

BLVC-contractsamenvatting

9 september 2015

Versie 1

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Organisatie	5
2.1	APS 3 partners	5
2.2	Uitvoeringscoördinator	5
2.3	Afdeling communicatie	6
3	Proces- en producteisen	7
3.1	Indicatieve uitvoeringsplanning	7
3.2	BLVC-voorbereidingsplan	7
3.3	BLVC-uitvoeringsplan	8
3.4	Uitvoeringsoverleg	9
3.5	Communicatie	10
3.6	Inhoudelijke eisen	11
4	Bereikbaarheid	12
4.1	Algemeen	12
4.2	Verkeer	12
4.3	Parkeren	14
4.4	Bouwlogistiek	14
4.5	Station	15
4.6	Verkeerregelaar	15
4.7	Routing en bewegwijzering	15
5	Leefbaarheid	16
5.1	Sociale veiligheid	16
5.2	Toegankelijkheid / fysieke veiligheid	16
5.3	Bouwwerkzaamheden en bouwplaats	16
5.4	Bestaande elementen	17
5.5	Afval	17
5.6	Schade en overlast	17
6	Veiligheid	18
6.1	Bereikbaarheid hulpdiensten	18
6.2	Toetreding hulpdiensten en ontvluchting	18
6.3	Verkeersveiligheid	18
6.4	Kabels en leidingen	19

7	Communicatie	20
7.1	Uitingen	20
7.2	Uitstraling bouwput	20
7.3	Meldingen	21

1 Inleiding

De verbouwing van het stationsgebied Utrecht is in volle gang. We willen het stationsgebied bereikbaar, leefbaar en veilig houden. Daarom zijn er eisen opgesteld om de verbouwing in goede banen te leiden. Het vergt namelijk een enorme krachtinspanning om een jarenlange bouwput veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. In dit document zijn de eisen waarbinnen de bouwactiviteiten dienen te geschieden samengevat opgenomen. De borging van veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor bezoekers, passanten en werknemers, die in of nabij het gebied verblijven, staan daarbij centraal.

Uitvoerende partijen die werkzaamheden uitvoeren zijn verplicht zich aan deze eisen te houden. Opdrachtgevende partijen zijn verplicht deze eisen voor te schrijven aan hun aannemers en hun onderaannemers.

Deze BLVC-contractsamenvatting is bij besluit van APS overleg (16 september 2015) het werkdocument voor verschillende kaderstellende, richtinggevende en informatieve documenten over omgevingsmanagement. In de bijlage van dit besluit is te lezen hoe deze documenten zijn verwerkt in het voorliggende document (relatietabel). Bij tegenstrijdigheden in deze BLVC-contractsamenvatting zijn de onderliggende contractuele documenten maatgevend.

2 Organisatie

Het College van B&W van Utrecht heeft het Stationsgebied Utrecht (voorheen POS) aangewezen als orgaan om het veranderingstraject in goede banen te leiden. Om dit in goede banen te leiden zijn er een aantal rollen met verantwoordelijkheden te onderscheiden. Daaruit volgen proces- en producteisen om regie te kunnen voeren op de inhoudelijke eisen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie.

2.1 APS 3 partners

De kerntaak van de APS 3 partners (afstemming programmering stationsgebied) is de indicatieve uitvoeringsplanning van de verschillende deelgebieden en objecten van de verschillende opdrachtgevers samen te brengen. De verschillende plannen kunnen strijdig met elkaar zijn en het is de verantwoordelijkheid van de APS 3 partners dit vroegtijdig te signaleren en hierover met elkaar in overleg te treden. De APS 3 partners worden hierbij ondersteund door de planner van het Stationsgebied Utrecht (voorheen POS). Door een integrale benadering kunnen mogelijke problemen worden voorzien en door wijziging van planning of werkzaamheden worden voorkomen. De beslissingen worden genomen in het APS 3 overleg. Daarnaast zijn de APS 3 partners als opdrachtgevende partijen verantwoordelijk voor het opstellen (of laten opstellen) van BLVC-voorbereidingsplannen en BLVC-uitvoeringsplannen.

Taken en bevoegdheden

- Inventariseren indicatieve uitvoeringsplannen.
- Signaleren strijdigheden tussen indicatieve uitvoeringsplannen met hulp van de planner van het Stationsgebied Utrecht (voorheen POS).
- Opstellen (laten opstellen) van het BLVC-voorbereidingsplannen en BLVC-uitvoeringsplannen.

2.2 Uitvoeringscoördinator

De kerntaak van de Uitvoeringscoördinator is het coördineren en afstemmen van beheer- en uitvoeringswerkzaamheden, het signaleren en oplossen van problemen in het veld, het toezien en het handhaven van gemaakte afspraken. De Uitvoeringscoördinator heeft een schakelfunctie waarbij het minimaliseren van de verstoring van de functies die de omgeving vertegenwoordigt tijdens de bouwfase centraal staat. Let wel: de projectmanager van het project is hoofdverantwoordelijke van het project.

Taken en bevoegdheden

- Overall-regie en afstemming van de uitvoeringswerkzaamheden in het stationsgebied, zodat de kwaliteit van BLVC tijdens de uitvoering zoveel mogelijk gegarandeerd is.
- Beoordelen bouwplannen op haar impact op de omgeving, op basis van het BLVC-voorbereidingsplan en het BLVC-uitvoeringsplan.

- Toezien op de naleving van het BLVC-uitvoeringsplan. Dit geldt voor het (semi) openbare gebied in het stationsgebied. (Handhaving volgt via de bouwinspecteur en 'toezichthouders' van hulpdiensten en beherende partijen)
- Het oplossen van problemen in het veld aan de hand van eigen waarnemingen, signalering vanuit het klachtenmeldpunt, waarnemingen van de beveiligingsdiensten, politie, gemeentelijke diensten etc.
- Organiseert een uitvoeringsoverleg waarin de uitvoeringswerkzaamheden door partijen wordt doorgenomen.
- Onderhoudt contact met handhavingsambtenaren die de bevoegdheid hebben om te verbaliseren indien noodzakelijk (bij overtreding).
- Levert informatie over de uitvoering aan de communicatiemedewerker klachtenmeldpunt.
- Op aanwijzing van de Uitvoeringcoördinator dienen voorzieningen te worden getroffen om geconstateerde overlast te beperken.

De Uitvoeringcoördinator is bevoegd om bij overtreding van eisen uit het onderliggende document en bij ernstige verstoringen van veiligheid en toegankelijkheid werk stil te leggen of aanwijzingen te geven die moeten worden opgevolgd. Tenzij acuut gevaar dreigt, zal hij/zij vooraf (telefonisch) overleg hebben met de opdrachtgever.

2.3 Afdeling communicatie

Kerntaak van de afdeling communicatie van het Stationsgebied Utrecht (voorheen POS) is het bieden van één gezamenlijk communicatiekader voor bouwputcommunicatie in het stationsgebied. Dat gezamenlijke kader is een middel om de communicatiedoelstellingen te bereiken.

Taken en bevoegdheden

- Informeren van bewoners, ondernemers en betrokkenen over de werkzaamheden die nodig zijn om het project te realiseren.
- Betrekken van bewoners, ondernemers en overige betrokkenen over de werkzaamheden die nodig zijn rondom het project en tijdelijke (verkeers)maatregelen/omleidingsroutes die hiermee samenhangen.
- Begrip kweken bij bewoners, ondernemers en betrokkenen voor de overlast die gepaard gaat met de werkzaamheden. Zij zien dat het onvermijdelijk is om overlast te ervaren om te kunnen bouwen aan de toekomst van de stad. Maar ervaren ook dat er alles aan gedaan wordt om deze overlast zoveel mogelijk te beperken.

De partners en overige partijen en projecten verzorgen op basis van deze regie en binnen de lopende afspraken en contracten vervolgens hun eigen communicatie uitingen. De afdeling communicatie Utrecht faciliteert en initieert communicatie acties.

De kernboodschap: "Utrecht is een levendige, historische én groeiende stad. Groei vraagt om vernieuwing en uitbreiding. Daarom werkt de gemeente Utrecht samen met haar partners aan een nieuw en duurzaam stationsgebied, dat samen met de oude binnenstad straks het centrum van Utrecht vormt. Een centrum dat klaar is voor de toekomst!"

3 Proces- en producteisen

Het Stationsgebied Utrecht (voorheen POS) stelt eisen aan alle partijen op het gebied van op te leveren producten en qua proces op het gebied van BLVC. Zo wordt geëist dat ieder planproduct (voorlopig ontwerp, definitief/detail ontwerp, bestek enz.) door de opsteller wordt voorzien van een zogenaamd BLVC-voorbereidingsplan of een BLVC-uitvoeringsplan. Daarnaast zijn er eisen gesteld aan deelname aan het Uitvoeringsoverleg.

3.1 Indicatieve uitvoeringsplanning

Periodiek zitten de APS 3 partners met elkaar om tafel. Dit is een overleg waarin de plannings van de verschillende deelgebieden en deelobjecten worden samengebracht. De planner van het Stationsgebied Utrecht (voorheen POS) stelt aan de hand van deze plannings de indicatieve uitvoeringsplanning op voor het stationsgebied. Door een integrale benadering kunnen mogelijke problemen worden voorzien en door wijziging van planning of werkzaamheden worden voorkomen. De signalering, afstemming en beslissingen vinden plaats in het APS 3 overleg.

Proceseisen

- Het overleg vindt elke 6 weken plaats. De tijdshorizon is enkele maanden vooruit.
- De partners zijn verplicht een indicatieve planning aan te leveren voor de projecten waar zij verantwoordelijk (opdrachtgever) voor zijn.
- De APS 3 partners zijn zelf volledig verantwoordelijk voor een goede afstemming en het nakomen van de gemaakte afspraken.

Producteisen

- Twee maal per jaar wordt de indicatieve uitvoeringsplanning opgesteld voor het gehele stationsgebied.

3.2 BLVC-voorbereidingsplan

De opdrachtgevende partij wordt gevraagd een globaal BLVC-voorbereidingsplan op te stellen. Het doel van dit plan is om in de ontwerpfase de BLVC eisen mee te nemen en afwegingen te maken hoe de bouw van het project gaat plaatsvinden.

In dit plan wordt beschreven welke invloed de bouwwerkzaamheden hebben op de omgeving. Zowel in de huidige situatie als de nieuwe situatie dienen op hoofdlijnen te worden beschreven. Waar mogelijk dient de nieuwe situatie te worden gevisualiseerd met kaarten en plattegronden. Afhankelijk van de planfase wordt het plan gedetailleerder (van voorlopig ontwerp naar definitief ontwerp naar bestek). Het is een dynamisch document dat gelijk optrekt met het ontwerpproces. Het BLVC-voorbereidingsplan bevat de eisen voor de aanbesteding. De inschrijvende aannemers weten zo binnen welke BLVC maatregelen zij het project dienen te realiseren.

Proceseisen

- Het BLVC-voorbereidingsplan wordt ter acceptatie voorgelegd aan de Uitvoeringscoördinator.
- Het BLVC-voorbereidingsplan dient ingediend te worden bij de Uitvoeringscoördinator op het moment dat het VO, vervolgens het DO, in concept gereed zijn.
- De reactietermijn op de ingediende BLVC-voorbereidingsplannen loopt parallel aan de reactietermijn op het VO & DO.

Producteisen

- In het plan is een projectomschrijving (inclusief kaart), planning (inclusief speciale momenten in het bouwproces zoals grote transporten, 24 uur storten en dergelijke), uitvoeringsorganisatie en de impact op omgeving van bedrijven en woningen opgenomen.
- Voldoet aan producteisen vanuit communicatie.
- Voldoet aan de inhoudelijke eisen (volgen uit hoofdstukken 4 t/m 7).
- Er moet een overzicht worden gegeven van de huidige situatie. Geef aan welke functionaliteiten in tact moeten blijven en welke ten behoeve van het project tijdelijk of definitief worden verplaatst.
- Beschrijf de huidige situatie voor het verkeer, per verkeersdeelnemer.
- Onderdeel van een BLVC-voorbereidingsplan is een concept bebodingsplan. Dit plan wordt opgesteld op basis van inventarisatie en in overleg met het kernteam tijdelijke bereikbaarheid.
- Maak een overzicht van projecten die gelijktijdig of volg tijdelijk zijn gekoppeld aan dit project. Benoem evenementen in de stad die het project kunnen beïnvloeden. Hieruit kunnen eisen voortvloeien die van invloed zijn op de fasering van het project.
- Voeg een risicoanalyse toe: het doel van de risicoanalyse is om voortijdig risico's te identificeren en maatregelen te bedenken waarmee de risico's kunnen worden beheerst of verminderd. Het gaat om risico's die zich tijdens de uitvoering kunnen voordoen die van invloed zijn op de BLVC. De proceseigenaar is veroorzaker van het risico en is het beste in staat deze te beïnvloeden.

3.3 BLVC-uitvoeringsplan

Het BLVC-voorbereidingsplan dat in de VO- en DO-fase is opgesteld wordt verder aangescherpt en uitgebreid. Het detailleringsniveau van het BLVC-uitvoeringsplan is hoog. Het doel van het BLVC-uitvoeringsplan is dat de opdrachtgever (ontwikkelaar of aannemer namens ontwikkelaar) aan geeft hoe hij het project gaat uitvoeren met aandacht voor een goede BLVC.

Ook het BLVC-uitvoeringsplan wordt voorgelegd aan de Uitvoeringscoördinator die op basis hiervan beoordeelt of het bouwplan past binnen het totaal aan bouwactiviteiten in het stationsgebied en welke eventuele aanvullende maatregelen nader overeengekomen moeten worden cq. welke maatregelen de gemeente moet nemen om het bouwplan te faciliteren.

Proceseisen

- Het concept BLVC-uitvoeringsplan dient tijdig ingediend te worden en wordt beoordeeld door de Uitvoeringscoördinator.
- Het definitieve BLVC-uitvoeringsplan dient ingediend te worden 6 weken voor uitvoering bij de Uitvoeringscoördinator.
- Het BLVC-uitvoeringsplan wordt ter acceptatie voorgelegd aan de Uitvoeringscoördinator.
- Na goedkeuring door de Uitvoeringscoördinator zal Bureau Bereikbaarheid een finaal akkoord moeten geven. Doorlooptijd afhankelijk van formaat van het werk (tussen de 3 en 6 weken).
- Na akkoord van de Uitvoeringcoördinator en Bureau Bereikbaarheid kan worden gestart met de bouwwerkzaamheden met in achtname van de BLVC maatregelen.

Producteisen

- In het plan is een projectomschrijving, planning en uitvoeringsorganisatie opgenomen in het eerste hoofdstuk.
- Voldoet aan producteisen vanuit communicatie.
- Voldoet aan de inhoudelijke eisen (volgen uit hoofdstukken 4 t/m 7).
- Onderdeel van een BLVC-uitvoeringsplan is een beboddingsplan. Het beboddingsplan zorgt voor een goede en veilige geleiding van alle verkeerdeelnemers door en om het stationsgebied tijdens de uitvoering van het project. Ook de wijze van handhaving van de maatregelen en het weer opheffen van bebodding is onderdeel van dit plan.
- Er moet een overzicht worden gegeven van de huidige situatie. Geef aan welke functionaliteiten in tact moeten blijven en welke ten behoeve van het project tijdelijk of definitief worden verplaatst.
- Beschrijf de huidige situatie voor het verkeer, per verkeersdeelnemer.
- Maak een overzicht van projecten die gelijktijdig of volg tijdelijk zijn gekoppeld aan dit project. Benoem evenementen in de stad die het project kunnen beïnvloeden. Hieruit kunnen eisen voortvloeien die van invloed zijn op de fasering van het project.
- Voeg een risicoanalyse toe: het doel van de risicoanalyse is om voortijdig risico's te identificeren en maatregelen te bedenken waarmee de risico's kunnen worden beheerst of verminderd. Het gaat om risico's die zich tijdens de uitvoering kunnen voordoen die van invloed zijn op de BLVC. De proceseigenaar is veroorzaker van het risico en is het beste in staat deze te beïnvloeden.

Op basis van het voorbereidings- of uitvoeringsplan worden de voorwaarden voor de uitvoering vastgesteld, voor zover die betrekking hebben op de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de omgeving van de bouwlocatie. Minimaal moet voldaan worden aan de inhoudelijke eisen. Deze eisen volgen uit de volgende thema hoofdstukken.

3.4 Uitvoeringsoverleg

Periodiek (2 wekelijks) wordt door de Uitvoeringscoördinator het Uitvoeringsoverleg georganiseerd. Dit is een overleg waarbij alle partijen die werken uitvoeren in de openbare ruimte samen komen om af te stemmen over bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie (al ruim

voorafgaand aan de uitvoering aan tafel). Het doel is het uitvoeringsproces zo goed mogelijk op elkaar te laten aansluiten en te zorgen dat iedereen binnen de overeengekomen tijd zijn werk kan uitvoeren met zo min mogelijk overlast voor de omgeving. Om dit zo goed mogelijk te faciliteren zijn zowel de beheerder van de openbare ruimte als het bevoegde gezag in dit overleg aanwezig.

Proceseisen

- Uitvoerende partijen zijn verplicht bij het Uitvoeringsoverleg aanwezig te zijn.
- Het overleg vindt elke 2 weken plaats (voor Oost- en Westzijde van het spoor zijn aparte overleggen). De tijdshorizon is 2 weken terugkijken en 6 weken vooruit.
- De Uitvoeringscoördinator controleert de aanlevering van BLVC voorbereidings- en uitvoeringsplannen.
- De Uitvoeringscoördinator controleert het nakomen van de afspraken in het veld en zal indien noodzakelijk aanwijzingen geven op basis van deze waarnemingen. De consequenties verbonden aan het afwijken van de planning door een van de partijen zullen door deze partij worden gedragen.
- Alle betrokkene partijen blijven zelf volledig verantwoordelijke voor een goede afstemming en het nakomen van de gemaakte afspraken.

Producteisen

- In het verslag van het Uitvoeringsoverleg staat opgenomen wie de verantwoordelijke contactpersonen zijn, met name buiten werktijden.
- Naast het verslag van het uitvoeringsoverleg wordt er een actuele hindertabel opgesteld, dit is de verantwoordelijkheid van de afdeling communicatie.
- Meldingen worden in het uitvoeringsoverleg doorgenomen en opgenomen in het verslag van het uitvoeringsoverleg.

3.5 Communicatie

De organisatie Stationsgebied Utrecht (voorheen POS) is de regieorganisatie voor de totale herontwikkeling van het stationsgebied. Om die reden is de afdeling communicatie van het stationsgebied trekker van de communicatie hierover. Zij informeert de omgeving tijdig over de geplande werkzaamheden (afhankelijk van aard en duur van de werkzaamheden).

In het Uitvoeringsoverleg vindt tweewekelijk overleg plaats tussen afdeling communicatie en de projectmanager / uitvoerder van het project. In dit overleg worden onder andere actuele zaken besproken. Ook wordt een doorkijk verkregen over de naderende werkzaamheden.

Proceseisen

- Projectplanningen dienen tijdig met de afdeling communicatie gedeeld te worden.
- In overleg wordt het communicatietraject opgestart.
- Communicatie kijkt mee bij de voorbereidingen om tijdig zaken te signaleren die beter anders zouden kunnen. Dit omdat de afdeling het gebied en haar omgeving goed kent.

- Er worden afspraken gemaakt wanneer de Wijkraad, belangengroepen en andere geïnteresseerde worden geïnformeerd.
- De afdeling communicatie geeft gevraagd en ongevraagd advies over met name de tijdelijke maatregelen rondom de uitvoering. Zowel in het voortraject als tijdens de uitvoering zelf. Zij hebben een sterke signaalfunctie en geven deze signalen door aan de Uitvoeringscoördinator en de projectmanager van het betreffende project.

Producteisen

In het BLVC-voorbereidingsplan en het BLVC-uitvoeringsplan moeten de volgende communicatie producten terugkomen:

- Overzicht van kansen, bedreigingen en risico's m.b.t. draagvlak vanuit publiek en politiek.
- Stakeholdersanalyse en communicatiedoelstelling per stakeholder.
- Bepalen participatieniveau en aanpak per stakeholder.
- Communicatiekalender inclusief in te zetten middelen.

3.6 Inhoudelijke eisen

Naast de proces en producteisen zijn er ook inhoudelijk BLVC eisen van kracht. Deze inhoudelijke eisen staan in de volgende 4 hoofdstukken beschreven. De inhoudelijke eisen zijn naar thema ingedeeld. De thema's zijn:

- Bereikbaarheid
- Leefbaarheid
- Veiligheid
- Communicatie

Ongetwijfeld zal er spanning ontstaan tussen het gewenste bouwproces van ontwikkelaar en de eisen zoals gesteld in dit document. Van belang is dat de afweging en besluitvorming transparant en expliciet verlopen. Daar waar (gedeeltelijk) wordt afgeweken van de eisen, dienen de effecten daarvan in kaart gebracht te worden, direct gevolgd door afspraken over mogelijke flankerende maatregelen.

4 Bereikbaarheid

Omvangrijke bouwactiviteiten in stedelijk gebied beïnvloeden de bereikbaarheid van en mobiliteitsbewegingen in het stedelijke gebied. De bereikbaarheid van het stationsgebied staat tijdens de bouwwerkzaamheden onder druk. Naast een autonome groei van de (auto)mobiliteit is de mobiliteit verder toegenomen door de uitbreiding van de stad Utrecht (Leidsche Rijn). Daarnaast zal de capaciteit van de stedelijke infrastructuur door verscheidene bouw- en infrastructuurprojecten tijdelijk af kunnen nemen. Hoewel er geen wettelijke verplichtingen zijn ten aanzien van het niveau van bereikbaarheid, raakt de bereikbaarheidssituatie aan een aantal wettelijke regelingen. Door een slechte doorstroming kunnen namelijk veiligheidseisen van de hulpdiensten in de knel komen of kunnen geluids- en emissienormen overschreden worden. Hieronder staan de randvoorwaarden en procedures genoemd die betrekking hebben op bereikbaarheid.

4.1 Algemeen

- De bereikbaarheid en toegankelijkheid van alle bestemmingen in het stationsgebied en de binnenstad (zoals winkels, woningen, kantoren, het station e.d.) moeten gedurende de herontwikkeling en als gevolg van de bouwactiviteiten zijn gegarandeerd. Waarbij ook aandacht is voor mensen met een beperking.
- Indien de maatregelen de doorstroming van de (hoofd) infrastructuur raakt zal Bureau Bereikbaarheid van de Gemeente Utrecht tevens toestemming moeten verlenen.

4.2 Verkeer

Auto

- Bestemmingen in het stationsgebied, die in de huidige situatie ontsloten zijn voor autoverkeer, moeten ook tijdens de bouw ontsloten zijn (zoals parkeergarage, jaarbeurs, station, woningen, HC, etc.).

Fiets

- Alle bestemmingen, die in de huidige situatie ontsloten zijn voor fietsverkeer, moeten ook tijdens de bouw ontsloten zijn (zoals betaalde fietsenstallingen, station, woningen, etc.).
- Bouwwerkzaamheden mogen niet leiden tot enige obstructie op fietsroutes, tenzij een alternatieve route beschikbaar is of adequate tijdelijke maatregelen worden getroffen. De tijdelijkheid en aard van de obstructie zal bepalend zijn voor de keuze.

Voetgangers

- Alle bestemmingen in het stationsgebied, die in de huidige situatie ontsloten zijn voor voetgangers, moeten ook tijdens de bouw ontsloten zijn.
- Bouwwerkzaamheden mogen niet leiden tot enige obstructie op looproutes, tenzij een alternatieve route beschikbaar is of adequate tijdelijke maatregelen worden getroffen. Afhankelijk van de tijdelijkheid en aard van de situatie zal er een keuze gemaakt moeten worden.

- De liften en (rol)trappen in de hoofdlooproutes van het station en Hoog Catharijne moeten tijdens de bouw beschikbaar zijn. Indien deze vanwege de verbouwing moeten worden verwijderd dan dienen gelijkwaardige alternatieve voorzieningen te worden aangebracht.
- Voetpaden moeten voldoen aan de richtlijnen Voetpaden voor iedereen en de standaard CROW voorschriften. Dit geldt ook voor begeleidingslijnen voor blinden en slechtzienden.

Openbaar vervoer (tram, bus, taxi)

- De bereikbaarheid van en de doorstroming regulier routes dien voor het OV te zijn gegarandeerd. Indien dit tijdelijk niet mogelijk kan een ontheffing gebruik busbaan worden aangevraagd.
- Tijdig overleg met vervoerpartners voor project specifieke afstemming.
- Halteplaatsen dienen voor alle reizigers bereikbaar en toegankelijk te zijn en te blijven. (dus ook voor reizigers met een rollator, rolstoel, kinderwagen, blinden en slechtzienden, gehandicapten ect.). Indien dit niet meer mogelijk is dan dient te worden voorzien in een alternatief.
- Ten aanzien van tijdelijke OV faciliteiten:
 - Halteplaatsen worden tijdelijk de gehele herontwikkelingsperiode zo min mogelijk gewijzigd.
 - Tijdelijke halteplaats dient logisch te zijn gesitueerd.
 - De halteplaats is voorzien van duidelijke aan- en verwijsborden.
 - Voor bussen is er voldoende opstelruimte bij haltes. Indien van toepassing moet er ook voldoende opstelruimte op de busbuffer zijn.
- Altijd mogelijk blijven: onderhoud aan de infra van de tram, schoonhouden van en onderhoud aan de tram- en bushaltes, evacuatie van reizigers bij calamiteiten, hersporen van ontspoorde trams en het aarden van de bovenleiding.
- Indien ten gevolge van bouwwerkzaamheden taxistandplaatsen niet meer bereikbaar zijn of geheel moeten verdwijnen dan dienen in de nabijheid vergelijkbare alternatieve voorzieningen worden getroffen.
- Indien ten gevolge van bouwwerkzaamheden de standplaatsen voor treinvervangend vervoer en touringcars niet meer bereikbaar zijn of deze moeten verdwijnen, dan dienen in de nabijheid vergelijkbare alternatieve voorzieningen getroffen worden.

Bevoorrading verkeer

- Voor het bevoorrading verkeer (zijnde niet het bouwverkeer) dienen gedurende de herontwikkeling de bevoorradingssassen te zijn gegarandeerd.
- De expeditie ingangen en expeditiestraten in het stationsgebied dienen bereikbaar te zijn.
- De bevoorrading van winkels en horeca mag door bouwactiviteiten niet onmogelijk worden, zonder het treffen van alternatieve voorzieningen. Het laden en lossen van goederen dient in ieder geval te kunnen geschieden binnen de eisen van de ARBO wet, zoals bijvoorbeeld de eisen t.a.v. de loopafstanden.
- Bevoorrading binnen de stad geschiedt binnen de vastgesteld venstertijden.

Hulpdiensten

- Eisen staan opgenomen in hoofdstuk 6 Veiligheid.

4.3 Parkeren

Auto

- Alle parkeergarages en -terreinen in het stationsgebied moeten ook tijdens de bouw bereikbaar zijn voor auto's.
- Gemeentelijke (betaalde) parkeerplaatsen mogen niet worden opgeheven tenzij alternatieve voorzieningen zijn getroffen van minimale vergelijkbare capaciteit.

Fiets

- Bij verwijdering van fietsenklemmen of -stallingen dienen in de nabijheid vervangende voorzieningen van gelijk aard en aantal te worden aangebracht.
- Het verwijderen van fietsklemmen of -stallingen wordt door de gemeente uitgevoerd op verzoek van de ontwikkelende (veroorzakende) partij. De kosten worden doorberekend aan de veroorzaker. Tijdig overleg is noodzakelijk i.v.m. aankondigingen voor fietsers en voorbereidende werkzaamheden.
- Fietshandhaving vindt alleen plaats als deze gevaarlijk cq hinderlijk staan.

4.4 Bouwlogistiek

- Bouwlocaties moeten bereikbaar zijn voor het betreffende bouwverkeer.
- De wijze van routing van transport van goederen dient vooraf goedgekeurd te zijn door de Uitvoeringscoördinator. Overleg hierover vindt plaats op basis van het BLVC-voorbereidingsplan en BLVC-uitvoeringsplan.
- Bouwverkeer dat de bouwplaats of de bouw weg verlaat dient geen vervuiling op de openbare wegen te veroorzaken. De aannemer, de leverancier of de transporteur is verplicht zich ervan te vergewissen dat geen vervuiling van de wegen buiten de bouwplaats ontstaat.
- Achteruit rijden van materieel in de openbare ruimte dient veilig uitgevoerd te worden en altijd onder begeleiding.
- Op bouwwegen (zijnde het niet-openbare gebied) zijn de regels van de Wegenverkeerswet van kracht. Bij calamiteiten of ongelukken dient direct de politie en/of andere hulpdiensten te worden ingeschakeld.
- Het is niet toegestaan, tenzij door de Uitvoeringscoördinator daarvoor toestemming is verleend, om laad- en losactiviteiten uit te voeren in de openbare ruimte dan wel (tijdelijk) bouwmaterialen/werktuigen daar op te slaan.
- Ook bouwwegen die gebruikt worden door meerdere aannemers, mogen op geen enkele wijze dienen voor laden en lossen en/of (tijdelijke) opslag van materialen of werktuigen. Alleen na vroegtijdige melding en toestemming van de Uitvoeringscoördinator kan van dit voorschrift worden afgeweken.
- Het is niet toegestaan voor personeel om buiten de daarvoor aangewezen gebieden/parkeervoorzieningen hun voertuigen te parkeren dan wel overlast te veroorzaken in de omgeving van de bouwlocatie. Dit geldt ook voor het bouwterrein.
- Bouwverkeer kan gebruik maken van de bufferlocatie Oudenrijn Beneluxlaan.
- Het is niet toegestaan de busbaan te gebruiken voor bouwlogistiek zonder ontheffing.
- Het is niet toegestaan stil te staan op de busbaan.

4.5 Station

- Reizigers moeten goede toegang tot de stationshal hebben. Zowel aan de oost als aan de westzijde van het station.
- De Noordertunnel onder het station moet van 2 kanten bereikbaar blijven.

4.6 Verkeerregelaar

- Een verkeerregelaar is het visitekaartje van werkzaamheden in het stationsgebied en heeft direct contact met weggebruikers. Verkeerregelaars worden ingezet bij a.o. wegafzettingen, begeleiden nieuwe verkeerssituaties, regelen van verkeer op een kruising.
- Indien het verkeer geregeld dient te worden dan moet dit worden uitgevoerd door gecertificeerde verkeersregelaars met coördinator. Inzet op basis van het BLVC uitvoeringsplan.
- de verkeerregelaar beschikt over visitekaartjes die hij/zij kan uitdelen. Visitekaartjes zijn verkrijgbaar bij de afdeling communicatie.

4.7 Routing en bewegwijzering

- Bij tijdelijke afsluiting van routes vanwege bouwwerkzaamheden moet de routestructuur van de alternatieve route helder en logisch zijn.
- Tijdelijke situaties moeten voorzien zijn van goede en zichtbare bewegwijzering.

5 Leefbaarheid

Tijdens de bouwactiviteiten moet het stationsgebied leefbaar blijven voor bezoekers en bewoners. Niet alleen in het stationsgebied de entree van de stad Utrecht, het gebied heeft tevens een zelfstandige verblijfsfunctie. In het stationsgebied komt men om te werken winkelen en te ontspannen. Het is dan ook zaak om zowel overdag als in de avonden het stationsgebied tijdens de bouw leefbaar te houden.

De projectleider / directievoerder / aannemer is verantwoordelijk voor de leefbaarheid in de directe omgeving van de bouwput.

5.1 Sociale veiligheid

- De sociale veiligheid moet voor reizigers, passanten etc. worden gegarandeerd. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van tijdelijke verlichting, goede bewegwijzering e.d..
- Door de bouwschuttingen, afrasteringen e.d. mogen in het kader van sociale veiligheid geen donkere hoeken en nissen ontstaan.
- Daar waar ter bevordering van de sociale veiligheid als tijdelijke maatregelen verlichting wordt aangebracht, moet deze voortdurend van uitstekende kwaliteit zijn en moet bij voorkeur daglichtkwaliteit worden nagestreefd.
- Tijdens bouwwerkzaamheden dient bestaand cameratoezicht permanent door te kunnen gaan.

5.2 Toegankelijkheid / fysieke veiligheid

- Bouwputten moeten op aantrekkelijke wijze worden afgeschermd van het openbaar gebied en niet langer dan strikt noodzakelijk aanwezig zijn. Gedacht kan worden aan fraai bewerkte afschermwanden, etalageachtige voorzieningen en dergelijke. Meer randvoorwaarden hierover onder het uitstraling bouwhekken.
- Afscheidingen dienen te bestaan uit gesloten en aan elkaar gekoppelde bouwhekken.

5.3 Bouwwerkzaamheden en bouwplaats

- Alle bouwwerkzaamheden moeten binnen de bouwplaats worden uitgevoerd en mogen geen overlast buiten de bouwplaats veroorzaken (vonken, vallend puin e.d. alles binnen het werkterrein).
- Ook mag het reguliere verkeer, zoals auto's, bussen, trams, fietsers en voetgangers (waaronder mensen met een functiebeperking) niet door de bouwactiviteiten worden gehinderd.
- Bouwwerkzaamheden mogen slechts plaatsvinden tussen de tijden die in de APV zijn opgenomen. Zonder schriftelijke toestemming van de afdeling Vergunning, Handhaving en Toezicht (VTH) van de gemeente Utrecht is het niet toegestaan werkzaamheden uit te voeren buiten de genoemde werktijden in de APV.
- Alleen na zorgvuldige afweging van alle betrokken belangen mogen bouw hinder veroorzakende werkzaamheden worden gepland in avond-, nacht- en weekenduren. Dit dient in goed overleg te gebeuren in het Uitvoeringsoverleg.

- De aannemers dienen toe te staan dat op de hen ter beschikking gestelde bouwterreinen gelijktijdig werken worden uitgevoerd door aannemers die werken in opdracht van de Gemeente Utrecht, de nutsbedrijven en andere partijen.
- Bouwhekken worden goed verankerd in de grond, zodat risico's van omvallen weg wordt genomen.
- De verankering bevindt zich onder of achter het bouwhek. Er is geen sprake van verankeringsonderdelen in de openbare ruimte.
- Bouwplaatsen zijn altijd voorzien van een bordje "verboden toegang voor onbevoegden".
- Tijdens de werkzaamheden zijn de deuren van de bouwplaats afgesloten. Alleen onder toezicht openen en sluiten voor in,- en uitrijden van materiaal/materieel.
- Buiten werktijden dient de bouwplaats afgesloten te zijn.

5.4 Bestaande elementen

- Bestaande bomen, houtsingels, erfscheidingen, nutsvoorzieningen, verhardingen e.d. welke gespaard en/of in functie moeten blijven, worden door de aannemer gerespecteerd en dienen op aanwijzing van de Uitvoeringcoördinator beschermd te worden.

5.5 Afval

- De aannemer is ervoor verantwoordelijk dat waaivuul/zwerfvuil wordt voorkomen en wordt opgeruimd. Wekelijks zorgt de aannemer ervoor dat de door hem in gebruik zijnde terreinen van bouwvuil worden ontdaan.
- Aanbiedplekken (bewoners en ondernemers) voor vuilnis moeten steeds met de daarvoor bedoelde auto's bereikbaar blijven. Indien nodig aanbiedplaatsen verplaatsen.
- De aanwijzingen van de Uitvoeringcoördinator, ter voorkoming van vervuiling van de openbare ruimte, moeten direct worden uitgevoerd. Bij het niet nakomen hiervan zullen gemaakte kosten door de gemeente bij de ontwikkelaar in rekening worden gebracht.

5.6 Schade en overlast

- Het uitvoerende bedrijf is aansprakelijk voor alle door hem en zijn onderaannemers veroorzaakte schade die door de wegbeheerder is vastgesteld in en direct buiten het plangebied aan bestaande en nieuwe wegen, berm, begroeiingen, wegmeubilair e.d.
- Bij schade aan wegen dient er zo spoedig mogelijk reparatie te worden uitgevoerd.
- Het uitvoerende bedrijf is aansprakelijk voor de werkzaamheden die namens hem of in zijn opdracht schade hebben veroorzaakt aan gebouwen. Alle aannemers die uitvoerende bedrijven hebben de plicht om op een adequate wijze de veroorzaakte schade af te wikkelen.
- Veroorzaakte schade dient aan de gemeente Utrecht te worden gemeld via het algemene nummer van de gemeente.
- De gemeente Utrecht heeft de risico's voor ontwerp en uitvoering van de civiel- en cultuurtechnische werken ondergebracht in een constructie all-risk verzekering (CAR).
- Alle aannemers en uitvoerende partijen dienen zich ervan te vergewissen of de uitvoering van de werken middels een CAR-verzekering zijn gedekt.

6 Veiligheid

De bouwactiviteiten kunnen ook veiligheidsconsequenties hebben. Anders dan bij bereikbaarheid zijn er op het gebied van veiligheid meer kritische eisen die teruggrijpen op wetgeving. Het is zaak de veiligheidsbelangen nauwkeurig in het oog te houden bij de realisatie van de diverse bouwprojecten in het stationsgebied.

6.1 Bereikbaarheid hulpdiensten

- De aanrijroutes naar en binnen het stationsgebied moeten zijn gegarandeerd.
- Elke bouwplaats is voorzien van minimaal 2 onafhankelijke toegangen.
- Hulpverlenende diensten moeten binnen de voor hen geldende normtijden hun bestemming kunnen bereiken.
- Het overpad over de sporen (ter hoogte van de Noordertunnel) naar de perrons dient voor de hulpverlenende diensten bereikbaar te zijn.
- Voor en tijdens de uitvoering van de verschillende projecten dient overleg plaats te vinden met de nood- en hulpdiensten. Hierbij wordt inzage gegeven in de wijze waarop de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten is geborgd. Deze afstemming kan in elk geval ook plaatsvinden in het uitvoeringsoverleg.

6.2 Toetreding hulpdiensten en ontvluchting

- De toetreding van een bestemming door hulpdiensten mag door bouwactiviteiten niet worden gehinderd.
- Ten tijde van een calamiteit moeten de ontvluchting uit gebouwen zijn gegarandeerd. Hiervoor gelden de bestaande normen zoals vastgelegd in het Bouwbesluit.
- De aannemer ziet er op toe dat het werk altijd goed bereikbaar is voor hulp- en calamiteitendiensten. Aanwijzingen van hulpverleningsdiensten moeten te allen tijde worden opgevolgd.
- De aanwezige bluswaterwinplaats/brandkranen moeten tijdens de bouw beschikbaar en bereikbaar blijven. Indien het een noodvoorziening betreft (brandkraan / bluswaterwinplaats), dan moet het debiet gelijk zijn aan de oorspronkelijke voorziening.
- Naast bereikbaarheid / garanties op bluswater(voorzieningen) is het functionerend blijven van sprinklervoorzieningen een voorwaarde.

6.3 Verkeersveiligheid

- Tijdens de bouwperiode gelden voor auto- en langzaam verkeer dezelfde eisen ten aanzien van verkeersveiligheid als in de reguliere situatie.
- Bij werkzaamheden aan wegen, fiets- en voetpaden dienen de richtlijnen van het CROW te worden gevolgd, zowel ten aanzien van de verkeersveiligheid van de weggebruiker als van diegene die werkzaam is aan de weg.
- Bouwverkeer en overige verkeer dient zoveel als mogelijk gescheiden te worden. Indien een situatie kan leiden tot een onveilige situatie dan moeten maatregelen getroffen worden in overleg met de Uitvoeringscoördinator.

6.4 Kabels en leidingen

- Ten aanzien van de werkzaamheden ter plaatse of nabij kabels en leidingen dienen de voorschriften van de kabel- en leidingenbedrijven onverkort te worden opgevolgd. De vertegenwoordigers van de bedrijven zien hierop toe.
- De aannemer dient voorzieningen te treffen, om een onbeschadigd functioneren van alle kabels en leidingen te garanderen.

7 Communicatie

De kernboodschap voor de verbouwing van het stationsgebied Utrecht is: "Utrecht is een levendige, historische én groeiende stad. Groei vraagt om vernieuwing en uitbreiding. Daarom werkt de gemeente Utrecht samen met haar partners aan een nieuw en duurzaam stationsgebied, dat samen met de oude binnenstad straks het centrum van Utrecht vormt. Een centrum dat klaar is voor de toekomst!"

7.1 Uitingen

- CU huisstijl geldt voor communicatie uitingen voor alle werkzaamheden in het kader van de herontwikkeling van het stationsgebied.
- Afzender: voor de bewoners / ondernemer/etc. is het belangrijkste dat hij/zij weet wat er gaat gebeuren en waar hij/zij terecht kan met vragen. Wie er precies de werkzaamheden uitvoert in opdracht van wie, is veel minder van belang voor de bewoner. Er wordt gecommuniceerd in één stijl als één afzender.
- In de commerciële uiting wordt altijd een naam met een direct telefoonnummer genoemd waar mensen terecht kunnen met hun vragen.
- Centrale boodschap:
 - We bouwen in het stationsgebied van Utrecht aan de toekomst van de stad. We komen hiermee tegemoet aan de groei van de stad en station Utrecht Centraal. Het nieuwe stationsgebied en de oude stad vormen straks veel meer een geheel. Utrecht kiest voor een verruimd, levendig stadshart, verbonden met de omliggende wijken.
 - Bouwen gaat niet onopgemerkt. Door een intensieve samenwerking tussen alle betrokkenen blijft de hinder beperkt. Samen zorgen de partijen ervoor dat het stationsgebied tijdens de bouw zo normaal mogelijk blijft functioneren en de hinder voor bewoners, ondernemers, reizigers en consumenten zo beperkt mogelijk blijft en de veiligheid van de werkgebruikers wordt gegarandeerd.
- Toonzetting is positief, open en eerlijk, begripvol en duidelijk. Menselijk en persoonlijk.
- De omgeving weet 3 weken van te voren wat er staat te gebeuren, wat de duur van de werkzaamheden zal zijn en wat de consequenties voor hen persoonlijk zijn (geen stroom, afsluiting weg, geluidsoverlast ed.) en wat er aan tijdelijke maatregelen gaat plaatsvinden.
- In te zetten middelen zijn afhankelijk van de aard, locatie en de werkzaamheden, dit wordt afgestemd met afdeling communicatie gedurende het BLVC-voorbereidingsplan en BLVC-uitvoeringsplan.

7.2 Uitstraling bouwput

- De aannemer is verplicht voor eigen risico en op eigen kosten een deugdelijke bouwschutting en of bouwhek te plaatsen. De aannemer is verantwoordelijk voor:
 - Het dagelijks controleren van de bouwschutting, beschadigingen worden binnen 12 uur hersteld.
 - Het binnen 48 uur verwijderen van vervuiling door graffiti of wildplak.
 - Het aanbrengen van verplichte juridische bebording.

- Het wekelijks controleren en schoonhouden van de directe omgeving rondom de bouwafscheiding. Denk hierbij aan zwerfvuil en onkruid.
- Altijd half open hekwerken waarvan de onderzijde van dicht plaatmateriaal is. Het M825 combifence van Herras: kleur blauw. Vanwege uitstraling bouwput en voorkomen van het vastmaken van fietsen aan bouwhekken.
 - Op drukke en/of beeldbepalende plekken kan worden afgeweken in overleg met afdeling communicatie.

7.3 Meldingen

- De aannemers en uitvoerende bedrijven zijn gehouden tijdig meldingen te doen van overlast veroorzakende werkzaamheden aan de Uitvoeringscoördinator en in het Uitvoeringsoverleg. Afhankelijk van de werkzaamheden dienen zij in overleg met de afdeling communicatie af te stemmen hoe, wanneer en door wie er gecommuniceerd wordt.
- Er dient 1 aanspreekpersoon te zijn met wie direct geschakeld kan worden als er meldingen van overlast binnen komen.
- Er is een centraal meldpunt waar meldingen binnen komen. De Uitvoeringscoördinator bewaakt samen met communicatie de afhandeling hiervan.