



Gezichtsbepalend project aan het Amsterdamse Rembrandtplein

Unica bouwt voormalig hoofdkantoor ABN Amro om tot The Bank

Ga er maar aanstaan... 32.000 vierkante meter vloeroppervlakte van een oud bankgebouw ombouwen in moderne kantoor- en winkelvoorzieningen. Daarbij moet je werken op een van de drukste locaties van Nederland, met vrijwel geen ruimte om te laden en te lossen. Voor je opslagruimte en de bouwkeet is er alleen inpandig ruimte te vinden. Er moeten leidingen gelegd worden door betonnen balken van een meter dik. En er is in het pand vrijwel geen repeterend element te vinden.

Gebouw uit twee tijdsperiodes

Zie hier in een notendop de uitgangssituatie voor het ervaren team van Unica in het oude hoofdkantoor van de ABN Amro aan het Rembrandtplein in Amsterdam. Projectmanager Jan Hendrik van Delft: "Dit beroemde pand bestaat uit twee delen. Het oudste deel stamt uit eind jaren '20, begin jaren '30. Het nieuwere gedeelte is opgetrokken in de jaren '70. Daarna zijn er nog wat kleinere zaken aangepast, maar in grote lijnen is er niets

meer veranderd. Die twee bouwstijlen zie je duidelijk terug in het pand. In de jaren '30 keek men niet op een kuubje beton meer of minder. In het oudste deel van het gebouw heeft de sloper voor wij aan de gang konden, eerst allemaal muren moeten weghalen, want de eisen die nu aan een kantoorpand worden gesteld, zijn heel anders natuurlijk. De mensen willen niet in een donker gebouw werken. Zo is er besloten om het oude Atrium weer in ere te herstellen. De grond is

natuurlijk duur op deze locatie. Dus heeft de bank in de jaren '70 het Atrium dicht laten maken, om zo extra vloeroppervlakte te creëren. De nieuwe eigenaren hebben de durf gehad om het allemaal weer open te maken. Ik vind dat een goede beslissing.

Ook in de kelder - de oude kluisruimte - is veel beton weggehaald. Daar komt straks onder andere de parkeergarage en Marqt, het concept met verschillende winkels op



een soort marktplaats. De Marqt wordt ook toegankelijk vanaf de straatzijde, waardoor het pand een veel opener karakter krijgt.”

Projectmanagement in teamverband

Albert Rietveld, óók projectmanager van Unica bij the Bank (!): “In 2008 is Unica hier begonnen. Men was op dat moment nog volop aan het slopen. We hebben een heel jaar lang zitten stui teren in de bouw-keet! Vanuit onze vorige grote opdracht – het AZ-stadion – kenden we de aan-nemer goed en zijn we gevraagd in het bouwteam deel te nemen. Daarbij is het zeker een voordeel dat Unica als grootste zelfstandige installatiebedrijf van Nederland álle disciplines op installatiegebied kan aanbieden. We zijn hier verantwoordelijk voor alles waar techniek in zit. Van

het sanitair en de sprinklerinstallatie tot koeling, klimaat, elektro, bronnen en ICT. Jan Hendrik en ik werken overigens al heel lang als team. Wij zijn samen project-manager op dit project en zijn elkaars ‘spiegel’. We zijn samen overal verantwoordelijk voor en zitten ook samen in de bouwvergadering.”

Ingewikkelde logistiek

Hoofd uitvoering Piet Meijer: “Dank je! Ik vind het trouwens helemaal niet erg om in zo’n pand te werken. Lekker juist! Je moet mij geen nieuwbouw laten doen, dat vind ik veel te rechttoe-rechtaan. Ik werk graag in die oude panden waar alles schots en scheef is.

‘Het afbreukrisico van zo’n project is zo groot dat je een back-up van elkaar moet hebben.’

“Jan Hendrik van Delft: “En de uitvoering hier op de locatie valt onder Piet. Dat is geen gemakkelijke job. Je moet vaak echt een kleine generaal zijn op de bouw. Belangen zijn niet allemaal het zelfde, je moet vaak tegen de stroom op roeien.”

Wat hier vooral spannend was, is de logistiek. Aan twee kanten van het pand loopt een trambaan. Je kunt daar dus niet zomaar even een vrachtwagen parkeren, want de trams moeten doorrijden. Op de hoek Amstelstraat-Utrechtsestraat is ▶

er wel een parkeerhaven, maar die biedt niet veel ruimte. Dat vraagt om een goede coördinatie. We hebben wel de mazzel gehad dat de Utrechtsestraat een tijdlang afgesloten is geweest voor verkeer. Daar hebben we vet 'misbruik' van gemaakt. Daardoor konden we makkelijker auto's parkeren, al maakten we het soms te bont in de ogen van de politie. Dan stonden er drie rijen dik auto's en busjes en kwamen ze langs om te zeggen dat het wat minder moest.

andere lading. Dat hebben we dus de volgende keer op een andere manier opgelost door de vrachtwagen al de vorige avond in Amsterdam te laten aankomen. Zo hadden we geen hinder van eventuele files en konden we hem gelijk de volgende dag vroeg uitladen. Dat werkte perfect!"

Schipperen met ruimte

Jan Hendrik van Delft: "Het is hier ook voortdurend schuiven en schipperen

in de ondergrondse garage opofferen, maar voor de rest moeten we het hier mee doen.

Ook de bouwkeet hebben we inpandig moeten timmeren. Normaal gesproken laat je daar aparte units voor komen, maar dat zit er in dit geval niet in. Binnenkort moeten we deze plaats in het pand trouwens opgeven, omdat de monteurs op deze verdieping aan de slag gaan. Wij verhuizen dan met onze spullen naar een gedeelte van het pand dat al gereed is."

Dennis Premsele, Key Account Manager van Draka: "Op een gegeven moment heeft Unica voor dit project achttien kilometer signaalkabel besteld. Dat moet in één keer gedraaid worden, maar er is hier op de bouw natuurlijk geen plaats voor 36 haspels. Daarom hebben we het in samenwerking met de Technische Unie in deelleveringen aangeleverd. Zo los je dat samen op."

Boren onder de Herengracht

Albert Rietveld: "Andere zaken waar we hier tegenaan zijn gelopen was dat er in het pand geen repeterend element te

'Als je nu door het pand loopt, lijkt alles recht. Maar in de ruwbouwfase was alles schots en scheef.'

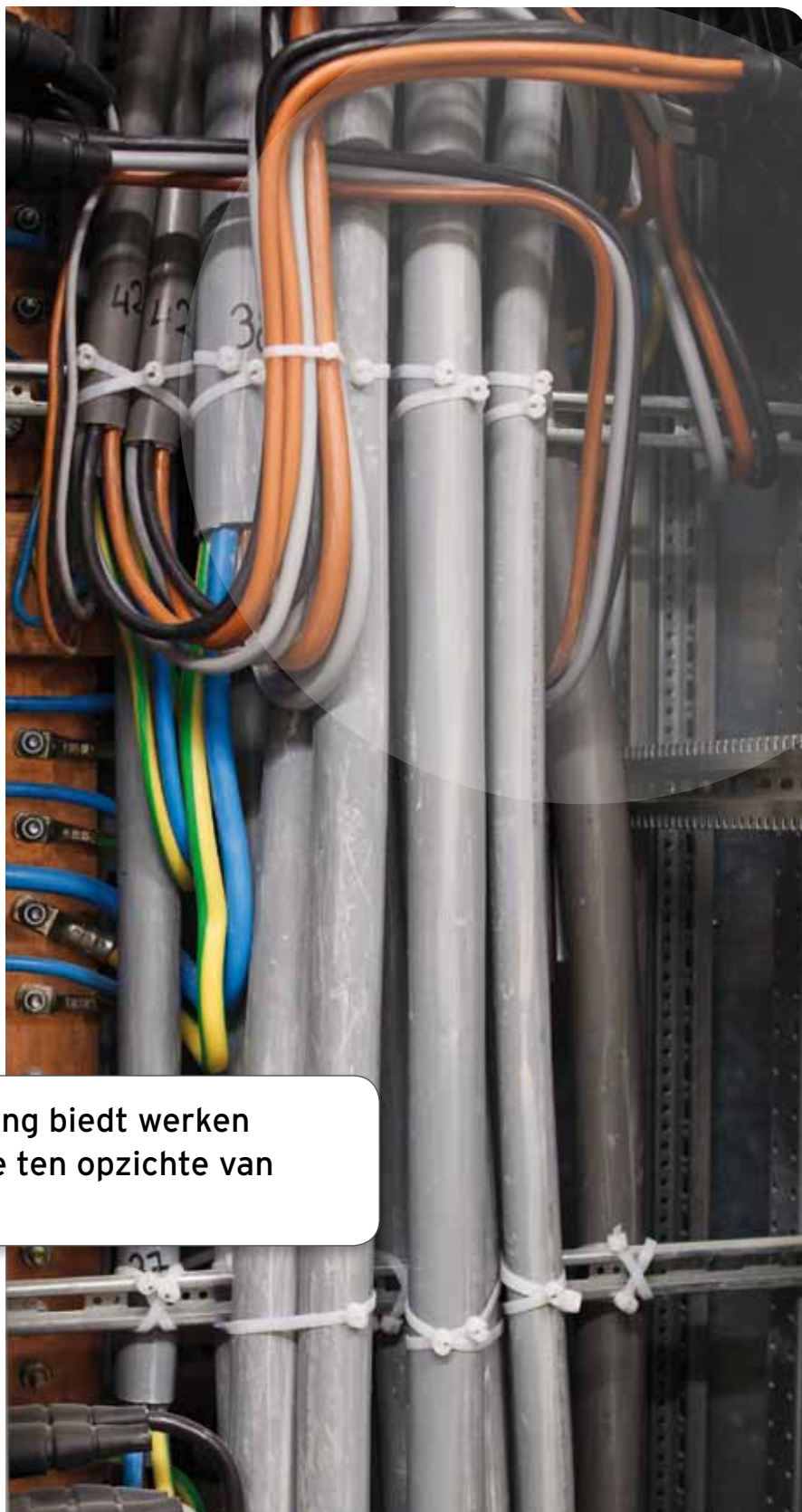
In de logistiek speelde de torenkraan een centrale rol. Die probeer je zo efficiënt mogelijk in te zetten... Werden er bijvoorbeeld vanuit Zweden armaturen aangevoerd met een vrachtwagen. Maar we wisten dus niet hoe laat die vrachtwagen precies zou aankomen. Dat is niet erg handig. Want toen hij uiteindelijk voor de deur stond, was de kraan bezig met een

met de ruimte. In het begin zijn er op de begane grond twaalf containers neergezet door de aannemer. Dat is de gehele opslag die we hebben. Unica heeft vier containers ter beschikking: twee voor de E, één voor klimaat en één voor het sanitair. De overige containers zijn in gebruik bij de aannemer. Een enkele keer wil men nog wel eens tijdelijk een parkeerplaats



vinden was. Als je nu door het pand loopt, lijkt het misschien mee te vallen. Maar in het begin was alles echt schots en scheef. De gemaatvoerde bouwkundige tekeningen verschilden nog wel eens met de werkelijkheid. We hebben in het begin nog wel eens meegemaakt dat er op de tekening een kabelgoot liep op de plaats waar in werkelijkheid een betonnen kolom stond. Dan heeft Piet dus een probleem! We hebben alles opnieuw moeten inmeten, dat heeft wel extra tijd gekost allemaal. Verder hebben we in de kade van de Herengracht geboord tot een diepte van 120 meter. Om zo een opslag voor warmte en koude te creëren. Maar je mag niet zomaar boren in deze historische omgeving. De kades van de Amsterdamse grachten zijn allemaal gestut met houten palen. Die moet je eerst in kaart brengen met behulp van duikers, om er vervolgens tussendoor te kunnen boren. Het is een heel uitzoekwerk geweest allemaal.”

Jan Hendrik van Delft: “Dat is op zich een nadeel van een bouwteam: als je op een probleem stuit, moet je zelf zorgen dat het wordt opgelost. Aan de andere kant: in mijn ogen vormt het werken in bouwteams beslist meerwaarde ten opzichte van aanbesteden. Het geeft het gevoel van ‘samen uit, samen thuis’. Je begint aan iets en wilt het samen tot een goed einde brengen. Het wordt echt jouw project!”



‘In mijn twintigjarige ervaring biedt werken in bouwteams meerwaarde ten opzichte van aanbesteden.’