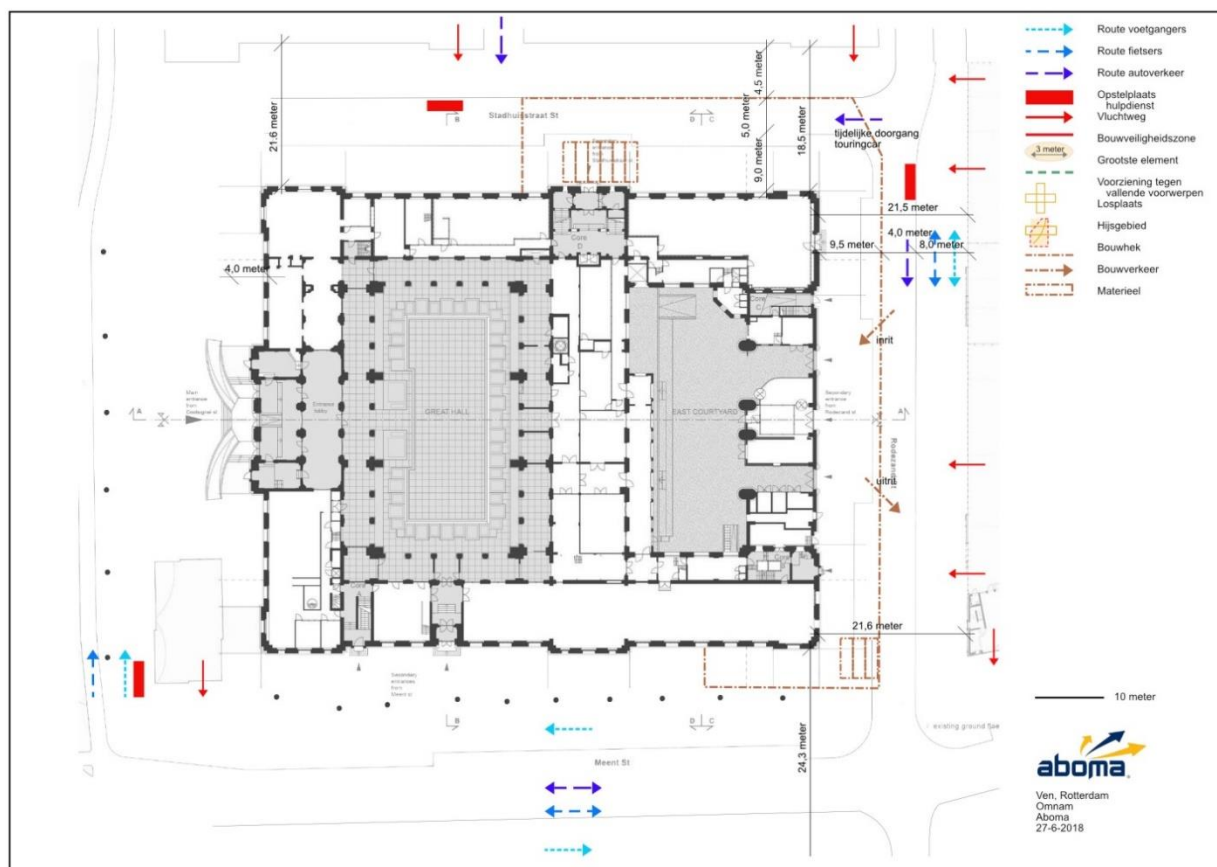
De vergelijking laat zien dat op het moment dat Uitvoeringsblok 3 van het project 'Herinrichting Coolsingel' in uitvoering is, de werkzaamheden ten aanzien van Post Rotterdam zich met name aan de Rodezand afspelen. Op het moment dat Uitvoeringsblok 4 in uitvoering is, zullen van Post Rotterdam ook werkzaamheden aan de Coolsingel plaatsvinden.

Uit bovenstaande vergelijking van beide bouwprojecten blijkt dat er meerdere raakvlakken zijn waar in de praktijk een oplossing voor moet worden bedacht. Dit BLVC-plan is de eerste aanzet tot het bieden van oplossingsmogelijkheden. Nadere afstemming zal in een later stadium plaatsvinden op het moment dat de aannemer voor het project Post Rotterdam is aangesteld.

5 BOUWTERREIN EN BOUWLOGISTIEK

5.1 BOUWTERREIN

In het bouwveiligheidsplan wordt het bouwterrein tot in detail in elke fase van het project omschreven en weergegeven. Een voorbeeld van het bouwterrein wordt weergegeven in de afbeelding hieronder.



Figuur 8 - Weergave bouwterrein

Overigens betreft bovenstaande afbeelding alleen de omvang van het bouwterrein tijdens de sloofase en constructiefase van zowel de fundering als de woontoren. Tijdens de renovatiewerkzaamheden wordt het bouwterrein uitgebreid rondom het pand. Hierbij moet gedacht worden aan een ruimte van 3-4 meter rondom Post Rotterdam, waarbinnen de renovatie plaatsvindt.

5.2 BOUWLOGISTIEK

Binnen het project worden de volgende grote fasen onderscheiden:

- Sloop van de Rodezand gevel en het perron;
- Een-laags ondergrondse parkeergarage aan de Rodezand;
- Realisatie van de woontoren met een hoogte van 150 m;
- Renovatie van het voormalige postkantoor.

Voor elk van deze fase zijn in onderstaande tabellen het verwachte type transport weergegeven. Hierbij is onderscheid gemaakt in groot en klein transport. Op het moment dat een aannemer is aangesteld, zal deze zelf invulling geven aan het meeste geschikte dagdeel (ochtend/middag/avond/'s nachts) voor het type transport. Voor de uiteindelijk gekozen transportroute voor onderstaande onderdelen, wordt u verwezen naar hoofdstuk 5.

Sloop van de Rodezand gevel en het perron

Onderdeel	Type transport
Slooppuin	Klein-afvoer
Houten palen	Klein-afvoer
Afgegraven grond	Klein-afvoer
Materieel	Groot-aanvoer

Een-laags ondergrondse parkeergarage aan de Rodezand

Onderdeel	Type transport
Tubex-palen	Groot-aanvoer
Damwanden	Groot-aanvoer
Stempelramen	Groot-aanvoer
Beton	Klein-aanvoer
Materieel	Groot-aanvoer

Realisatie van de woontoren met een hoogte van 150 m

Onderdeel	Type transport
Beton	Klein-aanvoer
Gevelelementen	Klein-aanvoer
Glasgevel	Klein-aanvoer
Wapening	Klein-aanvoer
Overige fit-out	Klein-aanvoer
Materieel	Groot-aanvoer

Renovatie van het voormalige postkantoor

Onderdeel	Type transport
Slooppuin	Klein-afvoer
Wanden	Klein-aanvoer
Ramen	Klein-aanvoer
Overige fit-out	Klein-aanvoer
Materieel	Groot-aanvoer

5.3 OVERSLAG EN JUST-IN-TIME HUB

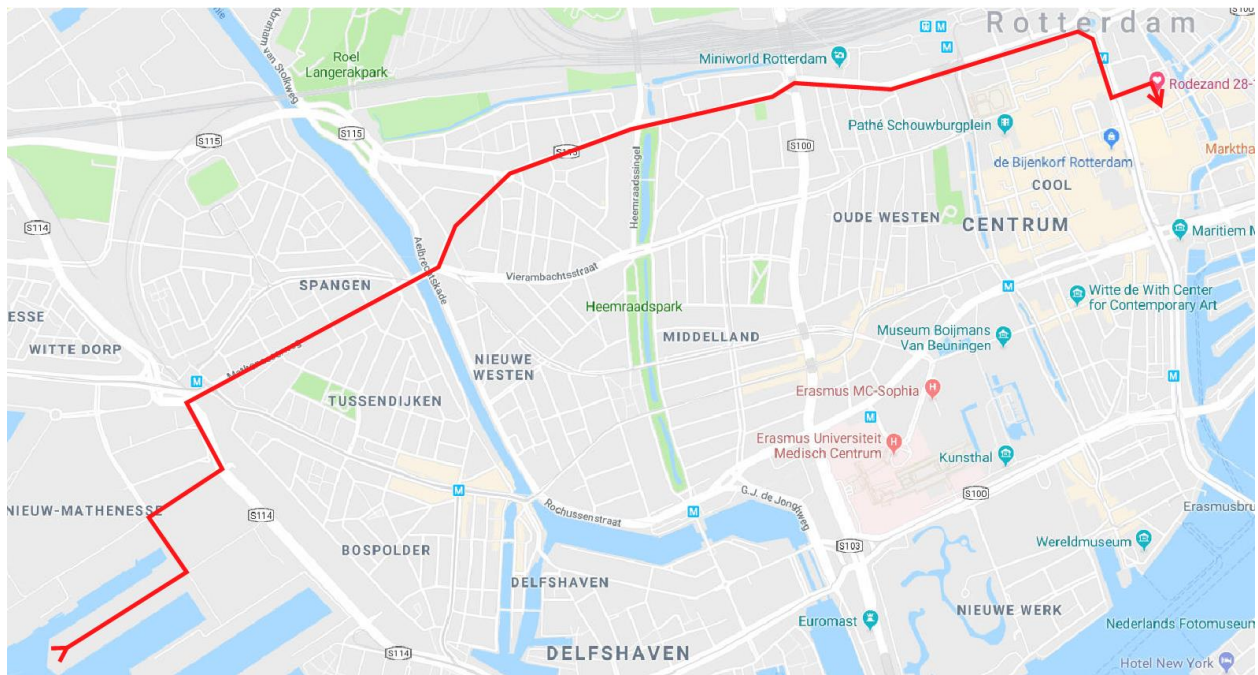
Om de logistieke stromingen zoveel mogelijk te reduceren wordt er in eerste instantie gebruik gemaakt van een zogenaamde overslaghub. In deze overslaghub worden ladingen van verschillende leveranciers zoveel mogelijk gebundeld en opgeslagen in een vrachtwagen wat er op dat moment van de dag nodig

is. Dit efficiënt bevoorraden leidt tot minder verkeersbewegingen en daardoor ook tot een reductie van de overlast. Daarnaast worden aannemers verplicht om personeel en hun materiaal centraal aan te voeren, zodat parkeeroverlast in de buurt zoveel mogelijk wordt voorkomen.

Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van een Just-In-Time hub (JIT). Via deze JIT, welke zich op een locatie bevindt net buiten het centrum, wachten vrachtwagens met hun lading tot het moment dat de lading nodig is op het bouwterrein. Door op deze wijze aan te voeren, wordt er minder overlast gecreëerd rond de bouwplaats door wachtende vrachtwagens.

Door de combinatie van de overslag en JIT hub kan het bouwterrein op de locatie beperkt blijven, aangezien er minder opslagruimte benodigd is.

In Delfshaven zitten een aantal ondernemingen die beschikken over loodsen. Een aantal bouwprojecten in Rotterdam maken daar op dit moment ook gebruik van. In onderstaande afbeelding is globaal de route van Delfshaven naar Post Rotterdam weergegeven.



Figuur 9 - Route van Delfshaven naar Post Rotterdam

In de overleggen met de gemeente Rotterdam is ook aangegeven dat wachtend verkeer op verkeersluwe publieke straten (bijv. in de Spaanse Polder) ook tot de mogelijkheden behoort.

5.4 EXTRA OPSLAG OP HET BOUWTERREIN

Behalve een overslag- en JIT-hub wordt er extra opslag gecreëerd op het bouwterrein door op een slimme wijze met de uitvoering van de woontoren om te gaan. De belasting uit de woontoren wordt op de tafelconstructie opgevangen, waarna het via de kolommen naar de fundering wordt afgedragen.

Door ervoor te kiezen om de vloer boven de tafelconstructie niet meteen te storten, maar in een latere fase, wordt een 'bouwloods op hoogte' gecreëerd.

5.5 MINIMALISEREN OVERLAST DOOR BOUWTERREIN

Materialen, sloopafval e.d. moeten door de aannemer binnen de hekken worden opgeslagen. Er dient een zo overzichtelijk mogelijk werkterrein gecreëerd te worden zodat er zo min mogelijk verborgen hoekjes ontstaan waar overlast van kan ontstaan. Openbare wegen mogen niet worden beschadigd of vervuild door de werkzaamheden en het werkverkeer. Mocht dit wel gebeuren dan zal de veroorzaker verantwoordelijk zijn voor de uitvoering van de schoonmaak- en herstelwerkzaamheden. Voor het herstellen van schade aan openbaar gebied dient het stadsbeheer direct gewaarschuwd te worden.

Het in te zetten materieel moet worden aangepast aan de beschikbare ruimte. Vervuiling van het wegdek wordt voorkomen door een tijdelijke verharding van de losplaats e.d. Het 'just in time delivery' principe geldt voor alle bouwlogistiek zodat geen opstoppingen ontstaan. Ook worden minder bouwmaterialen tijdelijk opgeslagen op bouwterreinen waardoor de omvang ervan beperkt kan blijven. Daarnaast worden aannemers verplicht om personeel en hun materiaal centraal aan te voeren, zodat parkeeroverlast in de buurt zoveel mogelijk wordt voorkomen. Voor de inrichting van het bouwterrein verwijzen we u naar het Bouwveiligheidsplan.

5.6 WERKTIDEN, NACHT- EN WEEKENDWERK

Er mag worden gewerkt op werkdagen en zaterdag tussen 07:00 uur en 19:00 uur. Het werken buiten de reguliere werktijden wordt zoveel mogelijk voorkomen. De geluidshinder wordt zoveel mogelijk voorkomen en beperkt. Voor details omtrent geluidshinder verwijzen we u naar het Bouwveiligheidsplan.

De werktijdenonthefing voor het bouwen en slopen is als volgt: tenminste 6 weken voor de geplande start van de werkzaamheden wordt dit aangevraagd. De gemeente geeft binnen 10 werkdagen antwoord op de aanvraag. Bij de aanvraag wordt een situatietekening meegestuurd van: de werkzaamheden, de locatie van de dichtstbijzijnde gebouwen (die in gebruik zijn) en de tekeningen met afzettingen / verkeersmaatregelen (indien dit van toepassing is).

Vooruitlopend aan het werken buiten reguliere werktijden dient de omgeving geïnformeerd te worden.

Nacht- en weekendwerk zal geen gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van het openbare gebied.

5.7 BEHEER VAN DE OPENBARE RUIMTE

Het beheer van de buitenruimte blijft mogelijk. Voor de onderdelen waar de bereikbaarheid of beschikbaarheid zal wijzigen door de bouwwerkzaamheden wordt u verwezen naar hoofdstuk 7 van dit BLVC-plan.

Het stadsbeheer is verantwoordelijk voor het beheer buiten de werkgrens, de aannemer daarbinnen. De aannemer is ook verantwoordelijk voor het beheren van het bouwhek.

5.8 HULPVERLENING & CALAMITEITEN

Tijdens de bouwwerkzaamheden zullen de vluchtwegen vanuit omringende gebouwen toegankelijk blijven. Daarnaast blijven de opstelplaatsen van de hulpdiensten bereikbaar. Verder blijven de brandblusvoorzieningen (hydranten en blusleidingen) worden niet geblokkeerd en blijven toegankelijk.

6 BEREIKBAARHEID

Aangezien het werkterrein in een druk woon- en werkgebied ligt, waarbij de bereikbaarheid van essentieel belang is, zal het noodzakelijk zijn deze bereikbaarheid gedurende de hele uitvoeringsduur te waarborgen. In de volgende paragrafen worden de aspecten met betrekking tot de bereikbaarheid voor de verschillende belanghebbenden nader bekeken.

Uitgaande van de beschikbare fasering van het project 'Herinrichting Coolsingel' is een analyse opgesteld met betrekking tot beschikbare aan- en afvoerroutes naar de projectlocatie van Post Rotterdam.

6.1 MOGELIJKE AAN- EN AFVOERROUTES

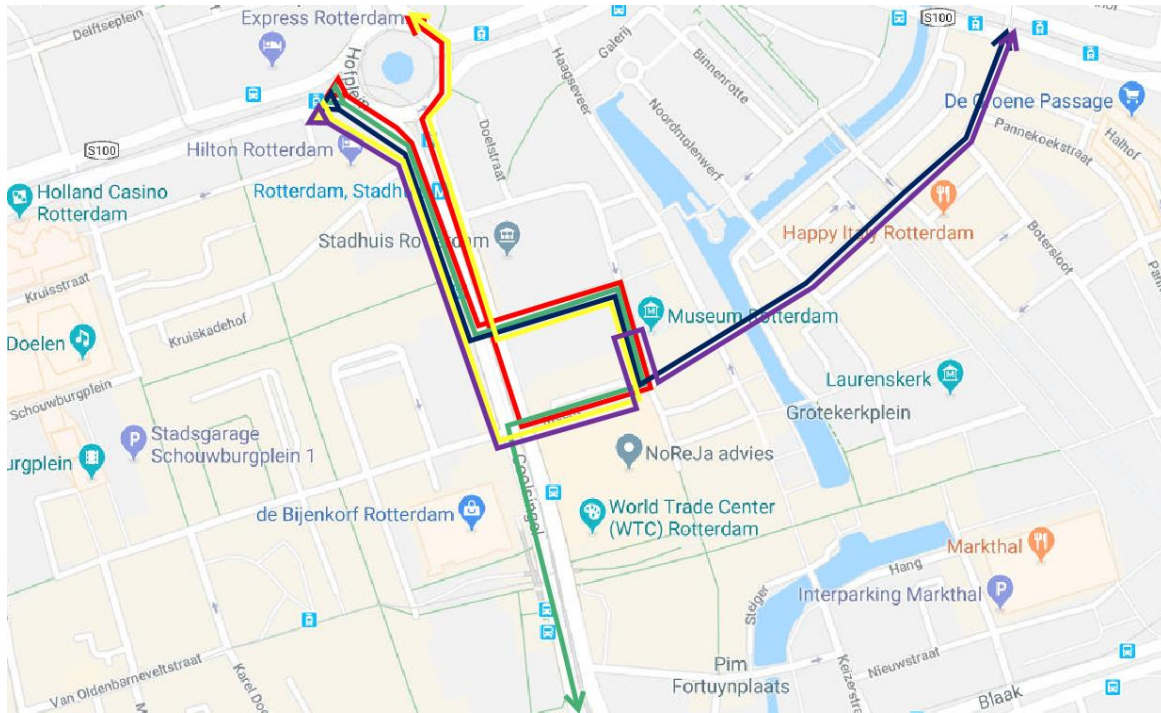
In eerste instantie is gekeken naar mogelijke aan- en afvoerroutes naar de projectlocatie Post Rotterdam, zonder rekening te houden met externe factoren. Verderop in dit document worden de beschikbare aan- en afvoerroutes nader geanalyseerd.

6.1.1 Via het Hofplein

De projectlocatie is bereikbaar door vanaf het Hofplein de Coolsingel op te draaien en dan linksaf te slaan richting óf de Stadhuisstraat óf de Meent.

Afhankelijk van de gekozen aanvoerroute (Stadhuisstraat of Meent) kan de projectlocatie op meerdere wijzen worden verlaten.

Aanvoerroute via	Afvoerroute via
Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)
Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)
Stadhuisstraat	Rodezand-Meent (richting oosten)
Meent	Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)
Meent	Meent (richting oosten)

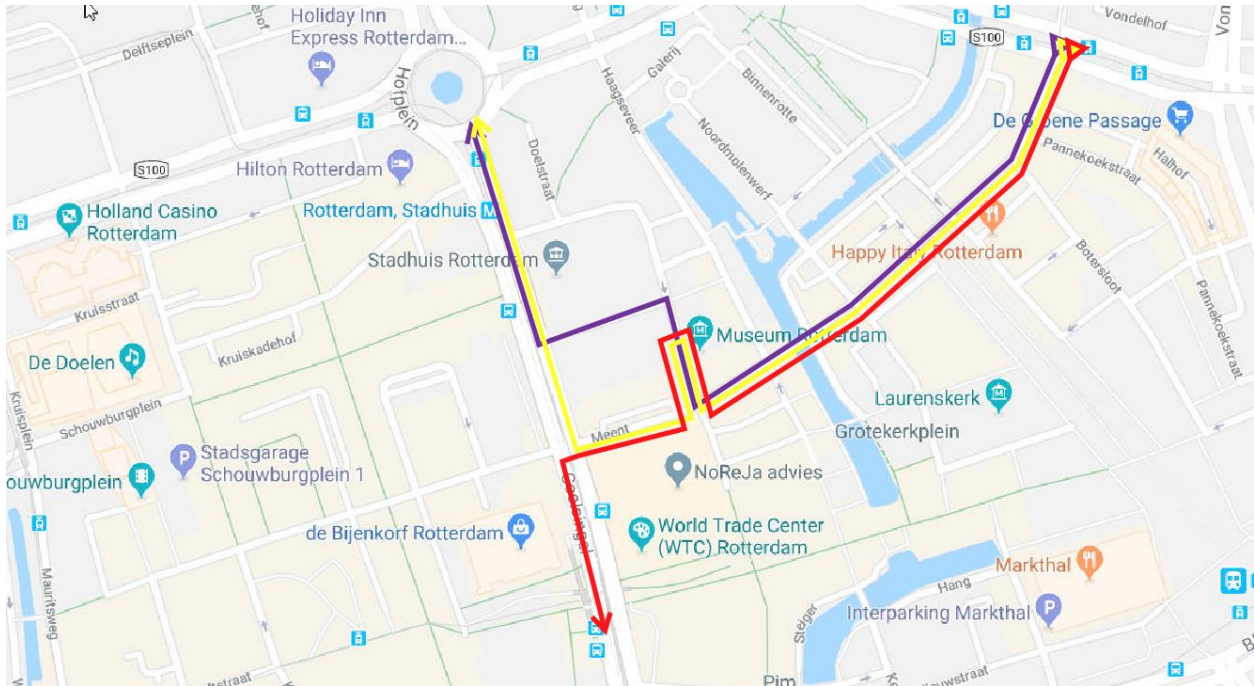


6.1.2 Via de Meent

Door de projectlocatie te benaderen vanuit het oosten, is Post Rotterdam ook bereikbaar via de Meent.

Voor de afvoerroutes zijn de opties weergegeven in onderstaande tabel.

Aanvoerroute via	Afvoerroute via
Meent	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)
Meent	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)
Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting oosten, richting Hofplein)

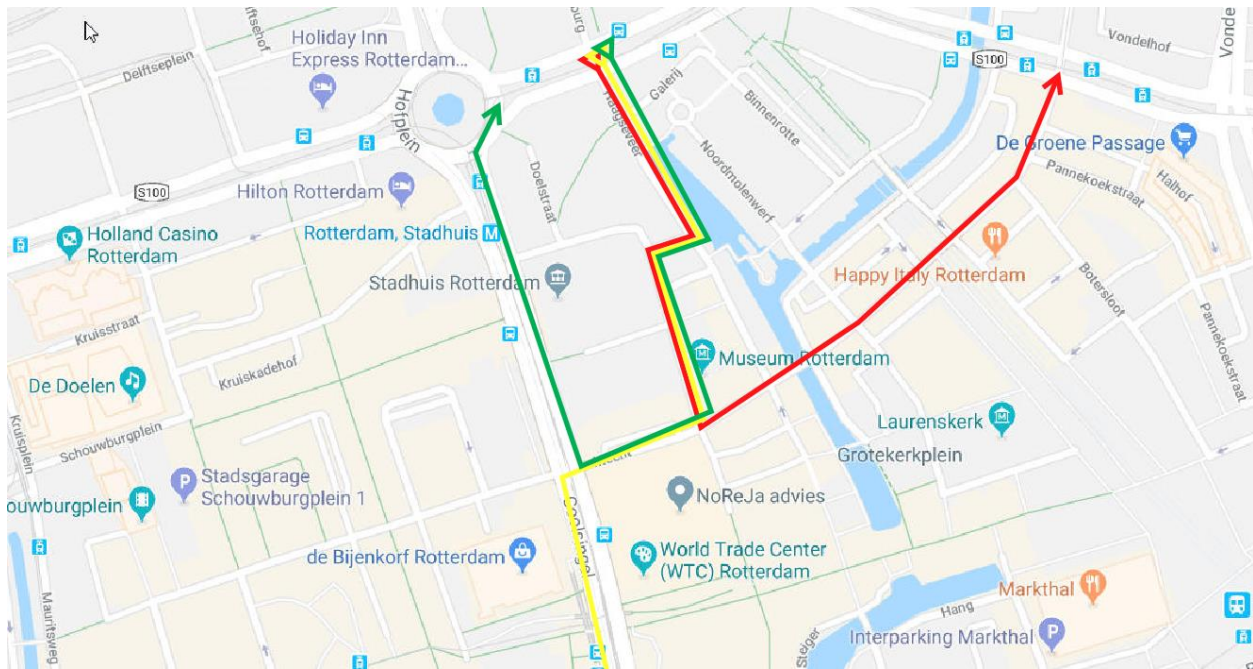


6.1.3 Via de Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-de Rodezand

Door niet vanaf het Hofplein de Coolsingel op te draaien, maar de afslag te nemen richting Pompenburg, kan de projectlocatie bereikt worden via de Haagse Veer, de Zandstraat, het Raam en de Rodezand.

Bij deze optie behoren de volgende aan- en afvoerroutes tot de mogelijkheden.

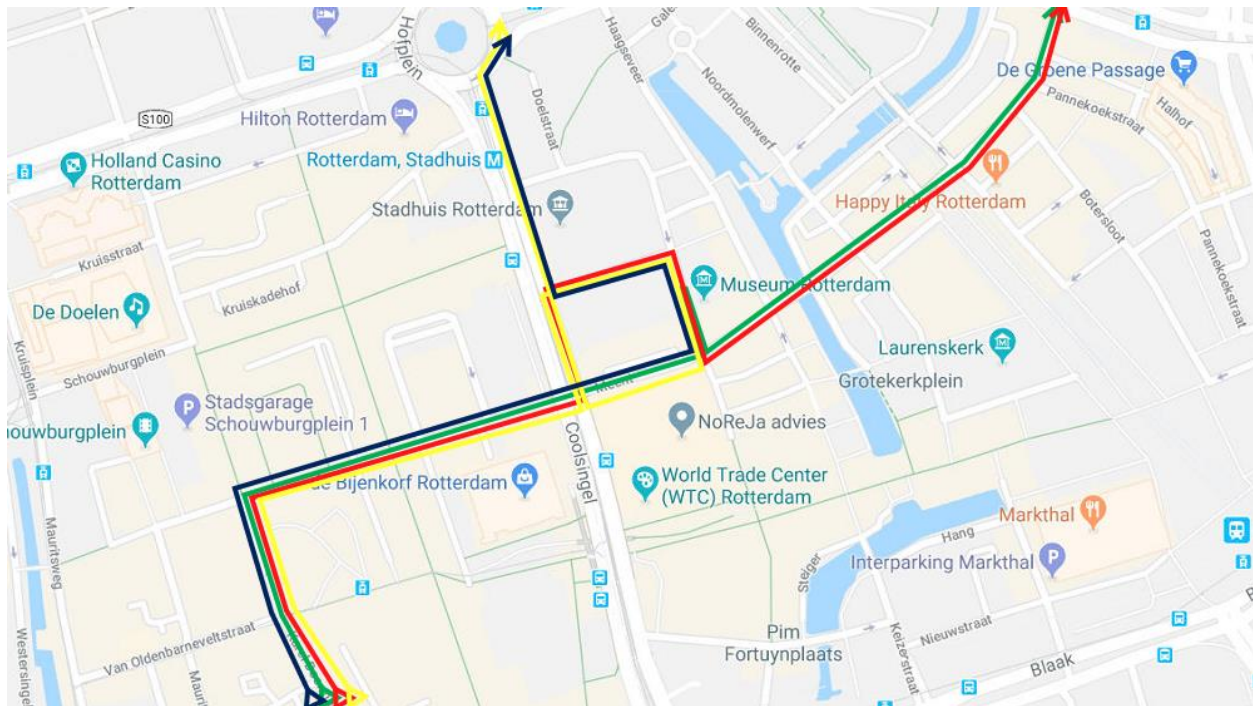
Aanvoerroute via	Afvoerroute via
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent (richting oosten)
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent-Coolsingel (richting noorden, richting Hofplein)
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent-Coolsingel (richting zuiden, richting Churchillplein)



6.1.4 Via de Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat

Vanuit het zuiden is de projectlocatie te bereiken via de Karel Doormanstraat, waarna wordt afgeslagen richting de Aert van Nes straat. Door nu de Coolsingel over te steken kan Post Rotterdam via de Meent of de Stadhuisstraat worden bereikt.

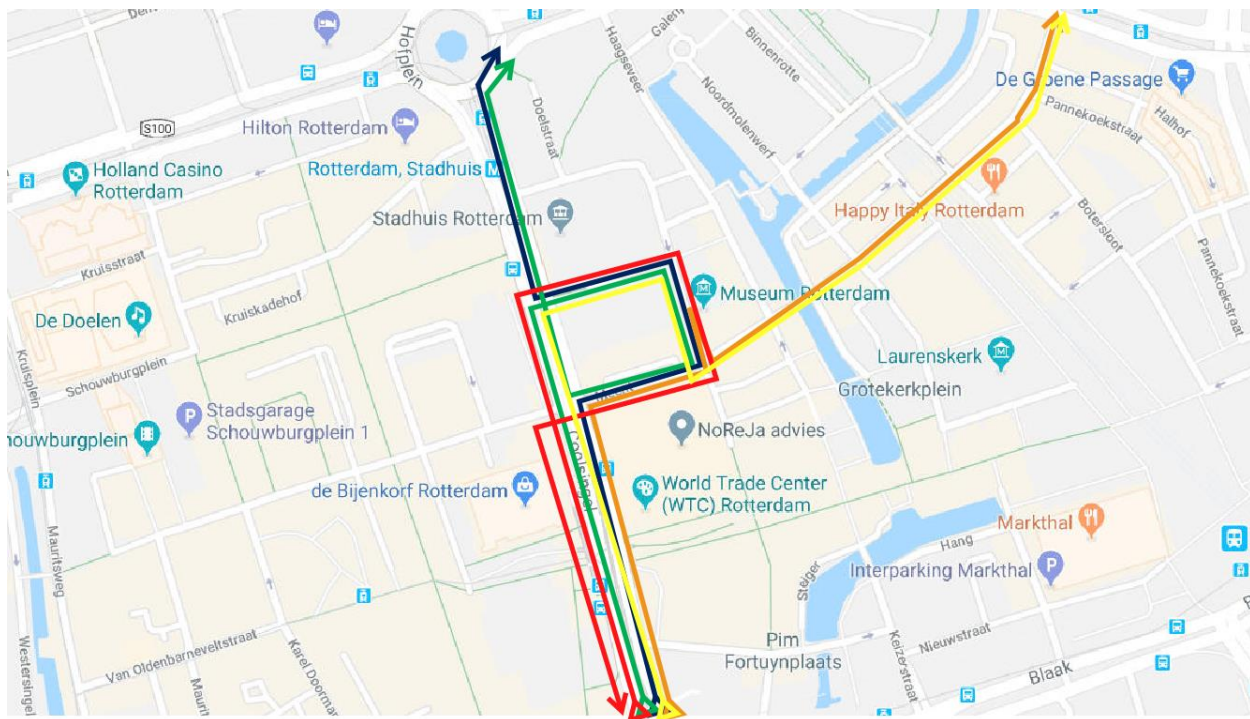
Aanvoerroute via	Afvoerroute via
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Coolsingel-Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting oosten, richting Hofplein)
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Meent	Meent (richting oosten)
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent (richting oosten)



6.1.5 Via het Churchillplein

Een alternatieve route vanuit het zuiden is door vanaf het Churchillplein over de Coolsingel te rijden en vervolgens óf de Meent óf de Stadhuisstraat in te slaan. Hiervoor gelden dezelfde afvoerroutes als hierboven vermeld.

Aanvoerroute via	Afvoerroute via
Churchillplein-Coolsingel-Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting noorden, richting Hofplein)
Churchillplein-Coolsingel-Meent	Meent (richting oosten)
Churchillplein-Coolsingel-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting noorden, richting Hofplein)
Churchillplein-Coolsingel-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting zuiden, richting Churchillplein)
Churchillplein-Coolsingel-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent (richting oosten)



6.2 BESCHIKBARE AAN- EN AFVOERROUTES

Vervolgens is per mogelijke route gekeken wat de mate van beschikbaarheid is rekening houdend met de volgende externe factoren:

- Herinrichting Coolsingel;
- Verkeersbeperkingen;
- Overig.

Aanvullend worden er per route aandachtspunten gegeven, welke óf nader onderzocht moeten worden óf waarover nog een besluit moet worden genomen.

6.2.1 Via het Hofplein

6.2.1.1 Herinrichting Coolsingel

Tijdens Uitvoeringsblok 3 is de Coolsingel beschikbaar voor vrachtverkeer dat van noord naar zuid rijdt. Echter, in fases 1-3 bevindt zich het bouwterrein van het RET-station zich ter plaatse van de toegang naar de Stadhuisstraat. De Meent is in de fases 1-3 wel bereikbaar vanaf het Hofplein. In fase 4 wordt het gedeelte van de Coolsingel tussen het Hofplein en de Meent aangepakt. Tijdens deze fase is zowel de Stadhuisstraat als de Meent niet toegankelijk voor vrachtverkeer. In Uitvoeringsblok 4 kan de Coolsingel niet bereikt worden via het Hofplein.

6.2.1.2 Verkeersbeperkingen

De aanwezige bochtstralen, om af te kunnen slaan van de Coolsingel naar óf de Stadhuisstraat óf de Meent, zijn voldoende voor vrachtverkeer. Het afslaan van vrachtverkeer zal begeleid moeten worden door verkeersregelaars.

In de huidige situatie is de Stadhuisstraat nog gesloten voor vrachtverkeer rijdend van de Coolsingel naar de Stadhuisstraat. Daarnaast bevindt zich op de verbinding van beide straten op dit moment een (tijdelijke) bussluis.

6.2.1.3 Aandachtspunten

In de fases 1-3 van Uitvoeringsblok 3 moet, in het geval van de Stadhuisstraat, besloten worden of de Stadhuisstraat vanaf de Coolsingel richting de Rodezand voor eenrichtingsverkeer wordt geopend. Op dit moment ligt hiervoor een voorstel van Omnam bij de gemeente Rotterdam;

In de fases 1-3 van Uitvoeringsblok 3 moet met de (hoofd)aannemer van de verbouwing van het RET station afstemming worden gezocht voor gezamenlijk gebruik van het bouwterrein;

In de fases 1-3 van Uitvoeringsblok 3 moet, in het geval van de Stadhuisstraat, onderzocht worden of de rijplaat voldoende draagkracht heeft om de belasting uit het bouwverkeer te kunnen dragen.

6.2.2 Via de Meent

6.2.2.1 Herinrichting Coolsingel

Ten aanzien van de aanvoer heeft deze route geen raakvlakken met het project 'Herinrichting Coolsingel'. Voor de afvoerroute geldt dat tijdens Uitvoeringsblok 3 (fase 1-4) gebruik kan worden gemaakt van de Coolsingel. In fase 5 van Uitvoeringsblok 3 gaat het kruispunt van de Meent op de schop en is deze afvoerroute niet langer beschikbaar. Tijdens Uitvoeringsblok 4 is de oostelijke kant van de Coolsingel open voor (vracht)verkeer. Vanaf dat moment is de afvoerroute richting zowel het Hofplein als het Churchillplein beschikbaar.

6.2.2.2 Verkeersbeperkingen

Deze route is beperkt beschikbaar vanuit oostelijke richting door de aanwezigheid van de markt op vaste wekdagen (dinsdag en zaterdag), die een voetgangersoversteek heeft. Daarnaast heeft de Meent als retail- en horecagebied de hele week door veel voetgangers en geparkeerde auto's.

6.2.2.3 Aandachtspunten

Om van de Meent bij Post Rotterdam te komen moet een brug worden gepasseerd. Het is op dit moment onduidelijk of deze brug voldoende draagkracht heeft om de belasting uit bouwverkeer te kunnen dragen. Dit zal, indien van toepassing, in een later stadium verder worden onderzocht.

6.2.3 Via de Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-de Rodezand

6.2.3.1 Herinrichting Coolsingel

Ten aanzien van de aanvoer heeft deze route geen raakvlakken met het project 'Herinrichting Coolsingel'. Voor de afvoerroute geldt dat tijdens Uitvoeringsblok 3 (fase 1-4) gebruik kan worden

gemaakt van de Coolsingel. In fase 5 van Uitvoeringsblok 3 gaat het kruispunt van de Meent op de schop en is deze afvoerroute niet langer beschikbaar. Tijdens Uitvoeringsblok 4 is de oostelijke kant van de Coolsingel open voor (vracht)verkeer. Vanaf dat moment is de afvoerroute richting zowel het Hofplein als het Churchillplein beschikbaar.

6.2.3.2 Verkeersbeperkingen

Uit overleggen met de gemeente Rotterdam is naar voren gekomen dat de straten in het centrum van Rotterdam zijn ontworpen op normale vrachtwagens. Dit zou uitkomsten bieden voor het klein transport.

6.2.3.3 Aandachtspunten

Op deze route bevinden zich meerdere bochten waarvan in een later stadium gecontroleerd moet worden in hoeverre het bouwverkeer (groot en klein transport) de bochtstralen kan halen.

6.2.4 Via de Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat

6.2.4.1 Herinrichting Coolsingel

In fase 5 van Uitvoeringsblok 3 en fase 13 van Uitvoeringsblok 4 gaat het kruispunt van de Meent op de schop en is deze aanvoerroute niet langer beschikbaar.

6.2.4.2 Verkeersbeperkingen

Deze route heeft grote beperkingen voor de realisatie van Post Rotterdam. Deze route heeft een hoge verkeersdruk (winkel- en horecagebied) en wordt gebruikt als omleiding voor de parkeergarages in de stad tijdens de realisatie van de Coolsingel. Er zijn kruisingen met het Binnenwegplein en de Lijnbaan met intensieve publieksoversteken en een krappe bocht.

6.2.4.3 Aandachtspunten

Op deze route bevinden zich meerdere bochten waarvan in een later stadium gecontroleerd moet worden in hoeverre het bouwverkeer (groot en klein transport) de bochtstralen kan halen.

6.2.5 Via het Churchillplein

6.2.5.1 Herinrichting Coolsingel

Vanaf Uitvoeringsblok 3, fase 2 is de Meent bereikbaar via het Churchillplein. In de fase erna gaat het kruispunt bij het Churchillplein eruit tot aan de start van Uitvoeringsblok 4 (eerst wordt het kruispunt opnieuw ingericht, vervolgens de kruising bij de Meent). Aan de start van Uitvoeringsblok 4 is de gehele Coolsingel vervangen van het Churchillplein tot aan de Meent. Dit maakt het in deze fase een goede aan- en/of afvoerroute.

6.2.5.2 Verkeersbeperkingen

Tijdens Uitvoeringsblok 4 kan (vracht)verkeer via de Coolsingel de projectlocatie bereiken. Gezien het feit dat de oostelijke zijde van de Coolsingel dan volledig is afgesloten, kan het bouwverkeer van Post Rotterdam hinder ondervinden van de werkzaamheden aan de Coolsingel.

6.2.5.3 Aandachtspunten

In Uitvoeringsblok 4 is de oostelijke kant van de Coolsingel gereed. Op het moment dat bouwverkeer over de nieuw aangelegde wegen gaat rijden, kan dit leiden tot schades en verzakkingen. Op dit vlak moet nauwe afstemming met het project 'Herinrichting Coolsingel' plaatsvinden.

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van alle aan- en afvoerroutes. Vervolgens is per route aangegeven of deze haalbaar is tijdens Uitvoeringsblok 3 en 4. Een '-' geeft aan dat deze niet mogelijk is, een '+' geeft aan dat deze wel mogelijk is. In deze analyse is ervan uitgegaan dat het voorstel van Omnam met betrekking tot het openen van de Stadhuisstraat is goedgekeurd.

Route	Aanvoerroute via	Afvoerroute via	Uitvoeringsblok 3	Uitvoeringsblok 4
Hofplein	Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)	-	-
Hofplein	Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	-	-
Hofplein	Stadhuisstraat	Rodezand-Meent (richting oosten)	-	-
Hofplein	Meent	Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)	-	-
Hofplein	Meent	Meent (richting oosten)	-	+
Meent	Meent	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)	-	+
Meent	Meent	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	+	+
Meent	Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting oosten, richting Hofplein)	-	+
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent (richting oosten)	+	+
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het	Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)	-	+

Raam-Rodezand				
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	+	+
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Coolsingel-Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting oosten, richting Hofplein)	-	+
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Meent	Meent (richting oosten)	+	+
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)	-	+
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	-	+
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent (richting oosten)	-	+
Churchillplein	Churchillplein-Coolsingel-Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting oosten, richting Hofplein)	+	+
Churchillplein	Churchillplein-Coolsingel-Meent	Meent (richting oosten)	-	+
Churchillplein	Churchillplein-Coolsingel-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Hofplein)	-	+
Churchillplein	Churchillplein-Coolsingel-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	-	+
Churchillplein	Churchillplein-Coolsingel-Stadhuisstraat	Rodezand-Meent (richting oosten)	-	+

6.3 GEKOZEN AAN- EN AFVOERROUTE

Op basis van bovenstaand overzicht zijn er meerdere routes die zowel in Uitvoeringsblok 3 als Uitvoeringsblok 4 mogelijk zijn. Hieronder zijn deze nog even kort herhaald:

Route	Aanvoerroute via	Afvoerroute via	Uitvoeringsblok 3	Uitvoeringsblok 4
Meent	Meent	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	+	+
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent (richting oosten)	+	+
Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Pompenburg-de Haagse Veer-Zandstraat-het Raam-Rodezand	Meent-Coolsingel (richting westen, richting Churchillplein)	+	+
Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat	Karel Doormanstraat-Aert van Nes straat-Meent	Meent (richting oosten)	+	+
Churchillplein	Churchillplein-Coolsingel-Meent	Meent-Rodezand-Stadhuisstraat-Coolsingel (richting oosten, richting Hofplein)	+	+

Rekening houdend met de voorziene transporten uit hoofdstuk 4, gaat de voorkeur uit naar de volgende transportroutes. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in groot en klein transport.

6.3.1 Sloop van de Rodezand gevel en het perron

Onderdeel	Type transport	Route
Slooppuin	Klein-afvoer	Meent-Coolsingel (richting Churchillplein)
Houten palen	Klein-afvoer	Meent-Coolsingel (richting Churchillplein)
Afgegraven grond	Klein-afvoer	Meent-Coolsingel (richting Churchillplein)
Materieel	Groot-aanvoer	Churchillplein-Coolsingel-Meent

6.3.2 Een-laags ondergrondse parkeergarage aan de Rodezand

Onderdeel	Type transport	Route
-----------	----------------	-------

Tubex-palen	Groot-aanvoer	Churchillplein- Coolsingel-Meent
Damwanden	Groot-aanvoer	Churchillplein- Coolsingel-Meent
Stempelramen	Groot-aanvoer	Churchillplein- Coolsingel-Meent
Beton	Klein-aanvoer	Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam- Rodezand
Materieel	Groot-aanvoer	Churchillplein- Coolsingel-Meent

6.3.3 Realisatie van de woontoren met een hoogte van 150 m

Onderdeel	Type transport	Route
Beton	Klein-aanvoer	Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam- Rodezand
Gevelelementen	Klein-aanvoer	Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam- Rodezand
Glasgevel	Klein-aanvoer	Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam- Rodezand
Wapening	Klein-aanvoer	Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam- Rodezand
Overige fit-out	Klein-aanvoer	Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam- Rodezand
Materieel	Groot-aanvoer	Churchillplein- Coolsingel-Meent

6.3.4 Renovatie van het voormalige postkantoor

Onderdeel	Type transport	Route
Slooppuin	Klein-afvoer	Meent- Coolsingel (richting Churchillplein)
Wanden	Klein-aanvoer	Pompenburg- Haagse Veer- Zandstraat- Raam- Rodezand
Ramen	Klein-aanvoer	Pompenburg- Haagse Veer-

		Zandstraat- Raam- Rodezand
Overige fit-out	Klein-aanvoer	Pompenburg- Haagse Veer- Zandstraat- Raam- Rodezand
Materieel	Groot-aanvoer	Churchillplein- Coolsingel- Meent

In algemene zin kan het volgende worden gesteld:

1. Voor het reguliere werk wordt gebruikt gemaakt van klein transport. De aanvoer van deze transporten vindt plaats via de Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam-Rodezand, de afvoer zal verlopen via de Meent-Coolsingel (richting Churchillplein);
2. Incidenteel wordt groot transport ingezet. Hiervoor zal voor de aanvoer gebruik worden gemaakt van de route Churchillplein-Coolsingel-Meent. Voor de afvoer zal dezelfde route worden toegepast, maar dan in de omgekeerde volgorde (Meent-Coolsingel-Churchillplein). Om dit mogelijk te kunnen maken, moet de trailer kunnen draaien. In een later stadium zal de haalbaarheid hiervan worden bepaald (o.a. mogelijke bochtstralen).

6.4 VERKEERSBEWEGINGEN

Op basis van het ontwerp kunnen o.a. de hoeveelheden sloopafval en het benodigd aantal m3 beton worden bepaald. Op basis hiervan en de keuze van het transport (groot en klein transport) kunnen vervolgens het aantal verkeersbewegingen worden bepaald. Aangezien hiervan veel afhangt van de keuzes van de uiteindelijke aannemer, is dit in dit BLVC-plan niet verder uitgewerkt.

6.5 VERKEERSMAATREGELEN

6.5.1 Algemene verkeersmaatregelen

Een belangrijke maatregel in de voorkeursoptie is dat het (klein) transport dezelfde rijrichting heeft als het autoverkeer in de Rodezand (t.a.v. de parkeerroute). Hiermee wordt voorkomen dat achteruit wordt gereden op de openbare weg, wat de veiligheid verhoogd. Daarnaast verbetert dit de circulatie rondom het project.

Voor de bereikbaarheid van de aanliggende bedrijven en omwonenden en om de veiligheid voor alle betrokken partijen tijdens de werkzaamheden te garanderen, worden, indien nodig, tijdelijke verkeersmaatregelen getroffen. Voor bebordingen en omlleidingen is de CROW- publicatie 96 B "Maatregelen bij werken in uitvoering op niet- autosnelwegen en wegen binnen de bebouwde kom" van toepassing.

De losplaatsen bevinden zich op het bouwterrein. Voor een indicatie wordt verwezen naar de overzichtstekeningen in het Bouwveiligheidsplan. De losplaatsen en het aangrenzende bouwterrein zijn verhard, waardoor vervuiling van de omringende wegen wordt voorkomen.

Rondom het bouwterrein, bij de benodigde omleidingen en ter plaatse van de poort van het bouwterrein zal bebording worden aangebracht om weggebruikers tijdig en duidelijk te informeren.

6.5.2 Specifieke verkeersmaatregelen voor de gekozen variant

In de navolgende analyse van verkeersmaatregelen wordt uitgegaan van de aanrijdroute via de Pompenburg-Haagse Veer-Zandstraat-Raam-Rodezand, en de retourroute via Meent-Coolsingel (richting Churchillplein). Hierbij worden de volgende maatregelen getroffen:

- In de Haagse Veer en het Raam worden bij bijzonder transport tijdelijk parkeerplaatsen buiten gebruik gesteld;
- Op de hoek met de Stadhuisstraat wordt een bord geplaatst: 'wegversmalling', aangezien de breedte van de Rodezand zal worden versmald tot één rijstrook van noord naar zuid;
- Op de hoek met Raam worden de borden "30 km", Voetgangers oversteken", "Omleiding" met het pijlbord geplaatst;
- Verder wordt het bord "Uitrit bouwverkeer" geplaatst. De straatverlichting blijft gehandhaafd.
- Op de hoek tussen Meent en Rodezand de borden "Einde omleiding" met het pijlbord "30 km", "Pas op; werkzaamheden" geplaatst.

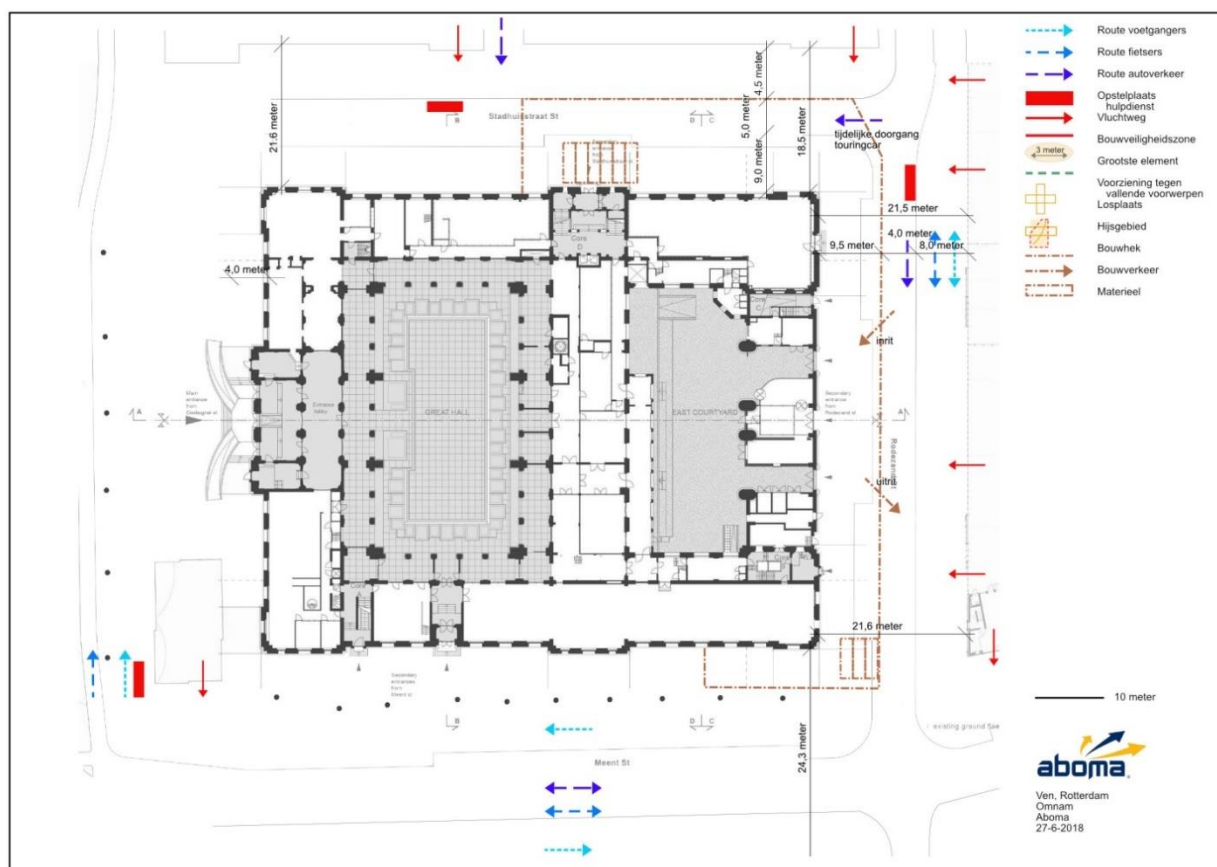
7 LEEFBAARHEID

In hoofdstuk 3 is de omgevingsscan besproken. Hier is voor de aspecten 'Verkeer', 'Functies, bedrijven en voorzieningen' en 'Bouwprojecten in de omgeving' bepaald wat de huidige status is rondom het gebied van Post Rotterdam. De beschreven bouwlogistiek en de wijze waarop het bouwterrein wordt ingericht zijn bepalend voor de mate van hinder die deze drie aspecten tijdens de werkzaamheden gaan ondervinden. In de volgende paragraaf wordt de verwachte hinder per aspect bepaald.

7.1.1 Verkeer

7.1.1.1 Voetgangers en fietsers

Op onderstaande plattegrond is de locatie en de omvang van het bouwterrein weergegeven.



Figuur 10 - Locatie en omvang bouwterrein (geeft niet de renovatiefase weer)

Ter plaatse van zowel de Stadhuisstraat als de Rodezand zal het bouwterrein zich (gedeeltelijk) op het trottoir en de openbare weg bevinden. Vanwege verschillende type transporten kunnen er onveilige situaties ontstaan voor voetgangers en fietsers. Om die reden zullen deze worden omgeleid via de Meent. De Stadhuisstraat en (een gedeelte van) de Rodezand zullen afgesloten zijn voor voetgangers en fietsers.

7.1.1.2 Auto- en vrachtverkeer

Voor auto- en vrachtverkeer geldt dezelfde beperking als vermeld voor voetgangers en fietsers. Omdat de Rodezand onderdeel is van de nieuwe parkeerroute naar de parkeergarage van het WTC, zal in de realisatie van het bouwterrein rekening worden gehouden dat tenminste één rijstrook van de Rodezand beschikbaar blijft voor verkeer dat van noord naar zuid rijdt.

7.1.1.3 Openbaar vervoer

Tijdens de werkzaamheden aan het project 'Herinrichting Coolingsingel' is metrostation Stadhuis tijdelijk buiten gebruik. Om dat moment moeten reizigers gebruik maken van een ander metrostation of kiezen voor alternatief (openbaar) vervoer.

7.1.2 Functies, bedrijven en voorzieningen

7.1.2.1 Woningen

Het appartementencomplex Timmerhuis bevindt zich aan de Rodezand. De toegankelijkheid van de vluchtwegen, de hulpdiensten en de blusvoorzieningen blijven gegarandeerd gedurende de werkzaamheden.

Voor de te treffen voorzieningen om hinder en overlast te voorkomen (o.a. lawaai-overlast) verwijzen we u naar het Bouwveiligheidsplan.

7.1.2.2 Horeca en retail

De terrassen aan de Meent blijven toegankelijk tijdens de bouwwerkzaamheden. Slechts de noordwestelijke hoek Meent-Rodezand zal onderdeel worden van het bouwterrein. De terrassen liggen buiten de draaicirkel van het bouwverkeer op het kruispunt Meent-Rodezand.

7.1.2.3 Ondergrondse functies

Zoals nu voorzien in het ontwerp blijft het grondwerk en eventuele verleggingen van kabels & leidingen beperkt. Indien benodigd zal er tijdig contact worden gezocht met het bevoegd gezag.

7.1.2.4 Maatschappelijke functies

De toegang naar het stadhuis moet te allen tijde beschikbaar blijven. Hiermee wordt rekening gehouden bij het inrichten van het bouwterrein. Sporadisch zullen touringbussen vanaf de Rodezand, de Stadhuisstraat in moeten rijden. Er zullen maatregelen worden getroffen om dit te kunnen faciliteren. Door bijvoorbeeld te werken met een poort, kunnen op afgesproken tijden, de touringbussen via het bouwterrein de toegang naar het stadhuis bereiken.

Museum Rotterdam blijft toegankelijk voor expeditie, bezoekers, hulpdiensten en dergelijke.

Voor de markt, ter hoogte van station Blaak, zijn wellicht afspraken nodig vanwege de ruimte voor vrachtverkeer, de tijdstippen van bijzondere transporten en dergelijke. Indien nodig zal dit in een later stadium gecoördineerd worden en afgestemd worden op de dagen dat er markt is.

Voor het politiebureau in de straat Raam geldt dat de bereikbaarheid hier in de gaten moet worden gehouden tijdens de bouwwerkzaamheden. Kleine transporten zullen namelijk via het Raam rijden,

waardoor deze verkeersstromen goed op elkaar afgestemd moeten worden. Dit zal in een later stadium worden uitgewerkt door de aannemer.

7.1.2.5 Gebruikers, straatmeubilair en diverse voorzieningen

Voor de viskraam (zomer), dan wel de oliebollenkraam (winter) zal een alternatieve locatie worden gezocht. De huidige locatie van de kraam ligt namelijk binnen het bouwterrein. Deze coördinatie zal in een later stadium worden gedaan.

Voor de brievenbussen aan de zuidzijde van Post Rotterdam zal een alternatieve locatie worden gezocht. Hiervoor zijn de eerste gesprekken al gevoerd met PostNL. De gemeente Rotterdam coördineert deze locatiewijziging.

Verder bevindt zich aan dezelfde zijde van het pand een bewaakte fietsenstalling. Op het moment dat het bouwterrein conflicteert met de fietsenstalling, zal er in overleg worden getreden met het bevoegd gezag.

Aan de zuidzijde van Post Rotterdam, aan de Meent, bevindt zich een bewaakte fietsenstalling. Op het moment dat het bouwterrein conflicteert met de fietsenstalling, zal er in overleg worden getreden met het bevoegd gezag.

Een verdeelkast aan de Meent komt in het bouwgebied te liggen en blijft toegankelijk voor de beheerders in overleg met de aannemer.

7.1.3 **Bouwprojecten in de omgeving**

De raakvlakken met het project 'Herinrichting Coolsingel' zijn uitgebreid toegelicht in hoofdstuk 3 en 5 van dit BLVC-plan. Van het project 'WTC Rotterdam' wordt minder hinder verwacht, aangezien deze werkzaamheden met name in pandig plaatsvinden. Wel moeten aan- en afvoerroutes en werktijden in een later stadium tussen beide projecten worden afgestemd.

7.1.4 **Evenementen**

Tijdens evenementen kan de publieksdruk op onder meer de Coolsingel dermate groot zijn dat in overleg met de gemeente besloten wordt om geen bouwverkeer af te roepen. Hierbij kan gedacht worden aan evenementen als:

- Marathon van Rotterdam: eerste weekend van april;
- Ropa Run: tweede weekend van juni;
- Rotterdam Unlimited: laatste weekend van juli.

N.B. de genoemde maanden zijn gebaseerd op de evenementenkalender van Rotterdam in 2018.

8 VEILIGHEID

Tijdens het werken aan en langs de (openbare) weg zijn de nodige V&G-maatregelen voor de werknemers volgens de Arbowet- en regelgeving van kracht. Deze werkzaamheden zijn voor Post Rotterdam beperkt; het gaat om het inrichten van de bouwplaats, het woonrijp en gebruikers-gereed opleveren. De andere werkzaamheden vinden plaats binnen de bouwhekken. De veiligheidsmaatregelen worden beschreven in het Bouwveiligheidsplan.

Om tijdens de werkzaamheden een optimale veiligheid voor zowel de uitvoerde partij als alle overige partijen te garanderen is de CROW-publicatie 96 b, "Maatregelen bij werken in uitvoering op niet-autosnelwegen binnen de bebouwde kom" van toepassing.

Voor keten, containers en depots zal de aannemer binnen het werkterrein en het bestaande gebouw een locatie moeten voorzien. Ook het materieel en eventueel vrijkomende materialen zal binnen het werkterrein moeten worden opgeslagen.

Voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden wordt er een Veiligheids- en Gezondheidsplan (V&G) uitvoeringsfase opgesteld door de aannemer. In dit V&G- plan worden de risico's met betrekking tot de uitvoering benoemd. De daarbij behorende maatregelen worden in dit plan aangegeven. Alle werknemers dienen op de hoogte gesteld te worden van dit V&G-plan en deze te volgen.

9 COMMUNICATIE

9.1 ALGEMEEN

Goede en tijdige informatie- uitwisseling tussen de diverse partijen en de belanghebbenden zoals winkeliers, openbaarvervoersbedrijven, Gemeente Rotterdam is cruciaal om de bouw zo voorspoedig mogelijk te laten verlopen.

Voorafgaand aan de communicatie worden de zaken van hinder en overlast geanalyseerd en worden maatregelen geformuleerd. Dit heeft onder meer betrekking op bereikbaarheid-, leefbaarheid- en veiligheidsaspecten. Door een goede voorbereiding verloopt het project soepeler.

De belanghebbenden worden tijdig en juist geïnformeerd worden over de werkzaamheden die voor hun deur of in hun omgeving uitgevoerd worden. Vroegtijdig zijn informatiesessies opgestart met de directe omwonenden en ondernemers uit de buurt. Deze stakeholder meetings hebben plaatsgevonden in juni 2018. Daarnaast is er een grote (openbare) sessie geweest voor geïnteresseerden. Men kon zich opgeven via een speciale website (www.postrotterdam.nl), waarna op 12 juni 2018 het evenement heeft plaatsgevonden. Op deze manier kunnen zij daar (eerder) begrip voor hebben.

De toegepaste communicatiemiddelen zijn:

Betrokkenen	Middelen	Wanneer
Stadsdeel Centrum, wegbeheerder	Algemene informatie via email en telefoon	Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden. Maandelijks overleg / 1x per kwartaal
Leveranciers en werklieden	E- mail en telefoonverkeer door uitvoerende partij in overleg met projectmanager, directievoerder en toezichthouder In uitvoeringsoverleg	Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden.
Nood- en Hulpdiensten	Algemene informatie via email en telefoon Lokale media Via directievoerder	Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden.
Voetgangers	Lokale media Bouwborden	Kort voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden.
Lokale media	Email	Voorafgaand aan de werkzaamheden.
Omwonende, bedrijven en scholen	Informatieavond Lokale media Bouwborden	Voorafgaand aan en tijdens de werkzaamheden

Tabel 1 - Communicatiemiddelen

9.2 COMMUNICATIEDOELEN

Het belangrijkste doel van de communicatie is dat de belanghebbende op de hoogte zijn van het doel, de inhoud, duur van de werkzaamheden en de omleidingsroutes.

De belanghebbenden zijn ervan op de hoogte dat overlast niet altijd te vermijden is, maar zoveel mogelijk wordt beperkt door een zorgvuldige planning en uitgekiende werkwijze.

De belanghebbenden zijn op de hoogte waar men meer informatie kan verkrijgen en waar men met klachten terecht kan (centraal informatienummer).

De tone of voice is begripvol, informerend maar niet excuserend. Open voor reactie (binnen vooraf vastgestelde én gecommuniceerde randvoorwaarden) en suggesties.

9.3 KLACHTEN, VRAGEN EN OPMERKINGEN

Op de (mondelijke en schriftelijke) klachten, vragen en opmerkingen die binnenkomen wordt op dezelfde dag gereageerd. De bouwplaatsmanager houdt een dossier bij met daarin de afwikkeling en de achtergrondinformatie van de klacht. De opdrachtgever wordt geïnformeerd over de afhandeling van klachten.

10 BIJLAGEN

10.1 FASERINGSTEKENINGEN PROJECT 'HERINRICHTING COOLSINGEL'