

Planning en fasering PHS Amsterdam

Presentatie van basis uitgangspunten
Zo simpel mogelijk (maar niet te simpel)

Elementen van een infraproject planning

ontwerp / specificatie

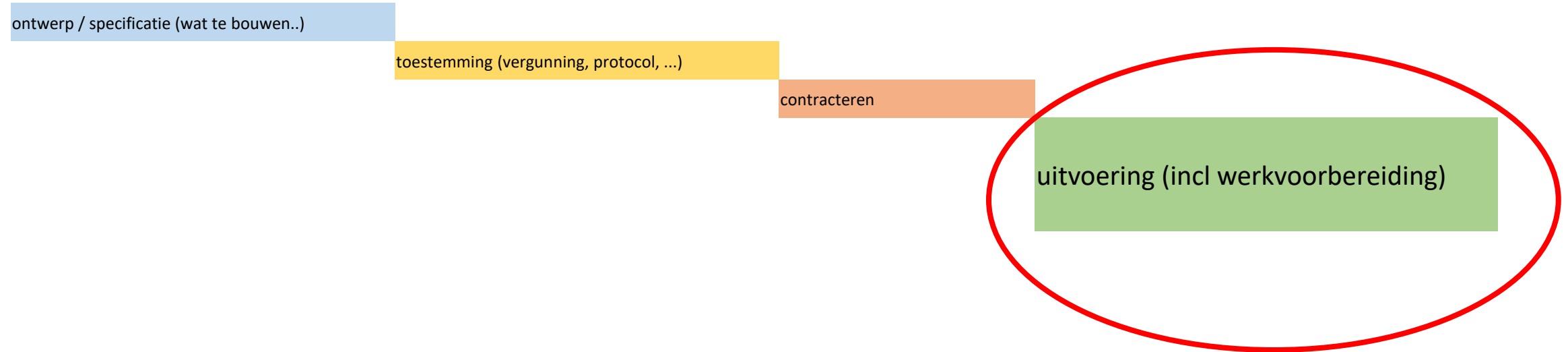
toestemmingen

contracteren

uitvoering

Deze kleuren komen steeds terug in het vervolg van de presentatie

PHS Amsterdam: Uitvoering is leidend



Bepalende factoren uitvoering



Mogelijkheden van bouwlogistiek
in de stad



Hoge eisen aan continuïteit
treinverkeer en reizigersstromen

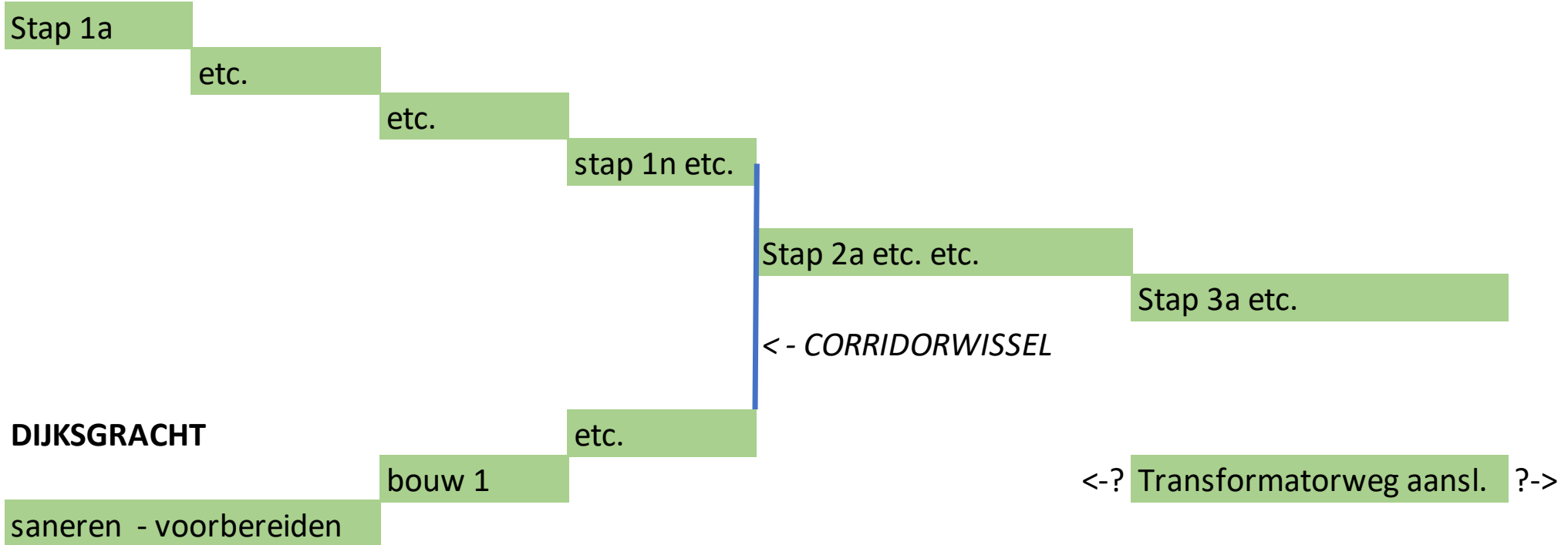
Conclusies uitvoering



- Er is één logische bouwvolgorde voor PHS Amsterdam
- Totale uitvoeringsduur (daadwerkelijk bouwen) is 7 á 8 jaar
- Bepalend zijn continuïteit treinverkeer en reizigersverkeer, en mogelijkheden van bouwlogistiek
- Kaders moeten worden overeengekomen met stakeholders (Gemeente, vervoerders,...)
- ProRail zal sturen op deze bouwvolgorde
- Binnen de afzonderlijke bouwstappen diverse mogelijkheden voor optimalisaties door aannemers

Hoofdlijnen uitvoeringplanning

STATIONSEILAND



7 á 8 jaar

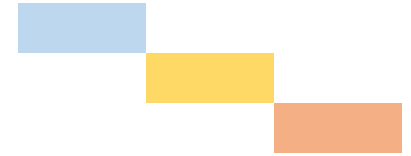
Uitvoering leidend - wat gaat vooraf?

ontwerp / specificatie (wat te bouwen..)

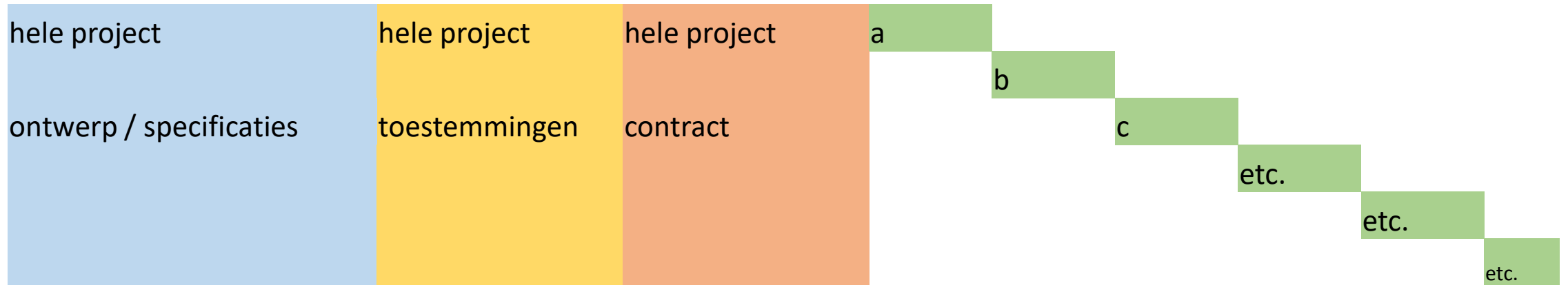
toestemming (vergunning, protocol, ...)

contracteren

uitvoering (incl werkvoorbereiding)



Wat we *niet* doen is:

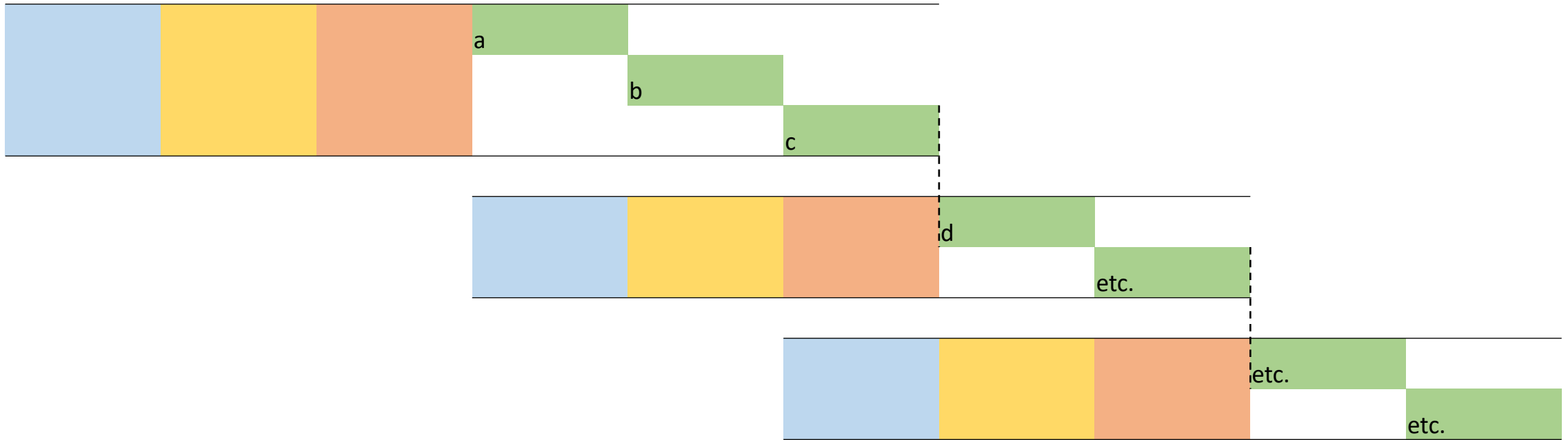


Dit is de normale aanpak voor 'kleinere' projecten

Bij PHS Amsterdam niet beheersbaar, want:

- Start uitvoering wordt afhankelijk van extreem veel aspecten
- Lange doorlooptijd tot start uitvoering -> late oplevering
- Te vroeg vastleggen van 'late' bouwstappen, niet houdbaar in dynamische omgeving

Wat we *wel* doen is:



Project knippen c.q. bouwstappen groeperen tot pakketten
Per pakket voorbereiden (ontwerp / toestemming / contract)

Basisplanning Q1 '19

Eerst: Hoofdindeling naar contracten / markten

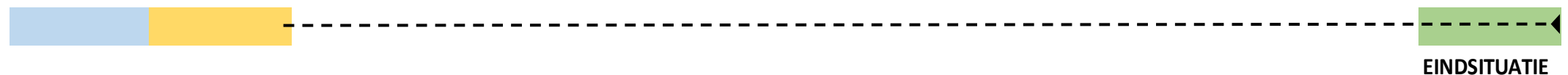
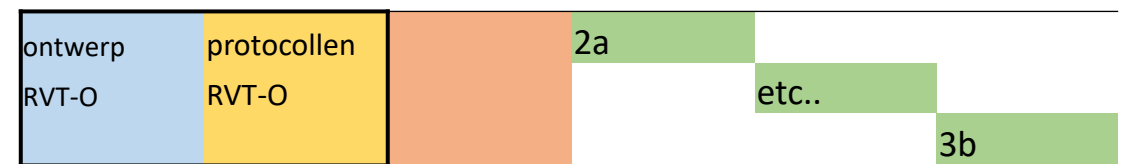
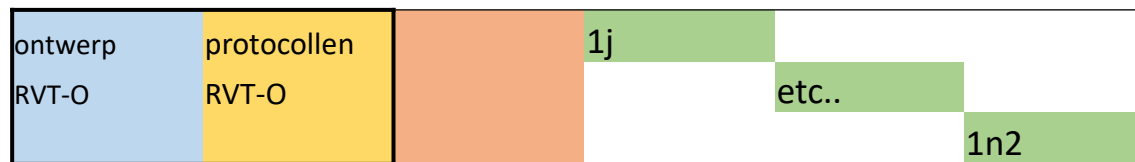
- I. Spoorwerk (marktpartijen met alle erkenningen)
- II. Niet – spoorwerk

Dan nadere onderverdeling.

I. Spoorwerk: nadere indeling spoorwerk werkpakketten.

Indelingsprincipe: logisch samenhangende ontwerpen (RVT-O) en bijbehorende toestemmingen (protocollen)

RVT-O + protocol van de *eerste* bouwstappen is **kritisch** voor de planning.



II. Niet-spoorwerk: nadere indeling werkpakketten

Eerst indeling naar (fysiek gescheiden) locatie. Op elke locatie heeft de scope eigen karakteristieken:

- Station
 - nadere onderverdeling op Station, zie verder
- Oostertoegang
- Dijksgracht

Niet-spoorwerk: Station

Het hele station is Rijksmonument.

Belangrijk risico is verkrijgen van omgevingsvergunning(en) monument.

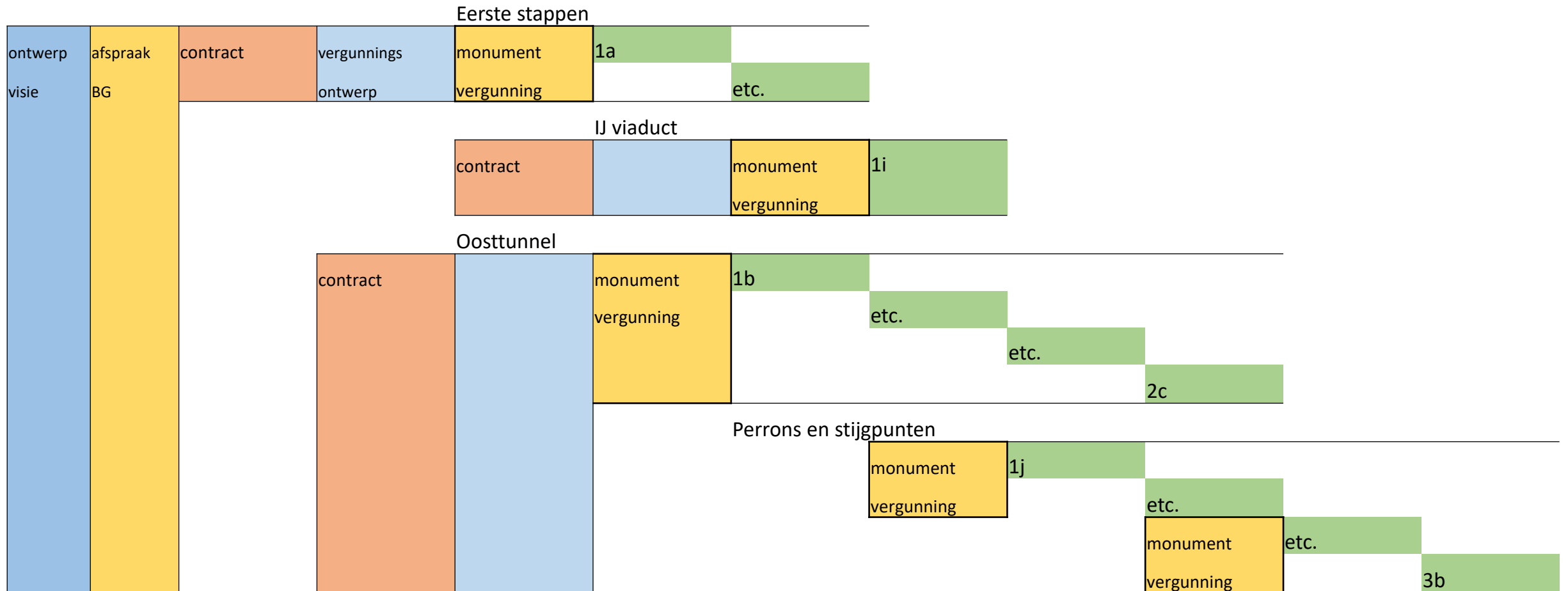
Beheersing hiervan is **kritisch** voor de planning (is ervaring uit het recente verleden, zeer gevoelig proces).

Strategie:

- plan van aanpak vergunningen (o.a. voor het monument) maken
- vooraf een totaalbeeld / ontwerpvisie voorleggen aan Bevoegd Gezag
- per projectdeel vergunningsontwerp (laten) maken
- vooraf (proces) afspraken maken met Bevoegd Gezag
- contracteren aannemer pas na deze afspraken

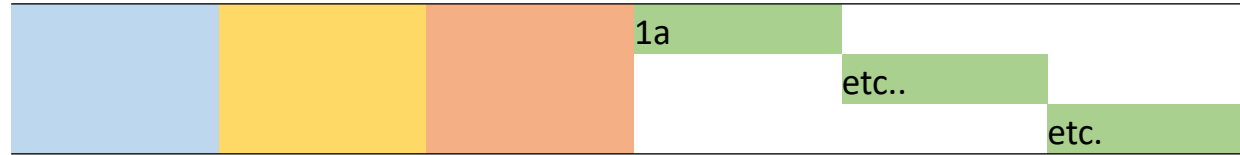
Vervolgens gefaseerde aanvraag omgevingsvergunningen monument

Bijvoorbeeld (contractindeling ntb):

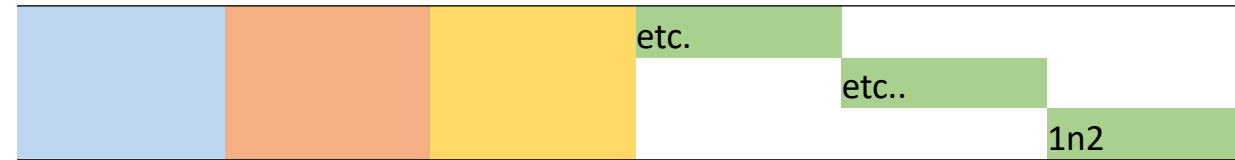


Niet-spoorwerk: locatie Dijksgracht

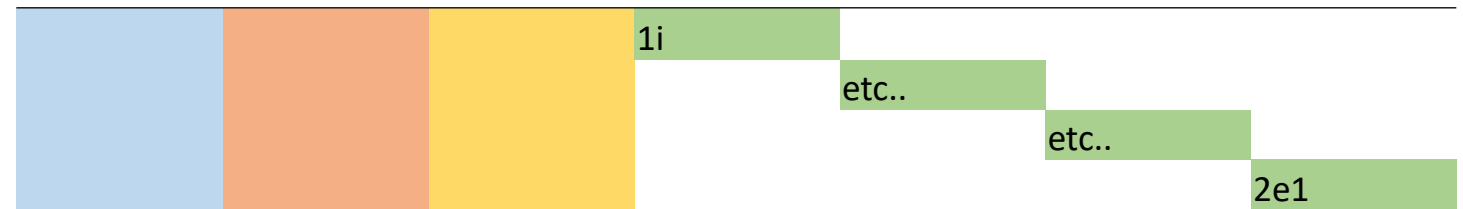
saneren



bouw Dive Under



Niet-spoorwerk: locatie Oostertoegang



Beide locaties zijn **niet kritisch** voor de planning (huidig inzicht)