

BLVC-PLAN

Opdrachtgever: Eli Lilly

Project: Mondrian

Opgesteld in samenwerking met: IDDS, REDBouw, Jacobs, &CREW, Sweco, Boskalis.

Datum: 01-04-2026



Versiebeheer

Versie	Datum	Auteur
0.1	02-03-2026	
0.2	19-03-2026	
0.3	24-03-2026	
0.4	25-03-2026	
0.5	26-03-2026	
0.6	26-03-2026	
1.0	27-03-2026	
1.1	01-04-2026	
1.2	02-04-2026	

1 Inhoudsopgave

1. PROJECTINFORMATIE	4
1.1 LOCATIE	4
1.2 PLANNING EN SCOPE	4
1.2.1 FASE 0 – SLOOPWERK: APRIL '26 T/M MEI '26	5
1.2.2 FASE 1 – ENABLING WORKS: MEI '26 T/M DEC '26	6
2 DOEL BLVC-PLAN.....	7
2.1 DYNAMISCH DOCUMENT	7
2.2 ONTWIKKELINGEN GEDURENDE DE BOUWPERIODE	8
2.3 WERKWIJZE BIJ VERANDERING	8
3 OMGEVINGSSCAN.....	9
3.1 OMGEVING EN LOCATIE	9
3.2 STAKEHOLDERSANALYSE	9
3.3 OMGEVINGSRISICO'S	12
3.4 LOPENDE PROJECTEN	12
3.5 VERKEERSBEELD EN GEBRUIK OMGEVING	12
3.6 RECREATE EN SEIZOENSINVLOEDEN	13
3.7 VERANTWOORDELIJKHEDEN	13
3.8 CONTACTPERSONEN STAKEHOLDERS	14
3.9 MONITORING EN OMGEVINGSMANAGEMENT	15
4 BEREIKBAARHEID.....	16
4.1 AAN- EN AFVOERROUTES	16
4.2 SPITSTIJDEN	19
4.3 SCENARIO'S BEREIKBAARHEID	20
4.4 VERANTWOORDELIJKHEDEN/WERKZAAMHEDEN AANNEMER	20
4.5 AUTOVERKEER	21
4.6 SCHADE AAN OPENBARE INRICHTING	21
4.7 LADEN EN LOSSEN	22
4.8 OPENBAAR VERVOER.....	22
4.9 FIETSERS	22
4.10 VOETGANGERS EN MINDERVALIDEN (LANGZAAM VERKEER).....	22
4.11 BOUWPLAATS	23
4.12 TOEGANKELIJKHEID BOUWPLAATS ENABLING WORKS	24
4.13 PORTIER EN VERKEERSREGELAARS	25

4.14	MOBIELE KRANEN EN HOOGWERKERS.....	25
4.15	PARKEREN PERSONEEL	27
4.16	NOOD- EN HULPDIENTEN	28
5	<u>LEEFBAARHEID</u>	28
5.1	ALGEMEEN.....	28
5.2	TRANSPORT- EN VERKEERSHINDER	29
5.3	TRILLING EN GELUID	29
5.4	STOF	30
5.5	WERKTIJDEN.....	30
5.6	BOUWHEKKEN EN BOUWTERREIN	31
5.7	VERLICHTING EN CAMERATOEZICHT	31
5.8	MILIEU & ECOLOGIE	31
5.9	AFVALMANAGEMENT	32
6	<u>VEILIGHEID.....</u>	33
6.1	OVERKOEPELENDE V&G COÖRDINATIE	33
6.2	BOUWPLAATS VEILIG MAKEN.....	34
6.3	VERANTWOORDELIJKHEDEN/WERKZAAMHEDEN AANNEMER	35
6.4	STAKEHOLDERS	35
6.5	SLOPEN	35
7	<u>COMMUNICATIE.....</u>	37
7.1	RICHTLIJNEN UITVOERINGSCOMMUNICATIE NAAR DE OMGEVING	37
7.2	TE INFORMEREN STAKEHOLDERS.....	38
7.3	COMMUNICATIEMIDDELEN	38
7.4	COMMUNICATIEMATRIX	39
7.5	VERKEERSREGIE EN VERKEERSMANAGEMENT	40
7.6	BLVC-COÖRDINATOR	40
7.7	AANSTELLING OMGEVINGSMANAGER	41
7.8	KLACHTENAFHANDELING	41

Bijlagen

- 1: Bureau Goudappel 'memo verkeersveiligheid' - *Memo 'Verkeerskundige analyse route bouwverkeer farmaceut Eli Lilly Valkenburg' (022137.20260225.N1.01) (1).*
- 2: Bouwplaats schets parkeren en zone keten - 'Enabling works' - Bijlage 2 - Temporary CMT kantoor - Enabling works phase.
- 2a: Bouwplaats tekening – 'Construction phase' - Bijlage 2b - Logistics Layout - Construction.Phase.
- 3: Omgevingsmonitoringsplan bureau IDDS - Bouwkundige opnamen, trilling- geluids-, deformatiemetingen - A8985-02 MP Eli Lilly, Katwijk_V1.
- 4: Firma Boskalis 'verkeerveiligheidsplan' - 52935-VMP-00007 - *Verkeersplan Zonneveldslaan - v0.3.*

1. Projectinformatie

Farmaceut Eli Lilly gaat een fabriek realiseren noordelijk van het Valkenburgse meer naast Leiden. Het project is opgeknipt in twee fases: de 'Enabling Works'-fase en de 'bouw'-fase. Dit BLVC-plan betreft de werkzaamheden rondom de Enabling Works. Het doel van de werkzaamheden die bij deze scope horen is het bouwrijp maken van de kavel, het prepareren van alle faciliteiten die bij het bouwen van het werk benodigd zijn, het opzetten en onderhouden van de communicatie met omwonenden, en nog meer. Alle werkzaamheden die binnen de scope van dit plan vallen worden in paragraaf 1.2 verder gespecificeerd.

Aanvullend wordt inzicht gegeven in de verwachte impact van de werkzaamheden op de omgeving. Hierbij wordt onder andere gekeken naar:

- Het aantal transportbewegingen per fase;
- De inzet van zwaar materieel;
- De verwachte piekmomenten in de uitvoering;
- De ruimtelijke impact van de werkzaamheden op de omgeving.

Deze aspecten worden in de volgende hoofdstukken nader uitgewerkt en gekoppeld aan maatregelen binnen het BLVC-kader.

1.1 Locatie

Het project bevindt zich aan de Zonneveldslaan in Valkenburg, een locatie gelegen aan het Valkenburgse meer en naast de N206.



1.2 Planning en scope

De bouwplaats wordt in fases opgezet. Dit heeft te maken met de planning van de beschikbaarheid van alle plots die samen het totaal van de projectlocatie uit maken. Onderstaand worden de faseringen toegelicht en worden de werkzaamheden per fasering gespecificeerd:

De scope of works omvat het volledig bouwrijp maken van de projectlocatie, inclusief vergunningen, voorbereiding, ontwerp, uitvoering en overdracht van alle enabling works voor het Mondrian-project. Dit betreft onder andere het inrichten van de bouwplaats met tijdelijke infrastructuur zoals wegen, nutsvoorzieningen, bouwketen, parkeervoorzieningen en logistieke faciliteiten.

Daarnaast omvat de scope civiele werkzaamheden zoals grondwerk, ontwatering, aanleg van ondergrondse leidingen en het realiseren van een stabiele bouwbasis met steenaanvulling.

Daarbij hoort ook de basis duurzaam opzetten voor de rest van het project ten aanzien van coördinatie met andere partijen, veiligheid, kwaliteit, omgevingsmanagement en naleving van wet- en regelgeving gedurende het hele proces.

Tot slot omvat de scope monitoring, testen, documentatie en een volledige overdracht van de werken zodat vervolgbouw veilig en efficiënt kan plaatsvinden.

1.2.1 Fase 0 – Sloopwerk: april '26 t/m mei '26

Gezien de gefaseerde overdracht van de verschillende percelen zullen sloopwerkzaamheden en overige bouwrijpmaakactiviteiten deels gelijktijdig plaatsvinden. De huidige planning is derhalve indicatief en zal, naarmate meer duidelijkheid ontstaat over eigendomsoverdrachten en vergunningen, zo spoedig mogelijk worden geactualiseerd.



In de voor fase van de Enabling Works worden de bestaande opstallen (kassen) gesloopt, en wordt de grond op het terrein voorbereidt. Tijdens deze fase worden maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de bewoners van de Zijlhoeklaan en overige omgeving op een veilige manier toegang behouden tot hun woning. In het hoofdstuk 'Bereikbaarheid' wordt hier verder op ingegaan.

De werkzaamheden die binnen deze periode in de scope vallen zijn:

- Overdracht percelen grond (dit loopt door tot begin 2027);
- Sloop opstallen (dit loopt door tot begin 2027).

1.2.2 Fase 1 – Enabling works: mei '26 t/m september '26

Deze fase is opgeknipt in twee delen, dit zal later aan bod komen in de hoofdstuk Bereikbaarheid. Om de latere, grote, bouwplaats te ontsluiten en voorzien van alle benodigde infrastructuur, tijdelijke personeelshuisvesting en andere faciliteiten wordt eerst een kleiner bouwterrein gecreëerd door aannemer REDbouw.

Beide fasen zijn in hoofdstuk bereikbaarheid omschreven maar worden vanuit BLVC optiek op dezelfde wijze geadresseerd, naar mate de planning en ook het gebied waar activiteiten worden ontplooit vordert, zal de schaal uitgebreid worden.

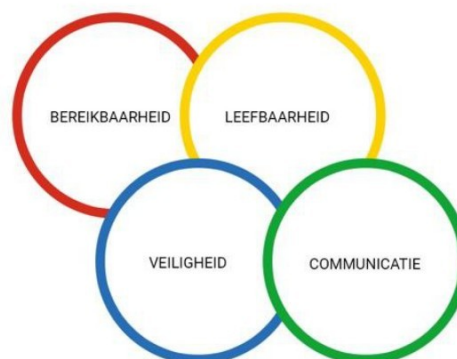
De werkzaamheden die binnen deze periode in de scope vallen zijn:

- Inrichten van de bouwplaats met tijdelijke infrastructuur zoals wegen, nutsvoorzieningen, bouwketen, parkeervoorzieningen en logistieke faciliteiten;
- Civiele werkzaamheden zoals:
 - Grondwerk;
 - Ontwatering;
 - Aanleg van ondergrondse leidingen;
 - Realiseren van een stabiele bouwbasis met steenaanvulling.

2 Doel BLVC-plan

Het doel van het BLVC-plan is om de **Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie** tijdens de uitvoering van het project Mondrian te waarborgen. Door het BLVC-plan worden de verschillende belangen van de betrokken partijen voortijdig in kaart gebracht en door middel van periodieke overleggen op elkaar afgestemd.

Dit plan is bedoeld om bestuurders, belanghebbenden en geïnteresseerden te laten zien dat de werkzaamheden zorgvuldig en in overleg met belanghebbenden zijn voorbereid en ook zorgvuldig worden uitgevoerd. Hiermee wordt getracht vanaf de aanvang van het project rekening te houden met het bouwproces en het beheersen van de impact die het project heeft op de omgeving. De ambitie is een goede buurman te zijn voor de omgeving. Wij zijn ons bewust van de impact die de bouwwerkzaamheden hebben op de dynamische omgeving waarin deze werkzaamheden plaatsvinden.



Om deze doelstelling te realiseren worden per onderdeel (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) concrete maatregelen benoemd en gemonitord gedurende de uitvoering.

2.1 Dynamisch document

Het is belangrijk om te benadrukken dat gedurende het werk dit document zal worden geactualiseerd naar mate het project verder vordert. Voortschrijdend inzicht, wijzigingen in planning, actuele omgevingsfactoren (denk bijvoorbeeld op het gebied van archeologie of ecologie) en de ontwikkeling van de uiteindelijke definitieve technische ontwerpen maken dit noodzakelijk.

Het BLVC-plan is in die zin opgezet als kaderplan en geeft in grote lijnen aan hoe de werkzaamheden uitgevoerd gaan worden. Het is echter nog niet mogelijk om op dit moment tot in detail aan te geven hoe alles exact plaats zal gaan vinden. Daarom worden detailplannen nader uitgewerkt. Deze worden ruim voor aanvang van de betreffende onderdelen verstrekt aan de bevoegde gezagen en overige belanghebbenden in het proces.

Voor nu zijn dit de eerdergenoemde fasen:

1. **Enabling works fase;**
 - Omvat het volledig bouwrijp maken van de locatie inclusief ontwerp, vergunningen, voorbereiding, uitvoering en oplevering van alle tijdelijke en permanente werkzaamheden die nodig zijn om de verdere bouw mogelijk te maken.
2. **Bouwfase;**
 - De bouwfase omvat het realiseren van de permanente gebouwen, installaties en infrastructuur op de bouwrijpe locatie, inclusief afbouw, testen en inbedrijfstelling tot een volledig operationele faciliteit.

Dit stelt alle betrokken partijen, waaronder de gemeente, in staat om tijdig bij te sturen en de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie optimaal te waarborgen. Zo kan bijvoorbeeld bij gewijzigde verkeersstromen of onverwachte hinder direct een aangepaste verkeersmaatregel worden opgenomen en afgestemd. Deze flexibiliteit draagt bij aan een beheersbaar project met minimale overlast voor de omgeving en betere aansluiting op gemeentelijke eisen en belangen.

2.2 Ontwikkelingen gedurende de bouwperiode

Gedurende de twee fasen kan de aard en intensiteit van de werkzaamheden ontwikkelen. Hoewel de hoofdinrichting van de bouwplaats en de ontsluiting via de Zonneveldslaan (toelichting in hoofdstuk 4) in stand blijft, kunnen onder andere de volgende wijzigingen optreden:

- Verplaatsing of opklimming van torenkranen;
- Tijdelijke inzet van mobiele kranen of betonpompen;
- Aanpassing in transportintensiteit per bouwfase;
- Aanpassing van interne rijroutes of opslaglocaties binnen het bouwterrein;
- Ontwikkelingen in bouwplaatsinrichting na sloop van kassen op verschillende plots;
- Gefaseerde verkleining van het bouwterrein in de eindfase;
- Verandering van hijszones of bouwveiligheidszones als gevolg van voortschrijdende bouwhoogte.

Daarnaast kan de hinderbeleving per bouwfase verschillen, bijvoorbeeld door:

- Toename of afname van transportbewegingen;
- Veranderende geluidsbelasting;
- Verandering van logistieke piekmomenten.

Deze mogelijke wijzigingen worden vooraf beoordeeld conform paragraaf 2.3.

2.3 Werkwijze bij verandering

Indien zich gedurende de uitvoering ontwikkelingen voordoen die invloed kunnen hebben op bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid of communicatie, wordt onderstaande werkwijze gevolgd:

1. **Interne BLVC-beoordeling**
De voorgenomen wijziging wordt beoordeeld door de projectleiding in overleg met de BLVC-coördinator en de uitvoerder op mogelijke impact voor de omgeving.
2. **Impactanalyse**
Er wordt vastgesteld of de wijziging gevolgen heeft voor:
 - Verkeersstromen en routing;
 - bouwplaatsinrichting of toegangen;
 - Inzet van hijsmiddelen of bouwveiligheidszones;
 - Werktijden;
 - Geluids-, trillings- of stofbelasting;
 - Veiligheid van derden of hulpdiensten.
3. **Afstemming met gemeente Leiden**
Indien sprake is van omgevingsimpact, wordt de gemeente vooraf geïnformeerd. Indien vereist wordt een aangepaste tekening, verkeersplan of aanvullende BLVC-notitie aangeleverd.
4. **Communicatie richting stakeholders**
Stakeholders worden conform hoofdstuk 7 van dit BLVC-plan tijdig geïnformeerd. Hiervoor is bureau IDDS aangehaakt als specialist op dit gebied. De wijze van communicatie is afhankelijk van de aard en omvang van de wijziging (app, nieuwsbrief, bewonersbrief, website, overlegmoment).
5. **Actualisatie documentatie**
Indien de verandering structureel van aard is, wordt het BLVC-plan geactualiseerd en opnieuw gedeeld met de noodzakelijke bevoegde gezagen.

Hiermee wordt geborgd dat het BLVC-plan een dynamisch document is dat meebeweegt met de uitvoering van het project en dat wijzigingen beheerst en transparant worden doorgevoerd.

3 Omgevingsscan

3.1 Omgeving en locatie

Het project is gelegen aan de Zonneveldslaan in Valkenburg, in een buitengebied nabij het Valkenburgsemeer en de N206. Het gebied kenmerkt zich door een relatief lage bebouwingsdichtheid, met verspreid liggende woningen, agrarische functies en enkele bedrijven.

In de directe omgeving bevinden zich daarnaast recreatieve functies, waaronder fiets- en wandelroutes rondom het Valkenburgsemeer. Hierdoor is sprake van een wisselende verkeersintensiteit, met name in de zomerperiode.

De infrastructuur bestaat voornamelijk uit gebiedsontsluitingswegen en lokale wegen, waarbij rekening moet worden gehouden met:

- Beperkte wegbreedte;
- Aanwezigheid van langzaam verkeer;
- Gebruik door landbouwverkeer;
- Beperkte uitwijkmogelijkheden.

3.2 Stakeholdersanalyse

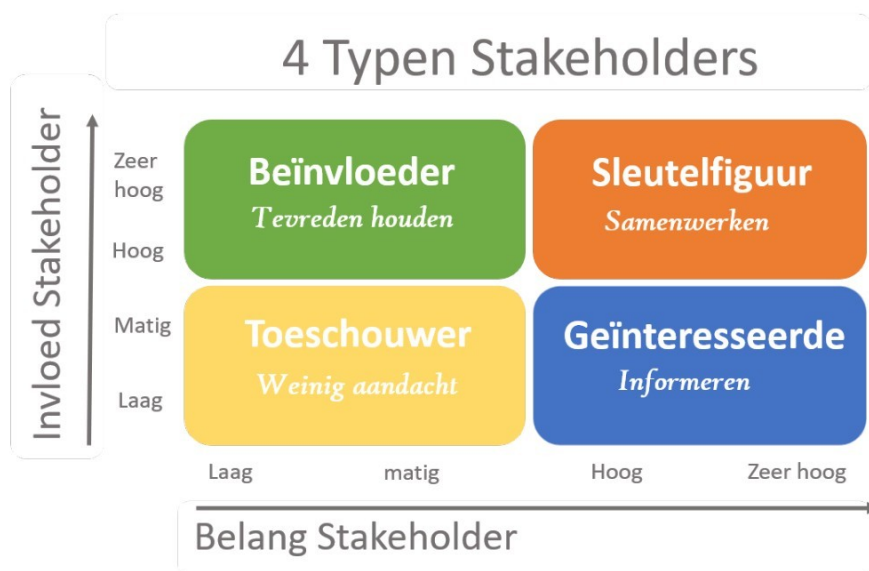
Voor het project zijn de relevante stakeholders in de directe en indirecte omgeving in kaart gebracht. Hierbij is gekeken naar de betrokken partijen, hun belangen en de mate waarin zij invloed hebben op het project.

De stakeholdersanalyse vormt de basis voor de communicatieaanpak en de te treffen maatregelen binnen dit BLVC-plan.

De stakeholders zijn geanalyseerd op basis van twee criteria:

- Belang: de mate waarin een stakeholder hinder of impact ondervindt van de werkzaamheden;
- Invloed: de mate waarin een stakeholder invloed kan uitoefenen op het project, bijvoorbeeld via besluitvorming, toezicht of maatschappelijke druk.

Op basis van deze criteria zijn de stakeholders onderverdeeld in onderstaande vier categorieën:



De stakeholders worden als volgt gecategoriseerd:

De genoemde stakeholdergroepen bestaan uit verschillende specifieke partijen binnen het projectgebied. Hieronder vallen onder andere overheidsinstanties, nuts- en netbeheerders, bedrijven en instellingen, onderwijsvoorzieningen, maatschappelijke organisaties en overige gebruikers van het gebied. Deze partijen worden waar relevant betrokken in de communicatie en afstemming gedurende het project.

1. Sleutelfiguren (hoog belang / hoge invloed)
Stakeholders die direct betrokken zijn bij het project en invloed hebben op besluitvorming en uitvoering. Met deze partijen vindt intensieve afstemming plaats.
2. Beïnvloeders (lage tot matige belang / hoge invloed)
Stakeholders met invloed op het project, maar een beperkter direct belang. Deze partijen worden actief betrokken en tevreden gehouden.
3. Geïnteresseerden (hoog belang / lage tot matige invloed)
Stakeholders die weinig directe invloed hebben, maar wel hinder kunnen ervaren. Deze groep wordt actief en tijdig geïnformeerd.
4. Toeschouwers (laag belang / lage invloed)
Stakeholders met beperkte betrokkenheid bij het project. Deze groep wordt op hoofdlijnen geïnformeerd.

De genoemde stakeholdergroepen bestaan uit verschillende specifieke partijen binnen het projectgebied.

Hieronder vallen onder andere overheidsinstanties (waaronder het Hoogheemraadschap van Rijnland), nuts- en netbeheerders (zoals Liander, Dunea, Gasunie, Alliander en Qirion), bedrijven, instellingen, bedrijventerreinen en agrariërs, onderwijsvoorzieningen, zorginstellingen, maatschappelijke organisaties en overige gebruikers van het gebied. Ook lokale voorzieningen, recreatieve functies en natuurorganisaties maken hier onderdeel van uit. Deze partijen worden waar relevant betrokken in de communicatie en afstemming gedurende het project.

Binnen dit project zijn met name de direct omwonenden, de gemeente en betrokken overheidsinstanties, nutsbedrijven en hulpdiensten van groot belang. Deze partijen hebben zowel een directe invloed op de uitvoering als een groot belang bij een veilige en beheersbare uitvoering van de werkzaamheden.

Daarnaast spelen bedrijven, instellingen en bedrijventerreinen in de omgeving een belangrijke rol, waaronder onder andere het Leiden Bio Science Park, Unmanned Valley en lokale ondernemersverenigingen. Voor deze partijen is met name de bereikbaarheid en continuïteit van bedrijfsvoering van belang.

Ook specifieke gebruikers van het gebied, zoals recreatieve functies (bijvoorbeeld horeca, musea en sportverenigingen) en bezoekers van het gebied, vragen aandacht in de uitvoering. Voor deze groepen ligt de focus op veiligheid en het beperken van hinder.

Verder zijn natuurorganisaties en terreinbeheerders rondom het projectgebied, zoals Nationaal Park Hollandse Duinen, Staatsbosbeheer en andere natuur- en landschapsorganisaties, relevante stakeholders binnen het projectgebied. Hierbij speelt met name de bescherming van natuurwaarden en het voorkomen van verstoring een rol.

Daarnaast zijn ontwikkelaars, grondeigenaren en partijen betrokken bij gebiedsontwikkeling belangrijke stakeholders in relatie tot de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied.

Tot slot spelen media en pers een rol in de beeldvorming rondom het project. Hierbij kan gedacht worden aan lokale en regionale media, die bijdragen aan de informatievoorziening richting een breder publiek.

Stakeholder	Belang	Invloed	Type	Aandachtspunten
Gemeente en overige overheden (incl. Hoogheemraadschap)	Hoog	Hoog	Sleutelfiguur	Vergunningen, afstemming en toezicht/handhaving
Omgevingsdiensten (ODH/ODWH)	Hoog	Hoog	Sleutelfiguur	Wet- en regelgeving, handhaving
Aannemer/ projectpartners	Hoog	Hoog	Sleutelfiguur	Coördinatie uitvoering en naleving BLVC-maatregelen
Nutsbedrijven en netbeheerders (o.a. Liander, Dunea, Gasunie, Alliander, Qirion)	Hoog	Hoog	Sleutelfiguur	Bescherming kabels en leidingen, afstemming werkzaamheden
Hulpdiensten en veiligheidsinstanties (incl. Veiligheidsregio)	Hoog	Hoog	Sleutelfiguur	Toegankelijkheid en bereikbaarheid bij calamiteiten
Ontwikkelaars en grondeigenaren	Hoog	Hoog	Sleutelfiguur	Afstemming gebiedsontwikkeling en planning
Omwonenden	Hoog	Matig–hoog	Geïnteresseerde (verhoogde invloed)	Beperken hinder, waarborgen bereikbaarheid en veilig gebruik van omliggende wegen en overpaden
Bedrijven, instellingen en bedrijventerreinen (incl. Bio Science Park, Unmanned Valley, ondernemersverenigingen)	Hoog	Matig	Geïnteresseerde (verhoogde invloed)	Continuïteit bedrijfsvoering, bereikbaarheid en logistieke afstemming
Natuurorganisaties en terreinbeheerders (o.a. Staatsbosbeheer, Nationaal Park Hollandse Duinen)	Hoog	Matig	Geïnteresseerde (verhoogde invloed)	Bescherming natuur, voorkomen verstoring
Onderwijs-, zorg- en maatschappelijke instellingen (o.a. scholen, GGZ)	Hoog	Matig	Geïnteresseerde (verhoogde invloed)	Rust, veiligheid en bereikbaarheid
Lokale voorzieningen en recreatieve functies (horeca, musea, sportverenigingen)	Matig	Matig	Geïnteresseerde	Bereikbaarheid en beperken hinder
Media en pers (regionaal/lokaal)	Matig	Matig	Beïnvloeder	Beeldvorming en communicatie
Recreanten en overige gebruikers gebied	Matig	Laag	Toeschouwer	Scheiden bouwactiviteiten en recreatief gebruik, veilige routing en beperken aanwezigheid nabij werkgebied

De stakeholdersanalyse laat zien dat met name de afstemming met de gemeente, omgevingsdiensten, aannemer, nutsbedrijven en overige overheidsinstanties cruciaal is voor de voortgang en uitvoerbaarheid van het project. Daarnaast vragen omwonenden en bedrijven, instellingen en overige gebruikers in de directe omgeving om extra aandacht, gezien de mogelijke hinder en het gebruik van omliggende infrastructuur. Voor deze groepen wordt een proactieve en zorgvuldige communicatieaanpak gehanteerd. Nadere uitwerking van de communicatiestrategie is opgenomen in hoofdstuk 7 van dit BLVC-plan.

De prioritering van stakeholders wordt gedurende het project periodiek herijkt op basis van de voortgang van de werkzaamheden en signalen uit de omgeving. De geïdentificeerde aandachtspunten vormen de basis voor de te treffen maatregelen en de communicatieaanpak, zoals verder uitgewerkt in de volgende hoofdstukken van dit BLVC-plan.

3.3 Omgevingsrisico's

Op basis van de omgevingsanalyse zijn de volgende belangrijkste risico's geïdentificeerd:

- Toename bouwverkeer op smalle wegen
- Aangepaste bereikbaarheid en veiligheidsrisico's voor bewoners en bestemmingsverkeer
- Hinder voor omwonenden (geluid, stof)
- Belemmering bereikbaarheid van percelen
- Seizoensgebonden drukte (recreatie/verkeer)

De geïdentificeerde omgevingsrisico's worden beheerst door middel van maatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 4 (Bereikbaarheid), hoofdstuk 5 (Leefbaarheid) en paragraaf 3.9 (Monitoring en omgevingsmanagement) van dit BLVC-plan. Deze maatregelen omvatten onder andere verkeersmanagement, het beperken van hinder (geluid, stof en trillingen), monitoring en afstemming met stakeholders.

3.4 Lopende projecten

In de omgeving van het project kunnen gelijktijdig andere werkzaamheden plaatsvinden. Deze kunnen invloed hebben op de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling. Indien sprake is van cumulatie van werkzaamheden wordt afstemming gezocht met betrokken partijen en de gemeente om de hinder te beperken.

In de bredere omgeving van het project Mondrian vinden enkele infrastructurele werkzaamheden plaats, met name langs de N206-corridor tussen Leiden en Katwijk. Daarnaast zijn er aan de westzijde van het bouwterrein op het RVB (Rijksvastgoedbedrijf) plot in de komende maanden werkzaamheden gaande. Deze werkzaamheden hebben betrekking op de aanleg van de R-net busbaan en aanpassingen aan omliggende wegen.

Hoewel deze projecten op regionaal niveau invloed kunnen hebben op verkeersstromen en tijdelijke omleidingen, is de directe impact op het projectgebied beperkt. De projectlocatie aan de Zonneveldslaan ligt relatief afgelegen en wordt ontsloten via specifieke aan- en afvoerroutes die grotendeels buiten de meest intensieve werkzones vallen.

Hierdoor ontstaat een zekere "luwte" rondom het projectgebied, waarbij lokale verkeersbewegingen en bouwlogistiek slechts in beperkte mate worden beïnvloed door externe werkzaamheden.

Wel kan in bepaalde periodes sprake zijn van indirecte effecten, zoals een verhoogde verkeersdruk op alternatieve routes of gewijzigde verkeersstromen richting de bouwlocatie. Dit kan met name relevant zijn bij piekmomenten, zoals in de zomerperiode met verhoogde recreatieve drukte, evenals tijdens fasen met een verhoogde bouwintensiteit binnen zowel het project als de omliggende infrastructurele werkzaamheden.

Gezien deze beperkte en voornamelijk indirecte invloed, worden externe projecten niet als dominant risico beschouwd binnen dit BLVC-plan. Wel wordt de situatie gemonitord en vindt waar nodig afstemming plaats met de gemeente en betrokken partijen om eventuele cumulatieve hinder tijdig te signaleren en te beheersen.

3.5 Verkeersbeeld en gebruik omgeving

De omgeving kent een gemengd verkeersbeeld bestaande uit:

- Lokaal autoverkeer;
- Bouwverkeer;
- Landbouwverkeer;
- Bestemmingsverkeer fiets/ wandelaar

Met name de combinatie van zwaar bouwverkeer en langzaam verkeer vraagt om extra aandacht voor verkeersveiligheid.

3.6 Recreate en seizoensinvloeden

Vooruitkijkend naar de uitvoering van het Mondrian-project, gelegen nabij het Valkenburgsemeer, zijn er in de directe omgeving geen grootschalige, jaarlijks terugkerende evenementen die een significante impact hebben op de bereikbaarheid van het bouwterrein.

De projectlocatie bevindt zich buiten stedelijke kernen, waardoor grootschalige publieksstromen en structurele wegafsluitingen beperkt zijn. In de omgeving is wel sprake van recreatief gebruik, met name rondom het Valkenburgse Meer. De primaire recreatieve ontsluiting verloopt echter via de zuidzijde en niet via de Zonneveldslaan, die momenteel al niet toegankelijk is voor fietsers en voetgangers.

Met name in de zomerperiode kan sprake zijn van verhoogde recreatieve drukte, wat leidt tot een toename van verkeersbewegingen, in het bijzonder fietsverkeer en bestemmingsverkeer richting recreatiegebieden.

Deze dynamiek vraagt om aandacht in de afstemming van bouwlogistiek en transportmomenten, zodat hinder voor recreanten en de directe omgeving wordt geminimaliseerd.

Randvoorwaarden bij verhoogde recreatieve drukte

Tijdens periodes met verhoogde recreatieve activiteit worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Transportbewegingen worden waar mogelijk buiten piekmomenten van recreatief verkeer gepland;
- Werkzaamheden in de directe nabijheid van openbare routes worden afgestemd met de gemeente en gecontroleerd uitgevoerd;
- De bereikbaarheid voor hulpdiensten blijft te allen tijde gewaarborgd;
- Aan- en afvoer van materialen wordt zodanig gepland dat verkeershinder voor omwonenden en recreanten tot een minimum wordt beperkt.

3.7 Verantwoordelijkheden

Binnen het project zijn duidelijke verantwoordelijkheden vastgesteld ten aanzien van de uitvoering en het omgevingsmanagement. Deze verantwoordelijkheden zijn van belang voor het borgen van de BLVC-aspecten gedurende de uitvoering.

De verantwoordelijkheden binnen het project zijn verdeeld tussen RED Company, de ontwikkelaar, en RED Bouw, de aannemer Enabling works en &CREW, de projectmanagement organisatie. Eli Lilly is hierbij delegerend opdrachtgever.

- **RED Company** is met **&CREW** gezamenlijk verantwoordelijk voor de integrale projectcoördinatie en het bewaken van de voortgang in overeenstemming met de projectplanning. Binnen het project verschuiven de verantwoordelijkheden geleidelijk van RED Company naar &CREW, zodra de percelen zijn verworven, sloopwerkzaamheden zijn afgerond en de benodigde vergunningen zijn verkregen.

Deze demarcatie van werkzaamheden en daarmee verantwoordelijkheden geldt als rode draad binnen het project Mondrian 'Enabling Works fase'.

Daarnaast houden beide partijen voor de eigen scope toezicht op de naleving van de gemaakte afspraken en de coördinatie met externe stakeholders, zoals de gemeente, nutsbedrijven en omwonenden. RED Company draagt ook zorg voor de initiële fasering van het project en de aanlevering van benodigde ontwerpen en plannen aan de betrokken partijen.

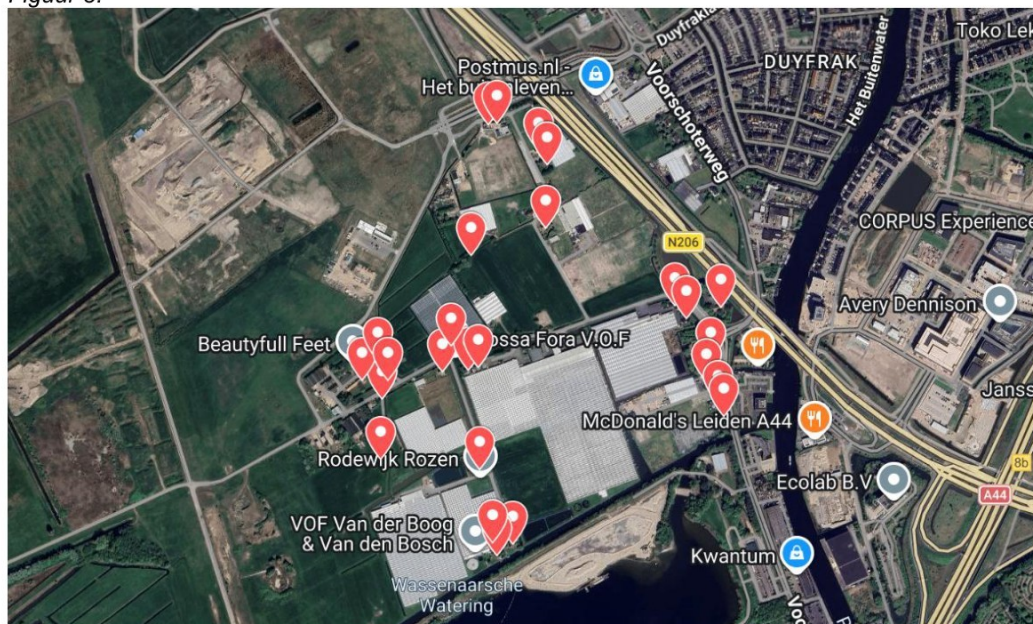
- **RED Bouw** is verantwoordelijk voor de uitvoering van de werkzaamheden op locatie, inclusief de coördinatie van bouwactiviteiten en de onderaannemers, het naleven van BLVC-afspraken en het implementeren van maatregelen zoals verkeersplannen en tijdelijke voorzieningen. Construction Company heeft ook de verantwoordelijkheid om nood- en hulpdiensten tijdig te informeren over afsluitingen en faseringen en ervoor te zorgen dat alle werkfasen veilig en efficiënt worden uitgevoerd.

3.8 Contactpersonen stakeholders

Voor een goede afstemming met de omgeving is een overzicht opgesteld van relevante stakeholders en bijbehorende contactpersonen. Deze lijst wordt gedurende het project actueel gehouden en gebruikt voor communicatie en afstemming.

Stakeholders
Emergency services
Police
Fire service
Ambulance
Midden-Holland Safety Region
Koningsstaete Owners' Association
Local residents, Figure 3*
Kwatwijk City Council
Katwijk City Council, Traffic Control
Municipality of Katwijk, Department of Building Control, Legal Enforcement and Safety
KPN
TenneT
Liander
Kenter
Qirion
Alliander
Bus company
Dunea
Gasunie
Boskalis
Omgevingsdienst Haaglanden
Rijksvastgoedbedrijf

Figuur 3.



* Omwonenden, behorende bij figuur 3:

- Zijlhoeklaan 5, 6, 7, 8.
- Zonneveldslaan 1, 3, 4, 6, 8, 9, 11, 12, 13, 17A, 19.
- Voorschoterweg 24, 26, 26A, 26B, 28.
- Achterweg 29, 31, 32, 36, 38, 42A.

De contactpersonen van relevante stakeholders zijn geïdentificeerd en opgenomen in een separate contactlijst. Deze lijst wordt beheerd door het projectteam en is vanwege privacyoverwegingen (AVG) niet opgenomen in dit BLVC-plan.

De contactpersonen worden actief betrokken bij relevante projectfasen en bij wijzigingen die effect hebben op de omgeving. In geval van calamiteiten of verstoringen worden deze stakeholders conform het communicatieprotocol direct geïnformeerd.

3.9 Monitoring en omgevingsmanagement

Naast de analyse van de omgeving wordt de impact van de werkzaamheden gemonitord door middel van:

- Bouwkundige opnamen;
- Trillingsmetingen;
- Geluidsmetingen;
- Stofmetingen.

Deze monitoring wordt uitgevoerd door een lokaal bedrijf met kennis van de projectlocatie. De monitoring vormt een belangrijk instrument om de effecten op de omgeving objectief te volgen en waar nodig bij te sturen.

De wijze waarop deze monitoring wordt ingericht en uitgevoerd is nader uitgewerkt in het omgevingsmonitorsplan "A8985-02 MP Eli Lilly, Katwijk_V1 d.d. 26 maart 2026". Hierin zijn onder andere de meetstrategie, meetlocaties en de opvolging van meetresultaten vastgelegd.

Het omgevingsmonitorsplan vormt een integraal onderdeel van de beheersing van hinder en risico's binnen dit project.

4 Bereikbaarheid

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke wijze de bereikbaarheid van het projectgebied en de omliggende omgeving gedurende de uitvoering wordt gewaarborgd. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de bereikbaarheid voor bouwverkeer, omwonenden, bedrijven, hulpdiensten en langzaam verkeer.

De bereikbaarheid kan per fase van het project verschillen. Daarom wordt gewerkt met een gefaseerde aanpak, waarbij per fase de impact op de omgeving wordt beoordeeld en waar nodig aanvullende maatregelen worden getroffen.

Introductie BLVC-plan – Tijdelijke inrichting Zonneveldslaan (Enabling Work/EW-fase)

Voor de tijdelijke verkeersinrichting van de Zonneveldslaan tijdens de EW-fase zijn drie oplossingsrichtingen onderzocht. Uit het oorspronkelijke memo van Goudappel blijkt dat, op basis van een bureauonderzoek en een verwachte verkeersintensiteit van circa 100 vrachtbewegingen per dag, de huidige weginrichting als voldoende veilig wordt beschouwd. Dit is gebaseerd op de beperkte interactie met kwetsbare verkeersdeelnemers en de aanwezige snelheidsremmende maatregelen.

Dit vormt de basis voor optie 1, waarbij geen aanvullende maatregelen worden getroffen.

Vanuit een benadering gericht op maximale verkeersveiligheid is aanvullend onderzoek uitgevoerd en zijn extra maatregelen overwogen. Dit heeft geleid tot optie 2, waarbij wordt ingezet op maximale risicobeperking zonder het gebied volledig fysiek af te sluiten. Daarbij staan het beperken van risico's en het tegemoetkomen aan directe omwonenden centraal.

Deze benadering wordt onderbouwd door de volgende uitgangspunten:

- Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn niet toegestaan op dit gedeelte van de Randweg, waardoor aanvullende maatregelen voor deze groep niet noodzakelijk zijn.
- Ter hoogte van Van Leeuwen zijn reeds verkeersremmende maatregelen aanwezig die de snelheid van het verkeer beperken en bijdragen aan een overzichtelijke verkeerssituatie. Aanvullende maatregelen worden overwogen, zoals snelheidsdisplays ("u rijdt te snel") en extra drempels op strategische locaties.
- Tijdens de reconstructie- en onderhoudswerkzaamheden aan de Zonneveldslaan in het afgelopen jaar is de weg gedeeltelijk verbreed en zijn passeerplaatsen aangelegd. Hierdoor is de beschikbaarheid van de weg voor voetgangers en fietsers, evenals de interactie met gemotoriseerd verkeer, verbeterd.

Aanvullend wordt onder andere ingezet op de inzet van verkeersregelaars op kritieke momenten (met name bij de bocht ter hoogte van Zonneveldslaan 2 en 2a) en het toepassen van bebording waarmee het gebied wordt aangeduid als bouwzone, inclusief een keer-op-regime (uitgezonderd bestemmingsverkeer en omwonenden).

Tot slot is optie 3 uitgewerkt als 'fallback'-scenario. In deze variant wordt het gebied fysiek afgesloten door middel van slagbomen of hekwerken op strategische locaties, waarmee de verkeersstroom volledig wordt gereguleerd. Deze maatregel wordt als ingrijpend beschouwd en is bedoeld als laatste optie indien de veiligheid met minder ingrijpende maatregelen onvoldoende kan worden geborgd.

De nadere uitwerking van met name optie 2 is nog in ontwikkeling en wordt, mede op basis van een locatiebezoek en aanvullende afstemming met betrokken partijen zoals Boskalis, verder geoptimaliseerd.

4.1 Aan- en Afvoerroutes

Om het bouwverkeer verder te structureren en de aanwonenden te ontzien, zijn vaste aan- en afvoerroutes vastgesteld. Deze kunnen gedurende de bouwwerkzaamheden vorderen herzien en aangepast worden. Dit zal dan in overleg met de gemeente en belanghebbenden gebeuren.

De beoogde bouwroute loopt via de Torenvlietslaan, Randweg Marine Vliegkamp en de Zonneveldslaan. Deze route wordt gebruikt voor de ontsluiting van de bouwlocatie in de periode april tot en met december 2026. Dit betreft in de onderstaande afbeelding en lichtblauw gestippelde lijn welke naar het 'Lilly plot' leidt in rood en over het gehuurde plot in geel voert.

De Randweg wordt gebruikt voor de bereikbaarheid van de keet van Boskalis en het gronddepot op het terrein van het Rijksvastgoedbedrijf. Deze weg is niet toegestaan voor fietsverkeer; voetgangers mogen de weg gebruiken om te voet naar de keet te komen.

De Zonneveldslaan wordt gebruikt door vrachtverkeer, autoverkeer en fietsers en is recent voorzien van wegverbredingen en een nieuwe deklaag.

De aan- en afvoerroutes zijn afgestemd op het beperken van hinder voor de directe omgeving. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande hoofdontsluitingswegen, zodat woonstraten en lokale wegen worden ontzien.

De routes worden periodiek geëvalueerd en indien nodig aangepast op basis van verkeerssituaties en ervaringen in de uitvoering.

Fase 1 – kaart ontsluiting gebied met extra maatregelen



Groen/witte cirkel – bebording

Ter informatie: het in het verkeersplan van Boskalis opgenomen advies om tijdelijke bebording te plaatsen ter hoogte van de kruisingen Achterweg/Zonneveldslaan en Voorschoterweg blijft ongewijzigd. In groen is de exacte locatie weergegeven voor het plaatsen van bebording ten behoeve van de bouwroute en bestemmingsverkeer.

Paars – Verkeersregelaars

Inzet van 2 verkeersregelaars van 07:00 tot 17:00 uur, maandag tot en met vrijdag (eventueel zaterdag nader te bepalen).

Aanvullende maatregelen (in onderzoek)

Nader onderzoek zal uitwijzen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn, zoals snelheidsbeperkende bebording, een snelheidsdisplay en overige verkeersveiligheidsmaatregelen.

Fase 2 - kaart ontsluiting gebied met nieuwe route

Lichtblauwe pijl: Te realiseren bouwverkeerroute fase 2.



Wheel wash installatie

Om te voorkomen dat modder of stof vanaf de bouwplaats op de openbare weg terechtkomen, wordt bij de uitrit van het terrein een wheel wash station geplaatst. Alle vrachtwagens die de bouwplaats verlaten zullen gebruik maken van deze wasinstallatie.

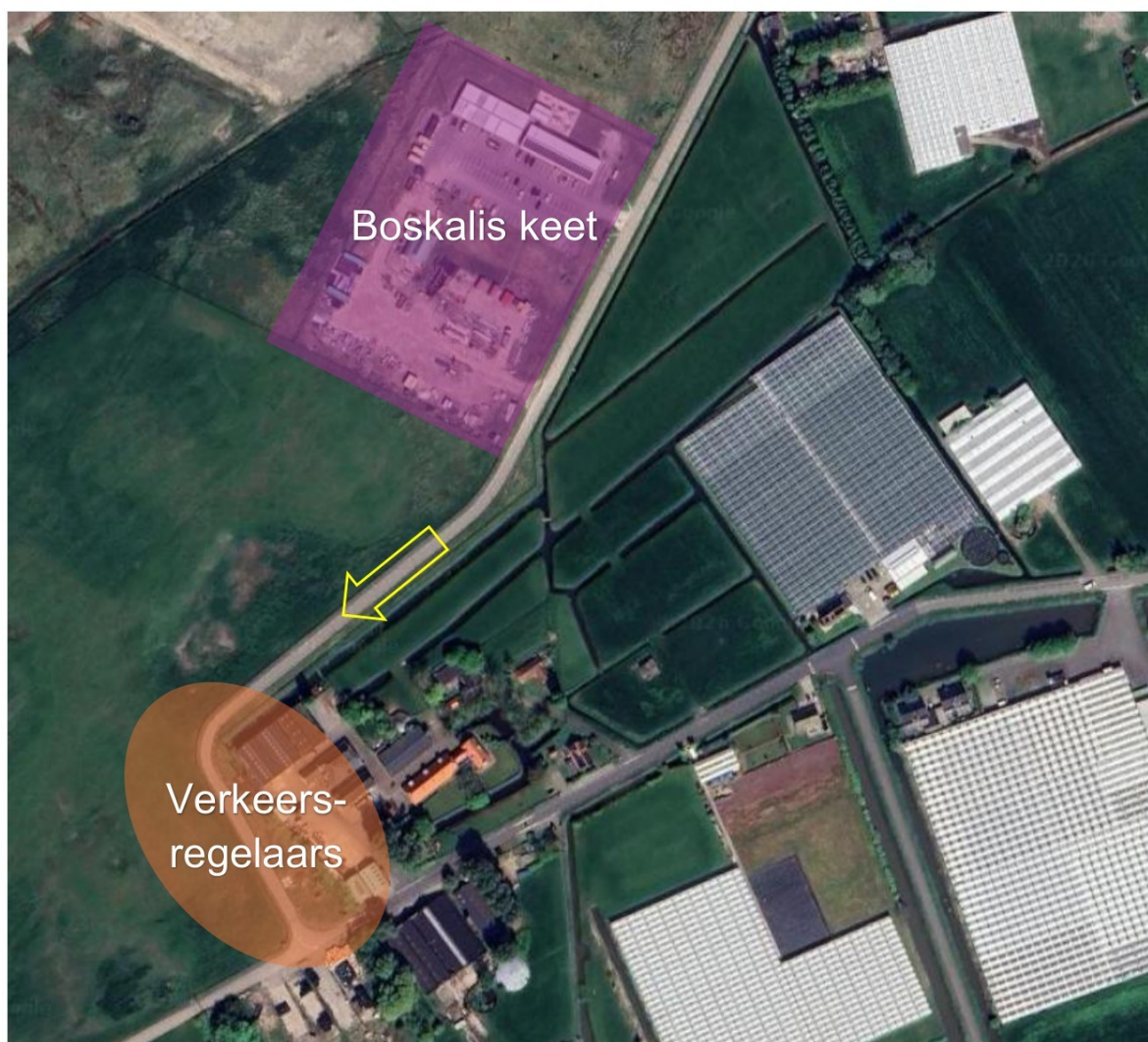
Tijdens het passeren worden de wielen grondig gereinigd met behulp van een hogedruksysteem. Hierdoor wordt het risico op vervuiling van de openbare infrastructuur aanzienlijk verminderd. Daarnaast wordt het systeem regelmatig gecontroleerd en onderhouden om een optimale werking te waarborgen.

Het waswater wordt opgevangen, zodat slib en vuildeeltjes worden gescheiden. Door het toepassen van het wheel wash station wordt overlast voor de omgeving tot een minimum beperkt.

4.2 Spitstijden

Aan- en afvoer van bouwverkeer van en naar de bouwplaats vindt zoveel als mogelijk buiten de spitstijden. De spitstijden zijn tussen 07.00 en 09.00 uur en tussen 15.00 en 17.00 uur.

Gedurende de Enabling Works fase worden op het traject vanaf de Boskalis-keet tot aan de Zonneveldslaan verkeersregelaars ingezet, waarbij conform de huidige eis van Lilly twee gecertificeerde verkeersregelaars aanwezig zijn van 07:00 tot 17:00 uur, maandag tot en met vrijdag (eventueel zaterdag nader te bepalen), vanaf week 19 (4 mei) tot het einde van het jaar.



Wanneer er toch tijdens de spitstijden bouwverkeer plaatsvindt neemt de hoofdaannemer extra maatregelen. Dit kan bijvoorbeeld gaan om (extra) verkeersregelaar(s), extra instructies aan vervoerders en bebording. De inzet van aanvullende maatregelen wordt afgestemd met de gemeente indien de verkeersintensiteit daartoe aanleiding geeft.

4.3 Scenario's bereikbaarheid

De bereikbaarheid wordt beoordeeld op basis van verschillende scenario's:

Normale situatie:

- Reguliere transportplanning;
- Beperkte hinder.

Piekbelasting:

- Verhoogde transportintensiteit;
- Inzet verkeersregelaars;
- Aanvullende bebording.

Calamiteiten:

- Directe vrije doorgang hulpdiensten;
- Alternatieve routes beschikbaar;
- Communicatie met hulpdiensten en gemeente.

4.4 Verantwoordelijkheden/werkzaamheden aannemer

De aannemer draagt bij aan het waarborgen van de bereikbaarheid van het projectgebied en de omliggende omgeving gedurende de uitvoering van de werkzaamheden, binnen de kaders en afspraken zoals vastgesteld met de opdrachtgever en bevoegde gezagen. Hierbij wordt rekening gehouden met alle relevante gebruikers van de openbare ruimte, waaronder omwonenden, bedrijven, hulpdiensten en langzaam verkeer.

De verantwoordelijkheid voor het aanvragen en verkrijgen van vergunningen en ontheffingen voor tijdelijke verkeersmaatregelen wordt in afstemming met de opdrachtgever en betrokken partijen ingevuld. Indien noodzakelijk wordt hiervoor een gespecialiseerde onderaannemer verkeersmaatregelen ingeschakeld.

Daarnaast is de aannemer verantwoordelijk voor het opstellen, actualiseren en naleven van verkeersplannen en het afstemmen hiervan met de gemeente en overige betrokken partijen. Boskalis vervult hierbij een belangrijke rol, gezien de aanwezige gebiedskennis en betrokkenheid bij de ontwikkeling van het projectgebied.

In het kader van bereikbaarheid heeft de aannemer de volgende verantwoordelijkheden:

- Het aanvragen, implementeren en onderhouden van tijdelijke verkeersmaatregelen;
- Het afstemmen van transportbewegingen en bouwlogistiek met de omgeving en betrokken stakeholders;
- Het voorkomen van opstoppingen en wachttijden op de openbare weg;
- Het waarborgen van de bereikbaarheid van woningen, bedrijven en percelen in de directe omgeving;
- Het garanderen van een vrije en veilige doorgang voor hulpdiensten te allen tijde;
- Het instrueren van chauffeurs en personeel over verkeersveilig gedrag en routes;
- Het inzetten van verkeersregelaars bij verhoogde verkeersintensiteit of risicovolle situaties;
- Het monitoren van de verkeerssituatie en het treffen van aanvullende maatregelen indien de situatie daarom vraagt.

De aannemer organiseert periodiek overleg met relevante stakeholders, waaronder de gemeente, om de verkeerssituatie te evalueren en waar nodig bij te sturen. Eventuele wijzigingen in routes, verkeersmaatregelen of planning worden tijdig afgestemd en gecommuniceerd conform de afspraken in hoofdstuk 7 (Communicatie).

Op deze wijze wordt geborgd dat de bereikbaarheid gedurende alle fasen van het project op een veilige en beheersbare wijze wordt georganiseerd.

4.5 Autoverkeer

De Zonneveldslaan wordt gebruikt door vrachtverkeer en autoverkeer in combinatie met bestemmingsverkeer.

Ter hoogte van de woningen zijn snelheidsbeperkende maatregelen aanwezig, waardoor de snelheid van gemotoriseerd verkeer laag blijft.

Het is van belang om regelmatig te monitoren hoe het (bouw)verkeer zich gedraagt op de bestaande infrastructuur. Deze monitoring wordt uitgevoerd door de aannemer en het projectteam en vindt plaats door middel van periodieke controles en toezicht tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.

Er wordt aandacht besteed aan het gedrag van bouwverkeer, waarbij chauffeurs worden geïnstrueerd over rijgedrag, snelheid en het rekening houden met de omgeving en kwetsbare verkeersdeelnemers. Indien nodig worden op basis van de bevindingen aanvullende maatregelen getroffen.

4.6 Schade aan openbare inrichting

De uitvoering van de werkzaamheden brengt bouwverkeer en transportbewegingen met zich mee, wat mogelijk invloed heeft op de openbare inrichting in de directe omgeving van het projectgebied. Onder openbare inrichting wordt onder andere verstaan:

- Verhardingen (wegen, fietspaden, trottoirs);
- Bermen en groenvoorzieningen;
- Straatmeubilair (borden, verlichting, kolken);
- Overige infrastructuur binnen de invloedssfeer van de werkzaamheden.

Vastlegging beginsituatie

Voorafgaand aan de werkzaamheden wordt de bestaande situatie van de openbare ruimte vastgelegd. Dit gebeurt door middel van:

- Visuele inspecties;
- Fotografische vastlegging;
- 3D-inmeting van het gebied met behulp van dronefotografie.

Door het gebied in 3D in kaart te brengen ontstaat een gedetailleerd en objectief beeld van de beginsituatie. Deze registratie wordt gebruikt als referentie bij eventuele schadegevallen.

Tijdens de uitvoering wordt de staat van de openbare inrichting periodiek gecontroleerd. Hierbij wordt gelet op:

- Beschadigingen aan verhardingen;
- Spoorvorming of verzakkingen;
- Schade aan straatmeubilair;
- Vervuiling van de openbare ruimte.

Indien nodig worden aanvullende maatregelen getroffen om verdere schade te voorkomen.

Maatregelen ter voorkoming van schade

Om schade aan de openbare inrichting te beperken worden onder andere de volgende maatregelen getroffen:

- Gebruik van vaste aan- en afvoerroutes;
- Inzet van rijplaten op kwetsbare delen;
- Beperken van transportbewegingen;
- Reinigen van wegen bij vervuiling;
- Duidelijke instructies aan chauffeurs.

Herstel en afhandeling

Eventuele schade aan de openbare inrichting die aantoonbaar het gevolg is van de werkzaamheden wordt door of namens de aannemer hersteld in overleg met de wegbeheerder.

Na afronding van de werkzaamheden kan een eindopname plaatsvinden, waarbij de situatie wordt vergeleken met de vooraf vastgelegde beginsituatie.

4.7 Laden en Lossen

De uitvoering van laad- en losactiviteiten wordt afgestemd op de omgeving, waarbij wachttijden op de openbare weg worden voorkomen en verkeersveiligheid wordt geborgd.

- **Geen laad- en losactiviteiten op de openbare weg:** Vrachtwagens mogen niet stilstaand wachten op toegang tot de bouwplaats. Transporten worden op afroep geregeld om onveilige situaties en opstoppen te voorkomen. Op het bouwterrein komt een wachtstrook met slagboom.
- **Gecoördineerde aansturing:** De aannemer zorgt voor een gestructureerde planning van transportbewegingen, waarbij vrachtwagens pas naar de bouwplaats rijden wanneer ze direct gelost kunnen worden.
- **Opstelruimte binnen het bouwterrein:** De bouwplaats is zodanig ingericht dat vrachtwagens direct onder het bereik van de bouwkransen kunnen lossen, zodat materialen efficiënt worden verplaatst zonder onnodige verplaatsingen.
- **Just-in-time leveringen:** Als gevolg van de beperkte ruimte op de bouwplaats is het zaak de leveringen zo veel als mogelijk just-in-time plaats te laten vinden. Om dat te kunnen borgen moeten alle transporten worden aangemeld in de digitale transportplanning. Hiermee wordt ook de drukte en risico op opstoppen geminimaliseerd in de nabije omgeving.

4.8 Openbaar Vervoer

Voor zover bekend rijdt er geen regulier openbaar vervoer direct over de Zonneveldslaan bij Valkenburg (ZH).

De dichtstbijzijnde OV-verbindingen (buslijnen van o.a. Arriva Nederland en Qbuzz) lopen via grotere wegen in de omgeving, zoals de N206 en richting Katwijk en Leiden.

Dit betekent dat het projectgebied vooral afhankelijk is van auto-, fiets- en bouwlogistiek verkeer, en minder van directe OV-bereikbaarheid op straatniveau.

In de latere fasen van de werkzaamheden wordt overwogen om een shuttle bus service, specifiek bedoeld voor de bouw, te laten rijden tussen de lokale transport hubs naar de bouwplaats.

4.9 Fietsers

Fietsverkeer speelt een belangrijke rol in de mobiliteit van Katwijk en omgeving, verder ligt de locatie in een gebied met goed ontwikkelde recreatieve en functionele fietsinfrastructuur, met verbindingen richting Katwijk, Leiden en het kustgebied.

Op de Randweg Marine Vliegkamp is fietsverkeer niet toegestaan. Op de Zonneveldslaan is wel sprake van fietsverkeer. Hierdoor blijft de eerder genoemde interactie tussen fietsers en bouwverkeer bestaan. Er wordt voorgesteld om bebording toe te passen om bouwverkeer te attenderen op de aanwezigheid van fietsers, er worden hoogstwaarschijnlijk verkeer remmende maatregelen toegepast en verkeersregelaars ingezet op eerder aangegeven cruciaal punt.

Gezien de aanwezigheid van recreatief fietsverkeer in de omgeving wordt extra aandacht besteed aan:

- Zichtbaarheid van bouwverkeer;
- Veilige kruisingen;
- Inzet van verkeersregelaars op risicovolle punten.

4.10 Voetgangers en mindervaliden (langzaam verkeer)

Op de Zonneveldslaan is slechts sporadisch sprake van voetgangers, voornamelijk in relatie tot de aanwezige woningen. Hiervoor gelden dezelfde maatregelen als genoemd bij de paragraaf ten aanzien van fietsverkeer.

Voetgangersstromen worden zoveel mogelijk gescheiden van bouwverkeer. Waar dit niet mogelijk is, worden aanvullende veiligheidsmaatregelen getroffen zoals bebording en begeleiding.

4.11 Bouwplaats

De inrichting van de bouwplaats is afgestemd op een veilige en efficiënte afwikkeling van bouwverkeer, waarbij de impact op de omgeving en de openbare ruimte tot een minimum wordt beperkt. De bouwplaats wordt ontsloten via de Zonneveldslaan en de Randweg Marine Vliegveld.

Belangrijk onderscheid is dat er een bouwplaats fase 1 en fase 2 zal zijn, voor de 'Enabling works' zal er gewerkt worden met een ketenpark van ca. 50 kantoorpersoneel plekken, max. 100 mensen in de kantine, een kleedruimte voor 60 mensen maximaal en 5 'overlegkamers'.

Dit zal later uitgebreid worden naar een groter ketenpark en meer parkeergelegenheid, de plannen en planning hiervan zijn nog in ontwikkeling en wordt afgestemd met alle stakeholders naar mate er meer bekend wordt.

De bereikbaarheid van de bouwplaats is afhankelijk van de inrichting van de route en de aanwezigheid van bouwverkeer.

De positionering van de bouwplaats en de interne routing zijn zodanig ingericht dat onnodige verkeersbewegingen in de omgeving worden voorkomen.

Het bouwterrein wordt afgezet met vaste hekwerken met een hoogte van circa 2 meter. Aan de zijde van de Zonneveldslaan nabij de in- en uitrit worden de bouwhekken in geen geval voorzien van doeken zodat er altijd zicht op de in-/uitrit is, zowel voor (bouw)verkeer als voor de portier. Dit betreft uitsluitend de zijde van de Zonneveldslaan. Dit in verband met verkeersveiligheid en zichtlijnen.

De toegangen voor verkeer worden uitgevoerd met een poort. Ter voorkoming van ongewenste bezoekers wordt de bouwplaats volledig afgesloten. Personeel maakt gebruik van een badge- of passsysteem.

Bij de toegangen van het bouwterrein wordt met een bord duidelijk vermeld dat iedereen binnen de grenzen van het bouwterrein verplicht is de eisen in acht te nemen.

Het is niet toegestaan om het bouwterrein zonder toestemming van de uitvoerder te betreden. Als iemand het bouwterrein wenst te betreden, dient hij/zij zich te melden bij de uitvoerder van de Enabling Works Aannemer (EWC). Hij/zij bepaalt uit oogpunt van veiligheid of het verantwoord is om het bouwterrein te betreden. Toegang buiten de werktijden is in geen enkel geval toegestaan.

Bezoekers dienen kunnen toegang verkrijgen via toegangsprocedure bezoekers en mogen alleen onder begeleiding van een medewerker van projectteam het bouwterrein betreden.

De toegangspoorten worden buiten werktijden afgesloten, tijdens werktijden is er een portier aanwezig die de bevoegdheid van personeel controleert voor toegang.

Er worden separate lichtvoorzieningen geplaatst, naast de bouwverlichting, om de bouwplaats in de nacht gedempt te verlichten. Hiermee wordt een zekere mate van sociale veiligheid geborgd.

De bouwplaats zal in de periode dat er tijdens de werktijden onvoldoende daglicht is, worden verlicht middels bouwlampen. Aan het einde van de werkdag zullen deze lichten worden gedoofd. Bouwlampen worden zo gepositioneerd dat ze niet inschijnen bij de naast- en tegenoverliggende percelen of het verkeer hinderen.

De bouwplaats concept 'fase 1' tekening is toegevoegd in bijlage 2.

4.12 Toegankelijkheid bouwplaats Enabling Works

De toegankelijkheid van de bouwplaats is zodanig ingericht dat een veilige interactie ontstaat tussen bouwverkeer en overige weggebruikers. Hierbij wordt rekening gehouden met de ligging in een buitengebied met gemengd gebruik door omwonenden, bedrijven en recreatief verkeer.

De toegankelijkheid van de bouwplaats wordt geborgd via de bestaande infrastructuur, waarbij mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn bij toenemende verkeersintensiteit.

Het bouwterrein wordt afgezet met vaste hekwerken met een hoogte van circa 2 meter. Aan de zijde van de Zonneveldslaan nabij de in- en uitrit worden de bouwhekken in geen geval voorzien van doeken zodat er altijd zicht op de in-/uitrit is, zowel voor (bouw)verkeer als voor de portier. Dit betreft uitsluitend de zijde van de Zonneveldslaan. Dit in verband met verkeersveiligheid en zichtlijnen.

De toegangen voor verkeer worden uitgevoerd met een poort. Ter voorkoming van ongewenste bezoekers wordt de bouwplaats volledig afgesloten. Personeel maakt gebruik van een badge- of passysteem.

Bij de toegangen van het bouwterrein wordt met een bord duidelijk vermeld dat iedereen binnen de grenzen van het bouwterrein verplicht is de eisen in acht te nemen.

Het is niet toegestaan om het bouwterrein zonder toestemming van de uitvoerder te betreden. Als iemand het bouwterrein wenst te betreden, dient hij/zij zich te melden bij de uitvoerder van het EWC. Hij/zij bepaalt uit oogpunt van veiligheid of het verantwoord is om het bouwterrein te betreden. Toegang buiten de werktijden is in geen enkel geval toegestaan.

Bezoekers dienen kunnen toegang verkrijgen via toegangsprocedure bezoekers en mogen alleen onder begeleiding van een medewerker van projectteam het bouwterrein betreden.

De toegangspoorten worden buiten werktijden afgesloten, tijdens werktijden is er een portier aanwezig die de bevoegdheid van personeel controleert voor toegang.

Er worden separate lichtvoorzieningen geplaatst, naast de bouwverlichting, om de bouwplaats in de nacht gedempt te verlichten. Hiermee wordt een zekere mate van sociale veiligheid geborgd.

De bouwplaats zal in de periode dat er tijdens de werktijden onvoldoende daglicht is, worden verlicht middels bouwlampen. Aan het einde van de werkdag zullen deze lichten worden gedoofd. Bouwlampen worden zo gepositioneerd dat ze niet inschijnen bij de naast- en tegenoverliggende percelen of het verkeer hinderen.

De bouwplaats zal worden voorzien van CCTV vanuit beveiligingstoezicht welke in directe verbinding staat met de meldkamer.

De in- en uitritten van de bouwplaats zijn zodanig ontworpen dat:

- Voldoende zichtlijnen aanwezig zijn;
- Verkeersveilig in- en uitrijden mogelijk is;
- Hinder voor de omgeving wordt beperkt.

De toegangspoorten worden buiten werktijden afgesloten, tijdens werktijden is er een portier aanwezig die de bevoegdheid van personeel controleert voor toegang.

De portier vervult naast toegangscontrole ook een rol in het begeleiden van verkeersbewegingen bij de bouwplaats, zodat veilig kan worden ingevoegd op de openbare weg.

Om te voorkomen dat ongewenste bezoekers op grote hoogte kunnen komen, worden trapopgangen zoveel als mogelijk is afgegrensd. Buiten werktijden wordt de bouwplaats zoveel mogelijk spanningsvrij gemaakt, voor zover dit veilig en mogelijk is. Er worden separate lichtvoorzieningen geplaatst, naast de bouwverlichting, om de bouwplaats in de nacht gedempt te verlichten. Hiermee wordt een zekere mate van sociale veiligheid geborgd. Er wordt gebruik gemaakt van BauWatch o.g.

4.13 Portier en verkeersregelaars

De inzet van een portier en verkeersregelaars vormt een belangrijk onderdeel in het beheersen van de verkeersstromen rondom de bouwplaats en het waarborgen van de veiligheid van de omgeving.

Portier

Bij de toegang van het bouwterrein wordt een portier ingezet die verantwoordelijk is voor het reguleren van de toegang tot de bouwplaats. De portier controleert inkomend en uitgaand verkeer en zorgt ervoor dat transportbewegingen gecontroleerd en gestructureerd plaatsvinden.

Daarnaast vervult de portier een belangrijke rol in het voorkomen van opstoppen op de openbare weg, door transporten pas toe te laten wanneer deze direct het bouwterrein kunnen betreden.

De portier fungeert tevens als eerste aanspreekpunt voor chauffeurs en bezoekers en draagt bij aan een veilige en overzichtelijke situatie bij de in- en uitrit van de bouwplaats.

Verkeersregelaars

Indien de verkeerssituatie hier aanleiding toe geeft, worden verkeersregelaars ingezet om het verkeer in goede banen te leiden. Dit geldt met name bij:

- Verhoogde transportintensiteit;
- Werkzaamheden nabij de openbare weg;
- Risicovolle situaties, zoals beperkte zichtlijnen of kruisingen met langzaam verkeer;
- Momenten waarop bouwverkeer samenvalt met piekbelasting in de omgeving.

De verkeersregelaars zorgen voor een veilige afwikkeling van verkeer en begeleiden bouwverkeer bij het in- en uitvoegen op de openbare weg.

Bijdrage aan BLVC

Door de inzet van een portier en verkeersregelaars wordt:

- De doorstroming van verkeer in de omgeving geborgd;
- De kans op onveilige situaties verminderd;
- Hinder voor omwonenden en overige weggebruikers beperkt;
- De bereikbaarheid van het gebied gewaarborgd.

De inzet van deze functies wordt afgestemd op de actuele situatie en kan gedurende het project worden opgeschaald of aangepast indien de omstandigheden daarom vragen.

Ook fungeert de portier als verkeersregelaar bij het verlaten van transporten van de bouwplaats. Zie ook de opstelplaats voor de slagboom op de bouwplaats inrichting in bijlage 2.

4.14 Mobiele kranen en hoogwerkers

Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van mobiele kranen en hoogwerkers voor het verplaatsen van materieel en het uitvoeren van specifieke werkzaamheden.

Bij de uitvoering van de werkzaamheden wordt gebruik gemaakt van mobiele kranen en hoogwerkers voor het uitvoeren van hijswerkzaamheden en specifieke werkzaamheden.

De inzet van deze middelen vindt zoveel mogelijk plaats binnen de grenzen van het bouwterrein. Hiermee wordt de impact op de openbare ruimte en de omgeving tot een minimum beperkt.

Mobiele kranen en hoogwerkers worden opgesteld op vooraf bepaalde locaties met voldoende draagkracht. Deze opstelplaatsen worden periodiek gecontroleerd en voldoen aan de geldende eisen en richtlijnen.

Waar mogelijk worden deze middelen volledig binnen het bouwterrein ingezet. Indien inzet buiten het bouwterrein noodzakelijk is, wordt dit vooraf afgestemd met de gemeente en worden de benodigde vergunningen tijdig aangevraagd.

De positionering van het materieel wordt zodanig gekozen dat:

- De bereikbaarheid van de openbare weg behouden blijft;
- Verkeersstromen niet onnodig worden belemmerd;
- De veiligheid van de omgeving wordt gewaarborgd.

Voor de hijswerkzaamheden wordt grotendeels gebruik gemaakt van een torenkraan. Voor de fundering van de kelder wordt gebruik gemaakt van een mobiele kraan en/of mobiele betonpomp.

Gezien de beperkte ruimte op de bouwplaats en de hoeveelheid te transporteren materialen worden de torenkranen zo snel mogelijk opgebouwd en op voldoende hoogte gebracht. De locaties van de torenkranen zijn weergegeven in de tekening van de bouwplaatsinrichting. Voor de montage van de torenkranen wordt gebruik gemaakt van mobiele kranen.

De kranen worden uitsluitend bediend door gecertificeerde machinisten, conform de geldende wet- en regelgeving en de voorschriften van de verhuurder.

Er vinden geen hijsbewegingen (met of zonder last) plaats over de openbare weg, fietspaden en voetpaden. Het laden en lossen van materieel en materialen vindt plaats binnen de bouwhekken.

Omdat op de bouwplaats met meerdere kranen wordt gewerkt, wordt een kraancoördinator aangesteld. Deze functionaris valt rechtstreeks onder de hoofdaannemer en is verantwoordelijk voor de dagelijkse aansturing van de hijswerkzaamheden.

De kraancoördinator heeft onder andere de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Het coördineren van de hijswerkzaamheden, inclusief de bevoegdheid om deze stil te leggen;
- Het opstellen en bewaken van het hijsplan in samenwerking met het uitvoeringsteam, de V&G-coördinator uitvoeringsfase, onderaannemers, machinisten en aanpikkers/seingevers.

De kraancoördinator beschikt over voldoende kennis en ervaring met hijswerkzaamheden. De uitvoering van deze rol is sterk afhankelijk van een goede afstemming tussen de verschillende partijen op de bouwplaats en wordt geborgd via het V&G-plan en het coördinatieoverleg.

Bij werkzaamheden waarbij mobiele kranen of hoogwerkers invloed hebben op de openbare ruimte, worden aanvullende maatregelen getroffen, zoals:

- Inzet van verkeersregelaars;
- Tijdelijke verkeersmaatregelen of afzettingen;
- Het instellen van tijdelijke werkzones.

Deze maatregelen worden afgestemd met de gemeente en andere betrokken partijen en afgestemd op de actuele verkeerssituatie.

Tijdens de inzet van kranen en hoogwerkers wordt rekening gehouden met de aanwezigheid van omwonenden, bedrijven en passanten in de directe omgeving.

Specifiek wordt aandacht besteed aan:

- Het voorkomen van risico's door vallende objecten;
- Het waarborgen van voldoende zichtlijnen;
- Het veilig laten passeren van langzaam verkeer;
- Het voorkomen van onveilige situaties op de openbare weg.

Werkzaamheden worden zodanig georganiseerd dat risico's voor de omgeving zoveel mogelijk worden geminimaliseerd.

De inzet van materieel wordt afgestemd op de projectplanning en waar mogelijk uitgevoerd buiten piekmomenten in het verkeer.

Bij werkzaamheden met een verhoogde impact op de omgeving worden stakeholders vooraf geïnformeerd conform hoofdstuk 7 (Communicatie).

4.15 Parkeren personeel

Om overlast en parkeerdruk in de directe omgeving te voorkomen, wordt parkeren van personeel volledig op eigen terrein gefaciliteerd in overeenstemming met de vergunningsvoorwaarden. De maximale parkeercapaciteit op eigen terrein bedraagt circa **700 voertuigen** in de construction phase. Voor de fase van de 'Enabling works' waar dit document betrekking op heeft zal dit ca. 100 auto's betreffen. Dit is te zien in bijgevoegde bijlage 2.

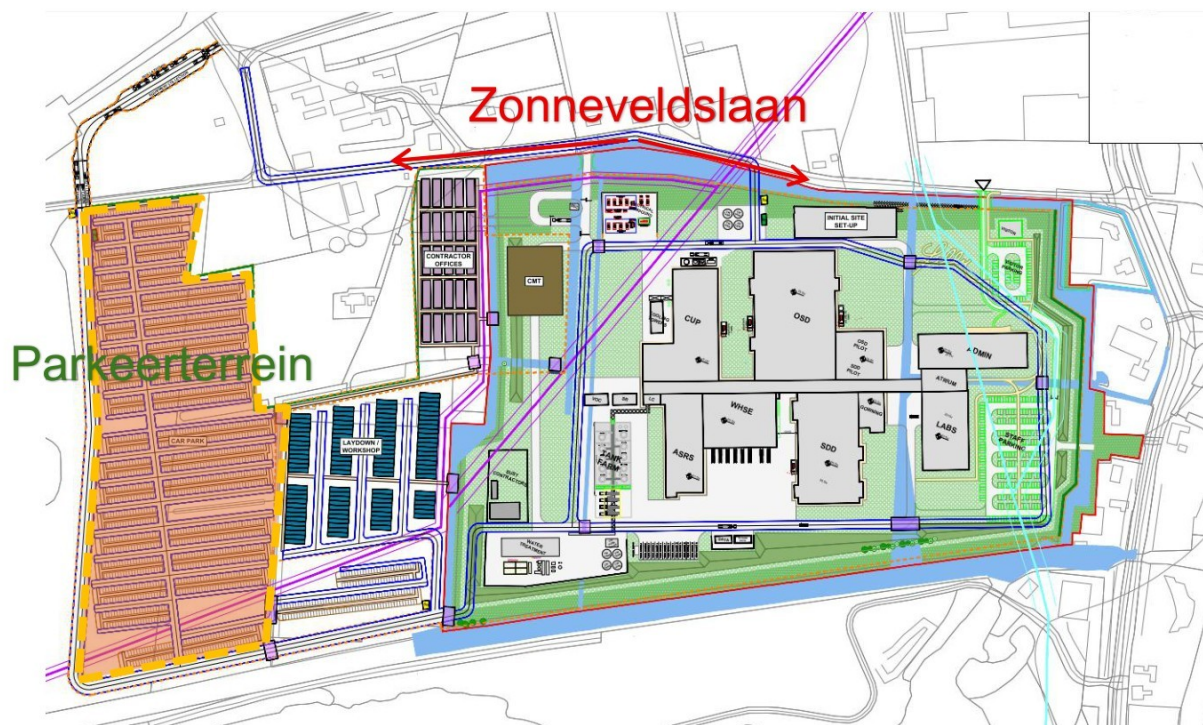
Er wordt geen gebruik gemaakt van openbare parkeervoorzieningen in de wijk, om overlast voor omwonenden te voorkomen.

In de omgeving van het voormalig Rodewijk Rozen plot wordt op eigen terrein een rijbaan aangelegd voor personenauto's van personeel, waarmee zij het parkeerterrein aan de westzijde van het terrein kunnen bereiken. Deze rijbaan maakt onderdeel uit van de PBM-vrije zone en wordt van het bouwverkeer gescheiden door middel van bouwhekken. Hiermee wordt een duidelijke fysieke scheiding aangebracht tussen werkverkeer en bouwverkeer. Zie afbeelding onder.

Hiermee wordt voorkomen dat:

- Openbare parkeerplaatsen in de omgeving worden belast;
- Hinder ontstaat voor omwonenden en bedrijven;
- Ongewenste verkeersbewegingen in de omgeving plaatsvinden.

De aannemer ziet toe op naleving van deze parkeerafspraken en stuurt hier actief op tijdens de uitvoering.



4.16 Nood- en hulpdiensten

De bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten (brandweer, ambulance en politie) tot de bouwplaats en de aangrenzende openbare infrastructuur wordt gedurende de gehele uitvoering van het project gewaarborgd. Deze partijen worden beschouwd als belangrijke stakeholders en worden, waar nodig, geïnformeerd over werkzaamheden en wijzigingen in de bereikbaarheid.

Bereikbaarheid en afstemming

Het omliggende openbare gebied blijft bereikbaar voor hulpdiensten. Hierbij wordt rekening gehouden met:

- Het vrijhouden van aanrijroutes;
- Het voorkomen van blokkades door materieel of transport;
- Het waarborgen van toegang tot omliggende percelen.

Er vindt afstemming plaats met hulpdiensten als onderdeel van het verkeersmanagement en de uitwerking van verkeersmaatregelen.

Wanneer werkzaamheden invloed hebben op de bereikbaarheid, wordt dit vooraf afgestemd met de brandweer en verkeersregie. Indien noodzakelijk worden vergunningen aangevraagd door de aannemer.

Specifieke aandachtspunten

Tijdens de uitvoering worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Brandkranen en bijbehorende markeringen worden zichtbaar en toegankelijk vrijgehouden;
- Aansluitingen voor (droge) blusleidingen blijven bereikbaar en bruikbaar;
- Toegangen tot aangrenzende percelen worden niet geblokkeerd;
- Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen/vluchtwegen van gebouwen en terreinen blijven vrij van obstakels;
- De bouwplaats wordt zodanig ingericht dat hulpdiensten in geval van nood snel toegang kunnen verkrijgen (bijvoorbeeld door afsluitingen die eenvoudig geopend kunnen worden).

Calamiteiten

In geval van een calamiteit wordt directe doorgang verleend aan hulpdiensten. De bouwplaatsorganisatie zorgt ervoor dat:

- Toegang tot het terrein direct mogelijk is;
- Bouwverkeer indien nodig wordt stilgelegd;
- Personeel ruimte maakt voor hulpdiensten.

Borging

De bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt gedurende het project regelmatig gecontroleerd. Indien nodig worden aanvullende maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te waarborgen.

5 Leefbaarheid

5.1 Algemeen

Tijdens de bouwperiode worden maatregelen getroffen om de leefbaarheid van de omgeving zoveel mogelijk te waarborgen. De werkzaamheden kunnen hinder veroorzaken voor omwonenden, bedrijven en andere gebruikers van het gebied, bijvoorbeeld in de vorm van geluid, stof, trillingen en bouwverkeer.

Het project is gelegen in een buitengebied met verspreid liggende woningen, bedrijven en recreatieve functies. In afstemming met de omgeving en overige stakeholders zijn de belangrijkste aandachtspunten, zoals geluidsoverlast en verkeersbewegingen, in kaart gebracht.

De aannemer treft gerichte maatregelen om hinder te beperken, waarbij rekening wordt gehouden met de aard van de werkzaamheden en de omgeving. In de volgende paragrafen worden de verschillende vormen van hinder en de bijbehorende maatregelen nader toegelicht.

Bij klachten kan men terecht bij de omgevingsmanager. Deze fungeert als aanspreekpunt en zorgt ervoor dat de melding wordt doorgezet naar de verantwoordelijke partij voor verdere opvolging.

5.2 Transport- en verkeershinder

Verkeersmanagement is gericht op het veilig uitvoeren van werkzaamheden met minimale verkeershinder.

Het doel is om de doorstroming en veiligheid van het verkeer te waarborgen en overlast voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Hierbij wordt rekening gehouden met de ligging van het project in een buitengebied, waar sprake is van een gemengd verkeersbeeld met lokaal verkeer, landbouwverkeer en recreatief verkeer.

De werkzaamheden brengen transportbewegingen met zich mee, wat kan leiden tot tijdelijke hinder voor omwonenden en overige weggebruikers. Om deze hinder te beperken worden de volgende maatregelen getroffen:

- Transportbewegingen worden zoveel mogelijk gespreid uitgevoerd;
- Waar mogelijk wordt transport buiten piekmomenten en recreatieve drukte gepland;
- Gebruik wordt gemaakt van vaste aan- en afvoerroutes;
- Chauffeurs worden geïnstrueerd over routes en verkeersveilig gedrag;
- Bij verhoogde verkeersintensiteit of risicovolle situaties worden verkeersregelaars ingezet.

Door deze maatregelen wordt de impact van transport en bouwverkeer op de omgeving zoveel mogelijk beperkt.

5.3 Trilling en geluid

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan hinder ontstaan in de vorm van geluid en trillingen. Deze hinder wordt voornamelijk veroorzaakt door de inzet van materieel, transportbewegingen en specifieke werkzaamheden zoals het terrein geschikt maken voor de bouw.

Gezien de ligging van het project in een buitengebied met verspreid liggende woningen en bedrijven, wordt rekening gehouden met de mogelijke impact op de omgeving.

Trillingen kunnen ontstaan door werkzaamheden zoals grondverzet en het gebruik van zwaar materieel. Hoewel de impact in een buitengebied doorgaans beperkt is, wordt hier zorgvuldig mee omgegaan. De volgende maatregelen worden getroffen:

- Inzet van geschikt materieel afgestemd op de werkzaamheden;
- Voorkomen van onnodige trillingsbelasting;
- Rekening houden met de afstand tot gevoelige objecten.

Geluidshinder kan ontstaan door bouwactiviteiten en transport. Om deze hinder zoveel mogelijk te beperken worden de volgende maatregelen getroffen:

- Werkzaamheden worden zoveel mogelijk uitgevoerd binnen reguliere werktijden;
- Onnodig stationair draaien van materieel wordt voorkomen;
- Inzet van materieel wordt afgestemd op de omgeving;
- Werkzaamheden met een verhoogde geluidsbelasting worden waar mogelijk beperkt in duur;
- Omwonenden worden vooraf geïnformeerd bij werkzaamheden met verhoogde geluidsproductie.

Om de effecten van de werkzaamheden op de omgeving inzichtelijk te maken, worden metingen uitgevoerd. In het kader van dit project worden, in afstemming met de opdrachtgever, geluids- en trillingsmetingen uitgevoerd op strategische locaties in de omgeving.

Hiermee wordt:

- De geluidsbelasting objectief gemonitord;
- Trillingsniveaus inzichtelijk gemaakt;
- Inzicht verkregen in de impact van werkzaamheden op de omgeving;
- Indien nodig tijdig bijgestuurd.

De monitoring van deze aspecten wordt uitgevoerd conform het Omgevingsmonitoringsplan (zie Bijlage 3). Indien de situatie daarom vraagt, kan de monitoring worden uitgebreid of aangepast.

5.4 Stof

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden kan stof vrijkomen, met name bij grondwerkzaamheden, transportbewegingen en het verplaatsen van materiaal. Dit kan leiden tot hinder voor de directe omgeving.

Gezien de ligging van het project in een buitengebied, waarbij ook sprake is van recreatief gebruik en nabijgelegen woningen en bedrijven, wordt actief gestuurd op het beperken van stofhinder.

Om stofhinder zoveel mogelijk te beperken worden de volgende maatregelen getroffen:

- Het bevochtigen van werkterreinen en bouwwegen bij droog weer;
- Het reinigen van bouwwegen en openbare wegen indien vervuiling optreedt;
- Het afdekken van transportladingen waar nodig;
- Het beperken van onnodige verkeersbewegingen;
- Het aanpassen van werkzaamheden bij extreme weersomstandigheden (bijv. droogte en wind).

In overleg met de opdrachtgever worden metingen uitgevoerd om inzicht te verkrijgen in de luchtkwaliteit en de verspreiding van stof.

Dit zorgt ervoor dat:

- De luchtkwaliteit wordt gemonitord;
- Inzicht wordt verkregen in de mate van stofverspreiding;
- Tijdig wordt gesignaleerd wanneer aanvullende maatregelen nodig zijn.

De monitoring van deze aspecten wordt uitgevoerd conform het omgevingsmonitoringsplan. Indien de situatie daarom vraagt, kan de monitoring worden uitgebreid of aangepast.

5.5 Werktijden

Werkzaamheden en verkeersmaatregelen vinden plaats binnen reguliere werktijden, waarbij 07:00 – 19:00 als uitgangspunt wordt gehanteerd. Door deze vaste werktijden aan te houden, wordt de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk beperkt.

Indien dit voor de voortgang van de werkzaamheden noodzakelijk is, kunnen werkzaamheden op doordeweekse dagen worden verlengd tot maximaal 19:00. Deze verlengingen worden beperkt toegepast en zorgvuldig afgestemd, waarbij rekening wordt gehouden met de impact op de omgeving.

Daarnaast kan, afhankelijk van de voortgang van het project, op zaterdagen worden gewerkt tussen 07:00 en 15:00. Hierbij wordt rekening gehouden met de geldende regelgeving en de belangen van de omgeving. Werkzaamheden op zaterdagen worden tot een minimum beperkt.

Feestdagen worden in principe vrijgehouden van werkzaamheden. Indien het noodzakelijk is om op feestdagen werkzaamheden uit te voeren, gebeurt dit uitsluitend in overeenstemming met de geldende regelgeving en na voorafgaande afstemming.

Indien het noodzakelijk is om af te wijken van de reguliere werktijden, wordt minimaal 30 dagen vooraf een ontheffing aangevraagd bij de Omgevingsdienst. Deze ontheffing wordt uitsluitend aangevraagd indien sprake is van een aantoonbaar openbaar belang of technische noodzaak.

De uitvoering van werkzaamheden is mede afhankelijk van weersomstandigheden, die niet altijd vooraf te voorspellen zijn. Indien specifieke werkzaamheden door ongunstige weersomstandigheden niet kunnen plaatsvinden, worden deze verschoven naar een eerstvolgende geschikte dag.

Afstemming en communicatie

Indien wordt afgeweken van de standaard werktijden, worden omwonenden en andere stakeholders tijdig geïnformeerd conform hoofdstuk 7 (Communicatie).

5.6 Bouwhekken en Bouwterrein

Om de bouwplaats veilig en overzichtelijk in te richten en de leefbaarheid van de omgeving te waarborgen, wordt het bouwterrein fysiek afgescheiden van de openbare ruimte.

Er kan gebruik worden gemaakt van fysieke afsluitingen zoals hekwerken, slagbomen of schuifpoorten om het gebied te reguleren en ongewenst verkeer te weren.

De aannemer draagt de verantwoordelijkheid voor een goede geordende en nette bouwplaats, zoals verder in hoofdstuk 6 beschreven.

De bouwhekken voldoen aan onderstaande uitgangspunten;

- Bouwhekken tussen het bouwterrein en de openbare ruimte worden uitgevoerd als HERAS.
- Op de dichte hekken worden printen geplaatst die dienen als marketing.
- Bouwhekken op het bouwterrein (afscherming tussen bouwterrein en bouwkeet, PBM vrije zone en parkeerterrein).

Door het toepassen van bouwhekken wordt:

- Onbevoegde toegang tot het bouwterrein voorkomen;
- Een duidelijke scheiding aangebracht tussen bouwactiviteiten en de openbare ruimte;

Zie bijlage 2 en 2a – Bouwplaats tekening. Deze plattegronden zijn onderhevig aan de lopende ontwikkelingen en worden nog verder ingevuld naar mate de planvorming vordert.

5.7 Verlichting en Cameratoezicht

De verlichting die op de bouwplaats noodzakelijk is, veroorzaakt geen overlast voor de omgeving. Bouwverlichting wordt zodanig geplaatst dat er geen lichthinder ontstaat en deze niet op de openbare ruimte schijnt.

In de avonduren wordt de bouwplaats verlicht door middel van groene beveiligingsverlichting. Hiermee wordt de lichthinder geminimaliseerd, maar blijft het terrein beveiligd met bijbehorende lasercamera's. De aanwezige verlichting dient altijd te worden gehandhaafd.

De aanwezige camera's in het projectgebied dienen te allen tijde te worden gehandhaafd. Het zicht van de camera's op de omgeving mag niet worden ontnomen. Wanneer een camera tijdelijk of definitief wordt verplaatst, dient de aannemer dit in een vroeg stadium te onderkennen en met de betrokken partijen tot een oplossing te komen.

De verlichting en het cameratoezicht worden afgestemd op de omgeving en periodiek gecontroleerd.

5.8 Milieu & Ecologie

Voor de realisatie van het nieuwe farmaceutische bedrijf van Eli Lilly wordt tijdens de gehele voorbereidings- en bouwfase zorgvuldig rekening gehouden met de geldende ecologische wet- en regelgeving. Sweco is binnen dit project verantwoordelijk voor de ecologische begeleiding, monitoring en advisering. Alle werkzaamheden worden uitgevoerd conform de Omgevingswet en het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal).

Ecologische projectscope

De ecologische scope omvat het tijdig en volledig uitvoeren van soortgerichte onderzoeken en het borgen van de specifieke zorgplicht. Een deel van het plangebied is reeds ecologisch vrijgegeven ten behoeve van de sloop van enkele kassen; voor deze werkzaamheden zijn geen beschermde soorten of verblijfplaatsen aangetroffen waarvoor een vergunning moest worden aangevraagd. Voor de overige delen van het terrein worden aanvullende onderzoeken uitgevoerd. Indien uit deze onderzoeken blijkt dat beschermde soorten of hun verblijfplaatsen aanwezig zijn en moeten wijken of worden beïnvloed door de werkzaamheden, wordt een

omgevingsvergunning voor een flora- en fauna-activiteit aangevraagd, inclusief passende mitigerende en compenserende maatregelen. Daarnaast vinden regelmatig veldinspecties plaats, afgestemd op de bouwfaserings, zodat ecologische risico's tijdig worden gesignaleerd en hierop kan worden geanticipeerd.

De aannemer zorgt ervoor dat de werknemers op de bouwplaats conform een milieuvriendelijk materiaalbeleid werken. De maatregelen die uit het beleid voortkomen worden gecommuniceerd met de werknemers.

Onder een milieuvriendelijk beleid valt:

- Het beperken van schadelijke gassen;
- Het scheiden en verantwoordelijk afvoeren van afval conform de geldende wet- en regelgeving;
- Het voorkomen van grondwatervervuiling door middel van lekbakken;
- Het afgesloten opslaan van chemisch afval.

Maatregelen ter bescherming van flora en fauna

Om verstoring en schade aan flora en fauna te voorkomen, worden binnen en rondom het werkgebied verschillende maatregelen getroffen. Langs de randen van het terrein worden paddenschermen geplaatst om te voorkomen dat streng beschermde amfibieën, zoals de rugstreeppad, het gebied koloniseren. Deze schermen worden gedurende de bouwperiode onderhouden, zodat individuen niet in het werkgebied terechtkomen.

Tijdens het broedseizoen, dat globaal loopt van maart tot en met augustus, voert een ecooloog van Sweco wekelijkse broedvogelinspecties uit. Wanneer actieve nesten worden aangetroffen, worden deze gemarkeerd en wordt een passende rustzone ingesteld, zodat verstoring wordt voorkomen en werkzaamheden waar nodig tijdelijk worden aangepast.

Zorgplicht en aanvullende voorzieningen

In het kader van de specifieke zorgplicht worden aanvullende maatregelen getroffen om schade aan algemene soorten te voorkomen. Tijdens de werkzaamheden wordt gewerkt onder ecologische begeleiding en volgens een ecologisch werkprotocol, waarin de te nemen maatregelen zijn vastgelegd. Dit protocol beschrijft onder meer hoe wordt voorkomen dat fauna geïsoleerd raakt, bijvoorbeeld door het aanbrengen van uittreedmogelijkheden langs het geplaatste paddenscherm. Door deze werkwijze wordt geborgd dat de werkzaamheden op een zorgvuldige en rechtmatige manier kunnen worden uitgevoerd, terwijl de ecologische waarden binnen het plangebied behouden blijven.

5.9 Afvalmanagement

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt zorg gedragen voor een schoon en geordend werkterrein, waarbij hinder voor de omgeving tot een minimum wordt beperkt.

Binnen de bouwhekken (en voor bouwafval dat onverhoopt buiten de bouwhekken terecht komt) is de aannemer verantwoordelijk voor het schoonmaken.

Tijdens de werkzaamheden wordt erop toegezien dat het werkterrein, de directe omgeving en de aan- en afvoerroute elke dag schoon worden achtergelaten. De aannemer heeft de verantwoordelijkheid om dit dagelijks te controleren.

De aannemer van het bouwwerk draagt zorg dat het bouwafval gescheiden wordt ingezameld, en vervolgens wordt afgevoerd. Het is niet toegestaan om afval te verbranden op of rondom de bouwplaats.

6 Veiligheid

De veiligheid van iedereen die met de werkzaamheden wordt geconfronteerd dient ten alle tijden gewaarborgd te zijn, zowel op als rondom de bouwplaats.

Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de veiligheid van het bouwpersoneel, maar ook naar de veiligheid van omwonenden, bedrijven, passanten en overige gebruikers van de openbare ruimte.

In ieder geval de volgende eisen/voorschriften zijn van toepassing:

- Wettelijke veiligheidsnormen
- Voorschriften arbeidsinspectie
- Landelijke richtlijn bouw- en sloopveiligheid
- NVAF-richtlijn hijsen van lange delen
- V&G uitvoeringsplan



Het V&G-uitvoeringsplan van het projectteam Eli Lilly beschrijft hoe de veiligheid op de bouwplaats wordt geborgd. Om te voorkomen dat onbevoegden het bouwterrein kunnen betreden wordt er rondom een bouwhek aangebracht. De bouwplaats is het gebied dat zich binnen de bouwhekken bevindt.

Figuur 1: Veiligheidsbord bouwplaats

De werkzaamheden kunnen invloed hebben op de veiligheid van de omgeving. Daarom worden aanvullende maatregelen getroffen om risico's voor omwonenden en passanten te beperken.

Hierbij wordt onder andere aandacht besteed aan:

- Het scheiden van bouwverkeer en openbaar verkeer;
- Het veilig inrichten van de bouwplaatsinrichting;
- Het voorkomen van gevaarlijke situaties bij transportbewegingen;
- Het waarborgen van veilige loop- en fietsroutes;
- Het beperken van risico's bij werkzaamheden nabij de openbare ruimte.

6.1 Overkoepelende V&G coördinatie

Deze veiligheidsparagraaf beschrijft de maatregelen die worden getroffen om de veiligheid van werknemers, omwonenden, weggebruikers en de directe omgeving te waarborgen tijdens de voorgenomen voorbereidende werkzaamheden.

Alle veiligheidsmaatregelen zijn opgesteld in lijn met gemeentelijke eisen, nationale wet- en regelgeving en gangbare best practices binnen de bouwsector.

Voor dit project is **Jacobs Engineering B.V.** door eindgebruiker Eli Lilly aangesteld als V&G-coördinator uitvoeringsfase (VGCU) en daarmee verantwoordelijk voor de coördinatie van veiligheid en gezondheid gedurende de uitvoering.

Wet- en regelgeving

De uitvoering van de werkzaamheden vindt plaats conform de geldende Nederlandse wet- en regelgeving, waaronder:

- Arbeidsomstandighedenwet (Arbowet) en Arbeidsomstandighedenbesluit (Arbobesluit)
- Bouwbesluit 2012
- Wegenverkeerswet 1994 en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)
- CROW-publicaties 96a en 96b voor tijdelijke verkeersmaatregelen
- Vergunningsvoorwaarden zoals afgegeven door de gemeente Katwijk
- Nederlandse Richtlijn Bodembescherming (NRB)

- BRL 7000/7001 voor graafwerkzaamheden en grondverzet

Rollen, verantwoordelijkheden en contactpersonen

Binnen het project zijn de volgende rollen en verantwoordelijkheden vastgesteld:

- **Projectmanager** – eindverantwoordelijk voor een veilige uitvoering van de werkzaamheden
- **HSE-manager** – verantwoordelijk voor coördinatie van veiligheidsmaatregelen, inspecties en audits
- **Verkeerscoördinator** – verantwoordelijk voor de implementatie en monitoring van het verkeersmanagementplan (TMP)
- **Aannemers en onderaannemers** – verantwoordelijk voor naleving van alle veiligheidsvoorschriften en vergunningsvoorwaarden

Veiligheidsbewaking, inspecties en naleving

De veiligheidsprestaties worden continu gemonitord en geborgd door middel van:

- Dagelijkse inspecties door de uitvoerder
- Wekelijkse veiligheidsrondes door de HSE-manager
- Maandelijkse audits door de corporate HSE-afdeling (indien van toepassing)
- Directe corrigerende maatregelen bij geconstateerde afwijkingen
- Beschikbaar stellen van documentatie aan de gemeente op verzoek

Met deze overkoepelende V&G-coördinatie wordt beoogd om risico's proactief te beheersen en een veilige uitvoering van het project te garanderen voor alle betrokkenen en de omgeving.

6.2 Bouwplaats veilig maken

De bouwplaats wordt geheel afgesloten van het publiek, om extra veiligheid te creëren worden de volgende maatregelen getroffen bij het inrichten van de bouwplaats:

- Alle hekken zijn gekoppeld en indien noodzakelijk voorzien van schoren, deze worden de gehele bouw onderhouden en intact gehouden.
- Ons personeel maakt gebruik van de aanwezige keetvoorzieningen -en kantoorfaciliteiten, zodat we geen ruimte buiten het bouwterrein in beslag nemen.
- De in- en uitritten van het werkterrein worden buiten werktijden afgesloten met een poort.
- De te verwerken bouwmaterialen mogen niet voor overlast zorgen in openbaar gebied. Het bouw materiaal dient te allen tijde binnen de hekwerken van het bouwterrein stormvast te worden opgeslagen.
- Op de bouwafzetting worden de benodigde veiligheidsborden, waaronder de borden 'Verboden toegang voor onbevoegden', 'Melden bij de uitvoering' en de verplichting tot het dragen van persoonlijke beschermingsmiddelen duidelijk zichtbaar gemonteerd.
- Het bouwterrein is voor medewerkers en bezoekers alleen toegankelijk na vooraf aangemeld te zijn. Bij het betreden van het bouwterrein is men verplicht zich te melden bij de uitvoerder.
- Het bouwterrein wordt verlicht met lichtmasten en/of vaste bouwlampen. De opstelling wordt zo gekozen dat de armaturen geen hinder veroorzaken voor de omliggende bebouwing. Buiten werktijden wordt gebruikgemaakt van groene verlichting.

Iedere werkdag worden de bouwhekken gecontroleerd op deugdelijkheid en netheid. De hekken worden bij beschadiging binnen 12 uur hersteld.

Het werklucht en de bouwplaats verlichting worden zo geplaatst dat de gebruikers c.q. bewoners van de overige gebouwen en wegen er geen hinder van ondervinden.

Verder zorgt aannemer voor een ordelijke en nette bouwplaats. Dit houdt in dat de aannemer permanent zorg draagt voor:

- Deugdelijke en stabiele bouwterreinafscheiding.
- Correcte, veilige en afgedekte opslag van materialen.

- Correcte en afschermd opstelling van hulpmiddelen, inclusief de benodigde voorzieningen om bijvoorbeeld weglekken van vloeistoffen te voorkomen.

Op eigen terrein is voldoende ruimte voor aanvoer van materialen die vervolgens op het bouwterrein worden opgeslagen. Het bouwterrein is zo ingericht dat van buitenaf geen contact mogelijk is met het opgeslagen materiaal en materieel. De aanvoer van materialen is beschreven in hoofdstuk 4 van dit BLVC-plan.

6.3 Verantwoordelijkheden/werkzaamheden aannemer

De aannemer is verantwoordelijk voor het waarborgen van de veiligheid op en rondom de bouwplaats, evenals voor de uitvoering van maatregelen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en communicatie (BLVC).

De BLVC-inspecties worden gecombineerd met de wekelijkse bouwplaats inspectie door het projectteam. Kort samengevat dient de aannemer de volgende werkzaamheden met betrekking tot de bereikbaarheid op zich te nemen:

- Voorzieningen treffen voor tijdelijke toegang en vluchtwegen voor de bestaande toegangen en vluchtwegen;
- Toegankelijk houden van het openbaar gebied in de breedste zin van het woord. Ook voor, tijdens en na het transporteren van materialen/materieel e.d.;
- Bereikbaar houden van nutsvoorzieningen;
- Wegbewijzing aanbrengen voor eventuele omleidingen en vluchtwegen;
- Het opstellen van een verkeersplan en overleggen met gemeente, eventueel in samenwerking met aannemers in de naaste omgeving;
- Toepassen van bebording en afbakening.
- Het periodiek controleren en in standhouden van de bebording.

6.4 Stakeholders

Tijdens de uitvoering van het project wordt actief afgestemd met de omgeving. In dit kader is een stakeholdersanalyse uitgevoerd en wordt gewerkt met een communicatiematrix om de communicatie gestructureerd en doelgericht te laten verlopen.

In dit kader is een stakeholdersanalyse uitgevoerd. Deze analyse vormt de basis voor de communicatieaanpak, zoals verder uitgewerkt in hoofdstuk 7 (Communicatie).

6.5 Slopen

Het sloopwerk binnen project Mondrian maakt geen onderdeel uit van voorliggend BLVC-plan. Dit plan richt zich op de werkzaamheden na afronding van de sloopfase op de daarna vrijgegeven plots, waar plots nog niet in bezit zijn zal mogelijk nog sloopwerk plaats vinden en zal daarna ook de volgende fase intreden voor desbetreffende plots. Zie hiervoor meer bij paragraaf 1.2 (planning).

De sloopwerkzaamheden zelf worden dus reeds uitgevoerd in opdracht van RED Company door firma Knijnenburg-Zwirs en worden in dit document uitsluitend toegelicht om context te geven aan de fasering en de uitgangssituatie van het project.

De sloopfase omvat het verwijderen van alle bestaande bebouwing boven maaiveld, inclusief funderingen. Daarnaast worden, waar nodig, funderingspalen afgeknipt tot een vooraf bepaalde diepte onder maaiveld. Hiermee wordt het terrein voorbereid op de daaropvolgende civieltechnische en bouwkundige werkzaamheden. Aansluitend op de sloop worden onder andere archeologische onderzoeken uitgevoerd, zoals het graven van proefsleuven, om eventuele aanwezige waarden in kaart te brengen. De volgorde van werkzaamheden is hierbij essentieel: eerst sloop, vervolgens onderzoek en daarna verdere terrein- en funderingswerkzaamheden. Tijdens deze fase wordt nadrukkelijk rekening gehouden met de lokale bodemopbouw en grondwaterstand. De relatief hoge grondwaterstand op de locatie kan invloed hebben op de uitvoerbaarheid van ontgravingen en vervolgwerkzaamheden.

Ook de benodigde ontgravingsdiepte is van belang in relatie tot vergunningen; bij het bereiken van bepaalde dieptes is een aanvullende grondwerkvergunning vereist. Daarnaast spelen bemalingsvraagstukken een rol, aangezien het drooghouden van bouwputten technisch en vergunningstechnisch uitdagend kan zijn. De sloopfase hangt nauw samen met de daaropvolgende inrichting van het terrein, waaronder het ophogen met zand en het voorbereiden van funderingen.

Tijdens de uitvoering wordt gewerkt volgens geldende veiligheids- en milieueisen, inclusief het opstellen van werkplannen, risicoanalyses en veiligheidsmaatregelen. Ook wordt rekening gehouden met bestaande kabels, leidingen en overige ondergrondse infrastructuur die van invloed kunnen zijn op de werkzaamheden.

Hoewel de sloop buiten de scope van dit BLVC-plan valt, bepaalt deze fase in belangrijke mate de uitgangssituatie voor de vervolgfase. De keuzes die tijdens en direct na de sloop worden gemaakt, hebben invloed op de planning, fasering en uitvoerbaarheid van de werkzaamheden die wél binnen dit plan vallen.

Daarnaast start in deze fase al de afstemming met stakeholders, zoals gemeente en overige stakeholders, die ook relevant blijft voor de verdere uitvoering. Het vrijmaken en voorbereiden van het terrein na sloop maakt het mogelijk om de daaropvolgende werkzaamheden veilig en efficiënt uit te voeren. Tegelijkertijd worden randvoorwaarden vastgesteld voor onder andere funderingstechnieken en terreinophoging.

Eventuele risico's, zoals instabiliteit van de ondergrond of waterdruk, worden in deze fase inzichtelijk gemaakt en waar mogelijk gemitigeerd.

Samenvattend wordt het sloopwerk in dit document uitsluitend beschreven ter duiding van de projectfasering. Het vormt een essentiële voorbereidende stap die de basis legt voor de werkzaamheden die in dit BLVC-plan centraal staan.

7 Communicatie

7.1 Richtlijnen uitvoeringscommunicatie naar de omgeving

Het omgevingsmanagement wordt gestructureerd uitgevoerd volgens een duidelijk communicatiemodel. Binnen dit project wordt grote waarde gehecht aan een zorgvuldige en transparante communicatie met alle stakeholders.

Gezien de directe invloed van de werkzaamheden op de omgeving, wordt communicatie niet alleen ingezet als informatiemiddel, maar ook als instrument om hinder te beperken en de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen.

Signalen vanuit de omgeving worden actief opgehaald, centraal geregistreerd en opgevolgd door de omgevingsmanager. Hierbij wordt gestreefd naar een laagdrempelige en proactieve benadering richting omwonenden, bedrijven en overige belanghebbenden.

Alle vragen, meldingen en signalen vanuit de omgeving worden centraal geregistreerd en opgevolgd door de omgevingsmanager. Voor dit project wordt verder een omgevingsmonitoringsplan opgesteld. In dit plan worden de eerder aangegeven voorgestelde acties en onderzoeken opgenomen. Tevens worden hierin de gehanteerde grenswaarden, signaleringswaarden en de bijbehorende acties bij eventuele overschrijdingen van de monitoring vastgelegd.

Daarnaast wordt in het omgevingsmonitoringsplan de omgevingsscan (voor de monitoring) opgenomen die reeds door ons is uitgevoerd ten behoeve van de opstart van het verdere omgevingsmanagement.

De omgevingsmanager (zoals beschreven in paragraaf 7.7) zorgt ervoor dat meldingen en vragen uit de omgeving worden geregistreerd en doorgezet naar de verantwoordelijke partij, met als doel binnen 24 uur te reageren, zodat omwonenden en stakeholders tijdig worden geïnformeerd. Indien een vraag of melding nader onderzoek vereist, wordt de melder hiervan op de hoogte gesteld en volgt een passende terugkoppeling.

Daarnaast vindt regelmatig afstemming plaats met de opdrachtgever en het projectteam om signalen uit de omgeving tijdig te bespreken en waar nodig maatregelen te treffen. Hierdoor kan snel worden ingespeeld op mogelijke zorgen of hinderbeleving in de omgeving.

Met deze werkwijze wordt een transparante en laagdrempelige communicatie met de omgeving gewaarborgd, waarbij bewoners duidelijk weten waar zij terecht kunnen met vragen of meldingen.

Voor het project wordt gebruikgemaakt van een centrale communicatieomgeving, waarin alle communicatie met de omgeving wordt vastgelegd en beheerd. In deze omgeving worden onder andere meldingen, vragen, contactmomenten en afspraken met stakeholders geregistreerd.

Alle communicatiekanalen, zoals e-mail, webformulieren en berichten vanuit de projectapp, komen samen in één centraal systeem. Hierdoor ontstaat een volledig en overzichtelijk dossier per stakeholder en wordt continu inzicht gehouden in wat er speelt in de omgeving van het project.

Projectapp

Voor dit project wordt tevens een projectapp ingezet waarin omwonenden actuele informatie en updates over het project kunnen vinden. Bewoners kunnen op verschillende manieren toegang krijgen tot de projectapp, bijvoorbeeld via een QR-code, een directe link of door de app te zoeken in de appstore. QR-codes en links worden verspreid via bewonersbrieven, projectwebsites en, indien van toepassing, aangebracht op bouwhekken. Via deze applicatie kunnen bewoners eenvoudig informatie raadplegen over de planning, voortgang en eventuele werkzaamheden die hinder kunnen veroorzaken. Hierbij wordt uitgegaan van één update per twee weken.

De applicatie beschikt daarnaast over een kaartfunctionaliteit, waarmee stakeholders, meldingen en verzonden bewonersbrieven geografisch inzichtelijk worden gemaakt. Dit helpt bij het snel analyseren van signalen uit de omgeving en het gericht reageren op vragen of klachten.

Ook kunnen bewonersbrieven eenvoudig worden opgesteld en verzonden via een geïntegreerde brievenmodule, waarbij adressen direct op de kaart kunnen worden geselecteerd. Hierdoor kan communicatie naar de omgeving efficiënt en zorgvuldig worden georganiseerd.

Alle communicatie wordt centraal opgeslagen, waardoor informatie eenvoudig overdraagbaar blijft binnen het projectteam en de continuïteit van het omgevingsmanagement gewaarborgd blijft.

De applicatie voldoet aan hoge eisen op het gebied van informatiebeveiliging en gegevensbescherming (ISO 27001 en AVG), waardoor de vertrouwelijkheid en veiligheid van projectinformatie en persoonsgegevens wordt geborgd.

7.2 Te informeren stakeholders

Voorafgaand aan en tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt actief afgestemd met de omgeving. In dit kader is een stakeholderanalyse uitgevoerd, waarin alle relevante partijen in de directe en indirecte omgeving van het project in kaart zijn gebracht.

De belangrijkste stakeholdergroepen binnen dit project zijn:

- De gemeente en overige betrokken overheidsinstanties;
- Omgevingsdiensten;
- Aannemers en projectpartners;
- Nutsbedrijven;
- Hulpdiensten;
- Omwonenden en bewonersverenigingen;
- Bedrijven, ondernemers en agrariërs in de directe omgeving;
- Recreanten en overige gebruikers van het gebied.

Per stakeholder wordt beoordeeld wat de mogelijke impact van het project is en welke informatiebehoefte bestaat. Hierbij wordt onder andere gekeken naar de mate van hinder (zoals geluid, stof en verkeersbewegingen), de bereikbaarheid van percelen en bedrijven, de veiligheid van de omgeving en de gevoeligheid voor werkzaamheden en planning.

Om de communicatie gestructureerd en doelgericht te laten verlopen, is een communicatiematrix opgesteld. Hierin is per stakeholdergroep vastgelegd welke informatie wordt gedeeld, via welk communicatiemiddel en met welke frequentie.

De communicatiematrix vormt de basis voor de inzet van communicatiemiddelen zoals beschreven in paragraaf 7.3 en wordt gedurende het project waar nodig geactualiseerd.

7.3 Communicatiemiddelen

De communicatie met de omgeving wordt via meerdere kanalen georganiseerd, zodat bewoners en stakeholders eenvoudig toegang hebben tot actuele en relevante informatie over het project. Hierbij wordt gebruikgemaakt van verschillende communicatiemiddelen, afgestemd op de doelgroep en de aard van de werkzaamheden.

De volgende communicatiemiddelen worden ingezet:

- **Projectapp**
Via de projectapp worden omwonenden en stakeholders geïnformeerd over de planning, voortgang en werkzaamheden die mogelijk hinder kunnen veroorzaken. Er wordt gestreefd naar regelmatige updates gedurende het project.
- **Bewonersbrieven**
Voorafgaand aan werkzaamheden met impact op de omgeving worden bewonersbrieven verspreid, waarin informatie wordt gegeven over de aard van de werkzaamheden, de planning en eventuele hinder.

- **Persoonlijk contact**
Indien nodig wordt direct contact opgenomen met omwonenden, bedrijven of andere stakeholders, bijvoorbeeld via telefonische gesprekken, huisbezoeken of gesprekken op locatie.
- **Informatiebijeenkomsten**
Indien de aard of omvang van het project daartoe aanleiding geeft, worden informatiebijeenkomsten georganiseerd om stakeholders gezamenlijk te informeren.

De keuze voor het communicatiemiddel is afhankelijk van de aard en omvang van de werkzaamheden, de mate van impact op de omgeving en de doelgroep en hun informatiebehoefte.

De communicatiemiddelen worden niet alleen ingezet om informatie te verstrekken, maar ook om actief af te stemmen met de omgeving en signalen tijdig op te vangen. Hierbij wordt, waar nodig, maatwerk toegepast per stakeholdergroep.

De inzet van communicatiemiddelen wordt afgestemd op de stakeholderanalyse en de communicatiematrix (zie paragraaf 7.4).

7.4 Communicatiematrix

Op basis van de stakeholdersanalyse is een communicatiematrix opgesteld. Hierin is per stakeholdergroep vastgelegd welke informatie wordt gedeeld, met welk doel en via welk communicatiemiddel.

Binnen dit project wordt grote waarde gehecht aan een zorgvuldige omgang met alle stakeholders. Gezien de aard en ligging van het project, met directe invloed op de omgeving, wordt communicatie ingezet als een belangrijk middel om hinder te beperken en de veiligheid en bereikbaarheid te waarborgen.

In het bijzonder wordt extra aandacht besteed aan omwonenden, bedrijven en andere direct betrokkenen in de omgeving. Voor deze groepen wordt een proactieve en laagdrempelige communicatieaanpak gehanteerd, waarbij tijdige informatievoorziening en persoonlijke benadering centraal staan.

De communicatie wordt afgestemd op de mate van belang en invloed van de stakeholder en de fase van het project.

Stakeholder	Onderwerp	Doel communicatie	Middel	Frequentie	Verantwoordelijke
Gemeente Katwijk en overige overheden (incl. Hoogheemraadschap)	Voortgang, planning, maatregelen	Afstemming en besluitvorming	Overleg/ e-mail	Periodiek (bijv. 2-wekelijks)	Projectteam/ opdrachtgever
Omgevingsdiensten (ODH/ODWH)	Vergunningen, toezicht, regelgeving	Naleving wet- en regelgeving	Overleg/ e-mail	Periodiek/ indien nodig	Projectteam/ opdrachtgever
Aannemer/ projectpartners	Planning, uitvoering, logistiek	Coördinatie werkzaamheden	Werkoverleg	Wekelijks/ dagelijks	Aannemer
Nutsbedrijven en netbeheerders	Kabels en leidingen, werkzaamheden	Afstemming en voorkomen schade en verstoringen	Overleg/ e-mail	Voor en tijdens werkzaamheden	Projectteam/ aannemer
Hulpdiensten en veiligheidsinstanties	Bereikbaarheid, routes	Waarborgen veiligheid en bereikbaarheid bij calamiteiten	Direct contact/ e-mail	Bij wijzigingen	Projectteam/ aannemer
Ontwikkelaars en grondeigenaren	Planning, afstemming werkzaamheden	Afstemming gebiedsontwikkeling	Overleg/ e-mail	Periodiek/ bij wijzigingen	Projectteam
Omwonenden	Planning, hinder, werkzaamheden, monitoringresultaten	Tijdig informeren, beperken hinder en inspelen op signalen uit de omgeving	Projectapp/ bewonersbrief/ e-mail/ persoonlijk contact	Periodiek (bijv. wekelijks) en bij wijzigingen	Omgevingsmanager

Bedrijven, instellingen en bedrijventerreinen	Bereikbaarheid, logistiek, werkzaamheden	Waarborgen continuïteit en afstemming werkzaamheden	Projectapp/ bewonersbrief/ e-mail/ persoonlijk contact	Bij impactvolle werkzaamheden	Projectteam/ omgevingsmanager
Natuurorganisaties en terreinbeheerders	Werkzaamheden, impact op omgeving	Afstemming en beperken verstoring	Overleg/ e-mail	Periodiek/ indien nodig	Projectteam
Onderwijs-, zorg- en maatschappelijke instellingen	Planning, hinder, bereikbaarheid	Beperken hinder en waarborgen veiligheid	E-mail/ persoonlijk contact	Bij impactvolle werkzaamheden	Projectteam/ omgevingsmanager
Lokale voorzieningen en recreatieve functies	Bereikbaarheid, hinder	Waarborgen toegankelijkheid en beperken hinder	Projectapp/ e-mail/ bebording	Tijdens werkzaamheden	Projectteam
Media en pers	Projectinformatie, voortgang	Eenduidige communicatie en beeldvorming	Persbericht/ e-mail	Bij relevante mijlpalen	Opdrachtgever/ projectteam
Recreanten en overige gebruikers	Omleidingen, veiligheid	Sturen verkeersstromen en waarborgen veiligheid	Bebording/ projectapp	Tijdens werkzaamheden	Aannemer/ projectteam

De communicatiematrix wordt gedurende het project periodiek geëvalueerd en waar nodig aangepast op basis van de voortgang van de werkzaamheden en signalen uit de omgeving.

Signalen en meldingen vanuit stakeholders worden actief opgepakt en, waar mogelijk, vertaald naar aanpassingen in de uitvoering en communicatie.

7.5 Verkeersregie en verkeersmanagement

Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden wordt verkeersmanagement ingezet om een veilige en gecontroleerde verkeersafwikkeling te waarborgen en hinder voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken.

De concrete verkeersmaatregelen, routing en inzet van verkeersregelaars zijn nader uitgewerkt in hoofdstuk 4 (Bereikbaarheid).

De aannemer is verantwoordelijk voor het implementeren en in stand houden van de verkeersmaatregelen, in afstemming met de gemeente, hulpdiensten en overige betrokken partijen.

De verkeerssituatie wordt periodiek gemonitord. Indien nodig worden maatregelen aangepast op basis van de actuele situatie en signalen uit de omgeving.

Wijzigingen in de verkeerssituatie worden tijdig gecommuniceerd met stakeholders conform hoofdstuk 7 (Communicatie).

7.6 BLVC-coördinator

Voor het project wordt een BLVC-coördinator aangesteld die verantwoordelijk is voor het bewaken en coördineren van alle aspecten op het gebied van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie.

De BLVC-coördinator fungeert als schakel tussen de uitvoering, het projectteam en de omgeving en ziet toe op de naleving van de in dit BLVC-plan opgenomen maatregelen. Dit betreft bureau IDDS voor dit project.

De BLVC-coördinator heeft onder andere de volgende taken:

- Het bewaken van de uitvoering van BLVC-maatregelen;
- Het signaleren van knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid;
- Het afstemmen van werkzaamheden met de omgeving en betrokken partijen;

- Het coördineren van BLVC-gerelateerde activiteiten binnen het project;
- Het adviseren van het projectteam over te nemen maatregelen;
- Het bijdragen aan het beperken van hinder voor de omgeving.

De BLVC-coördinator werkt nauw samen met:

- De uitvoerder en het projectteam;
- De omgevingsmanager;
- De gemeente en andere betrokken partijen.

Daarnaast worden bevindingen vanuit BLVC-inspecties meegenomen in de wekelijkse overleggen, zodat tijdig kan worden bijgestuurd.

De BLVC-coördinator ziet toe op de naleving van afspraken en maatregelen zoals vastgelegd in dit plan. Indien nodig worden aanvullende maatregelen voorgesteld en doorgevoerd op basis van de actuele situatie en signalen uit de omgeving.

7.7 Aanstelling omgevingsmanager

Voor dit project wordt een omgevingsmanager ingezet die gedurende de looptijd van het project verantwoordelijk is voor de communicatie met bewoners, bedrijven en andere stakeholders in de directe omgeving. Dit betreft bureau IDDS voor dit project.

De omgevingsmanager fungeert als vast aanspreekpunt voor de omgeving en onderhoudt proactief contact met omwonenden en betrokken partijen. Hiermee wordt geborgd dat signalen uit de omgeving tijdig worden opgepakt en waar nodig worden vertaald naar passende maatregelen.

De omgevingsmanager heeft onder andere de volgende taken:

- Onderhouden van contact met bewoners en ondernemers in de directe omgeving;
- Beantwoorden en opvolgen van vragen en meldingen vanuit de omgeving;
- Afstemmen met opdrachtgever en projectteam over signalen uit de omgeving;
- Verzorgen van communicatie over planning, werkzaamheden en eventuele hinder.

7.8 Klachtenafhandeling

Meldingen en vragen vanuit de omgeving worden centraal geregistreerd door de omgevingsmanager en doorgezet naar de verantwoordelijke partij voor opvolging.

De omgevingsmanager draagt er zorg voor dat meldingen en vragen vanuit de omgeving binnen 24 uur worden opgepakt en beantwoord. Indien een vraag of melding nader onderzoek vereist, wordt de melder hiervan op de hoogte gesteld en volgt een passende terugkoppeling.

Alle communicatiekanalen, zoals e-mail, webformulieren en berichten vanuit de projectapp, komen samen in één centraal systeem. Hierdoor ontstaat een volledig en overzichtelijk dossier per stakeholder en wordt continu inzicht gehouden in wat er speelt in de omgeving van het project.

Door het registreren en monitoren van meldingen kunnen signalen uit de omgeving tijdig worden gesignaleerd en waar nodig worden vertaald naar aanvullende maatregelen binnen het project.

- Einde van document -