BLVC-plan

deel 1

Spark Utrecht



Document:	23-1522-302
Versie:	Definitief 1.0 (16 april 2024)
Auteur:	J. Kamberg
Opdrachtgever:	Lingotto

de Omleiding
Wij zorgen dat U er komt

Dit document is eigendom van de opdrachtgever en mag door hem worden gebruikt voor het doel waarvoor het is vervaardigd met inachtneming van de rechten die voortvloeien uit de wetgeving op het gebied van het intellectuele eigendom. De auteursrechten van dit document blijven berusten bij de Omleiding.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave **2**

Leeswijzer **3**

1. Inleiding **4**

1.1. Doel BLVC-plan 4

1.2. Aanleiding 4

1.3. Omschrijving van het project 5

1.4. Betrokken partijen 6

1.5. Voor overleggen 7

Gemaakte afspraken 8

1.6. Planning, fasering en werktijden 9

2. Omgevingsscan **10**

2.1. Projectlocatie 10

3. Risico **12**

4. Bereikbaarheid **13**

4.1. Bouwveiligheidszone 13

4.2. Venstertijden bouwverkeer 13

4.3. Parkeren voertuigen 13

4.4. Werkterrein & gevolgen voor de openbare ruimte 14

HOV-baan verleggen 14

Fietspad Leidseveer 14

Voetpad boven Leidseveertunnel 15

4.5. Faseringen 16

Fase 0 Voorbereidende werkzaamheden 16

Fase 1 Grond en funderingswerkzaamheden 19

Fase 2 Bouw tot 8 meter (tafelbladhoogte) 21

Fase 3 Ruwbouw (en Gevels) 21

Fase 4 (Gevels) Parkeerdek en maaiveld 21

Fase 5 Theehuis, Tuindek en Maaiveldinrichting 21

4.6. Werkzaamheden buiten werkterrein 22

4.7. Transportroutes en in-uitrijden werkterrein 22

5. Bouwveiligheidsplan (VKV) **24**

6. Railplan **25**

7. Leefbaarheid **26**

7.1. Impact van het werk op de leefbaarheid 26

7.2. Plan minimaliseren geluidshinder 26

7.3. Trillingshinder 26

7.4. Afval 27

7.5. Schoonhouden werkterreinen omgeving 27

7.6. Bouwbeveiliging 27

7.7. Verlichting 27

7.8. Bescherming bomen 27

8. Veiligheid en gezondheid **28**

8.1. In-en uitrijden bouwverkeer 28

8.2. Verkeersveiligheid 28

8.3. Sociale veiligheid 28

8.4. Beheer tijdelijke verkeersvoorzieningen 28

9. Communicatie **29**

9.1. Kernboodschap 29

9.2. Hinder Kalender 29

9.3. Omgevingsmanager 29

9.4. Klachten en meldingen 29
9.5. Calamiteiten 29
10. Belangrijke contactgegevens 30
Bijlage 01: Planning 31
Bijlage 02: RI&E 32
Bijlage 03: BLVC tekeningen 33
Bijlage 04: BVP-plan (VKV) 34
Bijlage 05: Railplan 35

Leeswijzer

Dit document is een groeidocument en zal in delen worden gemaakt en aangevuld, zodat het overzichtelijk en beheersbaar wordt voor alle partijen. Per deel zullen we inhoudelijk de diepte ingaan met soms een doorkijk naar de toekomstige delen. Onderstaande is een grove opzet van de delen en de planning.

Spark BLVC <==> Uitvoeringsplanning		2024												2025												2026											
		jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mrt	apr	mei	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec
deel 1	BLVC plan																																				
	Uitvoering: voorbereiding t/m fundering																																				
deel 2	BLVC plan																																				
	Uitvoering: onderbouw tot 8 meter hoogte																																				
deel 3	BLVC plan																																				
	Uitvoering: Ruwbouw alle gebouwen																																				
deel 4	BLVC plan																																				
	Uitvoering: Gevels tot oplevering																																				

1. Inleiding

In dit hoofdstuk beschrijven we het project, de werkzaamheden die uitgevoerd gaan worden en de planning. Ook geven we aan hoe het project georganiseerd is en verstrekken we informatie over de benodigde vergunningen.

1.1. Doel BLVC-plan

Werkzaamheden in de openbare ruimte brengen overlast met zich mee. Een deel van die overlast is onontkoombaar. Een ander deel kan voorkomen worden door van tevoren na te gaan welke impact het werk op de omgeving zal hebben en hoe deze impact verminderd of zelfs weggenomen kan worden. Het maken van een BLVC-plan helpt hierbij. Het is een instrument om de balans te vinden tussen veilig en efficiënt werken enerzijds en het voorkomen van overlast voor de omgeving anderzijds. En, niet onbelangrijk: het voorkomt faalkosten tijdens de uitvoering.

Dit BLVC plan beschrijft de kaders en maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt bouwen en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving. Het voorliggende BLVC-plan beschrijft welke werkzaamheden zullen plaatsvinden om de realisatie van het Smakkelaarspark (SPARK) mogelijk te maken, en welke gevolgen deze werkzaamheden zullen hebben voor de omgeving. Als laatste beschrijven we hoe we hier zullen communiceren met de omgeving, zodat de hinder voorspelbaar zal zijn.

1.2. Aanleiding

De ontwikkeling van het Stationsgebied Utrecht is in zijn laatste fase beland. Als één van de laatste projecten zal de realisatie van het Smakkelaars Park (SPARK) plaatsvinden. Als onderdeel van dit project is er een overkluizing over de HOV baan gerealiseerd vooruitlopend op de bouw van de appartementen en kantoren.

Het idee achter de ontwikkeling van SPARK is een ambitieus plan, bedacht door en voor mensen die het stadsleven omarmen. Maar dan wel op zo'n manier dat je kwaliteit van leven er beter van wordt. Letterlijk. En precies daarom ligt een innovatief, parametrisch ontwerp aan de basis van SPARK. Hierin komen inzichten, creativiteit en wetenschap samen om het mogelijk te maken midden in de stad een gezonde leefomgeving te creëren, waar je in gezonde gebouwen en woningen kunt wonen, werken en ontspannen.

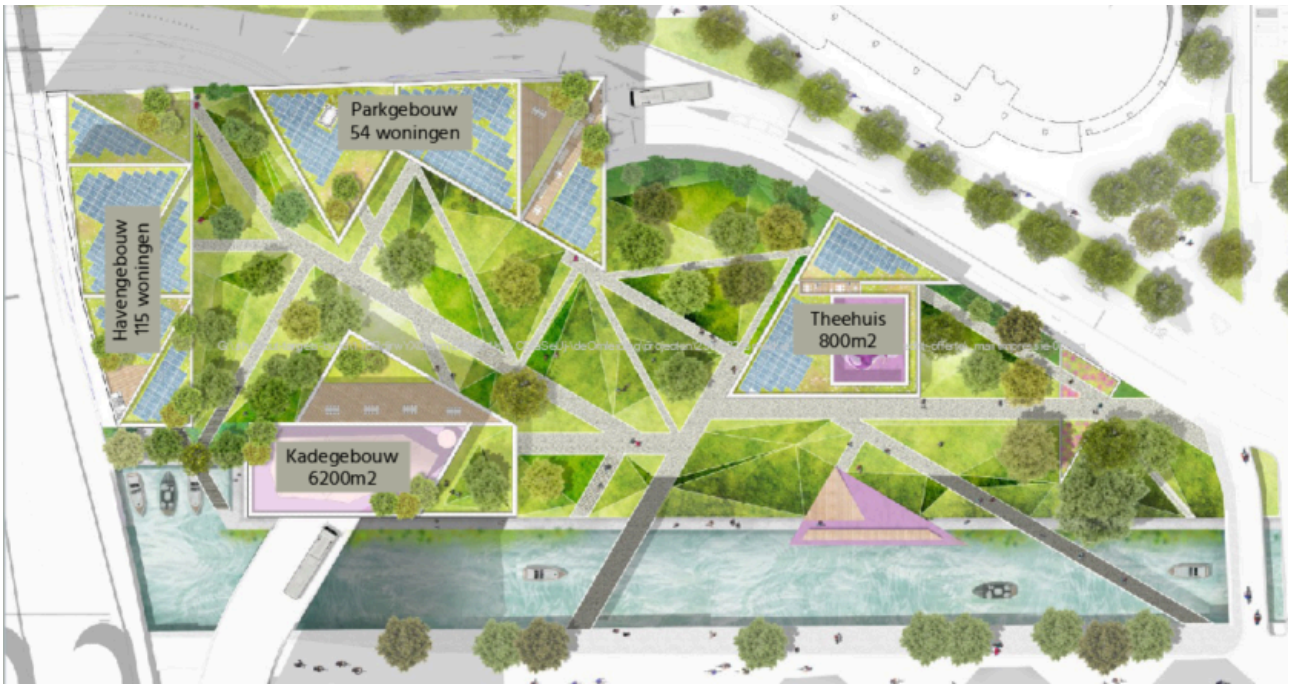
SPARK ligt in het noordoosten van het stationsgebied van Utrecht. Het stationsgebied heeft de laatste jaren een transformatie ondergaan en SPARK is het laatste puzzelstukje.

Lingotto ontwikkelt dit gebied met functies als wonen (huur en koop), kantoren en ontspanning d.m.v. park en theehuis. Vink bouw is als bouwteam partner verantwoordelijk voor onder andere het plannen en uitvoeren van de werkzaamheden op deze locatie.

1.3. Omschrijving van het project

SPARK biedt in het Parkgebouw plek aan 54 exclusieve appartementen en in het Havengebouw aan 115 huurwoningen. Voor ondernemers is op misschien wel het best bereikbare plekje van de stad – in het Kadegebouw, direct naast Utrecht CS en Hoog Catharijne kantoorruimte.

Het project SPARK omvat een drietal hoge gebouwen. Deze staan op het verhoogde maaiveld, dat een verlengde is van het aan te leggen park. Tevens zal er nog een laagbouw gebouw in het park gerealiseerd worden.



Kadegebouw
Het Kadegebouw is een buitengewoon dynamisch gebouw. Werken in de stad krijgt hier een andere betekenis. En flexibiliteit wordt met hoofdletters geschreven. Het is de plek waar ambitieuze ondernemers zich onmiddellijk thuis voelen.

Parkgebouw
In het Parkgebouw vind je 54 exclusieve koopappartementen voor mensen die houden van een enerverend stadsleven met een prettig randje luxe. Dus comfortabel en energiezuinig wonen in het hart van de stad, met veel daglicht, in een relaxte sfeer en omgeven door veel groen.

Havengebouw

Voor een nieuwe generatie stedelingen biedt het Havengebouw 115 huurwoningen. Fijne tweekamerappartementen voor mensen die openstaan voor een makkelijke manier van leven: wel van een auto, een fiets of een studeerkamer gebruik maken, maar die niet bezitten.

Park
Rust en ruimte. Een plek om te ontspannen en te genieten. Een spannend stuk groen, midden in het centrum van Utrecht. Bedenk hoe fijn het is om in de directe nabijheid van een grote buitenruimte te wonen, te werken, te leven. En besef dan dat Spark dat mogelijk maakt.

Theehuis
In het park zal een vierde gebouw gerealiseerd gaan worden. Een plek waar horeca en cultuur samenkomen.

1.4. Betrokken partijen

Opdrachtgever voor nieuwbouw Spark is Smakkie b.v.. Opdrachtgever voor dit BLVC plan is bouwonderneming Vinkbouw b.v., die tevens de bouw van het complex gaat verzorgen.

In onderstaande tabel zijn de belangrijkste contactpersonen van de projectorganisatie opgenomen.

Organisatie	Naam	Functie	Telefoon	E-mailadres
Smakkie b.v.	W. Fenengastraat 4D	1096 BN	Amsterdam	
	Esther Lelyveld	Opdrachtgever	06-20343361	elelyveld@lingotto.nl
Vink Bouw b.v.	Nieuwveenseweg 55	2421 LB	Nieuwkoop	
	Andre Lamain	Projectmanager	06-55835142	AL@vinkbouw.nl
	Erwin Wahle	Technisch	06-52377841	ew@vinkbouw.nl
	Wietze Mulder	Hoofduitvoerder	06-48194716	wm@vinkbouw.nl
	Lars Kramer	Werkvoorbereider		lk@vinkbouw.nl
Jurgen Kamberg	de Omleiding	BLVC specialist	06-52543190	jkamberg@deomleiding.nl
Theo van Kampen	VKV	BVP Specialist	06-53637978	info@vkv.nl
Wilco de Jong	Saferail	Railway Specialist	06-53599324	w.d.jong@saferail
Gemeente Utrecht	Ferry Theunisse	Bouwcoördinator	06-53298540	f.theunisse@utrecht.nl
	Jeroen Smedts	Adviseur Verkeer	06-41549842	j.smedts@utrecht.nl
	Jaap Verheijen	Projectmanager	06-18998690	jaap.verheijen@utrecht.nl
	Ewoud Gase	Adviseur VRI	06-42239494	ewoud.gase@utrecht.nl
Provincie Utrecht	Gerrit Barmentlo	Sr Adviseur	06-52519892	gerrit.barmentlo@provincie-utrecht.nl
	Jordy de Jong	Operationeel omgevingsmanger	06-28918826	jordy.de.jong@provincie-utrecht.nl
	Gerhard Burgmeijer			gerhard.burgmeijer@provincie-utrecht.nl
	Andre Mesie	V&G coördinator	06-81346393	andre.mesie@provincie-utrecht.nl
	Wilco de Jong			w.d.jong@saferail.eu
	Andy Woensdregt			A.woensdregt@bovenleidingservices.nl
Qbuzz	Marien de Kamper	Beheer en Infra	06-25349915	marien.de.kamper@qbuzz.nl
	Herman Scholtz	Beheer en infra	06-46737578	h.scholts@ziggo.nl
Prorail	Renske Snels	Bouwmanager	06-52179119	renske.snell@prorail.nl

1.5. Voor overleggen

Uit de eerste gesprekken met de stakeholders zijn diverse randvoorwaarden naar voren gekomen, waaraan de ontwikkelaar en bouwer zich dienen te houden. In onderstaande tabel staat per stakeholder zijn randvoorwaarden beschreven;

Stakeholder	Randvoorwaarden
Provincie Utrecht	De provincie wenst stabiliteit in hun dienstregeling. (dit houdt in eenduidigheid, voor een lange periode iets afspreken en niet kortstondig dan wel en dan niet)
	De bovenleiding rondom de bouw dient fysiek beschermd te worden, zodat elektrocutie gevaar wordt weggenomen.
	Het werkverkeer voor de westelijke bouwplaats, dient zoveel mogelijk gebruik te maken van de (lege) Zuidelijke tunnelbuis
	Meerijden in de HOV-baan is mogelijk, maar:
	1) aantallen dienen vooraf inzichtelijk en besproken te worden
	2) bij grote voorkeur alleen richting Smakkelaarsveld
	Er mag niet naast de tram gereden en/of stilgestaan worden
	Stilstaan (bufferen voor uitvoegen) op de HOV-baan mag niet !
	Een in/uitrit voor het werkterrein Havengebouw (westelijke bouwplaats) is mogelijk, via de Leidseveertunnel, tot de lege zuidelijke tunnel beschikbaar is.
	De HOV-baan afsluiten is bespreekbaar, maar dan alleen wanneer er echt gewerkt wordt en alleen op maandag (hiervoor dient een vergunning aangevraagd te worden)
	Het aantal keren afsluiten dient beperkt te worden door wijze van uitvoering en het combineren van werkzaamheden bij de verschillende blokken.
	Nachtafsluitingen zijn mogelijk, maar dan tussen 01:30 - 05:30. Hier dienen wel vergunningen aangevraagd te worden
	Op zaterdag is het ook mogelijk dat de tram niet over de HOV-baan / Overkuluizing rijdt, maar de eindhalte op Jaarbeursplein is.
	Een verkeersstop voor de tram is maximaal 1 minuut
	Hijsen boven de overkluizing is mogelijk, mits de hijslast laag over de overkluizing wordt gehesen en niet uit de kraan kan vallen
Qbuzz	De HOV-baan mag versmald en verlegd worden, maar de aangepaste rijbaan dient wel vooraf goedgekeurd te worden door Qbuzz.
	In en uitritten aan de HOV-baan Vredenburgbaan dienen gecontroleerd begeleid te worden.
	Er mag geen bouwverkeer stilstaan (bufferen) op de HOV-baan.
	Er mag niet meer dan één vrachtwagen of 3 personen voertuigen per opstelstrook staan richting de Daalsesingel, i.v.m. stremming OV.
	Omleidingen dienen op maandag plaatst te vinden
	Omleidingsroute dienen geoptimaliseerd te worden
	Omleidingsroute door halte centrumzijde is mogelijk
	Omleidingsroute Daalsetunnel is mogelijk, maar is aanpassing van dienstregeling noodzakelijk
	Dienstregeling aanpassen is mogelijk, maar dient +/- 10 weken van tevoren aangegeven te worden . Een extra dienstregeling kost 50k
	Meeliften met de bestaande dienstregeling aanpassing is mogelijk, onderstaande zijn de bestaande dienstregelingen;
	zomer: juli t/m aug (7 weken)
	herfst: sep t/m medio december (+/- 15 weken)

	winter: medio december t/m juli
	Een nieuwe dienstregeling begint altijd op maandag 05:00
	Indien de Daalsetunnel wordt gebruikt als omleidingsroute dan dient een pauze locatie op het Jaarbeursplein aanwezig te zijn.
	Een verkeersstop voor de bus is maximaal 3-5 minuten, uitgezonderd op zaterdag (dan kunnen ze niet stil staan)
Gemeente Utrecht	Het fietspad Leidseveer, langs de HOV-baan mag niet worden afgesloten
	Het voetpad leidseveer, langs de HOV-baan mag niet worden afgesloten
	Het fietspad Leidseveer, langs de HOV-baan mag niet worden versmald
	De hijs en bouwveiligheidszones welke buiten het bouwterrein vallen en waar geen akkoord op wordt verkregen voor een maatregel buiten het bouwterrein (door Provincie en/of Utrecht), dient door een maatregel op de bouw verholpen en beheerst te worden
Afdeling VRI	Een in-/uitrit naar het werkterrein "Havengebouw" is mogelijk door een VRI aanpassing *(indien de lege zuiderlijke tunnelbuis niet beschikbaar is). Aanrijroute is Westplein - Leidseveertunnel - uitvoegen - invoegen - HOV-Vredenburgbaan*
	Een in-/uitrit naar het werkterrein "Theehuis" is mogelijk, zonder VRI aanpassing. Aanrijroute is Westplein - Leidseveertunnel - HOV-Vredenburgbaan - rechts uitvoegen - rechts invoegen - linksaf Daalsesingel
Hellingbaan (toerit zuiderlijke tunnelbuis)	Indien de hellingbaan wordt gebruikt als bouwroute voor het werkterrein Havengebouw, dan dient de definitieve ruwbouw situatie gerealiseerd te worden (exclusief de toplaag / verharding). Gebruik van de lege zuidelijke buis in de bestaande situatie, is vanwege diverse risico's niet mogelijk.
	De hellingbaan dient zo gemaakt te worden, dat vanaf het tangentpunt alle oplossingen voor aansluiting Lombokplein (Westplein) nog te realiseren zijn.
	Het ontwerp van de hellingbaan is in onderzoek fase / voorbereiding en heeft nog x maanden nodig.
Prorail	Voordat de Hellingbaan in uitvoering kan, is een artikel 22 ontheffing vereist
	Alle torenkranen dienen te aarden
Vinkbouw	We werken veilig of we werken niet
	bouwkundige uitkragingen worden constructief beheerst

Gemaakte afspraken

Na aanleiding van alle voorgesprekken en randvoorwaarden zijn er ook afspraken gemaakt waarbij de aannemer zich zoveel mogelijk dient te houden / gebruik van mag maken;

- De Leidseveertunnel kan worden afgesloten op maandag(en)). Dit zorgt voor extra veiligheidsruimte om met name te hijsen rondom de overkluizing.
- Aanvoer en afvoer bouwverkeer gaat via de Daalsetunnel - Daalsesingel, uitzondering worden apart besproken en beschreven.
- Op Maandag rijdt er geen OV op de HOV baan (maandag van 01:30 tot dinsdag 05:45 dan geen OV);
- Bouwkundige uitkragingen constructief beheersen;
- Bovenleiding rondom de bouw fysiek afschermen, zodat gevaar van elektrocutie wordt weggenomen (dit moet voorkomen dat er wekelijks onkosten gemaakt moeten worden voor het vrij schakelen van de bovenleiding);
- De zuidelijke tunnelbuis is wel te gebruiken voor klein materieel
- Op Maandag alle werkzaamheden uitvoeren, die een direct raakvlak hebben op de HOV baan en tevens extra bouwmateriaal op voorraad plaatsen om transport op andere te verminderen.

1.6. Planning, fasering en werktijden

De werkzaamheden zoals beschreven starten april 2024 en duren tot en met begin 2026 en is in onderstaande tabel en afbeelding per fase aangegeven. Voor uitwerking van de planning en fasering zie paragraaf 4.07 en bijlage 01..

Deel 1 zal met name gaan over de sloopfase tot en met de fundering.

Fase	Van	Tot	Duur
Sloopwerk van opstallen	juli 24	sep 24	
Bouwterrein inrichten en voorbereidend werk	juli 24	sep 24	
Funderingswerk	sep 24	apr 25	
Onderbouw tot 8 mtr hoog	mrt 24	juli 24	
Bovenbouw Haven, Park en Kadegebouw	mei 24	apr 26	
Gevels Haven, Park en Kadegebouw	okt 25	feb 27	
Verhoogde maaiveld / daktuin	dec 26	jun 27	
Start afbouw Haven, Park en Kadegebouw	juli 26	jun 27	
Start Theehuis	ntb	ntb	
Oplevering		jul 27	

Werktijden

Door de aangrenzende HOV-baan, is werken buiten de reguliere werktijden soms noodzakelijk. Dit zal minimaal zijn en alleen indien noodzakelijk. Wij zullen hiervoor de benodigde toestemming aanvragen bij gemeente en provincie.

2. Omgevingsscan

In dit hoofdstuk wordt de omgeving van de projectlocatie verder uitgediept. We kijken hierbij naar aanwezige maatschappelijke functies, vervoersmodaliteiten en omgevingsprojecten.

2.1. Projectlocatie

In directe nabijheid van het door ons te bebouwen kavel zijn de volgende bedrijven gehuisvest, die mogelijk hinder ondervinden van onze bouw.

Bedrijven / maatschappelijke voorzieningen	**Beschrijving**
Bedrijfsverzamelgebouw Smakkelaarsburcht	Aan de noordzijde van het bouwterrein grenst het bouwterrein aan de HOV-vredenburghlaan / Leidseveer. Aan deze straat bevindt zich het bedrijfsverzamelgebouw Smakkelaarsburcht, officieel gevestigd aan de Nieuwe Daalstraat.
Bedrijfsverzamelgebouw Leidseveer	Aan de noordzijde van het bouwterrein grenst het bouwterrein aan de HOV-vredenburghlaan / Leidseveer. Aan deze straat bevindt zich het bedrijfsverzamelgebouw Leidseveer, met twee entrees, namelijk Leidseveer 30-35 en Leidseveer 50.
Hoog Catharijne	Aan de zuidzijde van het bouwterrein grenst het bouwterrein aan het Smakkelaarsveld. Aan het Smakkelaarsveld grenst het winkelcentrum Hoog Catharijne met meerdere winkels.
Hotel Inntel	Aan de zuidzijde van het bouwterrein grenst het bouwterrein aan het Smakkelaarsveld. Aan het Smakkelaarsveld grenst ook het hotel van de hotelketen Inntel.
Hotel Park Plaza	Aan de westzijde aan de andere zijde van het spoor aan het westplein bevindt zich Park Plaza. Park Plaza ligt langs de aan te leggen toegang van SPARK.

Naast bovengenoemde bedrijven zijn er door het bouwen van SPARK voor de hieronder genoemde verkeersdeelnemers ook raakvlakken:

Verkeer	**Raakvlakken**
HOV-Leidseveertunnel	● trambaan ● busbaan (+ taxi’s) ● fietspad en voetpad
HOV-Overkluizing	● trambaan ● busbaan
HOV-Vredenburglaan	● busbaan (+ taxi’s) ● fietspad en voetpad
Kruispunt Vredenburgknoop	● busbaan (+ taxi’s) ● fietspad en voetpad ● rijweg voor autoverkeer

Smakkelaarsveld	● fietspad en voetpad
Sijpesteijntunnel	● fietspad en voetpad
Spoorzone	● voetpad ● treinspoor en perron

Naast bovengenoemde bedrijven en verkeersdeelnemers, zijn er door het bouwen van SPARK voor de hieronder genoemde ook raakvlakken met de

Projecten / Evenementen	**datum**
Herinrichting Amsterdamsestraatweg	apr 24 -dec 24
Verleggen Warmtenet Eneco (omgeving Jaarbeursplein)	medio 2024
Aanleg Hellingbaan - aansluiting Havengebouw	Juni tot en met Oktober 2024
Knip Catharijnesingel	medio 2024
Verleggen K&L Westplein / Lombokplein	medio 2024
Reconstructie Westplein / Lombokplein	2025 - 2026
Sijpesteijntunnel	april tot oktober 2024..?

3. Risico

Voor deel 1 hebben we twee risicosessies (12 maart en 2 april 2024) gedaan en diverse gesprekken gehad met de Gemeente Utrecht, Provincie Utrecht, Prorail en Qbuzz. Deze risicosessies zijn verwerkt in een RI&E, dat is opgesteld door Wilco de Jong van Saferail, welke als bijlage 02.

4. Bereikbaarheid

De ligging van de projectlocatie tussen de gebouwen zorgt ervoor dat de beschikbare ruimte om te bouwen krap is. Goed vooraf nadenken over de bouwlogistieke aanpak van het project is daarom belangrijk. In dit hoofdstuk beschrijven we de *bouwlogistieke maatregelen* die nodig zijn om het project te kunnen uitvoeren, *de gevolgen* die deze hebben voor de bereikbaarheid van de omgeving en welke *keuzes* hierin nog gemaakt moeten worden.

4.1. Bouwveiligheidszone

Om de nieuwbouw te kunnen realiseren is een werkterrein nodig. Binnen dit werkterrein dient, conform de Richtlijn Bouw- en Sloop Veiligheid, rekening gehouden te worden met de Bouwveiligheidszone (BVZ). De BVZ wordt in eerste instantie bepaald door de hoogte van het gebouw of de hoogte van de hijslast.

In hoofdstuk 5 hebben we de bouwmethode en de bijbehorende BVZone's verder uitgewerkt.

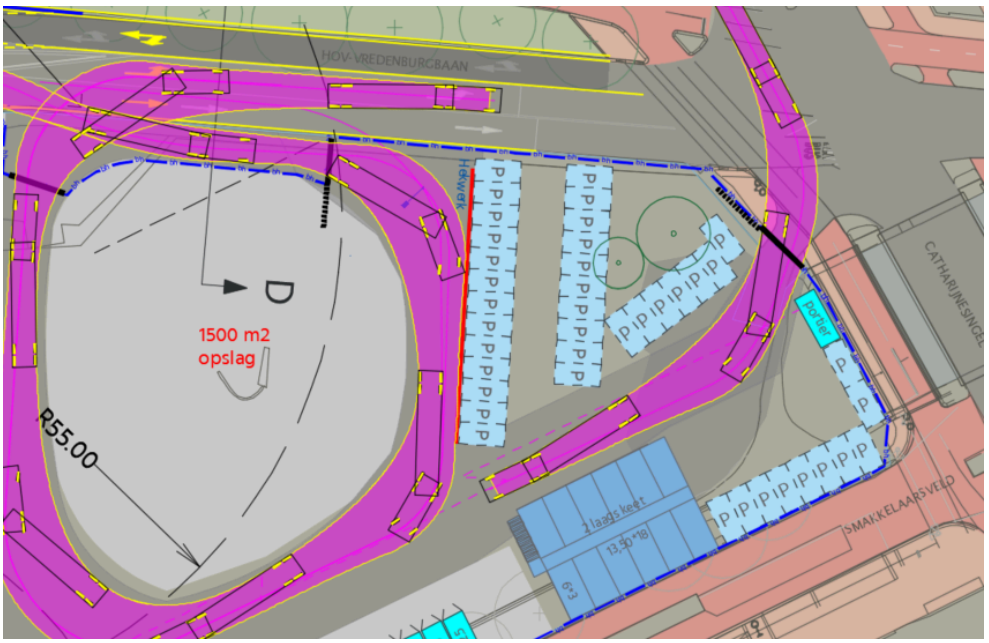
4.2. Venstertijden bouwverkeer

Vanuit de gemeente en provincie is de wens dat bouwverkeer de spitsperiode (maandag t/m vrijdag tussen 07.30u en 08.30u proberen te mijden. De aannemer zal zoveel mogelijk hierop sturen en plannen, echter kan dit niet geheel voorkomen worden, omdat de bouwperiode anders te veel wordt belemmerd en het bouwproces (veel) langer gaat duren.

We brengen onze toeleveranciers op de hoogte van de bouwroute en de tijden waarop gereden mag worden, zodat zij hun vrachtwagenchauffeurs goed kunnen instrueren. Zo voorkomen we zoekend bouwverkeer en onnodige ritten door de stad

4.3. Parkeren voertuigen

Parkeren voor het bouwpersoneel is gedeeltelijk op eigen terrein mogelijk. Er zijn 40 parkeerplaatsen beschikbaar, welke met name bedoeld zijn voor busjes. Alle overige personeel komt met het OV of parkeert in de nabijgelegen parkeergarage.



4.4. Werkterrein & gevolgen voor de openbare ruimte

Door het ruimtebeslag van het werkterrein is het noodzakelijk om delen van de omliggende openbare ruimte tijdelijk anders in te richten en op sommige locaties verkeersstromen in de directe omgeving om te leiden.

Aanpassingen aan de openbare ruimte zijn;

1. HOV-baan verleggen
2. Fietspad Leidseveer verleggen
3. voetpad Sijpesteijnkade - Leidseveertunnel

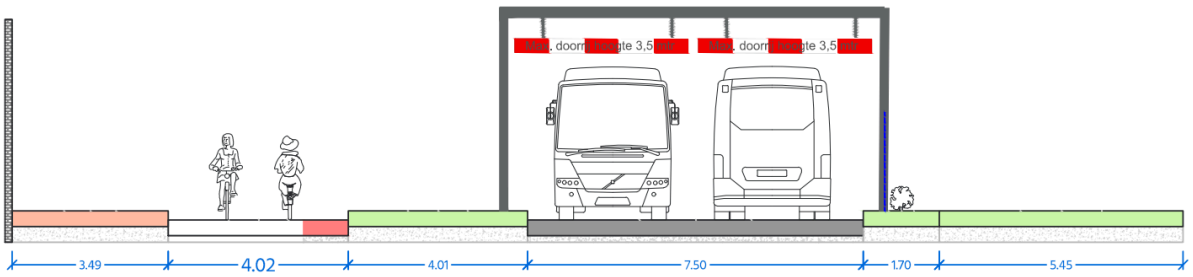
Om deze aanpassingen uit te kunnen voeren, zijn aparte TVM tekeningen gemaakt.

HOV-baan verleggen

In onderstaande afbeelding zie je de bestaande situatie, één rijbaan met 2 rijstroken, welke op 1,70 meter van de toekomstige gevel zit.

Doorsnede C-C

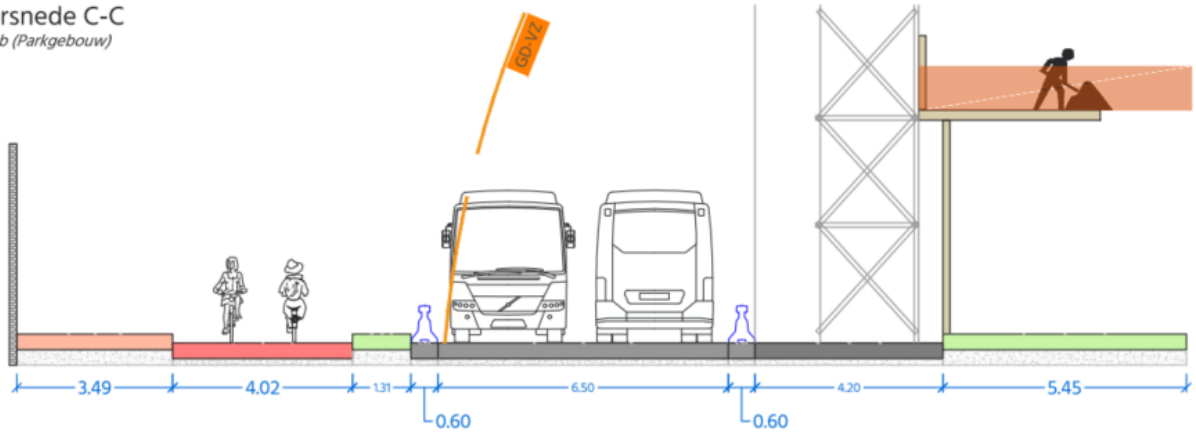
Bestaande situatie fase 0 (verlegging rijbaan)



Het verleggen van de HOV-baan is noodzakelijk om een steiger naast het Parkgebouw te kunnen plaatsen en veilig te kunnen werken. De steiger is noodzakelijk voor de bouw van de eerste vijf etages.

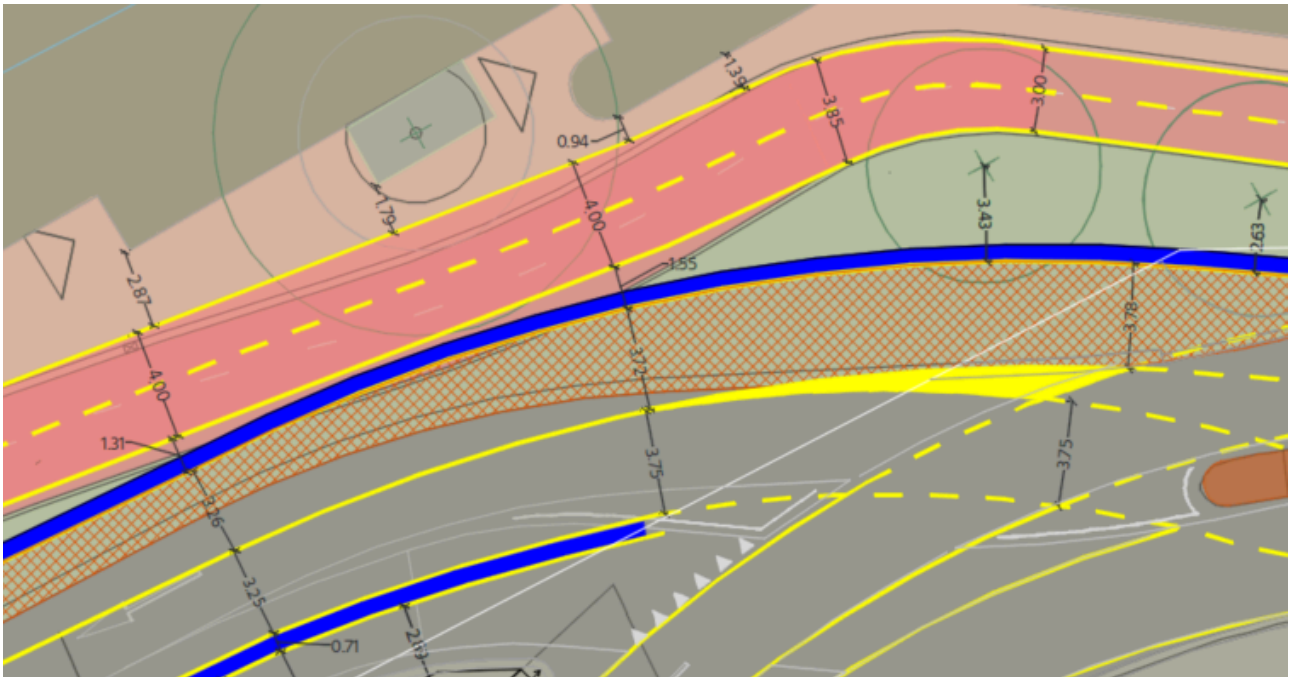
Doorsnede C-C

Fase 2b (Parkgebouw)



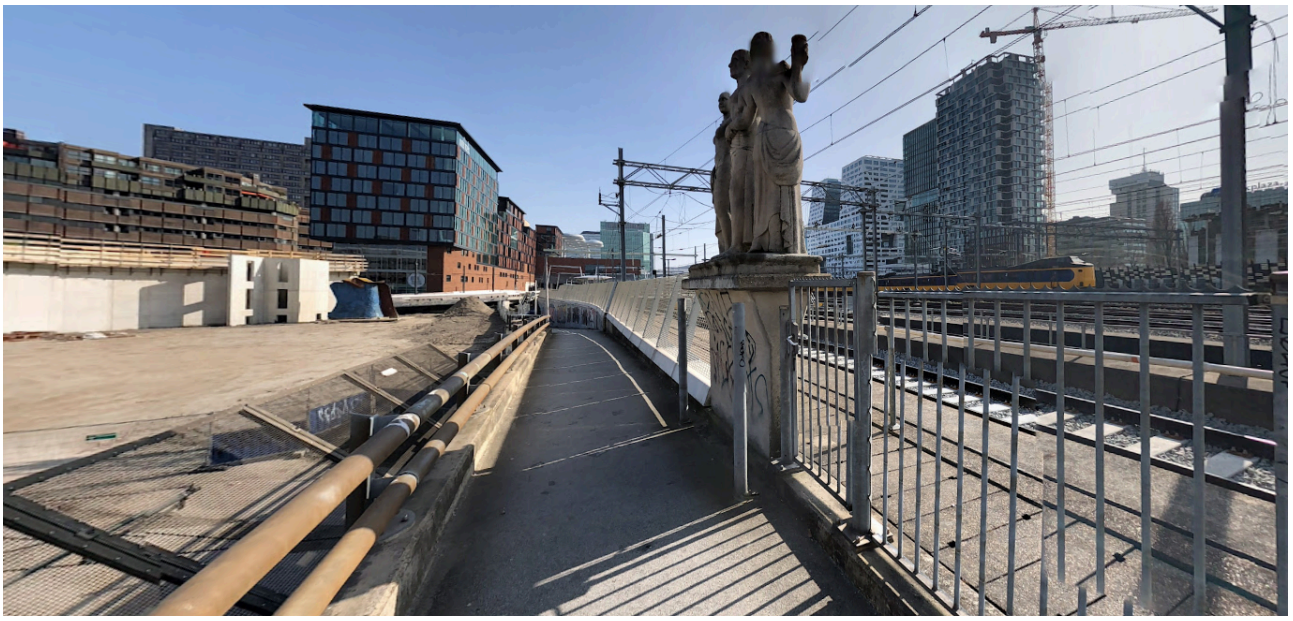
Fietspad Leidseveer

Het verleggen van het fietspad is noodzakelijk om ruimte te maken voor het verleggen van de HOV-baan. Op onderstaande uitsnede / afbeelding zie je in het rood/oranje het huidige fietspad en de gele lijnen geven de verlegging weer. De wens van de gemeente is om het fietspad zo veel mogelijk de breedte te geven van 4.00 meter, omdat de Sijpesteijntunnel in deze periode geheel is afgesloten. In onderstaande afbeelding zijn de maten weergegeven van het fietspad en het voetpad.



Voetpad boven Leidseveertunnel

Het voetpad van Sijpesteijnkade naar de Leidseveertunnel, langs het spoor wordt afgesloten voor regulier voetverkeer. De bouw van het Havengebouw zorgt ervoor dat van het voetpad geen gebruik van gemaakt kan worden. Prorail heeft alleen toegang nodig om bij hun CADO poort (zie onderstaande afbeelding) te kunnen komen. Na de realisatie van de bouw is er weer een nieuw voetpad beschikbaar. Dit voetpad loopt door het Havengebouw en een park heen.



4.5. Faseringen

In deel 1 beschrijven we de faseringen van de werkzaamheden van fase 0 en 1 en de te verwachten gevolgen voor de omgeving per (sub)fase.

Elke fase is uitgewerkt in een BLVC tekening zie bijlage 04

- Fase 0 - Voorbereidende werkzaamheden
- Fase 1 - Grond en funderingswerkzaamheden
- Fase 2 - bouw tot 8 meter
- Fase 3 - Ruwbouw (+ Gevels)
- Fase 4 - (Gevels) Parkeerdek en Maaiveld
- Fase 5 - Theehuis, Tuindek en Maaiveldinrichting

Fase 0 Voorbereidende werkzaamheden

In de voorbereidende fasen worden werkzaamheden uitgevoerd, die nodig zijn om het bouwterrein te kunnen realiseren.De voorbereidende werkzaamheden bestaan uit;

Fase 0	Onderzoeken
Fase 0a1+2	Het verleggen van het fietspad en de busbaan
Fase 0a-3	NUTS oversteek
Fase 0b	Het aanpassen van de VRI op kruising K012
Fase 0c	Het realiseren van werk/in/uitritten (en plaatsen van bouwhekken)
Fase 0d	Het optimaliseren van de omleidingsroute van de bus
Fase 0e	Verwijderen broodjes / betonblokjes

Fase 0: Onderzoeken

Als eerste zullen er bezoeken en onderzoeken zijn met de diverse (onder) aannemers en partners. Het gehele terrein zal worden ingemeten en alle constructies zullen worden onderzocht. Tevens zullen er proefsleuven worden gemaakt op het bestaande werkterrein.

Fase 0a-1: Verleggen fietspad Tekeningnummer 23-1522-3011v3

Het verleggen van het fietspad is noodzakelijk om ruimte te maken voor het verleggen van de HOV-baan. Tijdens het verleggen van het fietspad, is het voorstel om de fietsers om te leiden via de Sijpesteijntunnel. Deze werkzaamheden zullen ongeveer één week in beslag nemen en op de dag worden uitgevoerd.

Fase 0a-2: Verleggen HOV-baan Tekeningnummer 23-1522-3012+13v3

Het verleggen van de HOV-baan is noodzakelijk om een steiger naast het Parkgebouw te kunnen plaatsen. *De steiger met netten is de maatregel die ervoor zorgt dat de bouwveiligheidszone, tijdens de hoogbouw, niet buiten de bouwhekken komt.*

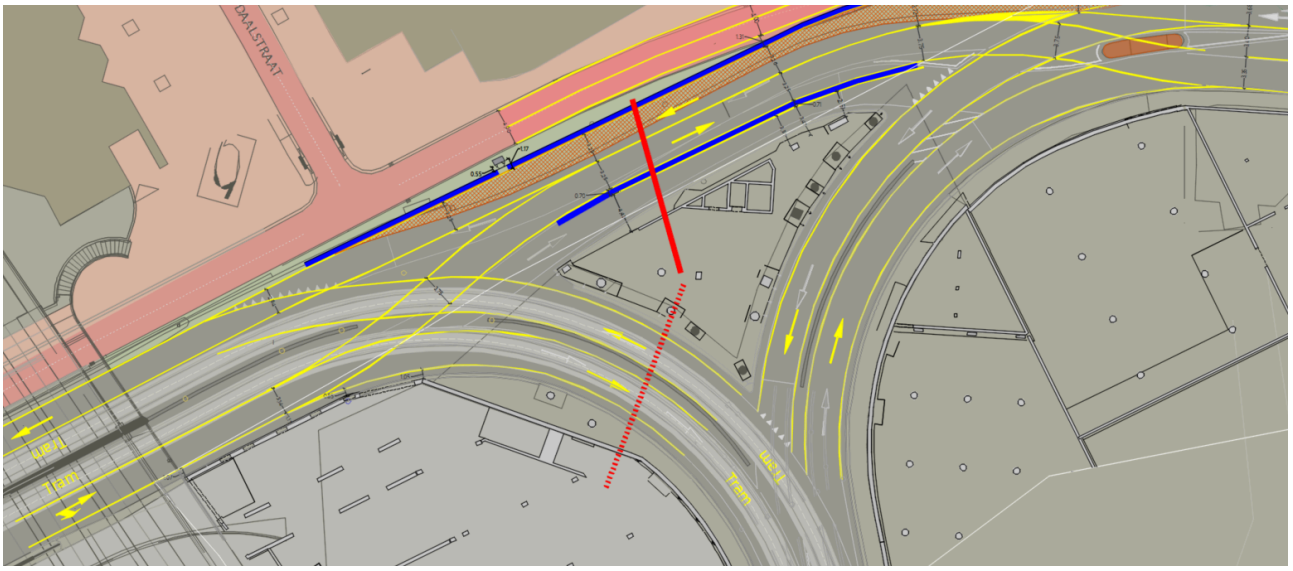
Tijdens het verleggen van de HOV-baan, is het voorstel om het openbaar vervoer in één richting te laten omrijden. Voor een groot gedeelte kan de bus omrijden vanaf de Vredenburgbaan - via de overkluizing naar CS en dan weer door de overkluizing naar de Leidseveertunnel. Voor het middengeleider en asfaltwerk zal de rijbaan geheel worden afgesloten.

De gehele werkzaamheden zullen ongeveer twee weken in beslag nemen, waarbij het funderingswerk op de dag wordt uitgevoerd.

Voor het aanbrengen van de asfaltdeklagen en de markering wordt de Leidseveertunnel geheel afgesloten. De asfaltwerkzaamheden zullen 's nachts worden uitgevoerd, wanneer er dan geen openbaar vervoer rijdt.

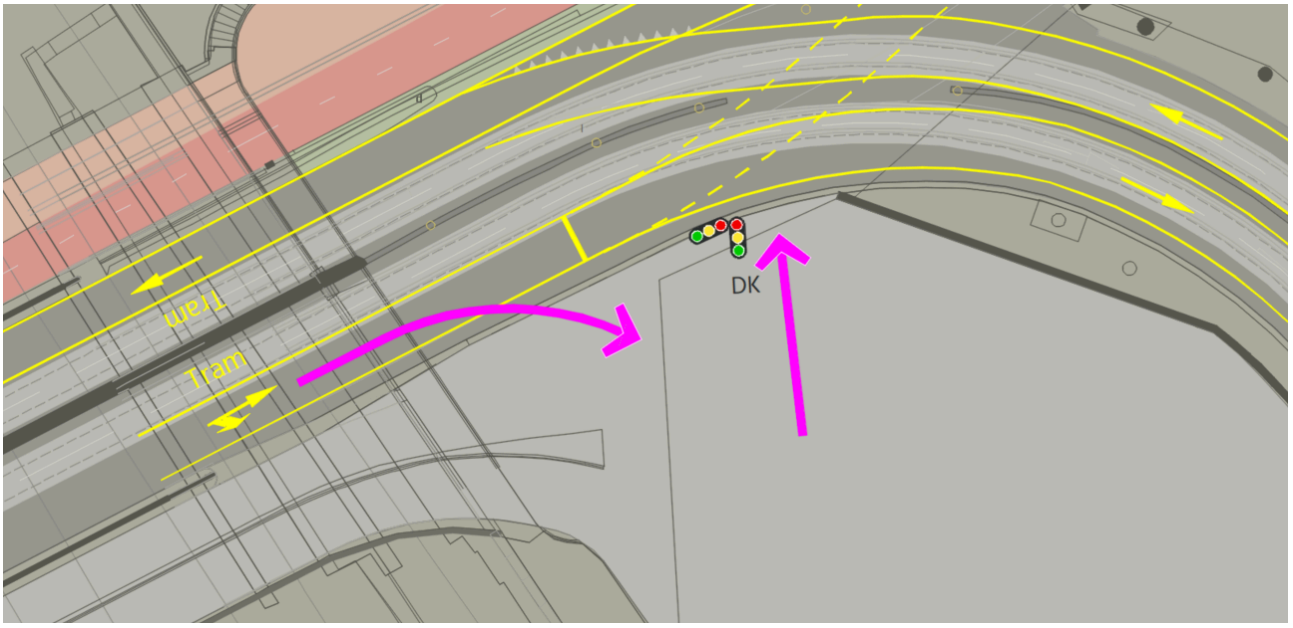
Fase 0a-3: Aanleg Nuts kabel

In onderstaande afbeelding is de rode lijn het trace van Stedin. De oversteek van de HOV-baan is een open ontgraving en wordt tegelijkertijd uitgevoerd met het verleggen van de HOV-baan. Het gedeelte onder de overkluizing wordt middels een boring uitgevoerd. Hier heeft het openbaar vervoer geen hinder van.



Fase 0b: Aanpassen VRI K012

Op de kruising K012 wordt een verkeerslicht met drukknop toegevoegd en de regeling aangepast, zodat het bouwverkeer het werkterrein van het Havengebouw veilig en gereguleerd in en uit kan rijden.



Gemeente Utrecht (Ewoud Gaase) is voor deze aanpassing verantwoordelijk en neemt zelf de maatregelen. Deze werkzaamheden zullen in de nacht worden uitgevoerd, wanneer er geen openbaar vervoer rijdt en duurt ongeveer een tot drie dagen.

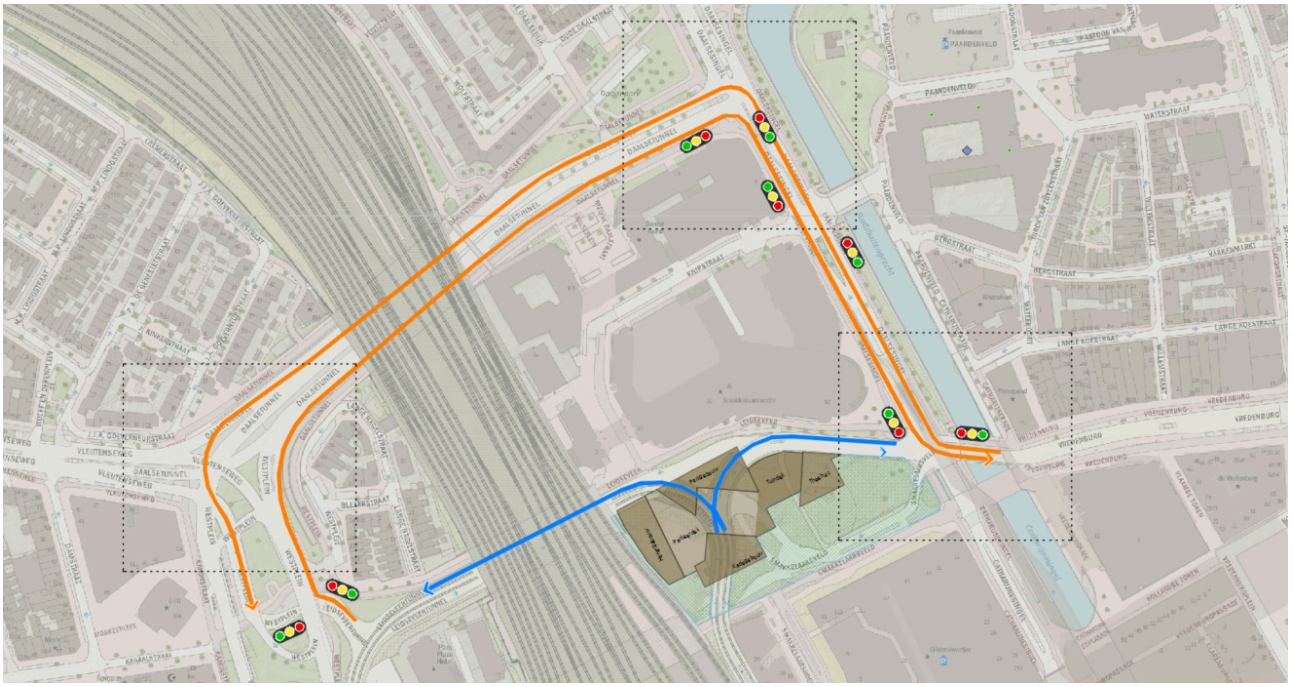
Fase 0c: Aanleggen werk in/uitritten Tekeningnummer 23-1522-3014v3

Om de werk in-en uitritten te kunnen aansluiten op de openbare ruimte worden er geleidebakens toegepast en een verkeersregelaar ingezet. Het openbaar vervoer kan tijdens het aansluiten maximaal 2 minuten worden stilgezet. Deze werkzaamheden zullen ongeveer één week in beslag nemen en op de dag worden uitgevoerd.

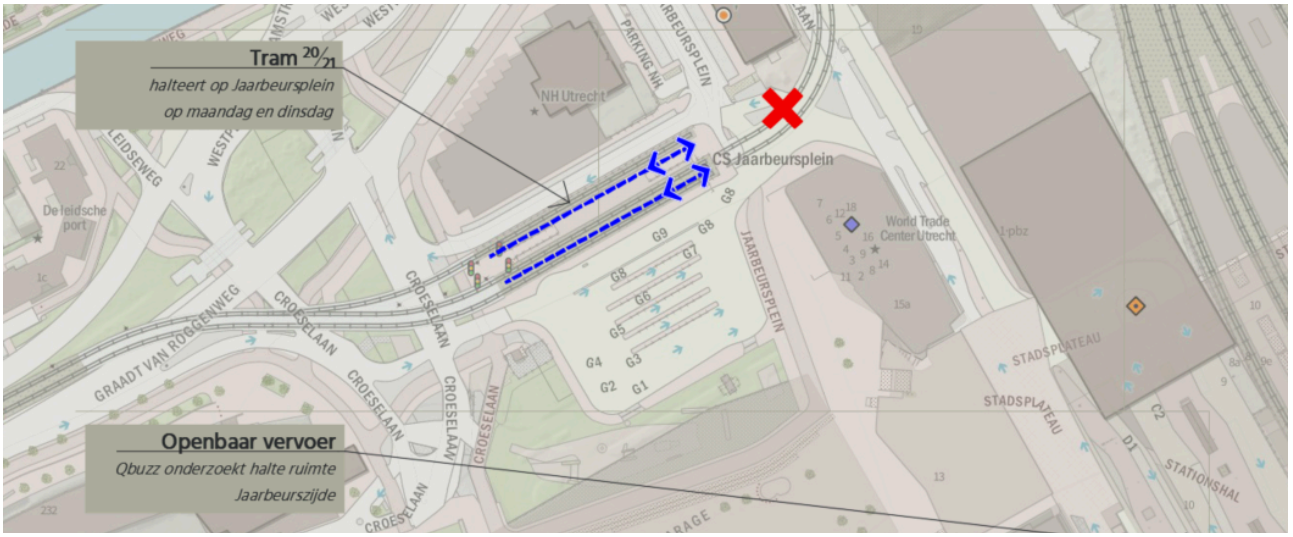
Fase 0d: Optimalisatie Omleidingsroute Openbaar vervoer Tekeningnummer 23-1522-3015v3

Tijdens de hoogbouw fase, zal het openbaar vervoer, op de maandag(en), niet door de Leidseveertunnel / HOV-baan rijden.

De bussen zullen dan omrijden door de Daalsetunnel. Deze route duurt tussen de 2 en 10 minuten langer (afh van verkeersdrukte). Om extra tijd acceptabel te maken wordt de route door de Daalsetunnel geoptimaliseerd. De exacte maatregelen zijn besproken met Cees Verbokkem, Leon de Heij en Jeroen Smedts van de gemeente Utrecht en worden verder in detail uitgewerkt gezamenlijk met de afdeling VRI / mobiliteit van de gemeente Utrecht.



De tramlijnen 20 en 21 (SUNIJ-lijn) hebben een eindhalte op het Jaarbeursplein en rijden niet door naar de Centrumzijde. De SUNIJ-lijn keert hier en rijdt terug naar IJsselstein / Nieuwegein. Tevens komt er een pauzelocatie voor de chauffeurs op het Jaarbeursplein komen.



Fase 0e: Verwijderen broodjes / betonblokken

Om de bussen over de trambaan te laten rijden dienen de broodjes in de Leidseveertunnel verwijderd te worden. Dit is op twee locaties noodzakelijk, bij het in-en uitvoegen naar de trambaan. Het weghalen van de broodjes is in een buitendienststelling noodzakelijk.

Fase 1 Grond en funderingswerkzaamheden

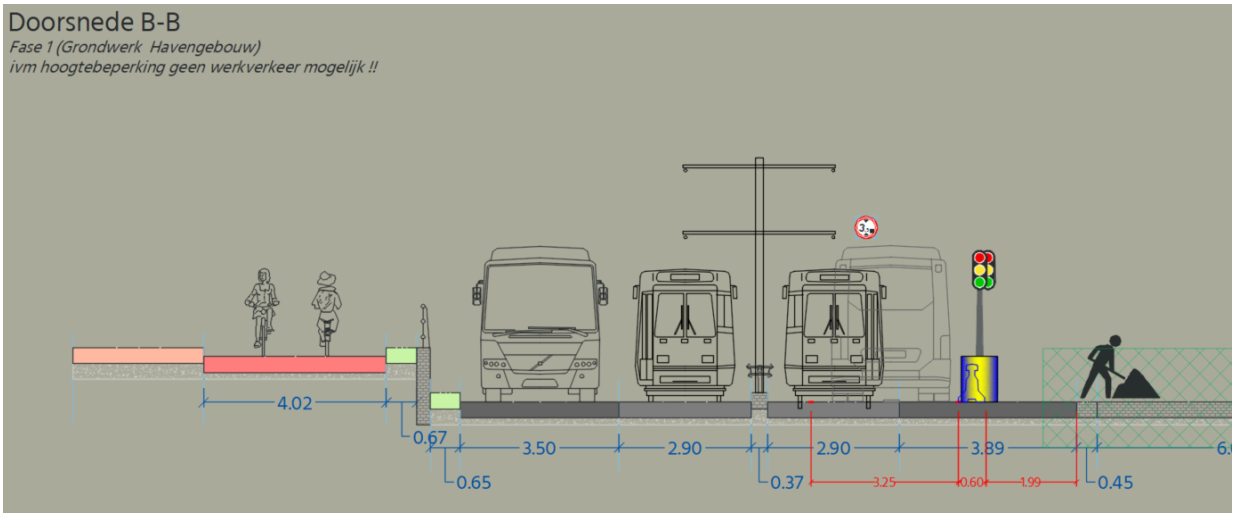
In de funderingsfase worden werkzaamheden uitgevoerd, die nodig zijn om van maaiveld tot de bestaande hoogte te komen van de overkluizing (tafelbladhoogte) te kunnen realiseren. De funderingsfase voor het Haven, Park en Kadegebouw bestaan uit;

Fase 1a	Grondwerk
Fase 1b	Bouwplaatsinrichting
Fase 1c	Aanbrengen van funderingspalen

Fase 1a: Grondwerk Tekeningnummer 23-1522-3111v2

Na fase 0 zijn alle voorbereidende werkzaamheden buiten het werkterrein gereed en worden de werkzaamheden binnen de bouwhekken gestart. Als eerste in deze fase zullen verlichting / muurtje en andere kleine objecten worden verwijderd. Op het werkterrein van het Havengebouw zit een betonconstructie, die verwijderd moet worden, voordat het grondwerk kan plaatsvinden.

Vervolgens worden graafmachines aangevoerd en wordt de grond op juiste hoogte geëgaliseerd. Het merendeel van de grond wordt afgevoerd middels een transportband en een enkel transport zal vanaf het Havengebouw werkterrein, via de HOV-baan rijden.



Om het cunet te graven van het Havengebouw is een deel van de rijbaan nodig om veilig te kunnen werken. Als maatregel zullen de bussen voor de Leidseveertunnel over de trambaan gaan rijden.

Voor deze maatregel zijn een aantal zaken belangrijk en dienen gewaarborgd te worden;

- De broodjes voor en na de slinger worden verwijderd tbv de bussen van Qbuzz
- De regeling van de verkeerslichten dient aangepast te worden (K012)
- De twee roosters / inspectieputten in de Leidseveertunnel dienen te allen tijde bereikbaar te zijn
- De goten van de Leidseveertunnel moeten te alle tijd schoongemaakt kunnen worden (1x week)
- De toegang tot de gemalen dient 24/7 bereikbaar te zijn

Als de grond op de juiste hoogte is, wordt vervolgens de drainage en een zandpakket aangebracht voordat het heiwerk kan beginnen.

Fase 1b: Bouwterrein inrichten

Als de grond op juiste hoogte verwerkt is, wordt het ketenpark opgebouwd, de parkeerplaats aangelegd en de definitieve bouwhekken rondom het bouwterrein geplaatst. Alle werkzaamheden worden gedaan vanaf eigen terrein en het verkeer ondervindt geen hinder.

Fase 1c: Aanbrengen funderingspalen Tekeningnummer 23-1522-3113v2

De aanvoer van de machine wordt buiten de reguliere tijden aangevoerd en wordt begeleid door de bijbehorende transportbegeleiders. De heistelling moet worden geaard voordat de werkzaamheden zijn gestart, omdat de werkzaamheden zich binnen 30 meter van het tramspoor bevinden en /of 50 meter van Prorail.

De funderingspalen zijn 15 meter lang en zijn standaard heipalen. Voor het aanbrengen van de palen, zullen we op diverse locaties de palen voorboren. Tijdens het heien, waarbij de veiligheidszone in de openbare ruimte valt, wordt een maatregel (de machine staat tussen de paal en het verkeer, tijdens inhijsen) op de bouw genomen.

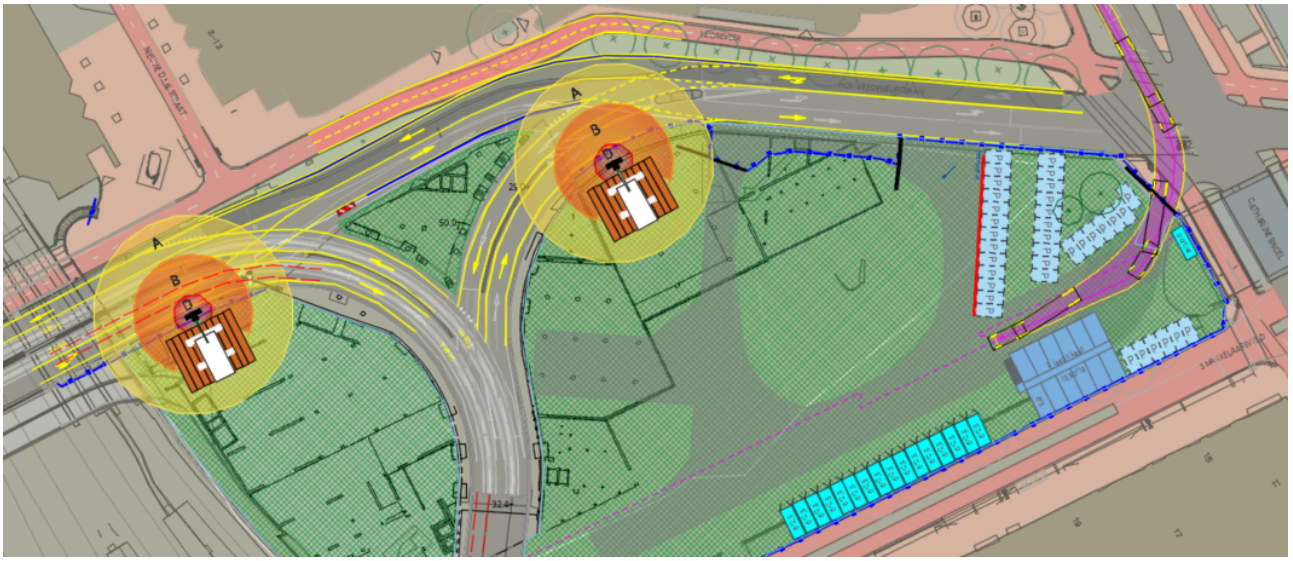
Dagelijks zullen er 2 transporten komen om de heipalen aan te voeren. De heipalen voor het Havengebouw worden aangevoerd via het Theehuis werkterrein en vervolgens over de overkluizing te geheden. Zo blijft het aantal transporten over de HOV-baan tot een minimum beperkt.

Deze werkzaamheden zullen ongeveer 12 weken in beslag nemen en op de dag worden uitgevoerd.

Wanneer de funderingspalen, die het dichtst bij de HOV-baan staan, worden aangebracht, valt veiligheidszone D (vallende delen vanaf een machine) deels over de busbaan.

Havengebouw: De bus en tram bevinden zich binnen Zone D en kunnen niet langs de machine rijden. Deze werkzaamheden, bestaande uit 11 palen, zullen +/- 2 dagen in beslag nemen

Parkeergarage: De busbaan bevindt zich deels binnen Zone D. De bus zal hinder ondervinden en kan niet rijden als de machine langs de rijbaan staat.
Deze werkzaamheden, bestaande uit 10 palen, zullen +/- 2 dagen in beslag nemen



Zone A en B worden door een maatregel opgeheven. De rode cirkel D is de veiligheidszone waarbij geen verkeer aanwezig mag zijn

Onderstaande subfasering wordt nu onderzocht en besproken met de VGCU van de provincie en de (bouwinspecteur van de) gemeente zal in BLVC deel 2, 3 en 4 verder uitgewerkt worden

Fase 2 Bouw tot 8 meter (tafelbladhoogte)

In de Hoogbouw fase worden het casco, de gevel en de dakwerkzaamheden voor het Haven, Park en Kadegebouw gerealiseerd. Daarnaast zal gemeente Utrecht de aansluiting op het Havengebouw definitief maken. De werkzaamheden bestaan uit;

Fase 2a	Het maken van de vloeren en wanden tot 8 meter hoogte
Fase 2b	Het maken van Noordelijke wand van het Havengebouw
Fase 2c	Realiseren van de fundering van de Zuidelijke buis van de Leidseveertunnel

Fase 3 Ruwbouw (en Gevels)

In de Ruwbouw fase worden het casco, de gevel en de dakwerkzaamheden voor het Haven, Park en Kadegebouw gerealiseerd. Daarnaast zal gemeente Utrecht de aansluiting op het Havengebouw definitief maken. De werkzaamheden bestaan uit;

Fase 3a	Hoogbouw Haven, Park-en Kadegebouw
Fase 3b	Definitieve verharding van de Zuidelijke buis van de Leidseveertunnel

Fase 4 (Gevels) Parkeerdek en maaiveld

In deze fase worden de parkeerdekken gerealiseerd, zodat de ruimte tussen de drie gebouwen wordt dichtgemaakt. Tijdens deze fase is er geen hinder op de openbare ruimte door werkzaamheden en/of veiligheidseisen, anders dan de bestaande logistieke bewegingen en/of bestaande afzettingen voor het Havengebouw / Parkgebouw.

Fase 5 Theehuis, Tuindek en Maaiveldinrichting

In deze fase wordt het Theehuis gebouwd en bevindt het project zich in de laatste fase. De werkzaamheden bestaan uit;

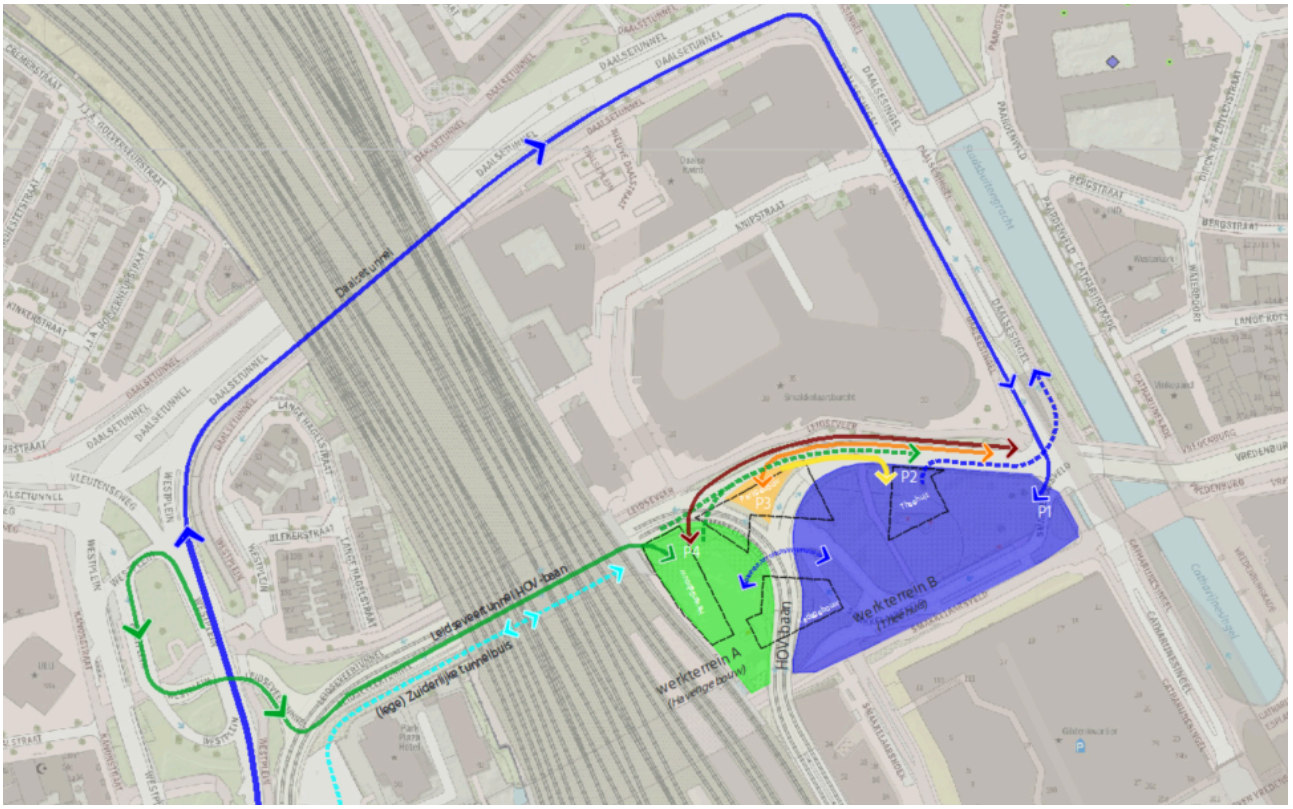
Fase 5a	Het bouwen van Theehuis en het Tuindek
Fase 5b	Het realiseren van het park

4.6. Werkzaamheden buiten werkterrein

In het eerste deel zijn de voorbereidende werkzaamheden (fase 0) en de 31 funderingspalen tegen de HOV-baan aan, de werkzaamheden, die buiten het eigen werkterrein plaatsvinden.

4.7. Transportroutes en in-uitrijden werkterrein

Het project bestaat uit drie vaste werkterreinen, die onderling niet verbonden zijn met elkaar. Dit heeft als gevolg dat de werkterreinen over één of meerdere eigen in-/uitritten beschikken. In onderstaande afbeelding zijn de transportroutes, de drie werkterreinen en hun in-/uitritten afgebeeld.



Groen: Havengebouw werkterrein *Oranje: Parkgebouw werkterrein* *Blauw:Theehuis werkterrein*

In onderstaande tabel staan de routes, met aantal transporten en hoogtebeperkingen beschreven. De blauwe route is de route, die hoofdzakelijk wordt gebruikt, de andere routes worden alleen toegepast indien noodzakelijk. De routes en aantallen zijn in de risicosessie met de Provincie afgestemd.

Deel 1	Kleur	hoogtebeperking	Aantal	Buiten dienstelling	Spanningloos
Route 1	Blauw		Hoofdroute		
Route 2	Groen	tot 3,50 mtr	gem 1 per dag, met max van 10 per dag		
Route 3	Rood	tot 3,95 mtr	max 10 keer	ja (nacht)	nee
	Rood	tot 4,20 mtr	max 4 keer	ja (nacht)	ja
Route 4	Oranje		gem 1 per dag, met max van 10 per dag		
Route 5	Geel		gem 1 per dag, met max van 10 per dag		

De transporten zullen vanaf de gekleurde routes de werkterreinen betreden via 4 in/uitritten, die in onderstaande afbeelding zijn weergegeven.



Poort 1:
Is alleen een inrit. De transporten rijden aan via de Daalsesingel en rijden door middel van een verkeerslicht het bouwterrein op. De regeling wordt door gemeente Utrecht aangepast, zodat het uitvoegend werkverkeer niet tegelijkertijd met de fietsers / voetgangers kan rijden en er een onveilige situatie ontstaat.

Poort 2;
Is een in- en uitrit. Voor de inrit is een uitvoegstrook gemaakt, zodat het werkverkeer nooit hoeft stil te staan op de HOV-baan.

De uitgaande transporten bij P2 worden begeleid, om te voorkomen dat er vertraging op de HOV-baan komt voor het openbaar vervoer. De afspraak met de Provincie is dat er per opstelstrook één vrachtwagen of 3 personenvoertuigen mogen staan (lees 18 meter aan lengte).

Poort 3:
Verkeer tot 3,50 mtr hoogte komt aanrijden via de Leidseveertunnel en voegt uit achter de barrier. Het speciaal transport, dat niet door de Leidseveertunnel kan rijden, komt via de Daalsesingel - Vredenburgbaan en steekt de busbaan over met begeleiding.

Poort 4:
Verkeer tot 3,50 meter hoogte komt via de Leidseveertunnel aanrijden en voegt voor het verkeerslicht uit het werkterrein op. Dit kan zonder begeleiding en is in de risicosessie besproken en afgestemd. Voor het uitgaande verkeer is er een verkeerslicht toegevoegd met een drukknop, zodat het werkverkeer veilig en geregeld kan invoegen.

5. Bouwveiligheidsplan (VKV)

In het BLVC-plan is het bouwveiligheidsplan een onderdeel, die opgesteld is door Theo van Kampen van VKV en als bijlage 04 is toegevoegd.

6. Railplan

In het BLVC-plan is een Railplan een onderdeel, dat opgesteld is door Wilco de Jong en als bijlage 05 is toegevoegd.

Plan Veilige Berijdbaarheid Uitvoeringsfase – deel 1
V&G plan – deel 1

7. Leefbaarheid

De werkzaamheden voor het nieuwbouwproject Spark te Utrecht zullen invloed hebben op de leefbaarheid van de directe omgeving. In dit hoofdstuk gaan we in op de impact van het werk en welke maatregelen ervoor moeten zorgen dat deze impact beperkt wordt.

7.1. Impact van het werk op de leefbaarheid

De impact van het nieuwbouwproject Spark op de leefbaarheid in de directe omgeving bestaat uit:
• trillings- en geluidsoverlast door het aanbrengen van funderingspalen, en door bouwverkeer (m.n. bij afvoer grond), en
• vervuiling door werkzaamheden.

7.2. Plan minimaliseren geluidshinder

We nemen tijdens het werk de volgende maatregelen om de geluidsoverlast te beperken:
• Werkzaamheden die veel geluidsoverlast veroorzaken, voeren we zoveel mogelijk uit tussen 07.00u en 19.00u. Wanneer we op zaterdag werken, beperken we de werkzaamheden die geluidshinder veroorzaken.
• We zorgen ervoor dat machines en voertuigen niet langer draaien dan noodzakelijk is, zowel tijdens als na werktijd.
• Radio's tijdens het werk zijn toegestaan, mits ze geen overlast veroorzaken
• We maken hoofdzakelijk gebruik van bouwstroom, waardoor de inzet van aggregaten over het algemeen niet nodig is.
• We stellen een hinderplanning op, waarin aangegeven staat op welke momenten er bovengemiddelde geluids- en trillingsoverlast te verwachten is. Hierbij analyseren we de mogelijke knelpunten met van toepassing zijnde wet- en regelgeving. Op basis van deze hinderplanning informeren we de omgeving tijdig over de te verwachten geluids- en trillingsoverlast.
• We zorgen voor één aanspreekpunt voor de omgeving, zodat bekend is waar men met vragen en klachten terecht kan.

Dagwaarde	≤60 dB(A)	>60 dB(A)	>65 dB(A)	>70 dB(A)	>75 dB(A)	>80 dB(A)
Maximale blootstellingsduur	Onbeperkt	50 dagen	30 dagen	15 dagen	5 dagen	0 dagen

Tabel uit artikel 8.3 van het Bouwbesluit over geluidshinder

7.3. Trillingshinder

Om de trillingshinder als gevolg van het werk te beperken, nemen we de volgende maatregelen:
• Uit voorzorg laten we vóór start uitvoering een nulmeting uitvoeren van de directe omgeving van de projectlocatie, waarin de trillings- en deformatie gevoelige functies en objecten die zich daar worden geïnventariseerd.
• Ook laten we een monitoringsplan opstellen, waarin aangegeven wordt:

- wat en hoe er gemonitord wordt op trillingen en deformatie
- welke gemeten trillings- en deformatie waarden acceptabel zijn, en
- bij welke gemeten trillings- en deformatie waarden wij zullen ingrijpen, en hoe we dat zullen doen.

7.4. Afval

Het afval op de bouwplaats wordt gescheiden in afvalcontainer en laten wij regelmatig afvoeren.

7.5. Schoonhouden werkterreinen omgeving

Om het werkterrein en de omgeving schoon en heel te houden, treffen we de volgende maatregelen:
• We zorgen dat er geen spullen of bouwafval in de openbare ruimte worden opgeslagen of tijdelijk gestald.
• Alle werkzaamheden worden binnen de hekken uitgevoerd, niet in de openbare ruimte. Hierdoor voorkomen we dat bouwafval in de openbare ruimte terechtkomt.
• We zorgen dat de bouwhekken heel blijven en de directe omgeving schoon.
• De bouwhekken worden in de grond geboord, zodat deze stevig staan en zo min mogelijk ruimte in beslag nemen.
• Onkruid rond de bouwhekken wordt periodiek verwijderd.
• Zwerfvuil ruimen we op, mits dit van toepassing is op ons eigen werk.
• Als er door het werk schade aan objecten in de openbare ruimte, of aan de openbare ruimte zelf, ontstaat, stellen we deze binnen 24 uur veilig en melden we de schade bij de gemeente. Binnen 2 werkdagen maken we een plan om de schade te herstellen, dat we overleggen met de gemeente.
• We verwachten dat ons werk weinig stofoverlast geeft, maar als daar wel sprake van is dan sproeien we met een sprinklerinstallatie.

7.6. Bouwbeveiliging

Door bouwhekken te plaatsen wordt er getracht ongenode gasten buiten werktijd te weren. Ongewenst bezoek op de bouwplaats zou kunnen leiden tot ongewenste gevolgen voor de omgeving. D.m.v. bouwhekken proberen wij een preventieve werking uit te stralen. Daarnaast wordt signalering bij ongewenst bezoek gehanteerd.

7.7. Verlichting

Tijdens de werkzaamheden wordt er gebruikgemaakt van bouwplaatsverlichting met LED lampen en zullen de torenkranen worden voorzien van verlichting. De verlichting wordt gericht op de bouwplaats. Mocht er hinder van ondervonden worden, dan worden de bouwlampen bijgesteld. De bouwlampen staan buiten werktijd uit.

7.8. Bescherming bomen

Op de bouwplaats zijn twee bomen aanwezig, die terugkomen in het definitief ontwerp. Door de boomstam rondom te beschermen wordt schade voorkomen. Na afloop van de werkzaamheden zal de tijdelijke bescherming worden verwijderd

8. Veiligheid en gezondheid

In het kader van de veiligheid en gezondheid is de Arbowet 1998 van toepassing. Toepassing van de CROW-publicatie 96b, “Maatregelen bij werken in uitvoering op niet-autosnelwegen binnen de bebouwde kom” garandeert een optimale veiligheid voor de aannemer, onderaannemers en de omgeving tijdens de werkzaamheden. Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen die de aannemer treft om de veiligheid en de gezondheid tijdens het werk aan het nieuwbouwproject Spark te bevorderen.

8.1. In-en uitrijden bouwverkeer

Zoals in par. 4.7. is aangegeven, zijn alle transportroutes en werk in/uitritten van tevoren besproken en afgestemd. Op de volgende manieren zorgen we dat het in- en uitrijden van het werkterrein door bouwverkeer zo veilig mogelijk verloopt:

- We voorzien de in-/uitrit van duidelijke waarschuwingsborden om voorbijgangers te attenderen.
- Vrachtwagens keren op eigen terrein.
- In de eerste 10 meter naast de in- en uitritten worden geen obstakels gehangen of gezet, die de zichtbaarheid kunnen belemmeren.
- Alle transporten worden middels verkeerslichten, een invoegstrook of verkeersregelaars de bouwplaats op-en afgeleid.

8.2. Verkeersveiligheid

We treffen de volgende algemene maatregelen om de verkeersveiligheid te bevorderen:
• Als we buiten het werkterrein treden met onze werkzaamheden, zetten we verkeersregelaars in om het verkeer te begeleiden. (bv langs het fietspad tijdens de HVZ)
• We plaatsen bouwhekken om het werkterrein af te schermen van de openbare ruimte.
• Daarnaast plaatsen we tijdelijke verkeersborden om weggebruikers te attenderen op de werkzaamheden.
• We zorgen dat het projectgebied en de gebouwen en woningen daar omheen altijd bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten

8.3. Sociale veiligheid

De aannemer treft de volgende maatregelen op het gebied van sociale veiligheid:
• Voor de werkzaamheden worden 2 lichtmasten verplaatst en/of vervangen door tijdelijke verlichting.
• Omleidingsroutes voor voetgangers en fietsers lopen langs bestaande wegen waar verlichting conform de normale situatie aanwezig is.
• De bouwhekken rondom de bouwplaats zijn open, wat de sociale controle en de zichtbaarheid bevordert.
• De bouwhekken worden in een rechte lijn gezet, zodat er geen donkere nissen en onoverzichtelijke hoeken in de openbare ruimte ontstaan en zichtlijnen behouden worden.
• We zorgen dat de toegangspoort van het werkterrein na elk transport en na werktijd afgesloten wordt, zodat niemand ongezien het werkterrein op kan lopen.
• We plaatsen gedurende het project beveiligingscamera’s, die gericht zijn op het werkterrein.

8.4. Beheer tijdelijke verkeersvoorzieningen

Er zullen voor het project verschillende tijdelijke verkeersvoorzieningen toegepast worden. Deze zijn opgenomen op de tekeningen in Bijlage 03. Het beheer van alle borden wordt door de aannemer gedaan.

9. Communicatie

Communicatie met de omgeving over het werk en de gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid is van essentieel belang. Het bevordert het begrip voor het project bij de omgeving en kan klachten voorkomen.

9.1. Kernboodschap

De communicatieboodschap (ook wel kernboodschap genoemd) is de boodschap die richting alle partijen in de omgeving van het werk kunnen worden gecommuniceerd. Deze wordt voortijdig en gezamenlijk met Gonny Thijssen en Elles Visser opgesteld om in het hele gebied dezelfde tekst en stijl te gebruiken.

9.2. Hinder Kalender

In onderstaande tabel zijn communicatie-acties beschreven, waar wij input voor leveren. Deze hinder kalender zal samen met de communicatieadviseur van de gemeente Utrecht worden samengesteld en bijgehouden.

Nr	Periode	Com. middel
1	8 wk voor start uitvoering	Bouwbord
2	3 wk voor start uitvoering	Bewonersbrief (cc klantcontactcentrum + Binnenstad)
3	2 wk voor start uitvoering	Wijkbericht (cc klantcontactcentrum + Binnenstad)
4	2 wk voor start uitvoering	Bouw app
5	…….	bouwborden / doeken
6	start uitvoering	……..
7	periodiek	communicatie overleg / hinderplanning verwerken
8	2 wk voor start mijlpaal	Bewonersbrief

9.3. Omgevingsmanager

Voor dit project wordt er een omgevingsmanager aangesteld, die omschrijft de taakverdeling tussen omgevingsmanager Vink Bouw en communicatieadviseur van de gemeente.

9.4. Klachten en meldingen

Via het telefoonnummer, dat in de bewonersbrief gedeeld is, de bouwapp, de projectmanager van de aannemer en via de gemeente, zullen gedurende de uitvoering van het project klachten en meldingen (zoals vragen en suggesties) binnenkomen. Deze worden allemaal geregistreerd. In deze registratie wordt inzichtelijk gemaakt wat gedaan wordt om de klacht te verhelpen, en hoe en wanneer de terugkoppeling naar de melder is geweest.

9.5. Calamiteiten

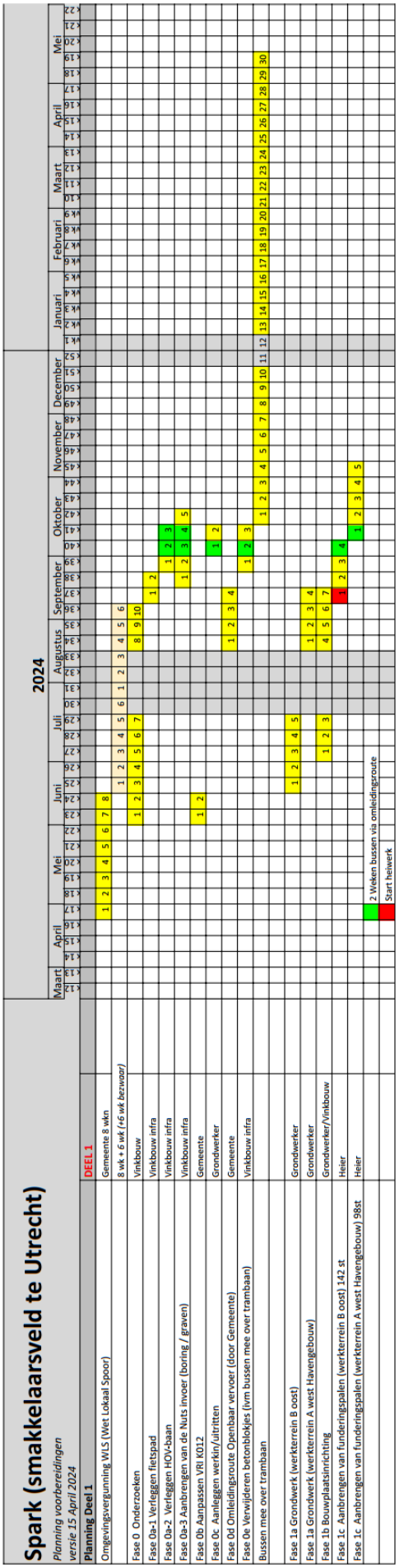
Voor calamiteiten heeft Lingotto en Vink Bouw een telefoonnummer beschikbaar gesteld. Deze wordt later bekendgemaakt.

10. Belangrijke contactgegevens

In onderstaande tabel zijn de contactgegevens van de belangrijkste betrokken personen en partijen in dit project opgenomen. Deze tabel is in opbouw: de informatie wordt indien nodig gaandeweg het project verder aangevuld, en algemene contactgegevens worden vervangen door persoonlijke.

Organisatie	Naam	Functie	Telefoon	E-mailadres
Smakkie b.v.	W. Fenengastraat 4D	1096 BN	Amsterdam	
	Esther Lelyveld	Opdrachtgever	06-20343361	elelyveld@lingotto.nl
Vink Bouw b.v.	Nieuwveenseweg 55	2421 LB	Nieuwkoop	
	Andre Lamain	Projectmanager	06-55835142	AL@vinkbouw.nl
	Erwin Wahle	Technisch	06-52377841	ew@vinkbouw.nl
	Wietze Mulder	Hoofduitvoerder	06-48194716	wm@vinkbouw.nl
	Lars Kramer	Werkvoorbereider		lk@vinkbouw.nl
Jurgen Kamberg	de Omleiding	BLVC specialist	06-52543190	jkamberg@deomleiding.nl
Theo van Kampen	VKV	BVP Specialist	06-53637978	info@vkv.nl
Wilco de Jong	Saferail	Railway Specialist	06-53599324	w.d.jong@saferail
Gemeente Utrecht	Ferry Theunisse	Bouwcoördinator	06-53298540	f.theunisse@utrecht.nl
	Jeroen Smedt	Adviseur Verkeer	06-41549842	j.smedts@utrecht.nl
	Jaap Verheijen	Projectmanager	06-18998690	jaap.verheijen@utrecht.nl
	Ewoud Gase	Adviseur VRI	06-42239494	ewoud.gase@utrecht.nl
	Bert van Zelm	bomenspecialist		b.van.zelm@utrecht.nl
	Bas Ascha	ontheffingen		b.ascha@utrecht.nl
	Edson Kierinoongo	ontheffingen		e.kierindoongo@utrecht.nl
	Willem van Ettekoven	onheffingen		w.van.ettekoven@utrecht.nl
Provincie Utrecht	Gerrit Barmentlo	Sr Adviseur	06-52519892	gerrit.barmentlo@provincie-utrecht.nl
	Jordy de Jong	Operationeel omgevingsmanger	06-28918826	jordy.de.jong@provincie-utrecht.nl
	Gerhard Burgmeijer			gerhard.burgmeijer@provincie-utrecht.nl
	Andre Mesie	V&G coördinator	06-81346393	andre.mesie@provincie-utrecht.nl
	Wilco de Jong			w.d.jong@saferail.eu
	Andy Woensdregt			A.woensdregt@bovenleidingservices.nl
	Edson Kierinoongo	ontheffingen		e.kierindoongo@utrecht.nl
Qbuzz	Marien de Kamper	Beheer en Infra	06-25349915	marien.de.kamper@qbuzz.nl
	Herman Scholtz	Beheer en infra	06-46737578	h.scholts@ziggo.nl
Prorail	Renske Snels	Bouwmanager	06-52179119	renske.snell@prorail.nl

Bijlage 01: Planning



Bijlage 02: RI&E

Bijlage 03: BLVC tekeningen

Als U op onderstaande link klikt, komt U op een website, waarop alle tekeningen staan.
Link: https://deomleiding.nl/download/utrecht/23-1522-spark/

Algemeen

23-1522-3001v1	Openbaar vervoer rondom Smakkelaarveld	
23-1522-3911v3	Transportroutes	
23-1522-3912v3	HOV-baan verleggen (maten)	

Fase 0	Voorbereidende werkzaamheden	
23-1522-3011v1	Fase 0a-1	Verleggen fietspad
23-1522-3012v1	Fase 0a-2	Verleggen HOV-baan
23-1522-3013v1	Fase 0a-3	Afsluiting HOV-baan
23-1522-3014v1	Fase 0c	Aanleggen werk in/uitritten
23-1522-3015v1	Fase 0d	Optimalisatie omleidingsroute openbaar vervoer

Fase 1	Grondwerk tot en met funderingswerk	
23-1522-3111v3	Fase 1a	Grondwerk
23-1522-3113v3	Fase 1c	Aanbrengen funderingspalen



23-1522-3001v1 Openbaar vervoer rondom Smakkelaarveld

Bijlage 04: BVP-plan (VKV)

Bijlage 05: Railplan

A) Plan Veilige Berijdbaarheid Uitvoeringsfase – deel 1
B) V&G plan – deel 1