



## **Referentiekader Bouwputmanagement**

Een soepele transitie van bestaand  
naar nieuw ontwikkeld gebied





<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
SAMENVATTING	2
1 INLEIDING	3
2 REFERENTIEKADER IN RELATIE TOT PROCES BOUWREGIE	5
2.1 Bouwputmanagement	5
2.2 Overige kaders	6
2.3 Belangenafweging en besluitvorming bij strijdigheid van eisen	6
3 PROJECTAANPAK	7
4 BEOORDELINGSKADER BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT	8
4.1 Bereikbaarheid nader gespecificeerd	8
4.2 Bereikbaarheid en Mobiliteitsaspecten	8
5 BEOORDELINGSKADER VEILIGHEID	12
5.1 Veiligheid gespecificeerd	12
5.2 Veiligheidsaspecten	12
6 BEOORDELINGSKADER LEEFBAARHEID	14
6.1 Leefbaarheid gespecificeerd	14
6.2 Leefbaarheidsaspecten	14
7 BELANGRIJKE ELEMENTEN HUIDIGE SITUATIE	17
BIJLAGE 1: BRONNEN	27
BIJLAGE 2: CHECKLIST BOUWPUTMANAGEMENT	29
BIJLAGE 3: VERGUNNINGEN M.B.T. BEREIKBAARHEID, VEILIGHEID, LEEFBAARHEID	33

## **SAMENVATTING**

Het stationsgebied in Utrecht wordt de komende jaren ingrijpend veranderd. De herontwikkeling van het stationsgebied is een proces dat naar schatting 15 tot 20 jaar in beslag gaat nemen en waarbij steeds op wisselende plekken gebouwd wordt. Door onder andere de ontwikkeling van een OV-terminal, kantoren, leisure, winkels en woningen wordt het gebied 'opgetild' naar de eindsituatie. Om het transitieproces in goede banen te leiden zijn kaders en richtlijnen nodig. Het vergt namelijk een enorme krachtsinspanning om een jarenlange bouwput veilig, bereikbaar en leefbaar te houden.

Het voorliggende rapport beschrijft de randvoorwaarden waarbinnen de bouwactiviteiten dienen te geschieden. De borging van de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid, voor bezoekers, passanten en werknemers, die in of nabij het gebied verblijven, staat daarbij centraal. Daarmee richten de randvoorwaarden zich dus niet op de bouwput zelf maar juist op de omgeving van de bouwput en de bouwactiviteiten die daarbij de kwaliteit van de beleving en het functioneren van de stad raken.

Het referentiekader is tot stand gekomen in samenwerking met private en publieke partners en omvat de eisen en wensen van hun zijde, voor zover betrekking op de openbare ruimte en de impact op de omgeving. De randvoorwaarden zijn onderverdeeld in de drie thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Binnen deze thema's is vervolgens weer een onderverdeling gemaakt in subthema's zoals autoverkeer, openbaarvervoer, bereikbaarheid hulpdiensten, sociale veiligheid of milieu.

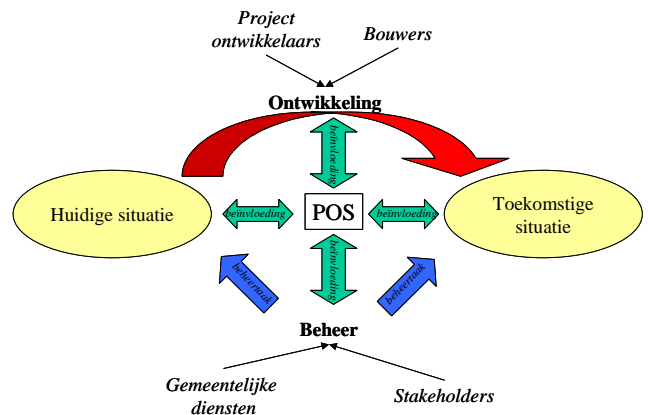
Dit kader biedt onder andere de bouwregisseur van de POS een instrument op basis waarvan hij met bouwers en ontwikkelaars nadere afspraken kan maken over de wijze van uitvoering, of hun bouwplannen kan beoordelen. Daarnaast biedt het de ontwikkelaar een overzicht van aspecten waar hij bij de uitwerking van zijn bouwplan en het maken van keuzes in de wijze van uitvoering rekening mee dient te houden.

# 1 INLEIDING

## *Utrecht wordt ingrijpend veranderd*

Het vergt een enorme krachtsinspanning om een jarenlange bouwput veilig, bereikbaar en leefbaar te houden. Met het vaststellen van het Masterplan door het college staat het licht op groen voor de daadwerkelijke realisatie van de herontwikkeling van het stationsgebied. Dit proces zal circa 15 tot 20 jaar in beslag gaan nemen waarbij steeds op wisselende plekken gebouwd wordt. Stapsgewijs wordt het gebied daarbij ‘opgetild’ naar het eindbeeld. Het station, de winkels, woningen en kantoren blijven tijdens de verbouwing geopend en veel passanten komen door of langs het Stationsgebied. Dit betekent dat tijdens de bouwperiode ruime aandacht nodig is voor onder meer bereikbaarheid, het voorkomen van vervuiling en overlast, afsluiten van bouwputten, goede verlichting, etc.

Het College van B&W van Utrecht heeft de Projectorganisatie Stationsgebied (POS) aangewezen als orgaan om het veranderingstraject in goede banen te leiden. Een belangrijk onderdeel daarbij is het zogenaamde Bouwputmanagement. Dit richt zich op het bereikbaar, leefbaar en veilig houden van het plangebied tijdens de bouw en daarnaast heeft het tot doel om de bouwactiviteiten van partijen te faciliteren. Het bestaat o.a. uit het invullen van spelregels, procedureafspraken, instrumenten en het opzetten van een regieorganisatie.



**Figuur 1: Betrokkenen bij het transitieproces**

## *Doelstelling referentiekader*

De herontwikkeling van het stationsgebied kan als een transitieproces worden gezien. Vanuit een bestaande situatie vindt gebiedsontwikkeling plaats door bouwers en projectontwikkelaars naar de gewenste toekomstige situatie. Doel van dit onderliggend referentiekader is de randvoorwaarden vast te leggen waarbinnen dit proces dient te geschieden zodat voor de gebruikers van het gebied de overlast wordt geminimaliseerd, het gebied en alle bestemmingen daarbinnen optimaal bereikbaar blijven en de veiligheid is gegarandeerd. Het referentiekader is tot stand gekomen in samenwerking met private en publieke partners en omvat de eisen en wensen van hun zijde, voor zover deze betrekking hebben op de openbare ruimte en de impact op de omgeving.

Het referentiekader biedt de bouwregisseur van de POS, welke mede verantwoordelijk is voor een soepel verloop van dit transitieproces, een instrument op basis waarvan hij met bouwers en ontwikkelaars nadere afspraken kan maken over de wijze van uitvoering, of hun bouwplannen kan beoordelen. Daarnaast biedt het de ontwikkelaar een overzicht van aspecten waar hij bij de uitwerking van zijn bouwplan en het maken van keuzes in de wijze van uitvoering rekening mee dient te houden.

Ter verduidelijking. De randvoorwaarden richten zich niet op de bouwput zelf maar juist op de omgeving van de bouwput en de bouwactiviteiten die de kwaliteit van de beleving en het functioneren van de stad raken. De veiligheid en gezondheid op de bouwplaats en de handhaving daarop is in voldoende mate gewaarborgd door o.a. de ARBO- en milieuwetgeving. De ontwikkelende partijen worden geacht hiervan op de hoogte te zijn. Verder richt dit referentiekader zich ook niet op de bereikbaarheids- en veiligheidsproblematiek binnen de grenzen van een bouwproject van de ontwikkelaar zelf, zoals bv. de bereikbaarheid van de winkels binnen Hoog Catherijne als gevolg van de bouwactiviteiten van Corio of de reizigersstromen binnen het station als gevolg van de bouwactiviteiten van de OV-terminal. Het is in eerste instantie aan de eigenaar/beheerder zelf om hier randvoorwaarden aan te stellen en dit op te lossen.

### ***Leeswijzer***

Hoofdstuk 2 geeft een toelichting op de rol die dit referentiekader speelt binnen het bouwputmanagement en hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak van het project.

De daadwerkelijke randvoorwaarden van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid zijn respectievelijk opgenomen in hoofdstuk 4, 5 en 6. Daarbij is per thema een onderscheid gemaakt in diverse subthema's. In hoofdstuk 7 zijn in een aantal kaarten de meest belangrijke elementen aangeven waarvoor de diverse randvoorwaarden gelden. Hierbij moet gedacht worden aan de belangrijke verkeersroutes en functies in het gebied, parkeerlocaties e.d.

In bijlage I is een opsomming gegeven van de documenten (met name gemeentelijke nota's) die voor de bouwwerkzaamheden relevant zijn en van de partijen die informatie hebben geleverd.

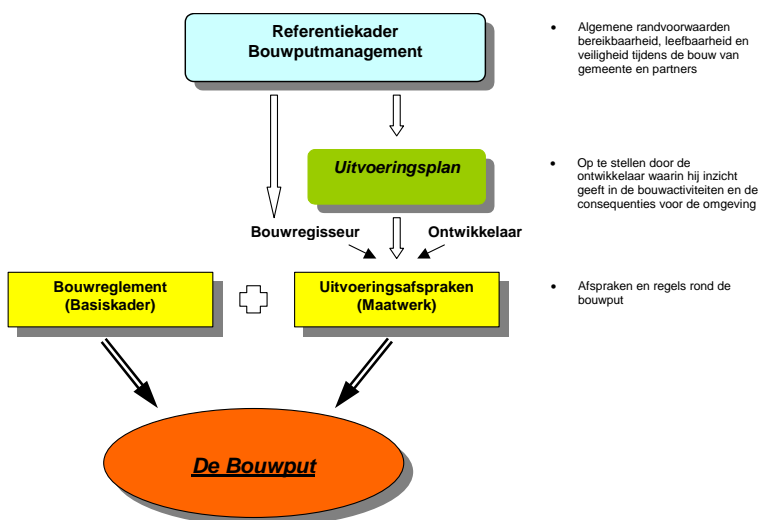
In bijlage II is een checklist opgenomen.

In bijlage III zijn de vergunningen beschreven die voor de bouwwerkzaamheden mogelijk van toepassing zijn.

## 2 REFERENTIEKADER IN RELATIE TOT PROCES BOUWREGIE

### 2.1 Bouwputmanagement

Borging van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid betekent gericht sturen op de bouwactiviteiten van de individuele bouwprojecten in relatie tot de omgeving en andere bouwactiviteiten. Deze borging geschiedt middels een “bouwreglement” en aanvullende met de ontwikkelaar over een te komen “uitvoeringsafspraken”. Het een en ander is schematisch weergegeven in onderstaande figuur.



**Figuur 2: Samenhang tussen de diverse kaders**

Het bouwreglement is een algemeen geldend basis afsprakenkader dat van kracht is voor alle bouwprojecten in het Stationsgebied. Het beschrijft o.a. het mandaat van de bouwregisseur en uitvoeringscoördinator, werktijden, handhaving, milieu, herstel bij schade, procedures bij verzoek tot afwijking van het reglement e.d. De uitvoeringsafspraken zijn aanvullende afspraken boven op de algemeen geldende regels van het reglement, die projectspecifiek zijn; het maatwerk. Gezien de complexiteit van de bouwregie opgave kan namelijk niet volstaan worden met uitsluitend een algemeen geldend basiskader. De bouwregisseur maakt derhalve met de ontwikkelaar nadere afspraken. Daarbij kan gedacht worden aan de routes voor het bouwverkeer, plaatsing schutting, parkeren werknemers, opslag bouwmaterialen, locaties voor laden en lossen e.d.

Input om te komen tot de uitvoeringsafspraken zijn de randvoorwaarden van dit referentiekader bouwputmanagement en het uitvoeringsplan. In het uitvoeringsplan beschrijft de ontwikkelaar hoe hij voornemens is het bouwproces uit te voeren en op welke wijze hij denkt dit zodanig te doen dat de omgeving bereikbaar, leefbaar en veilig blijft.

## 2.2 Overige kaders

### *Normenkader*

Het referentiekader geeft randvoorwaarden op functioneel niveau. Om daadwerkelijk te kunnen beoordelen of aan voorwaarden voldaan kan worden of waar een tijdelijke maatregel aan moet voldoen dienen deze nader gespecificeerd te worden. In het normenkader worden deze eisen verder uitgewerkt naar technische eisen.

### *Plan tijdelijke maatregelen*

Het plan tijdelijke maatregelen beschrijft de tijdelijke maatregelen die genomen dienen te worden om de bereikbaarheid, toegankelijkheid en veiligheid in het gebied te garanderen. Het plan is gebaseerd op de vigerende bouwplanning en -plannen. Het is een dynamisch plan (document) dat met het verkrijgen van meer inzicht of bij wijzigingen zal worden aangepast. Naast een overzicht van de te nemen tijdelijke maatregelen, maakt het plan ook inzichtelijk welke partij de maatregelen moet nemen.

### *Belevings- en bereikbaarheidsonderzoek Stationsgebied*

Door jaarlijks de situatie in het stationsgebied te monitoren, is na te gaan of het gebied of delen daarvan niet al te ver afzakken naar een niveau dat niet meer acceptabel is. Hiertoe zal jaarlijks een belevings- en veiligheidsonderzoek worden uitgevoerd.

## 2.3 Belangenafweging en besluitvorming bij strijdigheid van eisen

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



### 3 PROJECTAANPAK

In het stationsgebied en bij de herontwikkeling daarvan hebben diverse partijen een belang dat de bouwactiviteiten binnen bepaalde randvoorwaarden geschieden of dat de bouw zo goed als mogelijk gefaciliteerd wordt. Het betreft gebruikers en private en gemeentelijke partijen. Onderdeel van het project vormde dan ook een consultatieronde langs belangrijke stakeholders die wat betreft hun vestigingsplaats en of uitoefening van hun taken nadrukkelijk met het stationsgebied te maken hebben. Hiervoor zijn een op een gesprekken gevoerd of is telefonisch met partijen afgestemd. Een overzicht van de partijen die geconsulteerd zijn is opgenomen in bijlage 1.

Naast de consultatieronden is een deskstudie uitgevoerd waarin relevante wetgeving en beleidsstukken is bestudeerd. Bijlage 1 geeft ook hiervan een overzicht.

De eisen en wensen zijn gestructureerd waardoor een beeld is ontstaan van de spelregels en randvoorwaarden waarbinnen het bouwmanagement dient plaats te vinden. De randvoorwaarden zijn vervolgens onderverdeeld in de drie thema's bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. Binnen deze thema's is vervolgens weer een onderverdeling gemaakt in subthema's zoals autoverkeer, openbaar vervoer, bereikbaarheid hulpdiensten, sociale veiligheid, milieu e.d.

Het thema toegankelijkheid is niet afzonderlijk als hoofdthema uitgewerkt. Dit thema is zeer nauw verbonden met het thema bereikbaarheid en veiligheid. De randvoorwaarden zijn dan ook daar ondergebracht.

Opgemerkt dient te worden, dat het overzicht enkel die bepalingen en eisen bevat die voor het bouwputmanagement relevant zijn, oftewel die randvoorwaarden die betrekking hebben op het gebruik van de openbare ruimte of op de overlast die bouwactiviteiten kunnen veroorzaken op de omgeving. Een verdere uitwijding zou te weinig binding hebben met de opgave van de toekomstige bouwregisseur en / of uitvoeringscoördinator.

Ook niet meegenomen zijn eisen met betrekking tot mogelijke bodemvervuiling en archeologische vondsten, algemene bestuursrechtelijke eisen, eisen met betrekking tot het verkrijgen van een vergunning voor bouwprojecten.

## 4 BEOORDELINGSKADER BEREIKBAARHEID EN MOBILITEIT

Omvangrijke bouwactiviteiten in stedelijk gebied beïnvloeden de bereikbaarheid van en mobiliteitsbewegingen in het stedelijke gebied. De bereikbaarheid van het stationsgebied zal tijdens de bouw onder druk komen te staan. Naast een autonome groei van de (auto)mobiliteit zal de mobiliteit verder toenemen 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. Daarnaast kunnen betrokken organisaties en rechtspersonen door een onevenredige mobiliteitshinder zodanig gedupeerd raken (omzetederving of verminderd vruchtgebruik van zaken) dat hier tegen juridisch geageerd kan worden. De opgave is om vanuit deze optiek nauwlettend in de gaten te houden dat de bereikbaarheid in het gebied ‘op orde blijft’.

### 4.1 Bereikbaarheid nader gespecificeerd

Bereikbaarheid omvat een groot aantal aspecten. Het onderstaande schema geeft een overzicht van deze aspecten.

<b>Bereikbaarheid&amp;mobiliteit</b>	1. Algemene bereikbaarheid
	2. Autoverkeer
	3. Langzaam verkeer (voetgangers en fietsers)
	4. Openbaar vervoer
	5. Bevoorradend verkeer
	6. Parkeren
	7. Bouwwerkzaamheden en bouwverkeer
	8. Station
	9. Hulpdiensten

In het onderstaande worden per aspect de randvoorwaarden nader beschreven. Bij diverse voorwaarden wordt verwezen naar kaarten. Deze zijn te vinden in hoofdstuk 7.

### 4.2 Bereikbaarheid en Mobiliteitsaspecten

<i>1) Algemene bereikbaarheid</i>	<i>Kaart diverse</i>
<ul style="list-style-type: none"><li>De bereikbaarheid en toegankelijkheid van alle bestemmingen in het stationsgebied en binnenstad (zoals winkels, woningen, kantoren, het station, dakloze en verslaafde opvang e.d.) moet gedurende de herontwikkeling en als gevolg van de bouwactiviteiten zijn gegarandeerd.</li></ul>	

<b>2) Autoverkeer</b>	<b>Kaart 1 en 9</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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.).</li> <li>Gedurende de herontwikkeling dient voor het autoverkeer de bereikbaarheid en de doorstroming op de primaire en secundaire assen en wijkontsluitingswegen te zijn gegarandeerd. De streefkwiliteit voor personenautoverkeer is (in resp. daluren en piekuren): primaire assen: 35 km/u, 25 km/u, secundaire assen: 30 km/u, 20 km/u.<sup>1</sup></li> <li>Op de wegen die zijn weergegeven op kaart 9, mag zonder toestemming van BBU in de spits niet worden gewerkt (7.00-9.30 uur, 15.30-18.00 uur, +do tot 21.00 uur). Voor grote beursdagen (nu ± 22 stuks p/j) geldt: van 7.00 tot 11.00 en van 15.00 tot 19.00 uur</li> </ul>	

<b>3) Langzaam verkeer (voetganger en fiets)</b>	<b>Kaart 3 en 4</b>
<p><u>Fietsers</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alle bestemmingen, die in de huidige situatie ontsloten zijn voor fietsverkeer, moeten ook tijdens de bouw ontsloten zijn (zoals betaalde fietsenstallingen, station, woningen etc.).</li> <li>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.</li> <li>Voor tijdelijke routes voor fietsers geldt: <ul style="list-style-type: none"> <li>De omrijdfactor mag maximale 20% langer zijn dan de oorspronkelijke afstand;</li> <li>De route moet veilig zijn (geen onveiligheid als bouwactiviteiten en overig verkeer);</li> <li>De route is voorzien van duidelijke aan- en verwijsborden;</li> <li>De verharding en verlichting is in overeenstemming met de situatie;</li> <li>De route sluit aan op de bestaande routes;</li> <li>Fietsers moeten fysiek gedwongen worden tot het nemen van de alternatieve route.</li> </ul> </li> <li>Bij verwijdering van fietsenklemmen of -stallingen dienen in de nabijheid vervangende voorzieningen van gelijke aard en aantal te worden aangebracht.</li> </ul> <p><u>Voetgangers</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Alle bestemmingen in het stationsgebied, die in de huidige situatie ontsloten zijn voor voetgangers, moeten ook tijdens de bouw ontsloten zijn.</li> <li>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.</li> <li>Voor tijdelijke routes voor voetgangers geldt: <ul style="list-style-type: none"> <li>De omloopfactor mag maximale 20% langer zijn dan de oorspronkelijke afstand;</li> <li>De route moet veilig zijn (geen onveiligheid als bouwactiviteiten en overig verkeer);</li> <li>De route is voorzien van duidelijke aan- en verwijsborden;</li> <li>De voetgangers dienen fysiek gedwongen te worden tot het nemen van de alternatieve route;</li> <li>Ten behoeve van mensen met een functie beperkingen dienen (tijdelijke) looproutes te voldoen aan de richtlijn “voetpaden voor iedereen”.</li> </ul> </li> <li>De liften en (rol)trappen in de hoofdlooproutes van het station en HC moeten tijdens de bouw beschikbaar zijn. Indien deze vanwege de verbouwing moeten worden verwijderd dan dienen gelijkwaardige alternatieve voorzieningen te worden aangebracht.</li> </ul>	

<sup>1</sup> Als uitgangspunt is hier gekozen voor een streefkwiliteit die 5 km/uur lager ligt dan de waarde zoals vermeld in het GVVP. Er wordt vooralsnog vanuit gegaan dat dit realiseerbaar is voor de herontwikkeling.

<b>4) Openbaar vervoer (Tram, Bus, Taxi)</b>	<b>Kaart 2</b>
<u>Bus/Tram</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De bereikbaarheid van en de doorstroming op de primaire en secundaire assen en wijkontsluitingswegen dient voor het OV te zijn gegarandeerd.</li> <li>• Halteplaatsen dienen voor reizigers bereikbaar en toegankelijk te zijn en te blijven. Indien dit niet meer mogelijk is dan dient te worden voorzien in een alternatief.</li> <li>• Ten aanzien van tijdelijke OV faciliteiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Halteplaatsen worden tijdens de gehele herontwikkelingsperiode zo min mogelijk gewijzigd.</li> <li>- Een tijdelijke halteplaatsen dient logisch te zijn situeert.</li> <li>- De halteplaats is goed bereikbaarheid en toegankelijkheid. Ook voor mensen met een functiebeperking.</li> <li>- De halteplaats is voorzien van duidelijke aan- en verwijsborden.</li> <li>- Voor bussen is er voldoende opstelruimte bij haltes. Indien van toepassing moet er ook voldoende opstelruimte op de busbuffer zijn (randvoorwaarden busbuffer, deze mag maximaal 2 a 3 minuten van de bushalte liggen).</li> </ul> </li> <li>• Verder moet 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.</li> </ul>	
<u>Taxi</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Indien ten gevolge van bouwwerkzaamheden taxistandplaatsen niet meer bereikbaar zijn of geheel moeten verdwijnen dan dienen in de nabijheid vergelijkbare alternatieve voorzieningen te worden getroffen.</li> </ul>	
<u>Trein vervangend vervoer en Touringcars (Euoline)</u>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• 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 te worden<sup>2</sup>. Speciale aandacht dient er te zijn voor de minder valide reizigers.</li> </ul>	

<b>5) Bevoorradend verkeer</b>	<b>Kaart 1</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voor het bevoorradend verkeer (zijnde niet het bouwverkeer) dienen gedurende de herontwikkeling de bevoorradingsassen te zijn gegarandeerd.</li> <li>• De expeditie-ingangen en –straten in het stationgebied, zoals die van: Jaarbeurs, Hoog Catharijne, V&amp;D, Vredenburg dienen bereikbaar te zijn, evenals de expeditiehellingbaan van het station.</li> <li>• 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.</li> <li>• Bevoorrading binnen de stad geschiedt binnen de vastgestelde venstertijden (ma-za: 06.00-10.00 uur en 18.00-19.00 uur &amp; do: 21.00-22.00 uur)</li> </ul>	

<sup>2</sup> De opstapplaatsen voor touringcars zullen op termijn uit het stationsgebied verdwijnen. Een mogelijke locatie is station Lage Weide.

<b>6) Parkeren</b>	<b>Kaart 6</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle parkeergarages en –terreinen in het stationsgebied moeten ook tijdens de bouw bereikbaar zijn voor autoverkeer.</li> <li>• Gemeentelijke (betaalde) parkeerplaatsen mogen niet worden opgeheven tenzij alternatieve voorzieningen zijn getroffen van minimaal vergelijkbare capaciteit.</li> <li>• Straatparkeerplaatsen mogen niet opgeheven worden totdat de vier parkeergarages aan de Oostzijde van de stad zijn gerealiseerd [Raadsbesluit 4-12-2003, onderdeel Parkeernota]</li> <li>• Het opheffen van invalide parkeren is niet toestaan tenzij binnen een redelijke afstand vergelijkbare voorzieningen worden getroffen, die zijn afgestemd op rolstoel- of scootmobiel gebruik (zie hiervoor o.a. de richtlijn voetpaden voor iedereen).</li> </ul>	
<b>7) Bouwwerkzaamheden/bouwverkeer<sup>3</sup></b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• (speciaal) Bouwverkeer is niet toegestaan op wegen waar de kwaliteit van het wegdek, hoogte of breedte dit niet mogelijk maakt of waar OV rijdt.</li> <li>• Bouwlocaties moeten bereikbaar zijn voor het betreffende bouwverkeer. Voorwaarden hiervoor worden vooraf afgesproken met de bouwregisseur en beoordeeld door BBU.</li> </ul>	
<b>8) Station</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reizigers moeten goede toegang tot de stationshal en de perrons hebben.</li> <li>• De Noordertunnel onder het station moet van 2 kanten bereikbaar blijven.</li> </ul>	
<b>9) Hulpdiensten</b>	
Zie veiligheid	

Gerelateerd aan de bovengenoemde aspecten zijn een aantal verplichte vergunningen of verordeningen. Het betreft:

- vergunningen voor wegwerkzaamheden;
- vergunning voor bijzonder transport
- tijdelijke in- en uitritten
- APV als instrument om fietsen weg te halen

In de bijlage zijn deze nader toegelicht.

<sup>3</sup> Een onderzoek zal nog gestart worden naar de mogelijkheden om bouwverkeer te minimaliseren. Dit om de bereikbaarheid gedurende herontwikkeling zo optimaal mogelijk te houden, maar ook t.b.v. van het minimaliseren van de bijdrage aan de luchtkwaliteit.

## 5 BEOORDELINGSKADER VEILIGHEID

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

### 5.1 Veiligheid gespecificeerd

Veiligheid omvat een groot aantal aspecten. Het onderstaande schema geeft een overzicht van deze aspecten.

<b>Veiligheid</b>	1. Bereikbaarheid hulpdiensten
	2. Toetreding hulpdiensten en ontvluchting
	3. Rampenbestrijding
	4. Verkeersveiligheid
	5. Sociale veiligheid

### 5.2 Veiligheidsaspecten

<b>1) Bereikbaarheid hulpdiensten</b>	<b>Kaart 5</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• De aanrijroutes naar en binnen het Stationsgebied moeten zijn gegarandeerd.</li><li>• Elk bouwcluster is voorzien van minimaal 2 onafhankelijke toegangen.</li><li>• Hulpverlenende diensten moeten binnen de voor hen geldende normtijden hun bestemming kunnen bereiken:<ul style="list-style-type: none"><li>- brandweer dient binnen max. 6-8 min. ter plekke te zijn.</li><li>- ambulancepersoneel dient 15 min. na melding aanwezig te zijn op de plaats van het ongeval.</li><li>- politiepersoneel dient binnen 10 min. na melding op plaats delict aanwezig te zijn.</li></ul></li><li>• Het overpad over de sporen naar de perrons dient voor de hulpverlenende diensten bereikbaar te zijn.</li></ul>	

<b>2) Toetreding hulpdiensten en ontvluchting</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• De toetreding van een bestemming door hulpdiensten mag door bouwactiviteiten niet worden gehinderd.</li><li>• Ten tijde van een calamiteit moeten de ontvluchting uit gebouwen zijn gegarandeerd. Hiervoor gelden de bestaande normen zoals vastgelegd door het bouwbesluit.</li><li>• Indien door bouwwerkzaamheden nooduitgangen of toetredingroutes toch afgesloten moeten worden of er is sprake van een beperktere ontvluchttingscapaciteit, dan dienen maatregelen genomen te worden waardoor de veiligheid is gegarandeerd. Middels duidelijke borden is de gewijzigde situatie aangegeven en de (bedrijfs)hulpverlenende instanties zijn hiervan op de hoogte gesteld.</li><li>• De aanwezige bluswaterwinplaats/brandkranen moeten tijdens de bouw beschikbaar en bereikbaar blijven. (brandkraan &lt; 40 meter t.o.v. de ingang gebouw). Indien het een noodvoorziening betreft (brandkraan / bluswaterwinplaats), dan moet het debiet gelijk zijn aan de oorspronkelijke voorziening.</li><li>• Naast bereikbaarheid/garantie op bluswater(voorzieningen) is het functionerend blijven van sprinklervoorzieningen (de toevoer via waterleidingen/spuikokers/openbaar water/etc.) een voorwaarde.</li></ul>

<b>3) Rampenbestrijding</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De kaders van het Rampenbestrijdingsplan Stationsgebied zijn van kracht binnen het Stationsgebied. Met iedere oplevering van delen van het nieuwe Stationsgebied dient het plan te worden geactualiseerd.</li> </ul>	
<b>4) Verkeersveiligheid</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdens de bouwperiode gelden voor het auto- en langzaamverkeer dezelfde eisen ten aanzien van verkeersveiligheid als in de reguliere situatie.</li> <li>• Bij werkzaamheden aan wegen dienden 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.</li> <li>• Bouwverkeer en overig verkeer dient zoveel als mogelijk gescheiden te worden. Indien een situatie kan leiden tot een onveilige situatie dan moeten maatregelen getroffen worden. De keuze zal afhankelijk zijn van de tijdelijkheid van de situatie.</li> </ul>	
<b>5) Sociale veiligheid</b>	
Zie leefbaarheid	

## 6 BEOORDELINGSKADER LEEFBAARHEID

Tijdens de bouwactiviteiten moet het stationsgebied leefbaar blijven voor bezoekers en bewoners. Niet alleen is 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.

### 6.1 Leefbaarheid gespecificeerd

Leefbaarheid omvat een groot aantal aspecten. Het onderstaande schema geeft een overzicht van deze aspecten.

<b>Leefbaarheid</b>	1.	Sociale veiligheid
	2.	Toegankelijkheid / fysieke veiligheid
	3.	Routing en bewegwijzering
	4.	Bouwwerkzaamheden/bouwverkeer
	5.	Afval
	6.	Communicatie en uitstraling

### 6.2 Leefbaarheidsaspecten

<b>1) Sociale veiligheid</b>	
<u>Openbare ruimte</u>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• De sociale veiligheid moet voor reizigers, passanten etc. worden gegarandeerd. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van tijdelijk verlichting, goede bewegwijzering, e.d.<sup>4</sup>.</li><li>• Door de bouwschuttingen, afrasteringen e.d. mogen in het kader van sociale veiligheid geen donkere hoeken en nissen ontstaan.</li><li>• 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 (of minimaal 100 lux).</li><li>• Tijdens bouwwerkzaamheden dient cameratoezicht permanent door te kunnen gaan.</li></ul>	

<sup>4</sup> Jaarlijks zal de beleving in het stationsgebied gemonitord worden middels een belevingsonderzoek.



### Bouwput

- 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<sup>5</sup>.
- Afscheidingen die grenzen aan voetgangersstromen bestaan uit gesloten en aan elkaar gekoppelde bouwschotten.
- Daar waar bouwputten helemaal afgesloten kunnen worden, moet dat ook gebeuren (de keuze tussen afgeschermd of zichtbare bouwterreinen wordt per plaats gemaakt).
- Bouwputten dienen voortdurend uitstekend te zijn verlicht om diefstal te belemmeren.
- Bouwputten vragen extra toezicht, hierin moet de bouwer voorzien. Zorggedragen moet worden voor voldoende preventieve maatregelen om criminaliteit op de bouwplaats (bijvoorbeeld diefstal van gereedschappen en bouwmaterialen) te voorkomen.

### **2) Toegankelijkheid/fysieke veiligheid**

- Toegangen tot gebouwen moeten tijdens de bouw goed zichtbaar en bereikbaar zijn. Dit geldt ook voor tijdelijke toegangen.
- Ongelijk straatwerk en/of ongelijke vloeren mogen in verband met risico op blessures/ongelukken niet voor komen.
- Tijdelijke loopvoorzieningen, loopbruggen e.d. moeten goed begaanbaar en niet glad zijn (ook bij regen). Hierin mogen geen drempels voor komen en ook geen doorbuigende platen.
- Uitstekende spijkers, splinters of andere uitstekende delen mogen niet voor komen bij bouwafzettingen, loopbruggen e.d.
- De werking van roltrappen en liften dient te zijn gegarandeerd. Dit geldt met name voor de stijpunten in de hoofdlooproutes (zie kaart 4).
- Afzettingen, hekken etc. dienen gehandicapten zo minimaal mogelijk te hinderen. Looproutes voor slechtzindenden moeten gehandhaafd blijven.

### **3) Routering 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 (voor o.a. het verkeer, publiek, reizigers, hulpdiensten, bouwverkeer etc.).

### **4) Bouwwerkzaamheden/bouwverkeer**

- Bouwwerkzaamheden mogen slechts plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur, excl. zon- en feestdagen (Vrijstelling is in uitzonderlijke gevallen mogelijk na indienen van aanvraag en het verkrijgen van goedkeuring).
- Heiwerkzaamheden mogen slechts plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur (vrijstelling op aanvraag).

### **5) Afval**

- Bouwafval dient in de verschillende fracties te worden verzameld en te worden afgevoerd overeenkomstig de geldende voorschriften van de Gemeente Utrecht.
- De aannemer is ervoor verantwoordelijk dat waaivuil/zwerfvuil wordt voorkomen en wordt opgeruimd.
- Aanbiedplekken voor vuilnis moeten steeds met de daarvoor bedoelde auto's bereikbaar blijven.

<sup>5</sup> In de "Richtlijn uitstraling Bouwput" wordt aangegeven welke kwaliteit afrasteringen dienen te hebben en welke voorwaarden er gesteld worden aan aan- en verwijsborden. Hiermee wordt beoogd een zekere uniformiteit te verkrijgen tussen de verschillende bouwputten.

<b>6) Communicatie en uitstraling</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• De wijze waarop gecommuniceerd wordt met derden dient te geschieden binnen de met private partners afgesproken kaders zoals beschreven in “Bouwputcommunicatie een handleiding op hoofdlijnen”.</li> <li>• Voor de melding van klachten en verstrekking van informatie aan bewoners, passanten, reizigers, werknemers e.d. zal één Centraal meld- en informatiepunt Stationsgebied worden ingesteld. Snelle beantwoording van vragen en klachten is daardoor mogelijk.</li> <li>• De grensafscheiding van de bouwput en eventuele bebording moet voldoen aan de voorwaarden zoals opgenomen in de “Richtlijn Uitstraling bouwput”. Dit om uniformiteit tussen de diverse bouwputten na te streven wat een positief effect op de beleving van het gebied heeft.</li> <li>• Op de bouwschotten mogen geen commerciële uitingen (reclameborden) worden aangebracht. (Vrijstelling op aanvraag)</li> </ul>	

Gerelateerd aan de bovengenoemde aspecten zijn een aantal verplichte vergunningen. Het betreft:

- vergunningen voor vellen of kappen van groen;
- vergunning voor het opbreken t.b.v. kabels en leidingen;
- vergunning voor het gebruik van de openbare ruimte;
- vergunning voor het hebben van voorwerpen rond de openbare weg;
- vergunning voor het afgraven van grond;

In de bijlage zijn deze nader toegelicht.

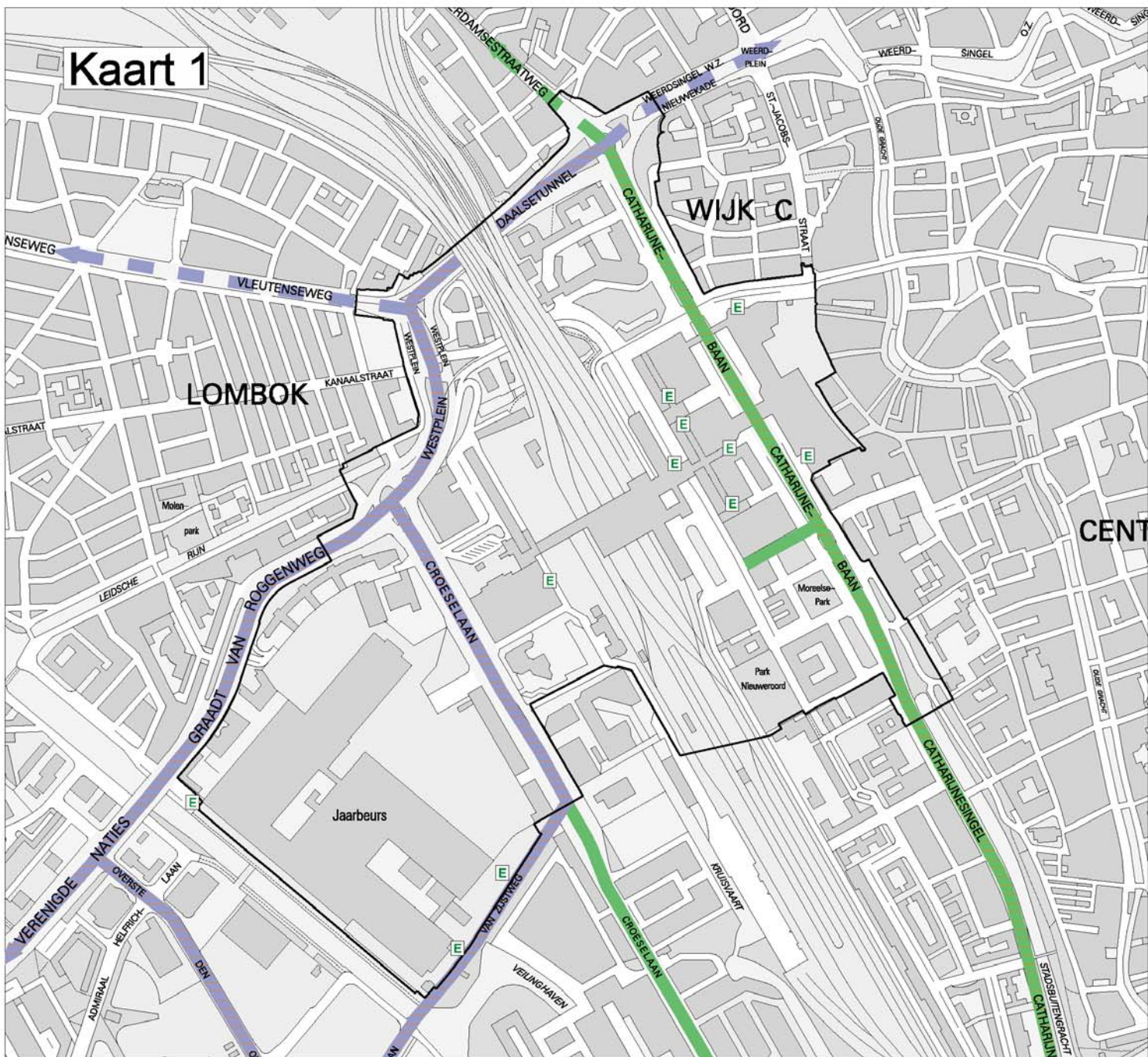
## 7 BELANGRIJKE ELEMENTEN HUIDIGE SITUATIE

In dit hoofdstuk zijn in een aantal kaarten de meest belangrijke elementen aangegeven waarvoor de diverse randvoorwaarden gelden. Het onderstaande schema geeft een overzicht van deze aspecten.

<b>Kaarten</b>	1. Autoverkeer / bevoorrading
	2. Openbaar vervoer en taxi
	3. Fietsroutes
	4. Looproutes
	5. Uitrustroutes / ontsluiting perrons
	6. Parkeren
	7. Milieu knelpunten
	8. Diverse
	9. BBU goedkeuring voor wegwerkzaamheden

De kaarten hebben betrekking op de huidige situatie. De toekomstige situatie is beschreven in “Verkeersstructuur Stationsgebied”. Bij voorkeur dient bij het vaststellen van tijdelijke maatregelen geanticipeerd te worden op deze nieuwe situatie.

Kaart 1



Bereikbaarheid

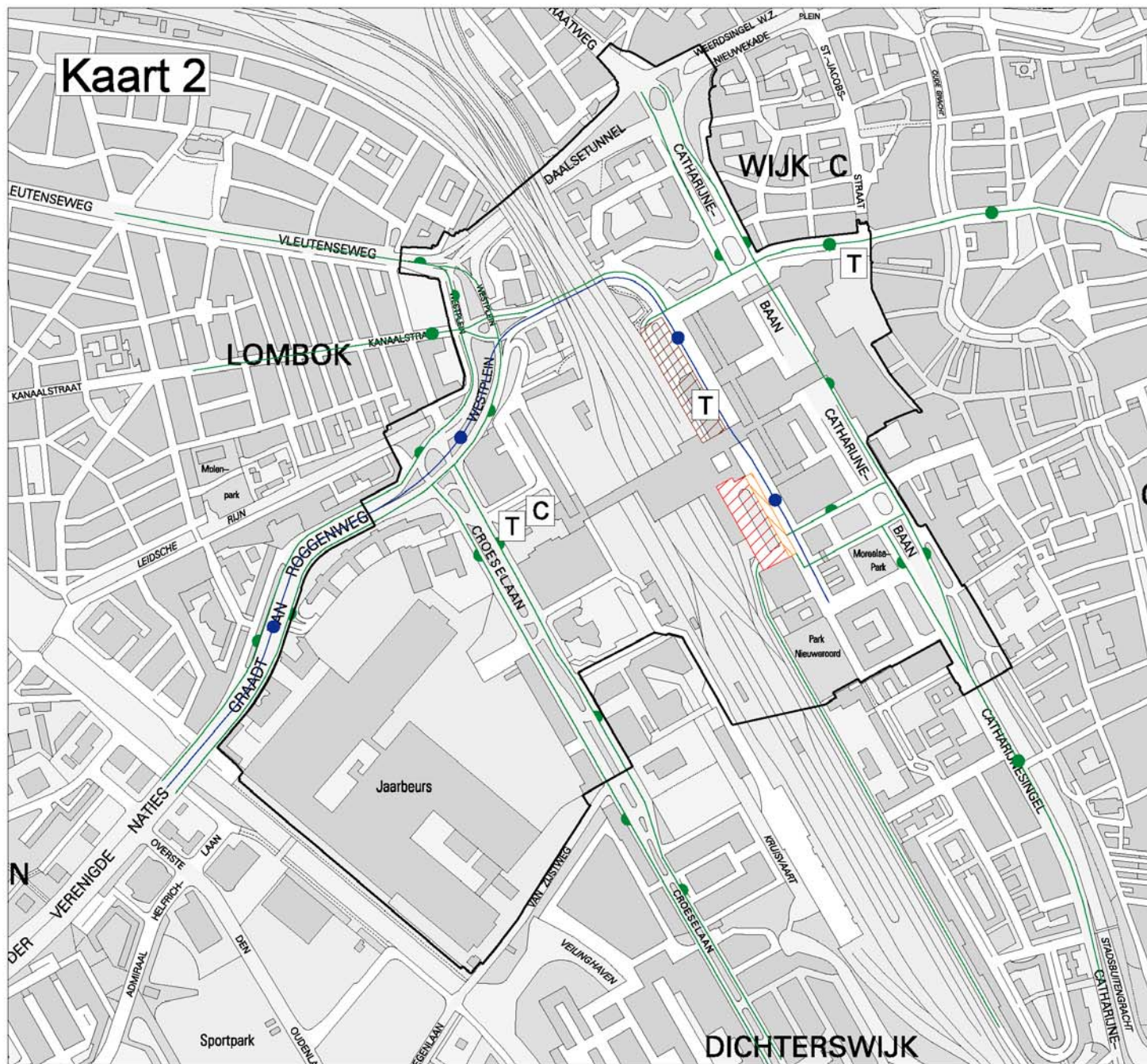
- Primaire as
- Secundaire as
- Wijkontsluitingsweg (auto)
- Wijkontsluitingsweg (OV)









Bevoorrading

- Bevoorradingas
- Belangrijke expeditie

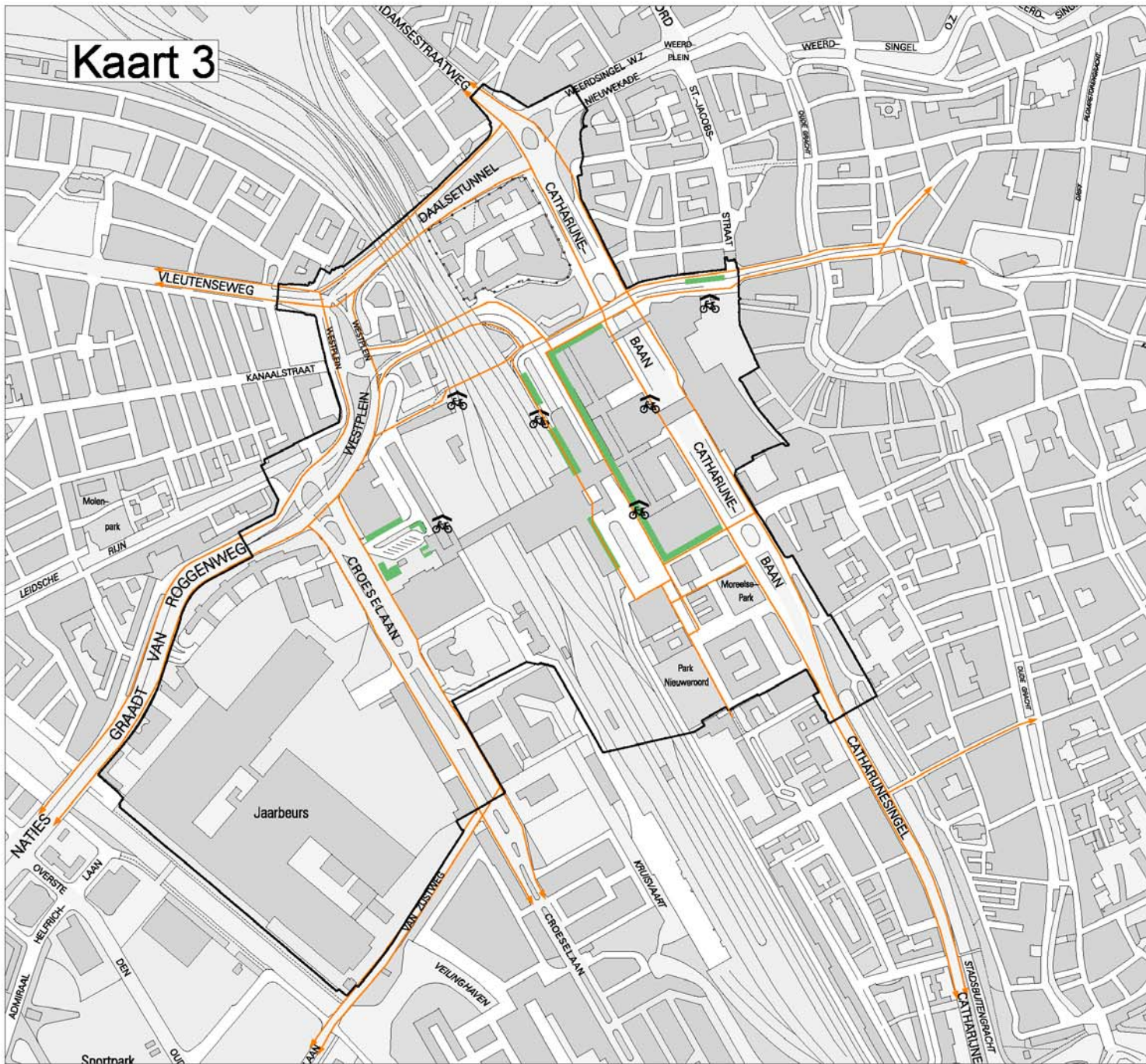


# Kaart 2



- ### Openbaar vervoer / taxi
-  Opstelplaats stadsbussen
  -  Opstelplaats streekbussen
  -  Bufferplaats bussen
  -  Busroute
  -  Tramroute
  -  Halteplaats
  -  Taxi standplaats
  -  Opstelplaats touringcars

# Kaart 3

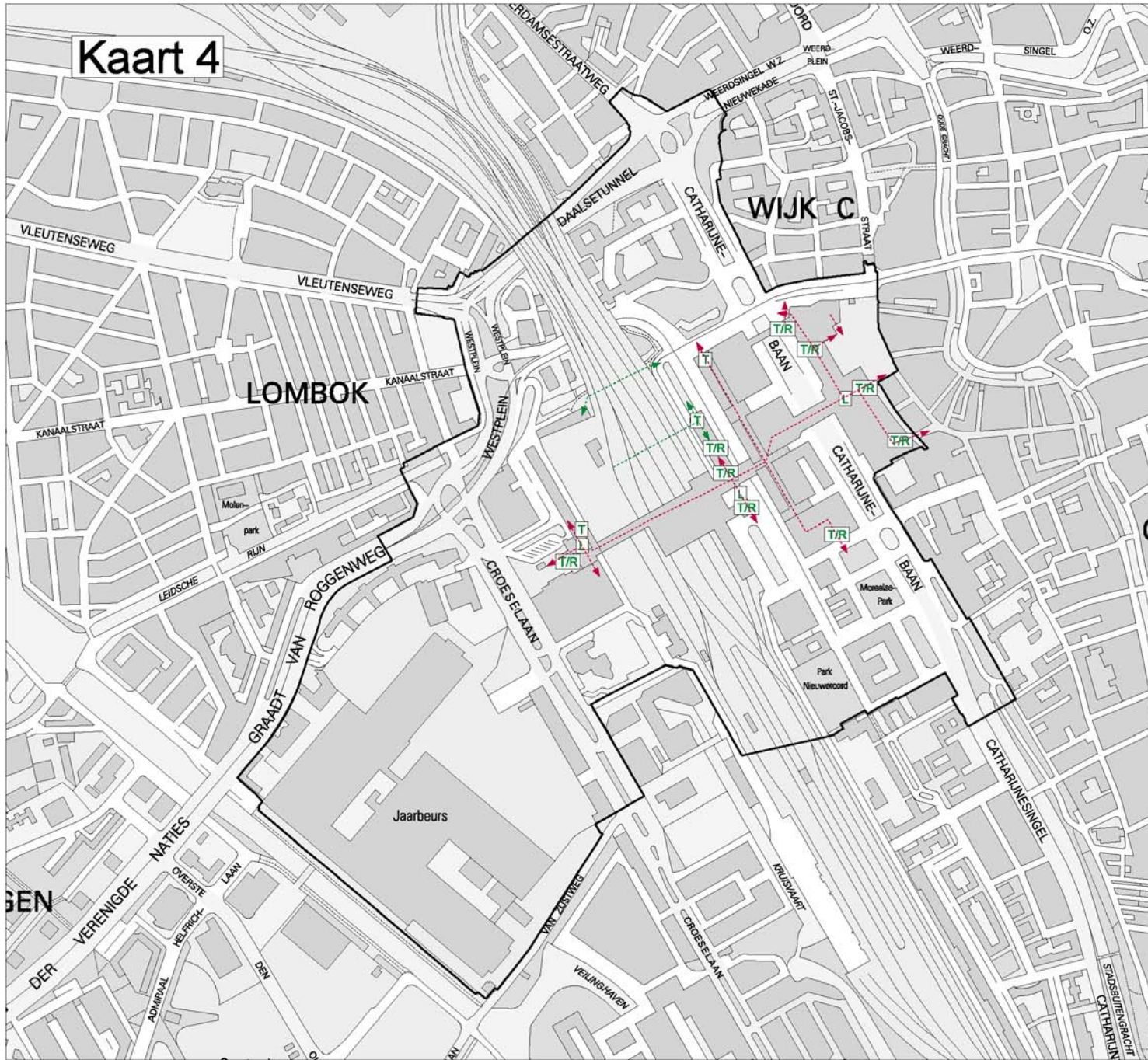


## Fietsroutes

-  Huidige hoofdfietsroute
-  Fietsenstalling bewaakt
-  Fietsenstalling OR



# Kaart 4

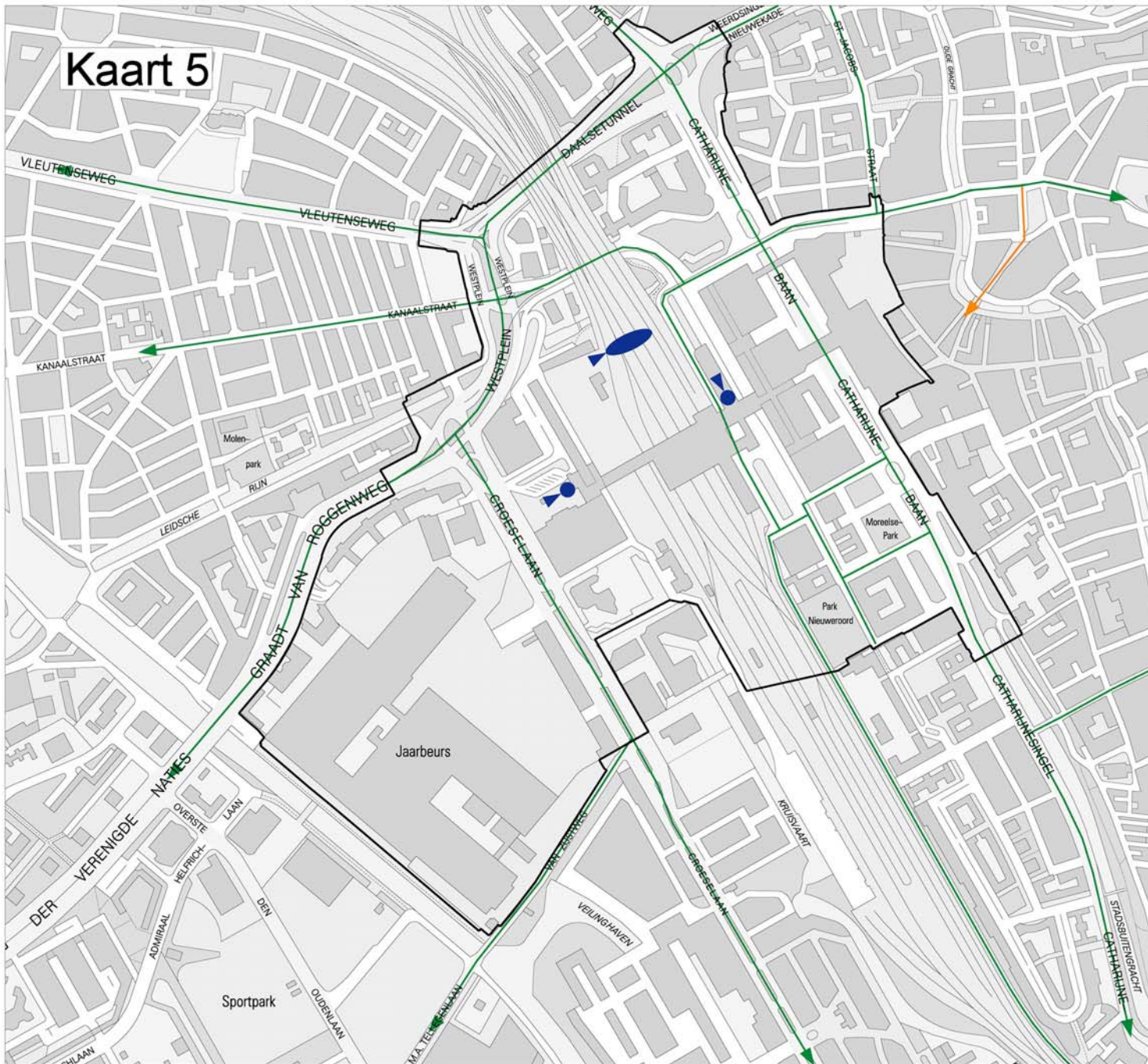


## Looproutes semi openbare ruimte

- Looproutes +1
- Looproutes -1
- Lift
- Trap
- Trap / Roltrap



# Kaart 5

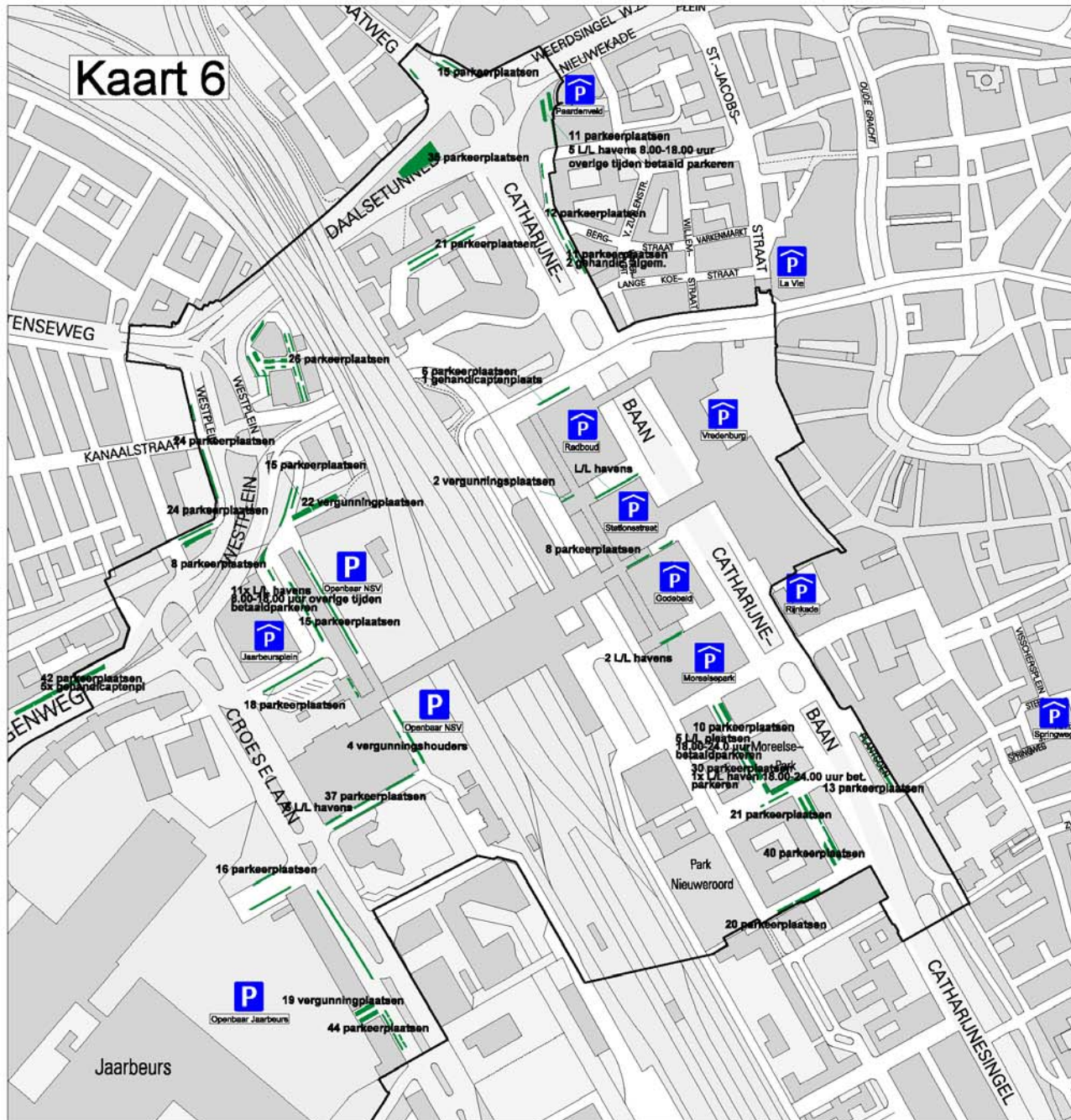


## Uitrukroutes hulpdiensten ontsluiting NS-station

- Hoofdweg (GVVP) / OV-route  
tevens uitrukroute hoofcategorie
- Uitrukroute subcategorie
- ▲ Toegang NS-station



# Kaart 6



## Parkeren



Parkeergarage



Maaiveld parkeren



Parkeerplaats particulier eigendom

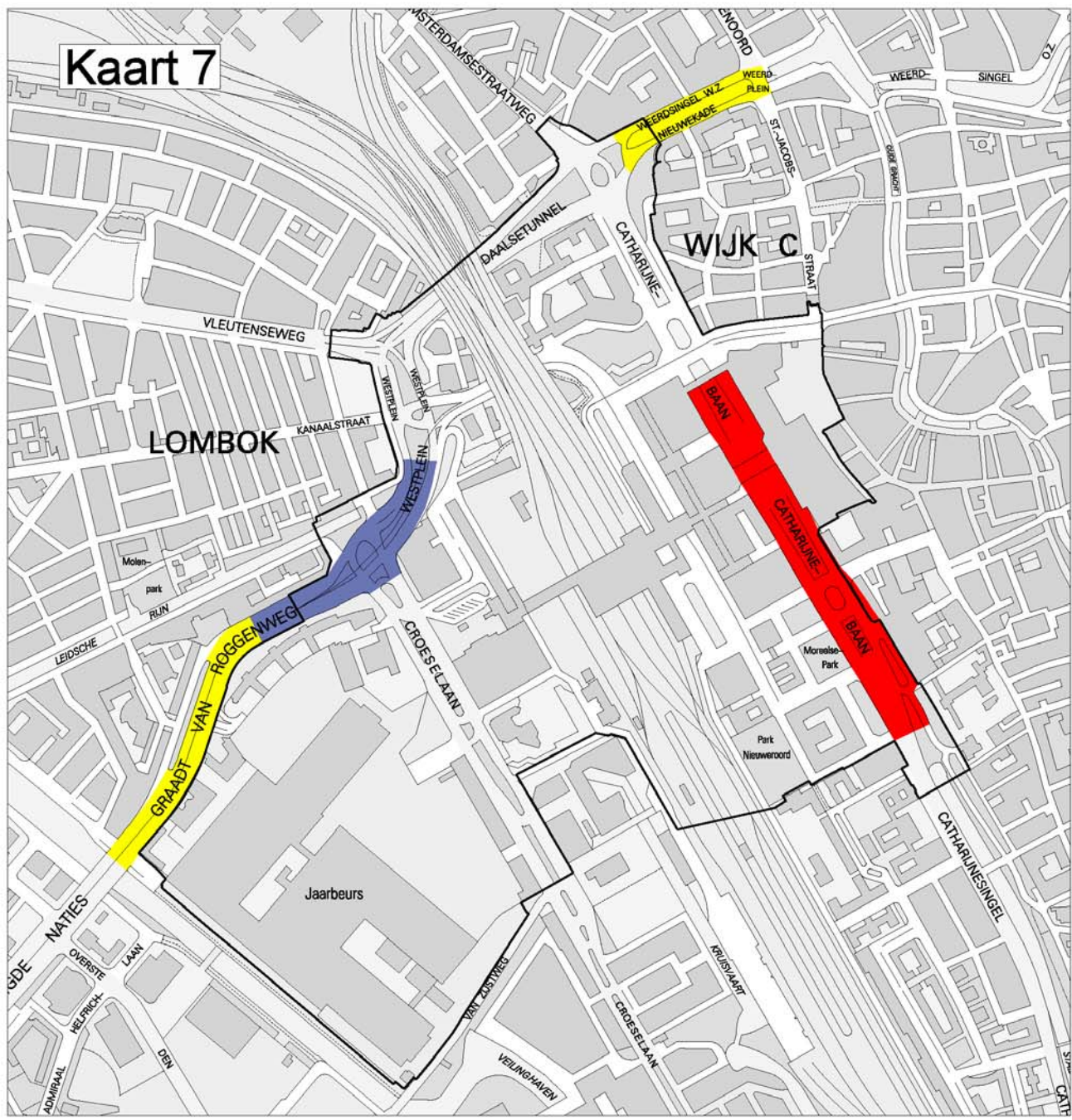


Stationsgebied






Utrecht

# Kaart 7



## Kneipunten luchtkwaliteit Bron: Luchtkwaliteitsplan Utrecht

-  56-58 mg NO<sub>2</sub> (2002)
-  58-60 mg NO<sub>2</sub> (2002)
-  >60 mg NO<sub>2</sub> (2002)

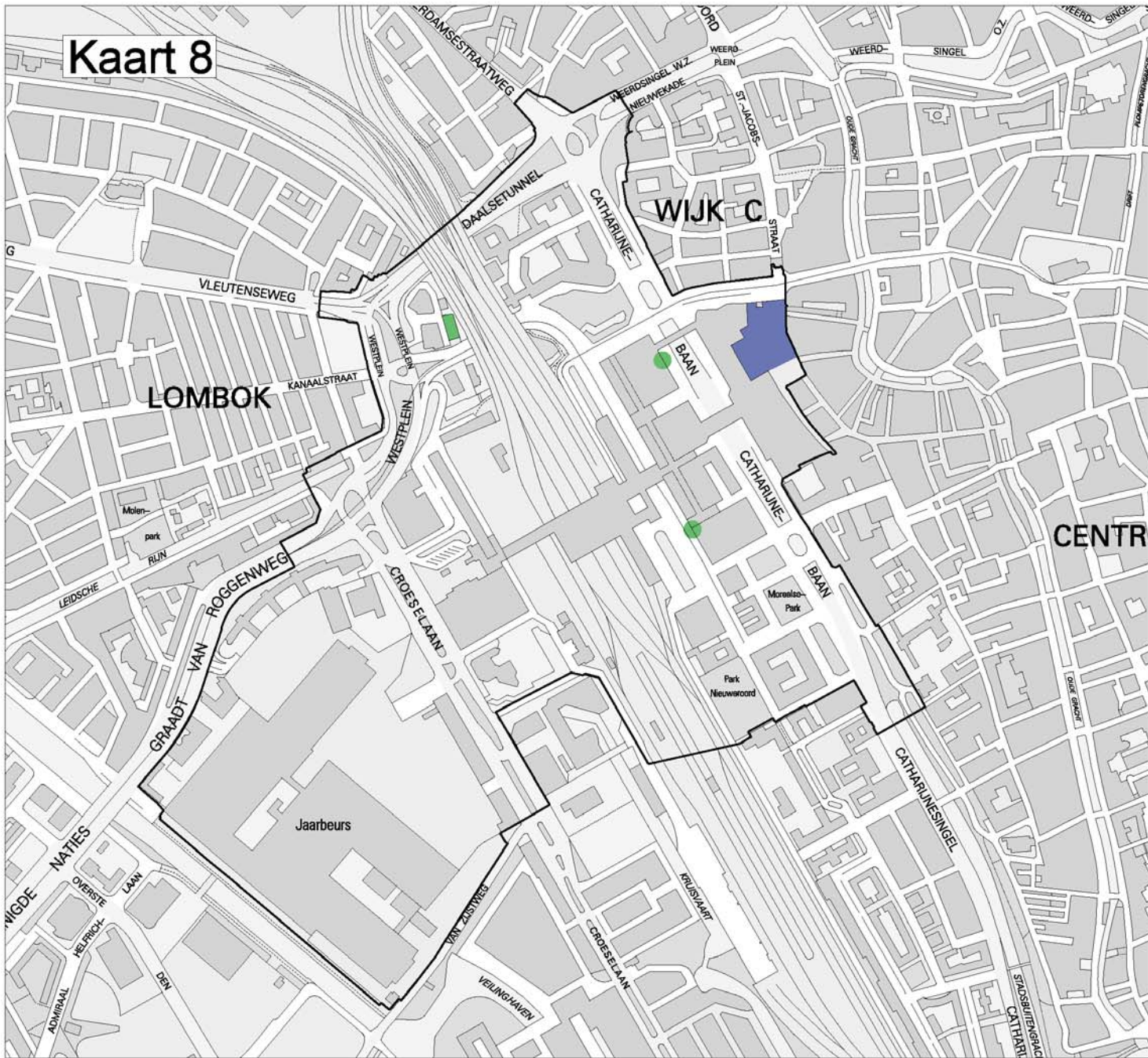


Stationsgebied





Utrecht

# Kaart 8



## Diversen

-  Daklozen en verslaafdenopvang
-  Markt



Kaart 9



Wegen waarop niet gewerkt mag worden zonder goedkeuring van het BBU

 Goedkeuring BBU vereist



## **BIJLAGE 1: BRONNEN**

### **Documentatie**

Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht  
Beheer en Veiligheidsrapportage, bijlage Masterplan (juni 2003)  
Bereikbaarheid Stationsgebied tijdens de uitvoering (29 april 2003)  
Bestemmingsplan Stationsgebied voorontwerp (augustus 2003)  
Bevoorradersplan Utrecht (16 september 2003)  
Bouwputmanagement stationsgebied Utrecht (BSU)  
Bouwverordening Gemeente Utrecht (4 december 2003)  
Handboek Inrichting Openbare Ruimte (DSB)  
Handleiding Bluswatervoorziening en Bereikbaarheid (NVBR, 2003)  
Intentie overeenkomst Coproductie Bevoorradersplan Binnenstad Utrecht (6 september 2002)  
Leidraad Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer Bouwfase (14 september 2004)  
Luchtkwaliteitsplan Utrecht  
Masterplan Stationsgebied Utrecht (2003)  
Nota Beheer en Veiligheid (NBV) (14 december 2004)  
Ontwerp –Gemeentelijk Verkeer- en Vervoer Plan (27 februari 2005)  
Parkeernota (18 november 2003)  
Raadsbesluit amendement “Opheffen straatparkeerplaatsen na compensatie via parkeergarages”,  
deel uit makend van de Parkeernota 2003  
Rapportage van publiekrechtelijke risicoanalyse op het project Uitbreiding Stationsgebied  
(gemeente Utrecht, mei 2005)  
Regionaal Verkeer- en Vervoer Plan (27 oktober 2004)  
Uitgangspunten kernteam voor de toetsing van Infrastructurele projecten

## **Geïnterviewde partijen**

Gemeente Utrecht, Wijkbureau Binnenstad

Gemeente Utrecht, Dienst Stadsbeheer (DSB), afd. Bureau Bereikbaarheid Utrecht (BBU)

Gemeente Utrecht, Dienst Stadsontwikkeling (DSO), Parkeerbedrijf Gemeente Utrecht

Prorail

Corio Nederland Retail B.V.

NS Stations

Jaarbeurs Holding

Vredenburg

Kamer van Koophandel

Politie

GHOR (Ambulancedienst)

Brandweer

Connexxion

Gemeentelijk Vervoerbedrijf Utrecht

SOLGU

Federatie Slechtzienden- en Blindenbelang

Bewonersoverleg City Project Utrecht

COSBO Stad Utrecht

## **BIJLAGE 2: CHECKLIST BOUWPUTMANAGEMENT**

De geïnventariseerde eisen en wensen kunnen worden verwerkt tot checklisten. Deze kunnen worden gebruikt bij het beoordelen van bouwactiviteiten. Daarbij staat de integrale beoordeling van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid centraal. De checklist is samengesteld op basis van onderwerpen die gerelateerd zijn aan:

- het integrale bouwplan,
- een individueel bouwproject,
- en de tijdelijke voorzieningen,

De kritische eisen, belangrijke wensen en aandachtspunten die zijn gedefinieerd, zijn naar een aantal thema's ingedeeld. Deze thema's staan beschreven in de kolom 'trefwoord'. In de kolom 'items' is een omschrijving gegeven van aspecten die behoren bij het desbetreffende trefwoord/thema. Door de indeling naar thema's kunnen sommige items op meerdere thema's van toepassing zijn. Daardoor krijgt de checklist een integraal karakter.

<b>Trefwoord:</b>	<b>√ ja</b>	<b>X nee</b>	<b>Integrale bouwplan - omschrijving item:</b>
Bereikbaarheid & toegankelijkheid			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de invalswegen voor het (auto)verkeer bereikbaar en zijn de bestemmingen in het stationsgebied ontsloten</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Voldoet de doorstroming op de primaire, secundaire assen en wijkontsluitingswegen aan de streefkwiteit</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Is de bereikbaarheid van en de doorstroming op de primaire en secundaire assen en wijkontsluitingswegen voor OV gegarandeerd.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn eventuele tijdelijke haltes en standplaatsen logisch gesitueerd en goed bereikbaar.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de hoofdroutes voor fietsers gegarandeerd en zijn de bestemmingen bereikbaar.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de routes voor voetgangers gegarandeerd en zijn de bestemmingen bereikbaar en toegankelijk</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de tijdelijke en alternatieve routes begaanbaar voor mensen met een functie beperking (bijv aanwezigheid en functioneren van liften en roltrappen, geen drempels etc.)</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de bevoorradingsassen voor het bevoorradend verkeer (zijnde niet het bouwverkeer) gegarandeerd</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de expeditie-ingangen en –straten van winkels en horeca in het stationgebied en het centrum bereikbaar.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Is de kwaliteit van het wegdek en de hoogte of breedte van de weg voldoende om bouwverkeer toe te kunnen staan.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de aanrijroutes naar en binnen het Stationsgebied voor hulpverlenende diensten gegarandeerd.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Kunnen hulpverleners binnen hun normtijden alle bestemmingen bereiken (brandweer: 6-8 minuten, ambulance: 15 minuten en politie: 10 minuten).</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn voor hulpverleners adressen altijd via twee routes bereikbaar en is er een opstelplaats.</li> </ul>
	OV		
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de alternatieve routes voor auto, bevoorradend en langzaam verkeer logisch en goed en duidelijk bewegwijzerd.</li> </ul>
Parkeren			<ul style="list-style-type: none"> <li>Worden lijnvoeringen niet te vaak gewijzigd.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Worden de halteplaatsen zo minimaal als mogelijk gewijzigd en zijn deze logisch gesitueerd en goed bereikbaar.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>Wordt bij het opheffen van straatparkeerplaatsen en (gemeentelijke) parkeergarages voorzien in compenseerde maatregelen.</li> </ul>



<b>Trefwoord:</b>	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> X nee	<b>Individueel bouwproject - omschrijving item</b>
Bouwplaats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is bij het functievrij maken van bouwvlekken in voldoende mate voorzien in alternatieven voor de aanwezige functies (denk daarbij aan parkeercapaciteit, markt, kiosken, evenementenvergunningen, fietsenstalling etc.)</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doorsnijdt de afrastering van de bouwplaats routes voor auto, fiets, voetgangers, OV, hulpverlening of bevoorradend verkeer. Zo ja, zijn afdoende tijdelijke maatregelen getroffen.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn er minimaal 2 onafhankelijke toegangen voor hulpdiensten aanwezig per bouwcluster.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ligt het bouwwerk op 40 meter of meer van de openbare weg. Zo ja, is er dan een opstelplaats voor hulpdiensten aanwezig.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is het ingaand en uitgaand bouwverkeer zo veel mogelijk gescheiden van overig verkeer. Voorkeur is om via één ingang en één uitgang het bouwverkeer van en naar de openbare weg te geleiden.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Voldoen de bouwschuttingen aan de gewenste kwaliteit en uitstraling van het gebied en is deze niet langer dan strikt noodzakelijk aanwezig.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Worden hoekjes, nissen e.d. voorkomen of zijn deze voldoende verlicht.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is de bouwput afsluitbaar.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is de veiligheid van passanten in de nabijheid van werkzaamheden in de bouwput voldoende gewaarborgd</li> </ul>
Bouwverkeer & opslag materialen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is waar mogelijk gebruik gemaakt van multimodale faciliteiten voor bouwverkeer of worden faciliteiten in gezamenlijkheid gebruikt.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de routes voor het bouwverkeer vastgelegd en bewegwijzerd.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is de kwaliteit van het wegdek en de hoogte of de breedte van de weg voldoende om bouwverkeer toe te kunnen staan.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn afdoende tijdelijke maatregelen getroffen om het bouwverkeer te faciliteren</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn regulier verkeer en bouwverkeer zoveel als mogelijk gescheiden.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is voor bijzondere transporten een aanvraag van ontheffing verleend door de Rijksdienst voor het Wegverkeer.</li> </ul>
Bouwwerkzaamheden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is een Inritvergunning aanwezig voor (tijdelijke) in- en uitritten</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is de bouwer en de (onder)aannemers bekend met het bouwreglement.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bouwwerkzaamheden mogen slechts plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur, excl. zon- en feestdagen. Vrijstelling op aanvraag.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Heiwerkzaamheden mogen slechts plaatsvinden tussen 07.00 en 19.00 uur. Vrijstelling op aanvraag.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is een milieu vergunning verleend en is daarin aangegeven dat de bouwwerkzaamheden uitgevoerd kunnen worden binnen de geldende normen voor o.a. geluid.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is het aanspreekpunt van elke bouwer in de bouwplaats of het bouwgebied bekend (altijd bereikbaar via 06)</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is door de bouwer voorzien in voldoende preventieve maatregelen om criminaliteit en vandalisme te voorkomen op de bouwplaats</li> </ul>
Afvval en bouwstof	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn afspraken gemaakt over communicatie over werkzaamheden</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Is er voorzien in gescheiden inzameling van bouw- en/of sloopafval.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn de aanbiedplekken voor vuilnis met de daarvoor bedoelde auto's bereikbaar.</li> </ul>
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Zijn met de aannemers/ontwikkelaars afspraken gemaakt over het reguleren en ophalen/wegbrengen van bouwafval.</li> </ul>

<b>Trefwoord:</b>	<b>√ ja</b>	<b>X nee</b>	<b>Tijdelijke voorzieningen - omschrijving item:</b>
Tijdelijke routes auto			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoet de tijdelijke route aan de normen voor verkeersveiligheid</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is de doorstroming voldoende gewaarborgd.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is de route voorzien van duidelijke bewegwijzering.</li> </ul>
Tijdelijke fietsroutes en parkeren			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijn de routestructuren helder en logisch, ook na tijdelijke afsluiting van routes vanwege bouwwerkzaamheden.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoet de tijdelijke route voor fietsers aan de veiligheidsnorm en zijn deze goed toegankelijk.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligt de maximale fietsomrijdfactor binnen de 20% ten opzichte van de oorspronkelijke afstand.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is de bewegwijzering van goede kwaliteit en zijn de verwijzingen duidelijk.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is bij verwijdering van stallingsruimte of fietsenklemmen in de nabijheid voorzien in een vergelijkbaar alternatief.</li> </ul>
Tijdelijke routes voetgangers			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijn de routestructuren helder en logisch, ook na tijdelijke afsluiting van routes vanwege bouwwerkzaamheden.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Voldoet de tijdelijke route voor voetgangers aan de veiligheidsnorm en zijn deze goed toegankelijk, ook voor mensen met een functie beperkingen.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is sprake van of kans op ongelijk straatwerk en/of vloer tijdens de bouw.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is er sprake van of kans op uitstekende spijkers, splinters of andere uitstekende delen op bouwafzettingen of loopbruggen e.d.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijn tijdelijke looppaden, -bruggen e.d. goed begaanbaar en niet glad.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wordt gebruik gemaakt van doorbuigende platen op looppaden voor voetgangers.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Worden ribbeltegels voor blinden onderbroken.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is de sociale veiligheid voor reizigers, winkelpersoneel etc. gegarandeerd. Bv door het aanbrengen van tijdelijk verlichting, goede bewegwijzering, e.d.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Is daar waar tijdelijke verlichting wordt toegepast van uitstekende kwaliteit, bij voorkeur van daglichtkwaliteit of minimaal 100 lux.</li> </ul>
Tijdelijke maatregelen OV			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijn onoverzichtelijke situaties als hoekjes en muurtjes waarachter iemand of iets verscholen kan zijn zoveel mogelijk voorkomen.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Worden lijnvoering niet te vaak gewijzigd.</li> </ul>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zijn eventuele tijdelijke haltes en standplaatsen logisch gesitueerd en goed bereikbaar en toegankelijk</li> </ul>

## BIJLAGE 3: VERGUNNINGEN M.B.T. BEREIKBAARHEID, VEILIGHEID, LEEFBAARHEID<sup>6</sup>

### Wegwerkzaamheden

- voor alle wegwerkzaamheden dient DSB toestemming te verlenen [APV art. 19, Wegenwet]
- bij bouwwerkzaamheden kan het zijn dat een bestaande weg wordt onttrokken aan het openbaar verkeer. De onttrekking van de weg kan gebeuren op initiatief van de gemeente (artikel 9) of op initiatief van iedere belanghebbende bij een weg (artikel 11). DSB geeft toestemming. [Wegenwet] *Soms geeft ook DSO toestemming dit is afhankelijk van het feit of het een definitieve of tijdelijke onttrekking is.*

### Bijzonder Transport

- indien er sprake is van bijzondere transporten (dit kan bijvoorbeeld het geval zijn bij het transport van grote pré-fab onderdelen) dan is een ontheffing van de Rijksdienst voor het Wegverkeer noodzakelijk [art 87 WegenVerkeersWet].

### In- / uitritten

- voor het aanleggen van (tijdelijke) in- en uitritten is een inritvergunning nodig (DSB) [APV, art. 19, 20]

### Openbare Ruimte

- het vellen (kappen) van bomen of het verwijderen van groenstroken en het verplanten van bomen is vergunningsplichtig. In de Algemene Plaatselijke Verordening Utrecht (APV Utrecht) is beschreven welke voorwaarden gelden [APV art. 85]
- opbreekvergunning (ook wel vergunning Nutsbedrijven). Voor het aan- of verleggen van kabels en leidingen voor nutsvoorzieningen is het noodzakelijk dat het betreffende nutsbedrijf een vergunning aanvraagt [APV art. 17, 19]
- voor (tijdelijk) gebruik van de openbare ruimte (denk aan bouwketen, steiger, afvalcontainers, reclame uitingen etc.) dient een vergunning aangevraagd te worden [APV 2e hoofdstuk, Reclameverordening, Standplaatsvergunning]
- specifiek voor het hebben van voorwerpen aan/in/op en/of boven de openbare weg is een zogenaamde IOG-vergunning vereist (Inname Openbare Grond) [APV art 17]

### Ontgrondingen

- wanneer in de grond wordt gewerkt is al snel sprake van een ontgroning. Dit betreft zowel het afgraven van zand en grind, het afvoeren van grond of het realiseren van een maaiveldverlaging waarbij grond binnen het gebied wordt verplaatst. Om dit mogelijk te kunnen maken is een ontgrondingsvergunning nodig. Deze vergunning wordt afgegeven door Gedeputeerde Staten van de provincie Utrecht [Ontgrondingenwet, Provincie]

---

<sup>6</sup> Niet limitatief overzicht