

OMGEVINGSPLAN 'BALANS IN BOUWEN'



RESTAURANT HOOGGELEGEN-GEBOUW 1



febr-2022

De Vree en Sliepen B.V.

Morsestraat 20

4004 JP Tiel

BLVC auteur:

Versie 1

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. De opgave
3. Ambitie van de opgave
4. Stakeholders
5. Directe omgeving en omwonenden
6. Projectteam en rollen
7. Communicatie
8. Logistiek
9. Planning, commitment en communicatie
10. Leefbaarheid
11. Veiligheid
12. Slotwoord
13. Van toepassing zijnde documentatie

1. INLEIDING

Om een succesvol project te kunnen realiseren hechten we, als bouwer, veel belang aan een positief projectimago. Een positief projectimago ontstaat niet enkel vanuit de beleving van de opdrachtgever, ontwikkelaar, architect of bouwer. De omgeving waar een project gerealiseerd wordt is mede bepalend voor het slagen in een positief imago. Vanuit deze beleving heeft men het BLVC-plan in het leven geroepen. Waar VGM-plannen, deel V&G-plannen en Bouwveiligheids-plannen de focus voornamelijk leggen op het bouwproces op zich, legt het BLVC-plan de focus voornamelijk op de impact in-en aan de omgeving waar we bouwen.

Vanuit onze rol als bouwer hechten we veel waarde om te kunnen slagen in het bundelen van de missie en opgave. Onze visie 'balans in bouwen' willen we ook laten gelden voor de omgeving waarin we bouwen. Voor het opstellen van een BLVC-plan zijn meerdere voorbeelden of invulbladen te raadplegen. Om echter een leef- en werkbaar document te kunnen maken, waarin risico-beheersmaatregel-proces en procedure helder en leesbaar worden omschreven, is een laagdrempelige handleiding nodig. Vanuit dit oogpunt hanteren we, vanuit De Vree & Sliepen, voor onze projecten het BLVC-omgevingsplan voor onszelf en voor al onze stakeholders.

Ons BLVC-omgevingsplan is een dynamisch document en pas volledig gereed op moment het bouwproces ten einde is. Gedurende de vorderingen binnen de verschillende faseringen van het bouwproces, worden steeds aanpassingen gedaan en verdere invullingen gemaakt binnen het BLVC-omgevingsplan.

“SAMEN BOUWEN IS SAMEN BELEVEN”

2. DE OPGAVE

Nabij de Stadsbaan Leidsche Rijn en naast de A2 in Utrecht zijn de plannen in verregaande ontwikkeling voor de realisatie van een aantal horeca gelegenheden. Een onderdeel van dit plan bevat de realisatie van Gebouw 1, op het bedrijventerrein Hooggelegen, in dit plan verder benoemd als Restaurant Hooggelegen. Er zijn 2 lagen opgenomen voor een restaurant, 1 laag voor kantoorruimte en een laag voor de bouwkundige installatie. Op de begane grond is tevens een binnentuin met terras ruimte gesitueerd.

De opdrachtgever van het werk is Shao-vastgoed, vertegenwoordigd door Visser en Bouwman architecten. Het ontwerp wordt door architectenbureau Visser en Bouwman B.V. verder tot in detail doorontwikkeld. De opgave wordt door De Vree & Sliepen B.V. uit Tiel gebouwd.



3. AMBITIE VAN DE OPGAVE

De ambitie van de opgave van Restaurant Hooggelegen luidt als volgt:

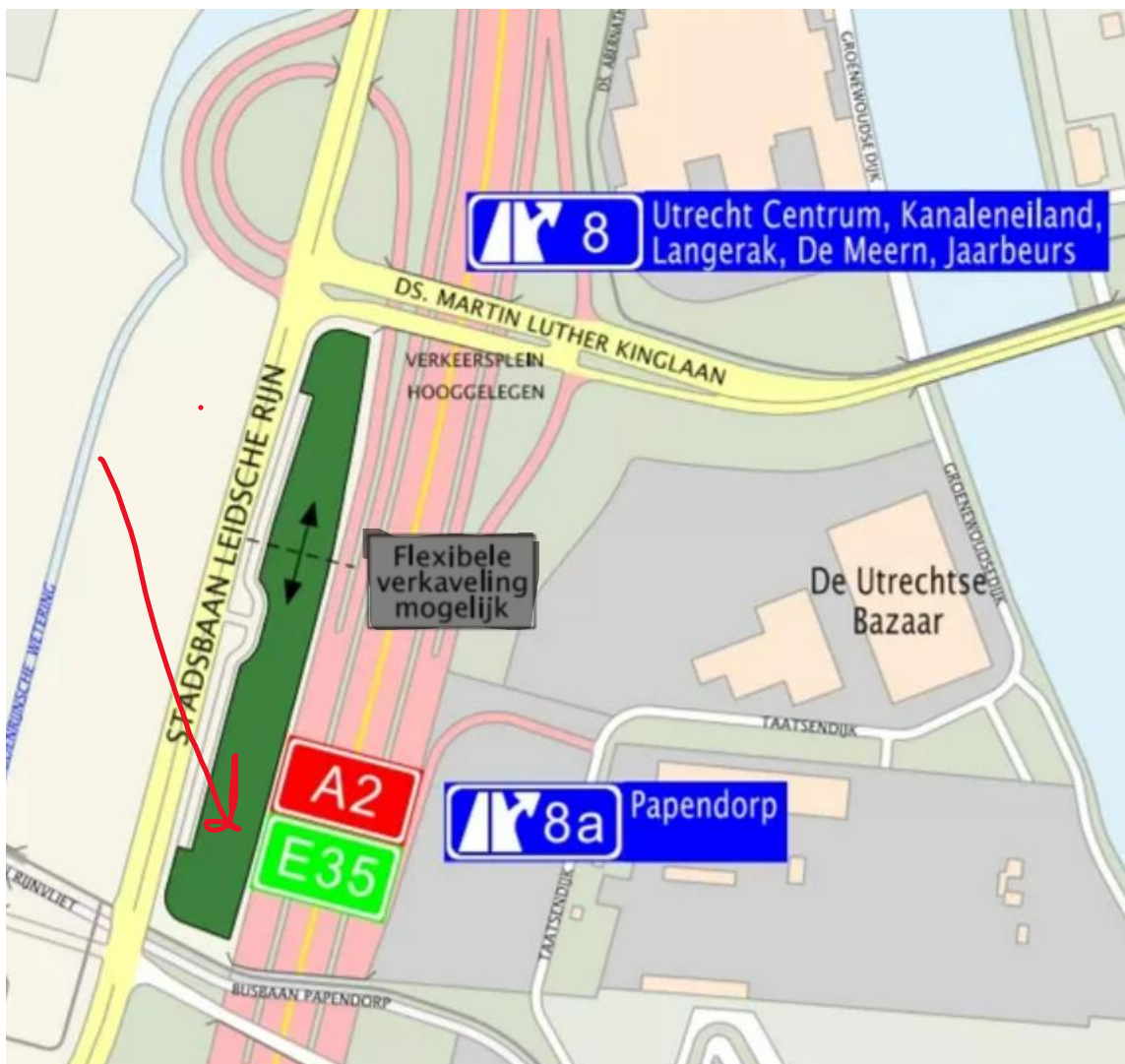
“SAMEN BOUWEN IS SAMEN BELEVEN”

Door een goede in-en externe samenwerking tussen elkaar, zorgen we met elkaar voor betrokkenheid en positiviteit bij alle stakeholders ten aanzien van de opgave. Het beoogde resultaat:

- weinig tot geen klachten vanuit de omgeving
- nihil tot nul risico op de omgeving
- weinig tot geen overlast aan de omgeving
- een positief project imago namens de omgeving

4. STAKEHOLDERS

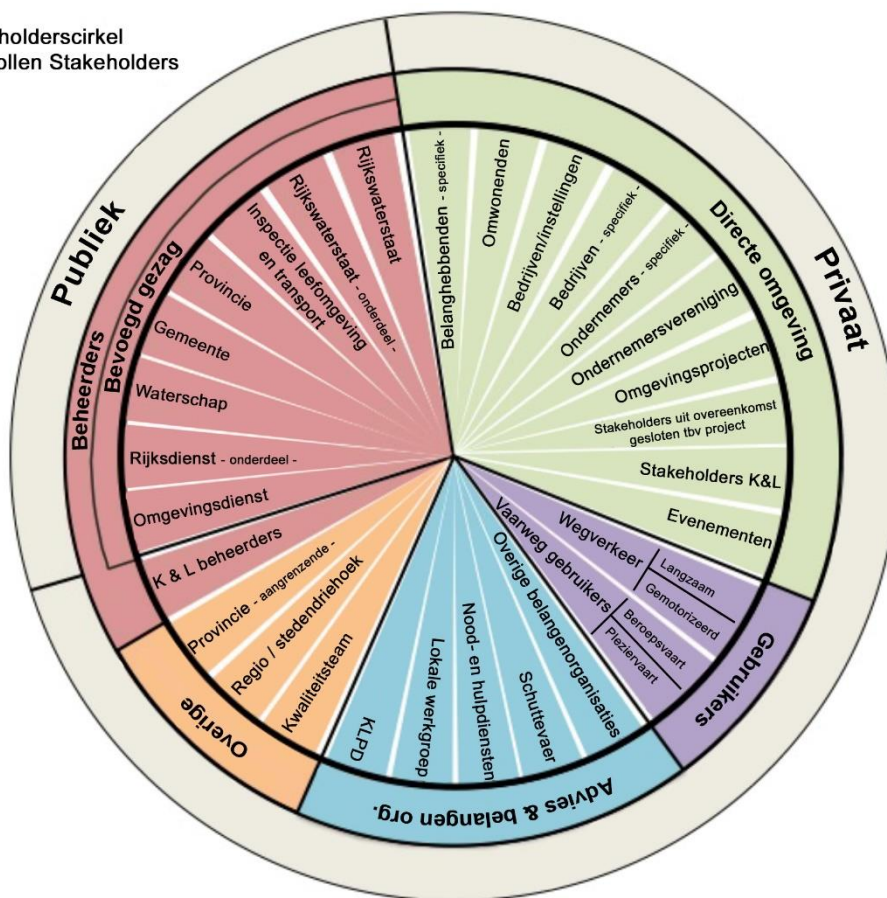
Om te kunnen slagen in onze ambitie, werken we met een stakeholderscirkel. Ruim voor start van de bouwwerkzaamheden wordt op basis van de stakeholderscirkel een uitgebreide omgevingsscan gedaan. Restaurant Hooggelegen ligt weliswaar niet nabij direct aanwonenden, echter bevinden we ons wel in de directe nabijheid van de A2, de Stadsbaan Leidsche Rijn en het Ortelius Viaduct, verder weg loopt de busbaan Rijnvliet-Papendorp.



Belangrijk punt is dat we te maken hebben met stakeholders welke niet in de nabijheid wonen, maar er wel doorheen reizen. Naarmate we verder richting de start van voorbereiding tot bouwen en het daadwerkelijke bouwen komen, wordt de cirkel steeds verder gevuld. Op dit moment bevinden we ons nog in de verkenningsfase van het BLVC-omgevingsplan, waarbij de stakeholderscirkel nog grotendeels gevuld moet gaan worden.

Als basis hanteren we onderstaand model;

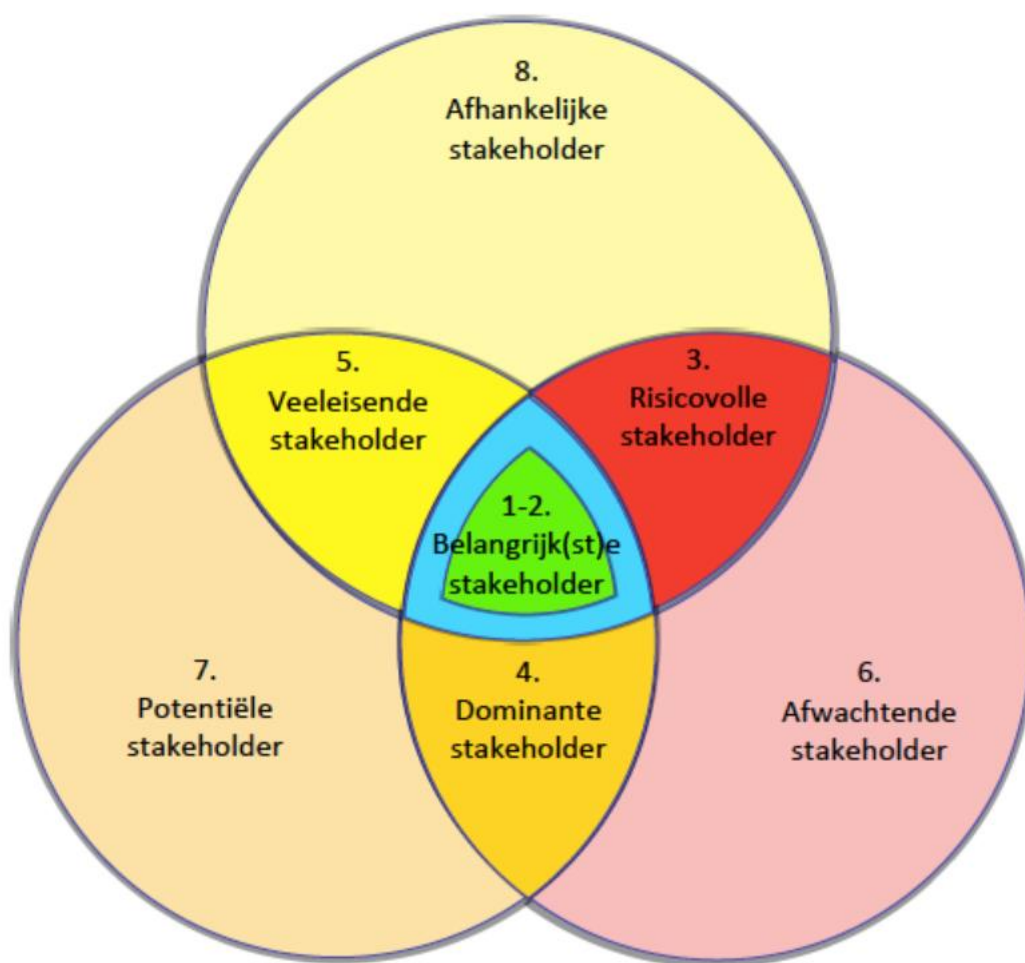
Stakeholderscirkel
Petten en rollen Stakeholders



Het vullen van de cirkel gaat gepaard met het benaderen van zoveel mogelijk stakeholders, het ophalen van behoefte(n) en een inventarisatie van de risico's en de bijbehorende maatregelen.

Deze actie zal ook steeds, tijdens de steeds veranderende situatie binnen het bouwproces, opnieuw moeten plaatsvinden. Gedurende de groei van het project kunnen belang(en) en behoefte(n) anders worden dan ten tijde van de eerste inventarisatie bij stakeholders.

Naast het opstellen van de stakeholderscirkel worden de stakeholders afzonderlijk getypeerd op basis van onderstaand model;



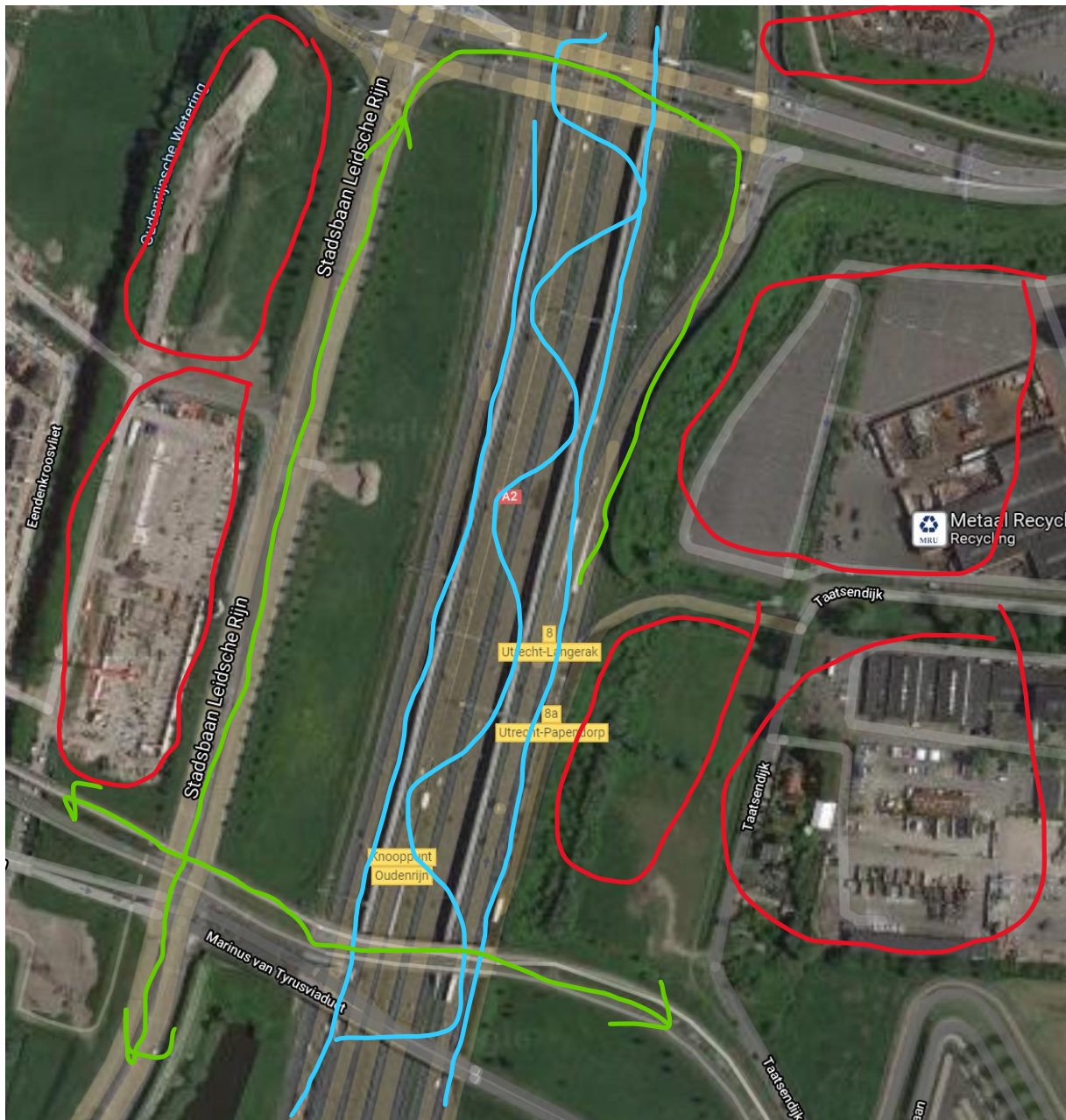
Vervolgens worden communicatierichtlijnen bepaald. *Op dit moment bevinden we ons nog in de verkenningsfase van dit onderdeel.* Een volledige invulling wordt gedaan naarmate we dichterbij het bouwproces komen, waarbij deze toegevoegd wordt aan het BLVC-omgevingsplan. De belasting en het belang van stakeholders wegen we af en worden beoordeeld op basis van de volgende tabellen;

Belang	iets dat de stakeholder raakt doordat zijn voordeel ermee gemoeid is
Beïnvloeding	de manier waarop de stakeholder de voortgang van het project en/of de uitkomst kan beïnvloeden
Betrokkenheid	in welke mate de stakeholder betrokken is bij het project dan wel het eindresultaat

B1 Belasting/Belang	
Veel	Stakeholder zal stevige belasting ervaren door kosten/administratieve belasting e.d.
Enig	Stakeholder zal enige belasting ondervinden
Weinig	Impact zal gering zijn
B2 Beïnvloeding	
Direct	Beslissingsbevoegd/kan activiteiten beïnvloeden
Indirect	Levert input/beoordeelt/of beïnvloedt achter de schermen
Geen	Kan geen veranderingen doorvoeren
B3 Betrokkenheid	
Sterk	Geïnteresseerd/geeft ondersteuning
Beperkt	Heeft interesse
Niet	Is niet geïnteresseerd

Type stakeholder	Wijze van acteren door stakeholder	Communicatiestrategie
1. Belangrijkste stakeholder	Hoge beïnvloeding/beslisbevoegdheid en positieve, betrokken houding naar het project, veel belang bij de projectuitkomsten	Samenwerken/betrekken bij stuurgroep
2. Belangrijke stakeholder	Indirecte beïnvloeding/beslisbevoegdheid, beperkte tot sterke betrokken houding naar het project, veel belang/belasting bij de uitkomsten	Samenwerken/op onderdelen bij het project betrekken (toetsen)
3. Risicovolle stakeholder	Hoge beïnvloeding/beslisbevoegdheid, negatieve of niet betrokken houding naar het project, veel belang/belasting bij de projectuitkomsten	Stakeholder actief benaderen en betrekken bij toetsen van issues
4. Dominante stakeholder	Hoge beïnvloeding/beslisbevoegdheid, positieve, betrokken houding naar project, geen belang/belasting door het (eind)resultaat	Tevredenstellen en betrekken bij beslismomenten, gebruikmaken van beslissingsbevoegdheid en beïnvloedingsmogelijkheden
5. Veeleisende stakeholder	Weinig/geen beïnvloeding, positieve, betrokken houding naar het project, een groot belang/belasting	Stakeholder niet direct betrekken in de stuur-/werkgroep, maar wel blijven informeren
6. Afwachtende stakeholder	Hoge beïnvloeding/beslisbevoegdheid, geen betrokkenheid tot het resultaat, geen belang/belasting bij de uitkomsten	Geen actie noodzakelijk, wel scherp in de gaten houden of belangen wijzigen
7. Potentiële stakeholder	Geen beïnvloeding/beslisbevoegdheid, positieve, betrokken houding naar project, geen belang/belasting bij het projectresultaat	Geen actie noodzakelijk, maar kan toch interessant zijn om te informeren (bijv. omdat dit kansen voor het project creëert)
8. Afhankelijke stakeholder	Geen beïnvloeding, geen betrokken houding, wel een grote belasting/belang	Geen actie noodzakelijk, indien wenselijk/nodig de resultaten/gewenste eisen opleggen

5. DIRECTE OMGEVING EN OMWONENDEN

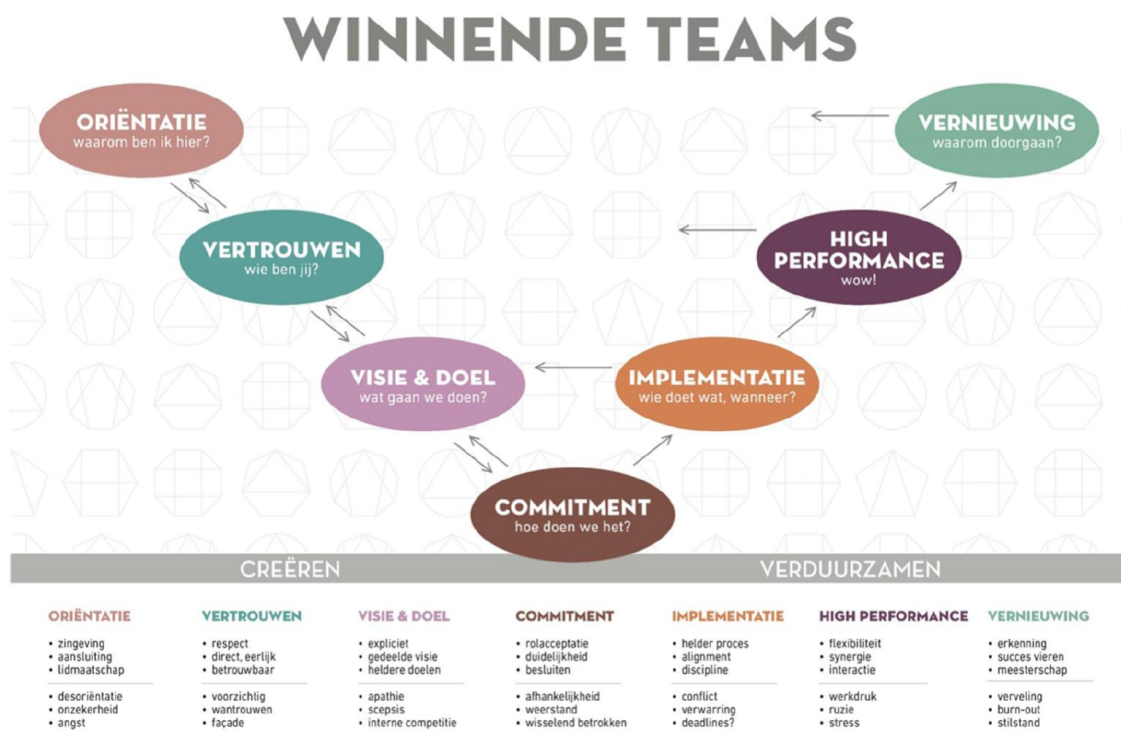


De eerste scans geven de nabijgelegen verkeerswegen aan, de nabij gelegen bedrijventerreinen, mogelijke extra hinder op af-en toe ritten van de A2 en nabijgelegen groenvoorzieningen. Gezien de ruimte van het te bebouwen gebied is de ruimte voldoende aanwezig om niet uit te hoeven wijken naar bufferzones en-of wachtlocaties.

Vanuit de stakeholderscirkel en de omgevingsscan zal vroegtijdig overleg plaats gaan vinden ter bepaling van toegestane aan-en afrij routen. Om overlast aan de omgeving zoveel mogelijk te beperken zal er overleg gevoerd gaan worden m.b.t. noodzakelijk aan te brengen indicatieborden voor bouwverkeer, noodzakelijke bebordingen t.b.v. tijdelijke verkeersmaatregelen etc.. *Vanuit zojuist benoemde wordt verdere invulling gegeven aan het BLVC-omgevingsplan.*

6. PROJECTTEAM EN ROLLEN

Om het resultaat en de ambitie te kunnen waarborgen is het van belang om een juist projectteam te formeren. Het vroegtijdig betrekken en benaderen van stakeholders moet resulteren in een samenwerking welke gebaseerd is op vertrouwen. Om met elkaar te kunnen samenwerken, hanteren we het model van winnende teams.



Tijdens de eerste kick-off, ruim voor start bouwphase te plannen, wordt het projectteam gevormd op basis van bovenstaand model. Daarbij wordt bepaald tot wie welke taak en verantwoordelijkheid behoort, maken we concreet wat daarvan verwacht wordt en worden overlegstructuren bepaald. Bovenal staat dat we een gezamenlijk doel hebben waar we met zijn allen ons steentje aan bijdragen. Deze basis hanteren we ook richting onze stakeholders. Tijdens de gehele bouwphase blijven we monitoren op ons plan en sturen we, indien nodig, tijdig bij.

Een organogram aan dit plan toe te voegen t.t.v. formering projectteam.

7. COMMUNICATIE

Binnen het projectteam van Restaurant Hooggelegen worden afspraken gemaakt over wie welke contacten onderhoudt en coördineert richting welke stakeholders. Verder zal er gebruik gemaakt gaan worden van de volgende tools;

- **Eenmalige houden van een informatiemoment**
Hierbij worden de stakeholders in de omgeving, welke direct hinder kunnen ondervinden, geïnformeerd over de plannen. Het projectteam zal worden voorgesteld en verder kunnen vragen vanuit stakeholders worden beantwoord. De organisatie hiervan kan zowel op locatie of via een online meet worden verzorgd.
- **Brieven omwonenden/ mailingen**
1 Maal per kwartaal wordt door het projectteam een omwonenden brief/ mailing verzorgd. Welke omwonenden dit exact betreft volgt vanuit de stakeholderscirkel. De brief/ mailing geeft een actueel inzicht in de planning, de te verwachten logistieke bewegingen en mogelijke overige hinder/overlast. Frequentie: 4 maal per jaar.
- **Online of inloopspreekuur**
Naar gelang de behoefte en/of noodzaak, zijn we voornemens om een inloopspreekuur te organiseren. De eerste verwachting voor Restaurant Hooggelegen is dat daar weinig animo voor zal zijn, gezien de meest nabije omwonenden bestaan uit bedrijven. Mochten we vanuit de scan wel de noodzaak ervaren voor een inloopspreekuur, zullen we deze kenbaar maken in de omwonenden brief/ mailing. De locatie hiervoor zal dan bij voorkeur op het bouwterrein zelf zijn, tenzij de groepsgrootte om een andere locatie vraagt, t.z.t. te bepalen. Frequentie: 2 maandelijks, tijdstip n.t.b.
- **Bouwapp**
We maken gebruik van de BouwApp om de directe omgeving en weggebruikers inzicht te kunnen geven in de werkzaamheden, welke mogelijke hinder er te verwachten valt en welke omleidingsroute er mogelijk te volgen zal zijn. Verder zal er een e-mailadres in het leven geroepen worden waar belanghebbenden rechtstreeks contact kunnen opnemen met het projectteam. Deze zal bekend gemaakt worden op moment de BouwApp in het leven geroepen wordt. Frequentie: minimaal 2 maandelijks of eerder wanneer de situatie daarom vraagt.

- **Afhandeling vragen en klachten**

Het bouwteam zal verantwoordelijk zijn voor het afhandelen van vragen en/of klachten. Vragen of klachten kunnen gedaan worden middels het eerder benoemde e-mailadres. Iedere klacht zal geregistreerd gaan worden en doelstelling is om uiterlijk 1 dag na binnenkomst van de vraag/ klacht terugkoppeling te hebben kunnen geven aan de melder. Deze kan bestaan uit een te nemen actie of maatregel, of een beantwoording van de vraag. Frequentie; continue

- **Noodzakelijke informatie borden en omleidingsborden**

Na afstemming met stakeholders worden 2 weken voor aanvang van bouwwerkzaamheden de benodigde informatieborden geplaatst. Uiteraard worden deze enkel geplaatst als daartoe de benodigde vergunningen verleend zijn. De bebordingen worden enkel geplaatst door bedrijven welke daarvoor gemachtigd zijn en dienen te voldoen aan de geldende richtlijnen, waaronder de CROW 96B. Naast het gemotoriseerde verkeer wordt ook gescand op mogelijk fietsverkeer en voetgangers/ overige passanten.

- **Tevredenheid enquête**

Restaurant Hooggelegen ligt op een bedrijventerrein. Het bouwterrein biedt voldoende ruimte om een groot aantal hinderpunten op eigen terrein te kunnen waarborgen. Voor de bouwwerkzaamheden starten zal er alsnog een 0-meting gehouden gaan worden om huidige ervaringen op te tekenen. Vervolgens wordt er tijdens de bouwwerkzaamheden gemonitord of de middeleninzet leidt tot het gewenste resultaat en eerder benoemde ambitie. De output hiervan wordt meegenomen in een evaluatie, waarbij wij en stakeholders kunnen leren van onze ervaringen op Restaurant Hooggelegen. Doelstelling is om te kunnen blijven optimaliseren. Frequentie: start bouw – vervolgens 3 maandelijks en na afronding van het project.

8. LOGISTIEK

8.1 Transport en parkeren

Voor Restaurant Hooggelegen zien we vanuit logistiek oogpunt risico, echter vanuit huidige scan en gekozen werkmethodek een ruime vermindering van het risico. Het beperken van risico's is vanuit de risico matrix grotendeels verwerkt in de huidig gekozen bouwmethodiek. Het bouwterrein is dermate ruim dat standplaatsen van vrachtverkeer en aanvoer van materialen op eigen terrein gewaarborgd worden. We verwachten dan ook een minimale hinder vanuit transporten naar en van de bouwplaats richting de omgeving. Op basis van de omgevingsscan zal er een logistieke handleiding geschreven worden voor al onze bouwpartners. Hierop wordt de rijrichting aangegeven, de aan- en afvoerroute, de besluiten rondom de werktijden en mogelijke andere aandachtspunten. De routes worden duidelijk in kaart gebracht.

De logistieke taakverantwoordelijkheid op de bouwplaats valt onder onze uitvoerder. Voor start van de bouwwerkzaamheden wordt deze handleiding verstrekt aan bouwpartners. Verder streven we naar Just In Time leveringen, waarbij materialen meteen verwerkt worden na levering. Dit voorkomt onnodige opslag op terrein en voorkomen mogelijke schade aan omgeving ten tijde van wind en/of storm.

Met name de omliggende en aangrenzende verkeersroute(n) zijn kwetsbaar.

We verwachten weinig tot geen hinder aan de omgeving vanuit logistiek oogpunt. De gekozen bouwmethodiek draagt hier aan bij. De ligging van het bouwterrein, is vanuit logistiek oogpunt, goed te noemen. De risico's richting de uitvalswegen hebben we in de risicomatrix benoemd en beheersen we middels de maatregel(en).

Parkeergelegenheid tijdens het bouwen borgen we normaliter niet op de bouwplaats. Echter gezien de aanwezige ruimte op het bouwterrein lijkt de eerste beheersmaatregel om een aparte zone op het terrein in te kunnen richten voor parkerende bouwpartners. Deze zal ten tijde van detail uitwerking van de bouwplaats inrichtingstekening onderzocht worden en apart omkaderd gaan worden middels bouwhekken. Hiermee wordt de impact op omgeving gereduceerd c.q. beperkt tot nihil.

Een opzet is te zien op onderstaande afbeelding, wordt verder uitgewerkt richting definitief en toegevoegd aan dit BLVC-omgevingsplan.

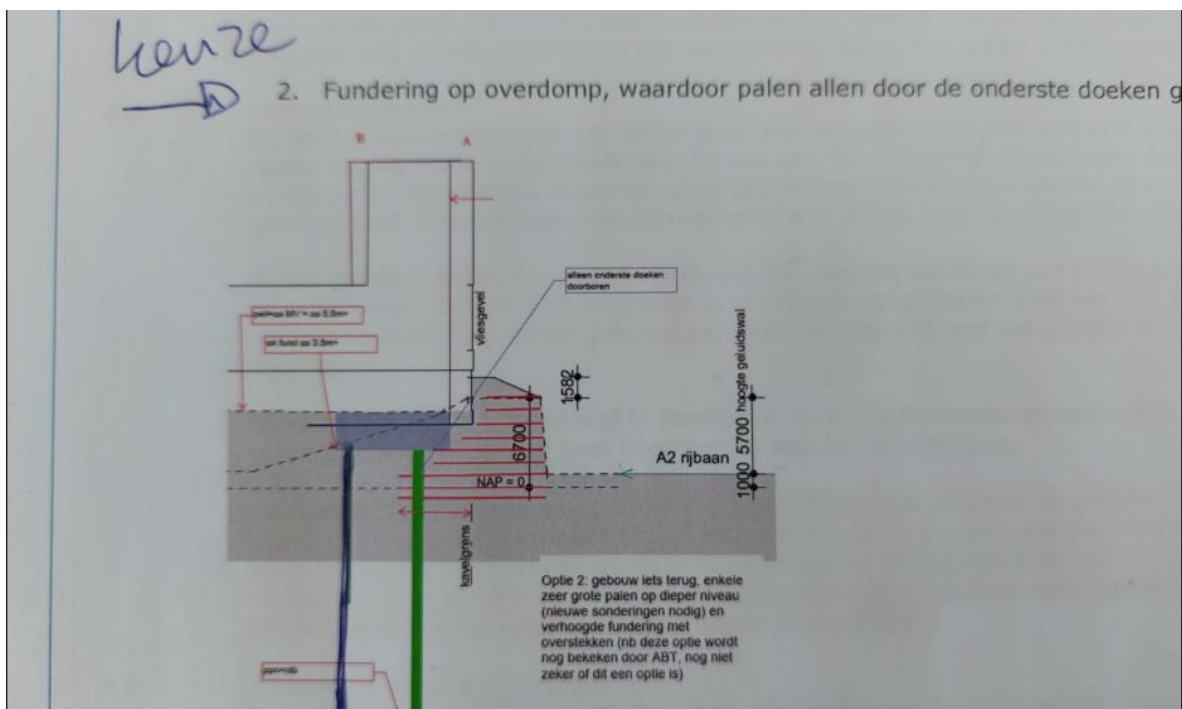


8.2 Boorstelling en bouw-hijskranen

Onder logistiek vallen ook de benodigde inzetten van bouw- en hijskranen, even als inzet van boor/hei-stelling. Vanuit de grondonderzoek rapportage is te bepalen welke bodemgesteldheid aanwezig is. Op basis hiervan wordt in nadere uitwerking van het plan rekening gehouden met opstellingen van boor/hei-stelling en hijskranen, te nemen maatregelen en mogelijk toe te passen grondverbeteringen. Boor/hei-stelling verwerken de palen vanaf draglineschotten. Opstelling van de machine zal geschieden op basis van afstanden stelling tot openbare wegen. Hierbij de veiligheidszone in acht nemende. In het ontwerp is voorzien op aanpassing van fundatiepalen in het risicogebied.

Ander belangrijk aspect is de aanwezigheid van de geluidswal t.p.v. de A2 met gewapende grond, evenals het aanlegniveau van de bouwput i.r.t. tot de geluidswal. Als onderligger hanteren we de rapportages vanuit ABT d.d. 4-10-2021 en het rapport Hoogveld-GEO d.d. 8-5-2020.

Beide rapportages zijn van invloed geweest op de keuze van bouwmethodiek, met respect voor aanwezige omgeving en het behouden daarvan. Nogmaals te benoemen is de rapportage van ABT, waarbij kennis bij firma NAUE te halen valt v.w.b. de specs van de aangebrachte gronddoeken in de geogrids.



Tijdens de ontwikkeling van het definitieve ontwerp van Restaurant Hooggelegen is er volop rekening gehouden met de ligging van het project t.o.v. de omgeving. De bouwmethode is aangepast vanuit het oogpunt hinder aan de omgeving en beperking van de risico's aan de omgeving.

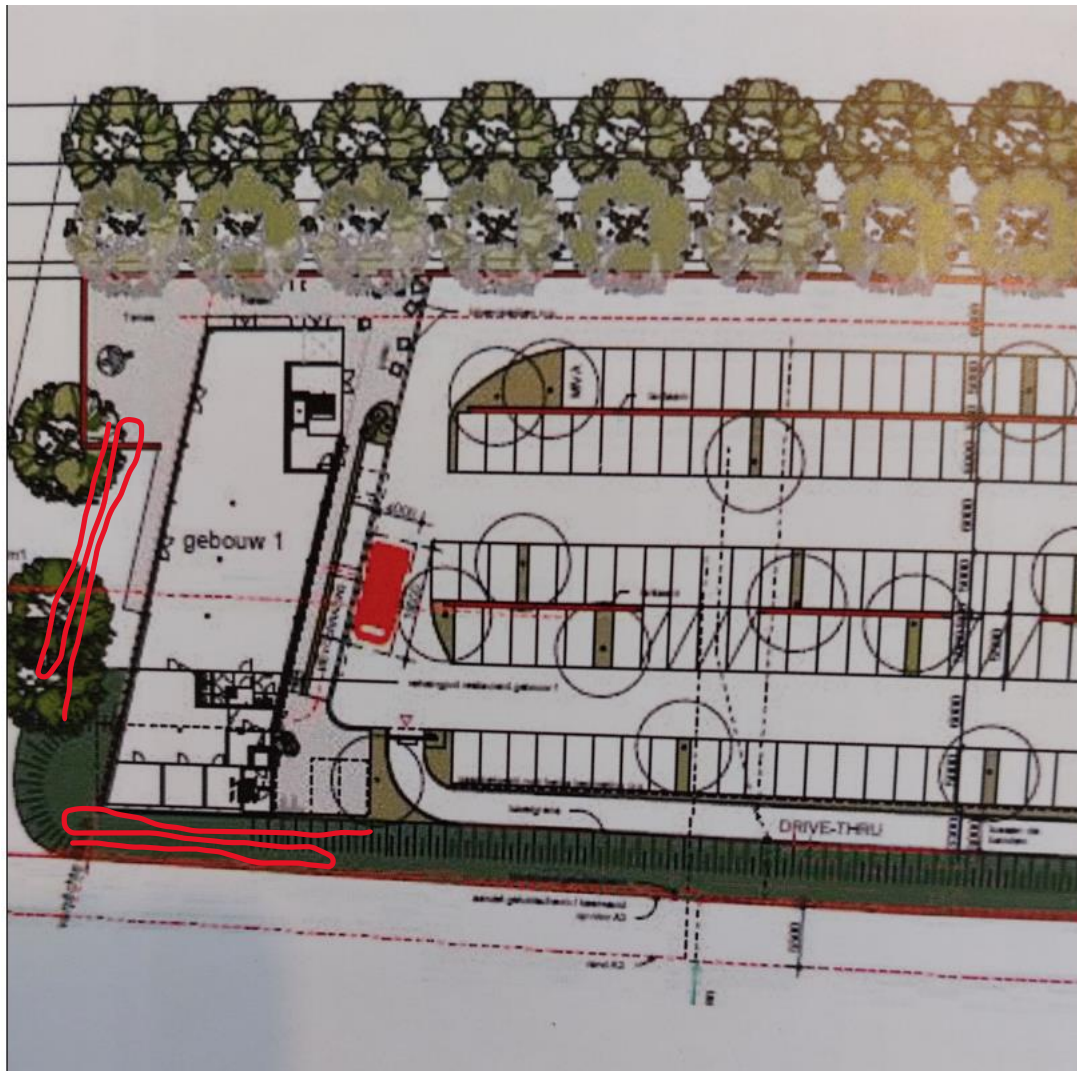
Het casco bestaat in hoofdlijnen uit een staalcasco met kanaalplaatvloeren. Hiermee wordt een groot aantal transporten, evenals hijsbewegingen gereduceerd t.o.v. andere bouwmethodieken. De doorlooptijd van het casco wordt hierdoor gereduceerd, waarbij inzet van bouwkransen beperkt worden tot een minimum. Er wordt gebruik gemaakt van een mobiele kraan, waarmee een vast opgestelde torenkraan niet nodig is. Opstelplaatsen van de bouwkraan worden ingetekend op basis van kraanlast-vlucht berekening. De draaicirkels komen op de bouwtekeningen. De keuze voor mobiele inzet is gedaan om meer grip te kunnen hebben op beperken van draaicirkels boven openbaar gebied. Randvoorwaarde twee wordt dat enkel zo opgesteld wordt dat geen vluchten met last over openbaar gebied plaatsvindt. *Draaicirkels o.a. ingetekend op bpi-tekening en aan dit plan toegevoegd op moment definitieve constructiegegevens en lasten bekend zijn.*

De eerste scan in het bepalen van hijszone en hijsgebied geven een risicoprofiel aan richting de A2 en viaductzone en overig aanliggende wegen/paden. Op basis van onderstaande tabel, afgezet tegen locatie van Restaurant Hooggelegen, zien we risico richting de omliggende wegen. D.m.v. de toepassing van de mobiele kraan beperken we het grootste deel, waarbij het vallen van lasten uit de kraan een nihil risico is. Geheel uit te sluiten is dit echter niet. We onderzoeken wat hierbij een goede oplossing kan zijn, te denken valt aan een valscherp of crashdek.

G = gebouwhoogte, BVZ = Bouwveiligheidszone

G	BVZ	G	BVZ	G	BVZ	G	BVZ
3	1,5	50	7	130	15	210	24
6	2	60	8	140	16	220	25
9	2,5	70	9	150	17	230	26
12	3	80	10	160	19	240	27
15	3,5	90	11	170	20	250	28
20	4	100	12	180	21	260	30
30	5	110	13	190	22	270	31
40	6	120	14	200	23	280	32
						290	33
						300	34

Bouwveiligheidszone volgens de Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid



De steigerzone heeft hetzelfde aandachtspunt. Een combinatie van beiden kan ook als oplossing dienen. Het steiger wordt tevens aan de risicozijden voorzien van veiligheidsvoorzieningen, gaas rondom het steiger en waar nodig voorzien van een valscherp wordt nader uitgewerkt t.t.v. bouwvoorbereiding.

In volgende faseringen van het voorbereidingstraject wordt dit aanvullend opgenomen binnen dit BLVC-omgevingsplan. Naast het BLVC-omgevingsplan hanteren hiervoor tevens het V&G-projectplan voor de directe risico's op de bouwplaats welke met dit project gemoeid zijn.

V&M-projectplan en V&G deelplannen afzonderlijk compleet te maken naast het BLVC-omgevingsplan.

Kennisbank te raadplegen:

<https://www.bwtinfo.nl/dossiers/richtlijn-bouw-en-sloopveiligheid>

8.3 Procedure communicatie en planning logistiek

Onverwachte transporten kunnen het plan teniet doen. Om dit te voorkomen worden alle transporten, in overleg met de uitvoerder, in gepland. Transporten welke gepland zijn worden in basis niet toegelaten op de bouw en dienen op een andere gepland moment terug te komen. Gezien de aanwezige ruimte op het bouwterrein zullen we echter t.a.t. voorkomen dat er onnodig transport plaatsvindt. Afroepen worden zoveel als mogelijk in lagen, clusters en-of ruimte en per discipline samengesteld.

9. PLANNING, COMMITMENT EN COMMUNICATIE

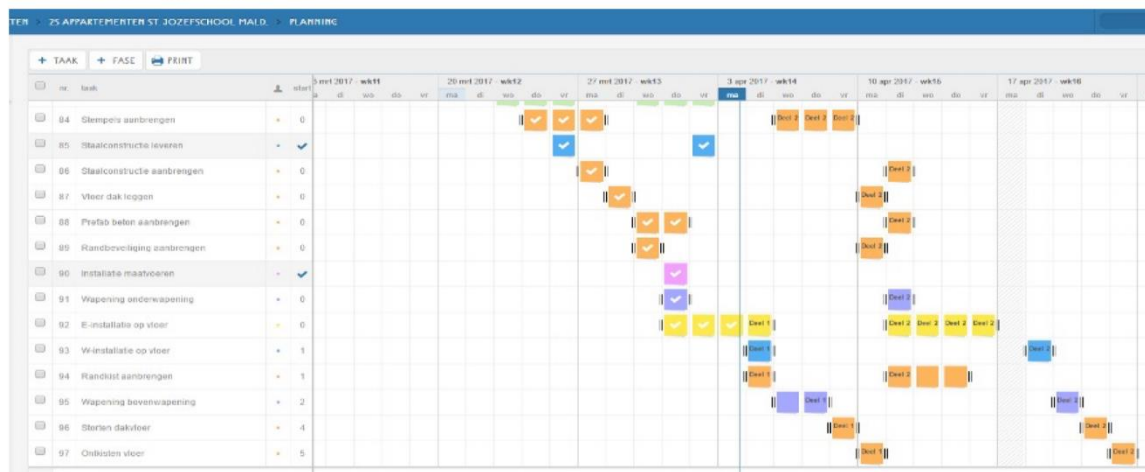
Op moment van schrijven van dit plan is bekend dat de bouwtijd circa 30 werkbare weken bedraagt. Zodra er meer bekendheid is omtrent de definitieve start van werkzaamheden, wordt er een uitvoerings-detailplanning opgesteld. De detailplanning geeft informatie en maakt inzichtelijk waar we knelpunten kunnen verwachten. Niet enkel knelpunten en risico's betreffende de uitvoering van het werk worden duidelijk, de inventarisatie vanuit de stakeholderscirkel geeft ook informatie voor mogelijke knelpunten. De planning geeft tevens een goed inzicht voor risico's welke te verwachten zijn op het gebied van de weersinvloeden. Verder kunnen we exact bepalen welke inzet we kunnen verwachten voor benodigde inzet van hijskranen en welke logistieke bewegingen we kunnen verwachten op de bouwplaats met impact op de omgeving. In een matrix zullen de risico's worden afgespiegeld en worden maatregelen benoemd welke ter preventie getroffen worden.

Matrix op te stellen t.t.v. verdere uitwerking detailplanning en bekendheid start uitvoering.

Planning, logistiek, omgeving, communicatie en bijhorende afspraken dienen in een duidelijk format samen te komen. De toegang hiertoe moet laagdrempelig zijn en ten allen tijde afgestemd te zijn op de meest actuele stand van zaken. Om dit alles te kunnen waarborgen maken we gebruik van het softwareprogramma KYP (*Keep Your Promise*) In dit programma wordt de detailplanning gemaakt, worden bouwpartners en stakeholders aangehaakt. Op deze wijze ontstaat een uniform te gebruiken communicatiemiddel wat online te volgen en te raadplegen is.

Kyp is toegankelijk vanaf desktop, laptop, tablet en telefoon. Op deze wijze kunnen transporten verspreid worden, piekmomenten worden vermeden en kan er reductie van verkeer plaatsvinden op spijstijden.

Voorbeeld KYP-planning:



10. LEEFBAARHEID

10.1 Analyse van de omgeving

- **Bouwen in nabijheid van de A2 en Busbaan**

Onderzocht moet worden welke maatregel te treffen is t.t.v. opbouwen casco. Eerste scan geeft de mogelijkheid aan om de staalconstructie van het casco tevens te gebruiken als preventiemaatregel voor in hijsen van vloerelementen. Opbouwen van een gevelsteiger aan de kopzijde van het gebouw, voldoende breed en volledig ingepakt met veiligheidsgaas, t.t.v. realisatie casco wordt beproefd. Ten tijde van geveluitvoering worden steigers ingepakt met gaas, voldoende ruim binnen de veiligheidszone. Valschermen en/of crashdek als eerste preventie opnemen t.p.v. A2, viaductzone en overige wegen/paden.

- **Trillingen vanuit funderingswerkzaamheden.**

Vanuit de eerste scans ligt het toepassen van heipalen voor de hand. Omwonenden bevinden zich op voldoende afstand van het te realiseren project. Vanuit de eerste scans is de geluidswal met geogrids benoemd in de rapportage van ABT. Eerder in dit BLVC-omgevingsplan is aangegeven om een fundatie op overdorp te realiseren, waarbij de palen verder van de geluidswal af komen te staan. Vanuit stakeholderscirkel bepalen waar opname van belendende percelen moet worden gedaan. Vanuit eerste scan zijn er weinig belendingen waar te nemen welke te dicht in de buurt staan. Het is wel van belang om te monitoren op de geluidswal middels een 0-meting en/of trilling meters.

- **Geluidsoverlast omgeving**

Eerste scan geeft aan dat we een laag risicoprofiel hebben op het hinderpunt geluidsoverlast. Er wordt niet binnenstedelijk gebouwd en op een bedrijventerrein. De doelstelling moet in ieder geval zijn om geluid te beperken tot een minimum. Volledig inzicht komt voort uit het vullen van de stakeholderscirkel en de output daarvan. Onze communicatietool (zie punt 6 Communicatie) dient als onderligger om te kunnen monitoren op het slagen hierin.

- **Stadsbaan Leidsche Rijn**

Eerste scans geven aan dat dit geen directe belemmering is richting hinder. De eerder beschreven maatregelen op gebied van logistiek, bebordingen en mogelijk aanvullend in te zetten verkeersregelaars kunnen de mate van hinder beperken tot een minimum. Volledige uitwerking van dit onderdeel wordt aan dit plan toegevoegd naar gelang we verdere stappen zetten richting het uitvoeringsproces.

- **Parkeren bouwplaats medewerkers en staf**

De ruimte op het bouwterrein is dermate groot dat te overwegen valt om een aparte, omkaderde zone te realiseren op het projectgebied. Hiermee is de hinder aan de omgeving beperkt tot een minimum. We stimuleren vanuit onze bedrijfsfilosofie al onze bouwpartners om zoveel als mogelijk te carpoolen. We refereren eveneens naar ons MVO-beleid, waarbij we o.a. een groener wagenpark stimuleren.

- **Milieu, duurzaamheid en omgeving**

Zoveel als mogelijk worden prefab producten gebruikt, waarbij enkel de montage nog plaatsvindt op de bouwplaats. Materialen worden zoveel als mogelijk Just in time aangevoerd en meteen verwerkt. Opslag op de bouwplaats wordt zodoende tot een minimum beperkt. Om het aantal verkeersbewegingen nog meer te beperken wordt zoveel mogelijk gepoogd om transporteurs restmateriaal mee retour te laten nemen. Hiermee worden het aantal 'lege' kilometers beperkt.

Afvalstoffen en afvalstromen zijn een vast onderdeel binnen het V&G hoofdplan. Voor het BLVC-omgevingsplan komt uit de eerste scan dat losliggend bouwvuil op terrein en/of in containers geen gevaar mag vormen voor de omgeving. Eerste preventie maatregel is om afvalstromen gescheiden op te vangen in afgesloten bouwafvalcontainers. Verder hanteren we een scheiding in de volgende stromen: bouw en sloop, metalen, schoon puin, steen en betonpuin, folie, papier en karton. Chemisch afval dient in een aparte container verzameld te worden, voorzien van hangslot en lekbak. Preventiemaatregel 2 kan bestaan uit gaasbanners op de bouwhekken, ook benoemd in het gevulde BLVC-format. Definitieve uitwerking op te nemen binnen dit BLVC-omgevingsplan.

10.2 Werktijden en uitzonderingen

Standaard werktijden zijn van maandag tot en met vrijdag van 07:00 tot 17:00 uur. Voor bepaalde werkzaamheden kan het voorkomen dat we moeten afwijken van de standaard werktijden. Hierbij zullen de richtlijnen van de gemeente Utrecht gevolgd worden.

Een ontheffing is benodigd voor werktijden welke voor 7:00 uur en na 19:00 uur plaats gaan vinden. Eveneens voor werktijden welke vallen op zon- en feestdagen.

De ontheffing dient minimaal 6 weken voor de geplande werkzaamheden aangemeld te worden conform de procedure van de gemeente Utrecht.

11. VEILIGHEID

Veiligheid op en rondom de bouwplaats is van essentieel belang voor het slagen in de ambitie voor Restaurant Hooggelegen. Elke betrokkene moet weer veilig naar huis keren. Niet enkel bouwplaats medewerkers behoren tot deze cirkel, de omgeving behoort hier ook aan toe. Beheersmaatregelen voor op de bouwplaats worden uitgebreid omschreven in het V&G-hoofdplan, in de V&G deelplannen van onze bouwpartners en het Bouwveiligheidsplan. In dit BLVC-omgevingsplan worden voorzieningen omschreven welke vooral de veiligheid voor de omgeving moet waarborgen.

Op de bouwplaats inrichtingstekening worden de meest belangrijke beheersmaatregelen aangegeven. De bouwplaats inrichtingstekening wordt vooraf ingediend bij de gemeente Utrecht en bij overige betrokken stakeholders. Op de bouwplaats tekening worden de volgende voorzieningen aangegeven:

- **De toegang tot de bouwplaats incl. begrenzing, afscheiding en afsluiting.**

Rondom het bouwterrein wordt gebruik gemaakt van stalen bouwhekken. I.p.v. bouwhekvoetblokken passen we staanders toe welke tussen de bouwhekken staan. Deze staanders worden in de grond aangebracht. De bouwhekken worden middels klemmen (eenzijdig te monteren) vastgezet. Hiermee wordt het risico op omwaaien of makkelijk te betreden beperkt tot een minimum. Vooraf wordt eerst een Klic-melding gedaan om te beoordelen of de staanders niet in leiding tracés komen. De poorten worden voorzien van een beugel, waarbij de poort niet uit het hekwerk kan worden getild. De afsluiting van de poort gebeurt middels een hangslot, waarbij we gebruik maken van een cilinderslot. Deze zijn numeriek en moeilijk te doorbreken. Op de bouwhekken komen aanduidingen welke het terrein onder andere aanduiden als zijnde; verboden toegang voor onbevoegden. Verder wordt verwezen naar richtlijnen geldend op de bouwplaats, eveneens beschreven in het V&G -hoofdplan en handboek V&S.

- **Toezicht bouwplaats buiten werktijden**

Mocht ten tijde van start bouwwerkzaamheden blijken dat de bouwplaats gevoelig is voor het dieven-gilde, kan als preventiemaatregel gebruik gemaakt gaan worden van beveiligingscamera's met opvolging. Als eerste preventiemaatregel passen we dummy camera's toe en zullen er op de bouwhekken banners geplaatst gaan worden ter attentie op aanwezigheid van bewaking. Verder wordt dagelijks gecontroleerd op de in stand houding van de bouwhekken en de waarborging van afsluitbaarheid.

- **Vaste opstelplaatsen van de afvalstroom containers**

- **Opstelplaats voor mobiele kraan en draaicirkels**

- **Situatie van Restaurant Hooggelegen**

- **Aanwezige bouwstroom en waterputten**

Beiden zijn afsluitbaar en voorzien van numeriek hangslot. Controle op gebruik en veiligheid vindt dagelijks plaats.



- **Bouwverlichting**

Risico voor bouwverlichting nabij de A2 en Stadsbaan Leidsche rijen en busbaan bestaat op verblinding aan de omgeving. De bouwlampen worden zo opgesteld dat enkel verlicht wordt op eigen bouwterrein. Tijdschakelaars worden ingezet om te voorkomen dat er buiten werktijden lampen blijven branden.

- **Keetpark bouwuitvoering**
- **Parkeergelegenheid bouwpartners**
- **Repac verharding t.b.v. opstelplaatsen bouwkraan**
- **Opstelplaats voor materiaaloverslag**
- **Steigerzones**
- **Mogelijk aanwezig (bestaand) leiding tracé in of op de bodem**

12. SLOTWOORD

Ons BLVC-omgevingsplan moet bijdragen aan een goed leesbaar, maar vooral goed hanteerbaar document. Het is een dynamisch document, steeds passend en vooruitlopend op startmomenten van nieuwe faseringen binnen de realisatie van Restaurant Hooggelegen.

13. VAN TOEPASSING ZIJNDE DOCUMENTEN

- *V&G-plan ontwerp en V&G-projectplan uitvoering*
- *Risicodossier BLVC*
- *Risicoanalyse De Vree & Sliepen*
- *Handboek De Vree & Sliepen*
- *Rapportage Urban Jazz d.d. 20-08-201*
- *Rapportage ABT d.d. 4-10-2021*
- *Handleiding/ Format BLVC-plan*
- *Veldrapport Hoogveld Geo d.d. 8-5-2020*
- *Constructieve hoofdopzet Van Roekel&Roekel d.d.30-7-2020*
- *Ingediende aanvraag omgevingsvergunning d.d. 11-08-2021*
- *Bijlage 1 Utrechts Veiligheidsplan*
- *Risicodossier Hooggelegen*
- *Concept VGM planning met hinderplanning*
- *Landelijke richtlijn bouw en sloopveiligheid*
<https://www.bwtinfo.nl/upload/ckfinder/files/Sloop/Landelijke%20Richtlijn%20Bouw-%20Sloopveiligheid%20versie%20boekje%20aug%202018.pdf>

De Vree & Sliepen

Balans in Bouwen