



Gemeente Utrecht

Beheer en Veiligheid



14 december 2004



Nota Beheer en Veiligheid

**Borging van veiligheid en leefbaarheid
Herontwikkeling Stationsgebied**

INHOUDSOPGAVE	pagina
SAMENVATTING	4
1 INLEIDING	7
DEEL A: OPGAVE, ORGANISATIE EN ROLLEN	8
2 BEHEER EN VEILIGHEIDSOFGAVE	8
2.1 DE OPGAVE.....	8
2.2 OPGAVE ONTWIKKELENDE PARTIJEN/INITIATIEFNEMERS	9
2.3 DILEMMA'S PLANTOETSING BEHEER EN VEILIGHEID.....	9
3 ORGANISATIE EN ROLLEN	11
3.1 ORGANISATIE VAN ADVISERING, BEOORDELING EN TOETSING BOUWPLANNEN	11
3.1.1 <i>Begeleiding bouwinitiatieven Stationsgebied (DSO)</i>	12
3.1.2 <i>Werkgroep herontwikkeling beheer en veiligheid (POS)</i>	13
3.2 ORGANISATIE VAN BOUWPUTMANAGEMENT, HANDHAVING EN TOEZICHT	14
3.2.1 <i>Handhaving en toezicht bouw (DSO/Brandweer/Politie/DSB/milieu/Privaten partijen)</i> .	14
3.2.2 <i>Bouwputmanagement (POS)</i>	16
3.3 ORGANISATIE VAN CALAMITEITENBEHEERSING.....	17
3.4 ROL VAN DE INITIATIEFNEMER / PLANONTWIKKELAAR	17
DEEL B – RANDVOORWAARDEN	19
4 BEHEER EN VEILIGHEID.....	19
4.1 ALGEMEEN BEHEER EN VEILIGHEIDSKADER.....	19
5 SOCIALE VEILIGHEID.....	21
5.1 OPGAVE	21
5.2 PIJLERS SOCIALE VEILIGHEID	21
5.3 KADER EN RANDVOORWAARDEN	21
5.3.1 <i>Kader</i>	21
5.3.2 <i>Randvoorwaarden</i>	22
5.4 OVERZICHT VAN HANDIGE DOCUMENTATIE EN HANDBOEKEN.....	22
6 FYSIEKE VEILIGHEID	23
6.1 OPGAVE	23
6.2 PIJLERS FYSIEKE VEILIGHEID.....	23
6.3 KADER EN RANDVOORWAARDEN	24
6.3.1 <i>Kader</i>	24
6.3.2 <i>Randvoorwaarden</i>	24
6.4 OVERZICHT VAN HANDIGE DOCUMENTATIE EN HANDBOEKEN.....	27
7 BEHEER OPENBARE EN SEMI OPENBARE RUIMTE (SCHOON EN HEEL)	28
7.1 OPGAVE	28

7.2	PIJLERS BEHEER	28
7.3	KADER EN RANDVOORWAARDEN	29
7.3.1	<i>Kader</i>	29
7.3.2	<i>Randvoorwaarden</i>	30
7.4	OVERZICHT VAN HANDIGE DOCUMENTATIE EN HANDBOEKEN	31
8	BOUWPUTMANAGEMENT	32
8.1	OPGAVE	32
8.2	PIJLERS BOUWPUTMANAGEMENT	32
8.3	KADER EN RANDVOORWAARDEN	32
8.3.1	<i>Kader</i>	32
8.3.2	<i>Randvoorwaarden</i>	33
9	SPECIFIEKE RANDVOORWAARDEN PER CLUSTER/CONTRACTPARTIJ	35
9.1	CLUSTER B/HOOG CATHERIJNEN (CORIO)	35
9.2	CLUSTER E/JAARBEURSTERREIN (JAARBEURS).....	36
9.3	CLUSTER AOV/OV-TERMINAL (PRORAIL)	38
9.4	CLUSTER Ae/STATIONSENTREES (NS-VASTGOED).....	39
9.5	OPENBARE RUIMTE/ONDERGRONDSE INFRA	40
	BIJLAGE 1: CHECKLIST SOCIALE VEILIGHEID.....	42
	BIJLAGE 2: CHECKLIST FYSIEKE VEILIGHEID	46
	BIJLAGE 3: CHECKLIST TOEKOMSTIG BEHEER.....	47
	BIJLAGE 4: CHECKLIST BOUWPUTMANAGEMENT	48
	BIJLAGE 5: PUBLIEKRECHTELIJKE TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN GEMEENTELIJKE PARTIJEN	51

Samenvatting

Van Masterplan ...

Gelijktijdig met het ontwikkelen van het Masterplan Stationsgebied is - op dat abstractieniveau - in juni 2003 de beheer en veiligheidsrapportage Stationsgebied gepresenteerd. Daarin zijn de randvoorwaarden vastgelegd voor een schoon, heel en veilig Stationsgebied. Dit betrof inhoudelijke eisen aan de herontwikkelingsplannen, procesmatige afspraken over de kwaliteitsborging en uitgangspunten voor het beheer en onderhoud tijdens de bouw en na de herontwikkeling.

....naar definitief ontwerp.

Binnenkort wordt de stap gezet naar de ontwikkelovereenkomsten tussen gemeente en private partijen en wordt gestart met het ontwerpen van de gebouwen en openbare ruimten in het Stationsgebied. De randvoorwaarden voor een veilig en leefbaar Stationsgebied zijn de afgelopen maanden nader uitgewerkt en tot het niveau van de ontwikkelovereenkomsten en definitief ontwerp gebracht. Het resultaat is in de voorliggende nota vastgelegd. De afspraken worden vastgelegd in de diverse overeenkomsten. De nota geeft een overzicht op welke wijze vorm en inhoud wordt gegeven aan een veilig en leefbaar Stationsgebied en zal als referentiekader worden gebruikt voor de toetsing van de diverse ontwikkelings- en ontwerpplannen. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande criteria.

Algemene doelstelling

- Overlast en criminaliteit wordt teruggedrongen; beleving van veiligheid en leefbaarheid wordt verbeterd;
- Het Stationsgebied is overzichtelijk, toegankelijk en bereikbaar, evenals alle voorzieningen binnen het gebied;
- Het heeft een logische routestructuur en overeenstemming van functies, inrichting en gebruik;
- Het is goed schoon te houden en beschikt over inrichtingselementen die heel (en heel te houden) zijn;
- Het is vanuit economisch en sociaal oogpunt goed exploiteerbaar en beheerbaar;
- Het is fysiek veilig en is bij calamiteiten voor hulpdiensten goed toegankelijk en snel te ontruimen;
- De bouwoverlast tijdens de herontwikkeling is zo minimaal mogelijk;
- Er wordt voorzien in bereikbaarheid van de winkels, woningen, kantoren, e.d. tijdens de herontwikkeling.

Randvoorwaarden herontwikkelingsplannen

- **Sociale veiligheid:** De geldende randvoorwaarden zijn beschreven in de rapportage Beheer en veiligheid herontwikkeling Utrecht (bijlage Masterplan). Gezien de gedetailleerdheid van de beschreven randvoorwaarde was geen nadere uitwerking noodzakelijk. Daarnaast wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij onder meer bestaande criteria als: Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra, Handboek Voor Toegankelijkheid en Politiekeurmerk Veilig Wonen. Het plan- en contracteringsproces fungeert als kapstok voor de borging. In dit kader zijn de belangrijkste sociale veiligheidsrandvoorwaarden opgenomen in het bestemmingsplan. De overige zullen worden vastgelegd in de ontwikkel- en projectovereenkomsten tussen gemeente en private partijen.
 - Voor veel van de randvoorwaarden voor **Fysieke veiligheid** geldt als uitgangspunt de vigerende wet- en regelgeving, zoals Woningwet, Bouwbesluit, Bouwverordening Utrecht, Handboek
-

Inrichting Openbare Ruimte (DSB), Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid (NVBR). Gebaseerd hierop zijn een tweetal onderzoeken uitgevoerd. Het rapport Fysieke veiligheid Stationsgebied Utrecht 2020 van het Nibra beschrijft daarbij de maatscenario's voor het Stationsgebied Utrecht, de preventieve randvoorwaarden ter beheersing van de maatscenario's en preparatieve uitgangspunten voor het optreden door overheidshulpdiensten. Het rapport Bluswatervoorziening van Aqua+ geeft (indicatief) aan welke bluswaterbehoefte er in het plangebied is voor de publieke taak en bij de gebouweigenaren en brengt daarnaast in beeld op welke wijze voorzien kan worden in deze behoefte cq. hoe dit gerealiseerd kan worden.

- De randvoorwaarden voor de **inrichting van de (semi) openbare ruimte** zijn vastgelegd in het Referentiekader Beheer van Oranjewoud, Referentiekader Openbare Ruimte (POS) en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (DSB). Het referentiekader beheer beschrijft daarbij de visie op beheer, de kwaliteit van het beheer en locaties waar gezamenlijk beheer gewenst is. Verder biedt het kader handvatten voor ontwerpers en beheerders voor de beantwoording van (toekomstige) beheervraagstukken op zowel strategisch als operationeel niveau.
- Naast randvoorwaarden per thema zijn ook specifieke **randvoorwaarden per deelgebied** aangegeven, onder meer voor de Openbaar Vervoer Terminal, Hoog Catharijne en de Jaarbeurs.

Beheer en toezicht tijdens de bouw

In deze nota wordt beschreven hoe door middel van bouwputmanagement de bouwoverlast zoveel mogelijk wordt voorkomen en de bereikbaarheid van alle functies zo veel mogelijk wordt behouden. Dit vereist enerzijds goede afspraken en anderzijds een goede organisatie.

- **Organisatie:** Voor het bouwputmanagement worden door de gemeente ten behoeve van de regie in de bouwfase een **Bouwregisseur** en een **Uitvoeringscoördinator** aangesteld. Kerntaak van de Bouwregisseur is de beoordeling van de aanpak van de uitvoering van de herontwikkelingsplannen met betrekking tot de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de (semi) openbare ruimte. Dit bevat onder meer de afstemming van werkzaamheden tussen deelgebieden en deelprojecten voorafgaand aan de start van de uitvoering. De bouwregisseur heeft ook zitting in het Planbegeleidingsteam van DSO. Kerntaak van de Uitvoeringscoördinator is het coördineren en afstemmen van beheer- en uitvoeringswerkzaamheden, het signaleren en oplossen van problemen in het veld, het toezicht houden en het handhaven van gemaakte afspraken. De uitvoeringscoördinator werkt nauw samen met de bouwinspecteur en 'toezichthouders' van hulpdiensten en beherende partijen. Er komt een internetpagina die alleen toegankelijk is voor de betrokken partners. Deze biedt toegang tot de actuele gegevens, bestaande databases met de diverse plannen, vergunningen, afspraken, regels, e.d.
 - **Uitvoeringsplan:** Alle ontwikkelings- en bouwplannen moeten door de ontwikkelaar voorzien worden van een "Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase". Hierin wordt aangegeven hoe zij denkt de bouw zodanig te organiseren en vorm te geven dat de omgeving bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid blijft. Het uitvoeringsplan moet daarbij voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in de "Leidraad uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase" waarin de inhoudelijke eisen worden aangegeven die verwacht worden van dit procesinstrument.
 - **Calamiteiten:** In het ontwerp Rampbestrijdingsplan Stationsgebied zijn processen vastgelegd voor de bestrijding van calamiteiten en de wijze van publiek-private samenwerking. Essentieel is dat de hulpdiensten en de (private) bedrijfshulpverleningsorganisaties van o.m. Corio, Jaarbeurs, NS, Prorail en busbedrijven goed op de hoogte zijn van de actuele stand van zaken tijdens de herontwikkeling. De informatie over aanrijdroutes naar en binnen het stationsgebied zal onderdeel zijn van het bereikbaarheidssysteem van DSB. De meldkamers van de private partners
-

Nota Beheer en Veiligheid

beschikken over de actuele informatie over ingangen en vluchtroutes binnen de gebouwen.

- **Communicatie:** Een communicatiestrategie wordt ontwikkeld die een ondersteunende rol heeft in het algehele proces van bouwputmanagement. Onderdelen zijn: de strategiebepaling bij politiek en maatschappelijk gevoelige punten, imago, positionering, PR van het stationsgebied e.d. Naast nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten, huis-aan-huisfolders zal er een website worden ontwikkeld waarin werkzaamheden worden aangekondigd. Dit om partijen tijdig te informeren over overlast of (tijdelijke) ontoegankelijkheid van het gebied.
- **Informatie en klachten:** Er wordt één centraal meldpunt ingesteld voor de melding van klachten en verstrekking van informatie.

Advisering en toetsing

- De **borging** van de inhoudelijke en organisatorische randvoorwaarden van veiligheid en leefbaarheid berust op twee pijlers: het planproces en het contracteringsproces.
 - **Workshops:** Bij de planvorming dienen de veiligheids- en beheerdeskundigen van partijen te worden betrokken. Per planfase worden een tweetal workshops gehouden. Projectgegevens worden daarin uitgewisseld en de planontwikkelaar zal gewezen worden op de beheer- en veiligheidsrisico's en zal adviezen ontvangen over mogelijke oplossing.
 - **Beheer- en veiligheidsparagraaf:** Plannen die bij partijen ter besluitvorming worden voorgelegd zijn voorzien van een beheer- en veiligheidsparagraaf, waarin een oordeel over de consequenties voor veiligheid en leefbaarheid is opgenomen, alsmede voorstellen voor de organisatie en financiering van het toekomstig beheer en toezicht zowel tijdens de bouw als na de realisatie. Het betreft in ieder geval de volgende fasebesluiten: definitiefase, schetsontwerp, voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en bouwaanvraag.
 - **Werkgroep herontwikkeling:** De werkgroep stelt de randvoorwaarden op voor de diverse uitwerkingsplannen en toetst deze hierop. De werkgroep bestaat uit veiligheids- en beheer deskundige van private en publieke partijen. Input voor de toetsing is de beheer en veiligheidsparagraaf.
 - **DSO vergunningverlening:** Door DSO zijn voor de begeleiding van de bouwinitiatieven in het Stationsgebied twee werkgroepen opgericht, een Coördinatie Bouwbegeleidingsteam en een Planbegeleidingsteam. In het Coördinatieteam worden de initiatieven in de fase schetsontwerp getoetst voor ze naar het planbegeleidingsteam gaan, terwijl het vooroverleg en de echte bouwplantoetsing plaatsvindt in het Planbegeleidingsteam. Verder signaleren de teams of voldaan wordt aan de afspraken uit de ontwikkelovereenkomsten (privaat rechtelijk toets).
-

1 Inleiding

Gelijktijdig met het ontwikkelen van het Masterplan Stationsgebied is - op dat abstractieniveau - in juni 2003 de beheer en veiligheidsrapportage Stationsgebied gepresenteerd. Daarin zijn de randvoorwaarden vastgelegd voor een schoon, heel en veilig Stationsgebied. Dit betrof inhoudelijke eisen aan de herontwikkelingsplannen, procesmatige afspraken over de kwaliteitsborging en uitgangspunten voor het beheer en onderhoud tijdens de bouw en na de herontwikkeling.

Binnenkort wordt de stap gezet naar de bilaterale ontwikkelovereenkomsten tussen gemeente en private partijen en wordt gestart met het ontwerpen van de gebouwen en openbare ruimten in het Stationsgebied. De randvoorwaarden voor een veilig en leefbaar Stationsgebied zijn de afgelopen maanden nader uitgewerkt en tot het niveau van de ontwikkelovereenkomsten en definitief ontwerp gebracht. Het resultaat is in de voorliggende nota vastgelegd. De afspraken worden vastgelegd in de diverse overeenkomsten. De nota zal als referentiekader worden gebruikt voor de toetsing van de diverse ontwikkelingsplannen.

Met dit document wordt niet beoogd nieuwe eisen en randvoorwaarden te stellen, maar heeft slechts tot doel om per thema en cluster de reeds geldende en vastgelegde randvoorwaarden aan te geven.

Leeswijzer

De nota is onderverdeeld in twee delen.

Deel A: Opgave, organisatie en rollen

Dit deel beschrijft de organisatie en rollen die partijen daarin vervullen om de veiligheids- en leefbaarheidsdoelstelling in het Stationsgebied te realiseren. Hoofdstuk 2 beschrijft de gezamenlijke opgave voor her realiseren van een veilig en leefbaar stationsgebied. Daarnaast is in dit hoofdstuk aangegeven op welke wijze dit geborgd is in de af te sluiten (bilaterale intentie) overeenkomsten met private ontwikkelpartijen. Hoofdstuk 3 schetst de organisatie van de plantoetsing, beoordeling en advisering en de organisatie van bouwputmanagement, handhaving en toezicht tijdens de bouw.

Deel B: Randvoorwaarden

Dit deel geeft een overzicht van de randvoorwaarden. Hoofdstuk 4 t/m 8 geeft een overzicht van de algemene en thema specifieke randvoorwaarden. In hoofdstuk 9 zijn de randvoorwaarden opgenomen die specifiek gelden voor de diverse clusters, planontwikkelaars, de openbare ruimte en ondergrondse infra.

DEEL A: OPGAVE, ORGANISATIE EN ROLLEN

2 Beheer en veiligheidsopgave

In dit hoofdstuk is in beeld gebracht wat de opgave is om te komen tot een veilig en leefbaar Stationsgebied. Dit geldt zowel voor de totale gezamenlijke publiek/private opgave als de wijze waarop deze is doorvertaald in de overeenkomsten tussen gemeente en private ontwikkelpartijen. Verder zijn ter illustratie kort enkele dilemma's aangegeven waarmee wordt aangegeven dat het behalen van de gezamenlijke doelstellingen niet vanzelfsprekend is. Het stellen van heldere randvoorwaarden en creëren van een transparante organisatie structuur is derhalve een must.

2.1 De opgave

De gezamenlijke doelstelling is zowel de beleving van veiligheid en leefbaarheid te verbeteren als de daadwerkelijke overlast en criminaliteit te verminderen. Calamiteiten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen en in elk geval adequaat kunnen worden aangepakt. In de Herontwikkeling van het Stationsgebied Utrecht wordt dit nagestreefd door het incorporeren van veiligheid en leefbaarheid in het ontwerp en een goede organisatie van beheer en toezicht tijdens de bouw en daarna. De randvoorwaarden die daarbij centraal staan zijn:

- Het Stationsgebied is overzichtelijk, toegankelijk en bereikbaar, evenals alle voorzieningen binnen het gebied;
- Het heeft een logische routestructuur en overeenstemming van functies, inrichting en gebruik;
- Het is goed schoon te houden en beschikt over inrichtingselementen die heel (en heel te houden) zijn;
- Het is vanuit economisch en sociaal oogpunt goed exploiteerbaar en beheerbaar;
- Het is fysiek veilig en is bij calamiteiten voor hulpdiensten goed toegankelijk en snel te ontruimen;
- De bouwoverlast tijdens de herontwikkeling is zo minimaal mogelijk;
- Er wordt voorzien in bereikbaarheid van de winkels, woningen, kantoren, e.d. tijdens de herontwikkeling.

Het kader waarbinnen de planuitwerking moet worden uitgevoerd is beschreven in de Beheer en veiligheidsrapportage Stationsgebied Utrecht, behorende bij het Masterplan.

Voor de verschillende beheer- en veiligheidsthema's zijn nadere onderzoeken uitgevoerd. Dit met als doel om meer inzicht te krijgen in te stellen randvoorwaarden danwel hier een verdiepingsslag in aan te brengen en om de organisatie van toetsing en borging scherp in beeld te brengen. De volgende onderzoekstrajecten zijn gestart met als resultaat de genoemde eindrapportages:

- Juridische analyse: "Borging van veiligheid en beheer bij de herontwikkeling van het stationsgebied"
- Bouwputmanagement: "Bouwputmanagement Stationsgebied Utrecht"
- Fysieke veiligheid: "Fysieke veiligheid stationsgebied Utrecht 2020"
- Beheer (schoon en heel): "Referentiekader beheer"

Voor sociale veiligheid is geen nader onderzoek uitgevoerd. De hiervoor geldende randvoorwaarden

zijn voldoende vastgelegd in de beheer- en veiligheidsrapportage.

Verder is met de publieke en private partners een Rampbestrijdingsplan Stationsgebied opgesteld.

2.2 Opgave ontwikkelende partijen/initiatiefnemers

In de (bilaterale intentie) overeenkomsten met de private partijen zijn of zullen in het kader van beheer en veiligheid de volgende voorwaarden opgenomen worden:

- Partijen onderkennen het belang van de veiligheid van het gebied in relatie tot de ontwikkeling van het programma en het uiteindelijke beheer van het gebied.
- Alle door partijen te ontwikkelen programma's en plannen dienen te voldoen aan de randvoorwaarden zoals deze zijn opgenomen in de rapportage 'Veiligheids- en beheer rapportage Stationsgebied Utrecht'. Deze rapportage is opgenomen als bijlage bij het Masterplan.
- Plannen die bij partijen ter besluitvorming worden voorgelegd zijn voorzien van een beheer- en veiligheidsparagraaf, waarin een oordeel over de consequenties voor veiligheid en leefbaarheid zijn opgenomen, alsmede voorstellen voor de organisatie en financiering van het toekomstig beheer en toezicht zowel tijdens de bouw als na de realisatie.
- Besluitvorming in de zin van bovenstaand artikel beslaat in ieder geval de volgende fasebesluiten: definitiefase, schetsontwerp, voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en bouw aanvraag.
- Bij de planvorming dienen de veiligheids- en beheerdeskundigen van partijen te worden betrokken.

2.3 Dilemma's plantoetsing Beheer en veiligheid

1. Verschillende plannen, verschillende producten:

Een stedelijke inrichtingsplan of inrichtingsplan van een cluster is een ander product dan een bouw aanvraag van bv. de OV-terminal of de megabioscoop. Ieder plan heeft daarbij zijn specifiek beheer en veiligheidsrisico's met de daarbij horende randvoorwaarden. Verder zijn er per plan ook verschillende fases te onderscheiden, zoals het schetsontwerpen, VO, DO etc. Gezien de verschillende aard en vormen van plannen behoort dus ook de wijze van advisering, beoordeling en toetsing daarop te worden afgestemd. Dit evenals de te stellen randvoorwaarden.

2. Verschillende plannen, verschillende ontwikkelaars:

De verantwoordelijkheid om aan te tonen dat aan de beheer en veiligheidsrandvoorwaarden wordt voldaan ligt bij de ontwikkelende partij. Dit conform de afspraken zoals vastgelegd in de overeenkomsten tussen gemeente en de private partijen. Deze partijen zullen niet per definitie de totale ontwikkeling en bouw zelf ter hand nemen. Een voorbeeld in dit kader is de bouw van de Megabioscoop door Wolff, het Casino door Holland Casino en de Centruboulevard door weer een andere partij, terwijl de ontwikkelaar de Jaarbeurs is. Dit brengt risico's met zich mee: zijn al deze partijen wel bekend met de gestelde randvoorwaarden?, voelen zij zich daar ook in dezelfde mate verantwoordelijk voor? en raakt de integraliteit niet uit het oog verloren door de vele verschillende ontwikkelaars?

3. Verschillende plannen, verschillende toetsers/beoordelaars:

De toetsing van bouwvergunningen/plannen ligt binnen de gemeente formeel bij DSO. De POS heeft echter de regie over de herontwikkeling waarbij het programma Beheer en Veiligheid de integraliteit van het aspect beheer en veiligheid bewaakt. In het kader van dat laatste adviseert zij zelfstandig het College van B en W. De veelheid aan verschillende adviseurs, beoordelaars en

Nota Beheer en Veiligheid

toetsers kan daardoor leiden tot tegenstrijdige adviezen. Een goede afstemming is dus noodzakelijk.

4. *Verschillende plannen, verschillende wijze van betrekken beheer en veiligheidsdeskundige:*

Bij de planvorming dienen de veiligheids- en beheerdeskundigen van partijen vroegtijdig te worden betrokken. Voor de verschillende stadia vanaf de initiatief fase tot aan de daadwerkelijk bouw zullen telkens op een andere wijze deskundige betrokken moeten worden. In sommige gevallen zelfs andere deskundige van dezelfde dienst, bijvoorbeeld proactie van de brandweer bij de planvorming en preventie bij de vergunningverlening. Naast de wijze waarop, is ook het moment van het betrekken onduidelijk en niet vastgelegd.

In de hierna volgende hoofdstukken is aangegeven op welke wijze beoogd wordt de genoemde risico's te beheersen. Een transparante organisatie structuur en het stellen van heldere randvoorwaarden is daarbij het uitgangspunt.

3 Organisatie en rollen

Bij de herontwikkeling van het plangebied zijn vele partijen betrokken. Deze zijn bijvoorbeeld betrokken bij de daadwerkelijke realisatie, zoals de private partijen die verantwoordelijk zijn voor het tot stand brengen van hun eigen plan en de Dienst Stadsbeheer van de gemeente voor de realisatie van de openbare ruimte. Een ander verband is de rolverdeling binnen de gemeentelijk organisatie, zoals bijvoorbeeld de POS die de regie heeft over de herontwikkeling en DSO die verantwoordelijk is voor de vergunningverlening en handhaving daarvan. Weer andere rollen zijn toe te delen aan de advisering, waarbij op het vlak van beheer en veiligheid partijen als de brandweer, DSB en politie een rol spelen, maar ook de veiligheidsdeskundige van de private partijen in het gebied. In dit hoofdstuk is, gericht op veiligheid en leefbaarheid, uiteengezet op welke wijze dit is georganiseerd en welke rollen de diverse partijen hierin spelen. Dit berust op de drie volgende pijlers:

- Planadvisering en toetsing;
- Bouwputmanagement, toezicht en handhaving;
- Calamiteitenbeheersing.

De gemeente heeft zich daarbij ten doel gesteld om bouwprojecten in de brede zin van het woord vlekkeloos te begeleiden.

3.1 Organisatie van advisering, beoordeling en toetsing bouwplannen

Bij het tot stand brengen van plannen en de uiteindelijke toetsing daarvan zijn een drietal elementen van belang:

- Advisering door deskundige;
- Beoordeling aan de randvoorwaarden van het Masterplan;
- Toetsing t.b.v. vergunningverlening (toets aan bestemmingsplan, bouwkundige toets e.d.).

Zowel de POS, vanuit haar regierol, als DSO, vanuit haar formele stadsontwikkelingsrol, hebben hierin een eigen verantwoordelijkheid, waarbij zij geadviseerd worden door andere diensten. Binnen deze verantwoordelijkheden is de advisering, beoordeling en toetsing als volgt georganiseerd:

1. Begeleiding bouwinitiatieven Stationsgebied (DSO):

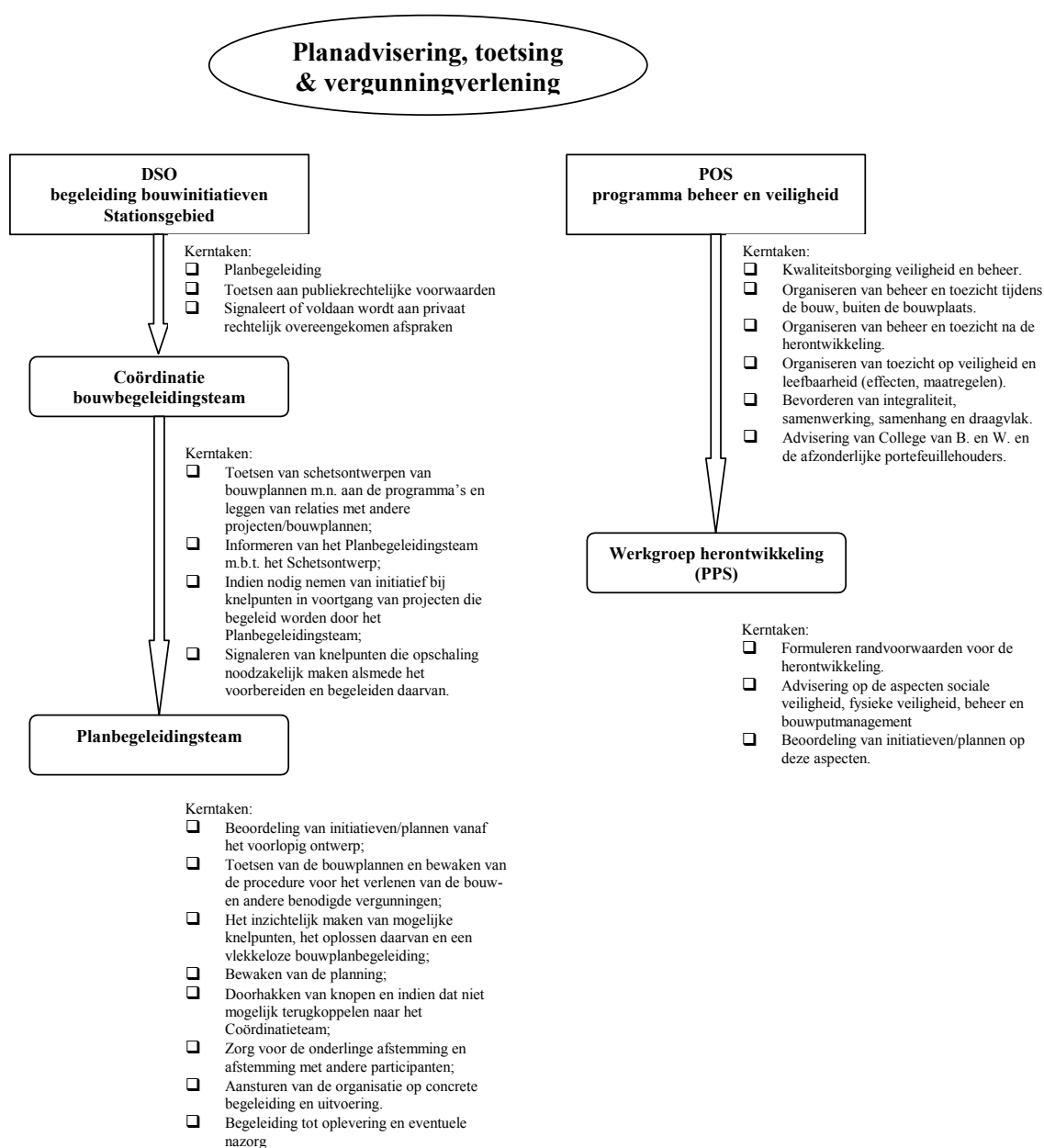
Bestaat uit een coördinatie bouwbegeleidingsteam en planbegeleidingsteam. Begeleid de ontwikkeling van de bouwplannen en voert de formele publiek rechtelijke toetsing uit t.b.v. van de vergunningverlening. Dit is niet specifiek gericht op beheer en veiligheid. Verder signaleert de groep of voldaan wordt aan de afspraken uit de ontwikkelovereenkomsten (privaat rechtelijk toets).

2. Werkgroep herontwikkeling beheer en veiligheid (POS):

Adviseert de planontwikkelaar en beoordeelt de plannen aan de beheer- en veiligheidsrandvoorwaarden van het Masterplan. Dit is specifiek gericht op de thema's sociale veiligheid, fysieke veiligheid, beheer en bouwputmanagement. In dit kader wordt zowel getoetst op de publiek- als privaatrechtelijk vastgelegde afspraken.

In onderstaande figuur is de beschreven organisatie van de planadvisering, toetsing en vergunningverlening schematisch weergegeven.

Figuur 1: Organisatie Planadvisering, toetsing en vergunningverlening.



3.1.1

Begeleiding bouwinitiatieven Stationsgebied (DSO)

Door DSO zijn voor de begeleiding van de bouwinitiatieven in het Stationsgebied twee werkgroepen opgericht, een Coördinatie Bouwbegeleidingsteam en een Planbegeleidingsteam. In het Coördinatieteam worden de initiatieven in de fase schetsontwerp getoetst voor ze naar het planbegeleidingsteam gaan, terwijl het vooroverleg en de echte bouwplantoetsing plaatsvindt in het Planbegeleidingsteam. Verder signaleert de groep of voldaan wordt aan de afspraken uit de ontwikkelovereenkomsten (privaatrechtelijk toets).

Het Coördinatiebouwbegeleidingsteam

Het coördinatieteam heeft een overall beeld van alle bouwinitiatieven (in procedure of aangekondigd).

De taakopdracht omvat:

- Toetsen van schetsontwerpen van bouwplannen m.n. aan de programma's en leggen van relaties met andere projecten/bouwplannen in en grenzend aan het plangebied Stationsgebied;
- Informeren van het Planbegeleidingsteam m.b.t. het Schetsontwerp;
- Indien nodig nemen van initiatief bij knelpunten in de voortgang van projecten die begeleid worden door een Planbegeleidingsteam;
- Signaleren van knelpunten die opschaling noodzakelijk maken alsmede het voorbereiden en begeleiden daarvan.

Het Planbegeleidingsteam

Het Planbegeleidingsteam is een toetsteam dat ook de planbegeleiding verzorgt. Voor de 'complexe' projecten in het Stationsgebied zal planbegeleiding vaak noodzakelijk zijn. De POS neemt dit dan in de ontwikkelingsovereenkomst mee. De taakopdracht omvat:

- Beoordelen van initiatieven/plannen vanaf het voorlopig ontwerp;
- Toetsen van de bouwplannen en bewaken van de procedure voor het verlenen van de bouw- en andere benodigde vergunningen om het plan te kunnen uitvoeren;
- De Planbegeleidingsteams richten zich op het inzichtelijk krijgen van mogelijke knelpunten en hobbels, het oplossen van deze knelpunten en een vlekkeloze bouwplanbegeleiding;
- Bewaken van de planning;
- Doorhakken van knopen en indien dat niet mogelijk is terugkoppelen naar het Coördinatieteam;
- Zorgdragen voor de onderlinge afstemming en afstemming met andere participanten in het proces;
- Aansturen van de organisatie op concrete begeleiding en uitvoering.

Het Planbegeleidingsteam bepaalt aan de hand van de inhoud van het project welke organisatieonderdelen dan wel andere partijen (zoals DSB en Brandweer) nodig zijn voor de toetsing van fysieke bouwprojecten.

3.1.2 Werkgroep herontwikkeling beheer en veiligheid (POS)

In de context van beheer en veiligheid zijn de taken en verantwoordelijkheden van POS als volgt gedefinieerd:

- Kwaliteitsborging veiligheid en beheer.
- Organiseren van beheer en toezicht tijdens de bouw, buiten de bouwplaats.
- Organiseren van beheer en toezicht na de herontwikkeling.
- Organiseren van toezicht op veiligheid en leefbaarheid (effecten, maatregelen).
- Bevorderen van integraliteit, samenwerking, samenhang en draagvlak.
- Advisering van College van B. en W. en de afzonderlijke portefeuillehouders.

Om invulling te geven aan de taak is de werkgroep herontwikkeling beheer en veiligheid opgezet. De werkgroep stelt de randvoorwaarden voor de herontwikkeling op en beoordeelt alle plannen of deze hieraan voldoen. Deze werkgroep bewaakt daarmee de integraliteit tussen de diverse plannen en de diverse beheer en veiligheidsaspecten (sociale veiligheid, fysieke veiligheid, beheer en bouwputmanagement). Zij toetst daarbij op zowel de publiek- als privaatrechtelijk vastgelegde afspraken en kaders. Input voor de toetsing is de beheer en veiligheidsparagraaf.

De werkgroep bestaat o.a. uit politie, brandweer, GG&GD, Bureau RGF-GHOR, Corio, Muziekcentrum Vredenburg, Jaarbeurs, NS, Prorail, DMO, Stadsbeheer, Reinigingsdienst, Bureau bereikbaarheid, Kamer van Koophandel etc.

Ongetwijfeld zal er in het planontwikkelingsproces spanning ontstaan tussen bijvoorbeeld architectuur, functie en veiligheid of tussen investeringskosten en exploitatiekosten. Daar waar gedeeltelijk wordt afgeweken van randvoorwaarden voor veiligheid en leefbaarheid zullen direct afspraken moeten worden vastgelegd voor flankerende maatregelen en de financiële dekking daarvan. In de advisering aan het college van B. en W worden dit soort overweging expliciet gemaakt.

3.2 Organisatie van bouwputmanagement, handhaving en toezicht

Vanwege de omvang en de duur van het gehele bouwproces van het te herontwikkeling gebied, heeft de beheersing van dit proces grofweg twee elementen:

1. Toezicht en handhaving.
2. Bouwputmanagement, gericht op het bereikbaar, leefbaar en veilig houden van het gebied.

In figuur 2 is de organisatie van handhaving, toezicht en bouwputmanagement schematisch weergegeven. De diverse taken en rollen zijn daarbij geheel complementair aan elkaar.

3.2.1 Handhaving en toezicht bouw (DSO/Brandweer/Politie/DSB/milieu/Privaten partijen)

Nadat de bouwvergunning is verkregen kan gestart worden met de bouw. Diverse partijen zijn daarbij verantwoordelijk voor handhaving en het houden van toezicht, ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid.

Bouwinspecteur DSO

De inspecteur bouwtoezicht van DSO ziet toe op de naleving van de eventuele voorwaarden die bij de bouw zijn vastgesteld. Deze voorwaarden zijn opgenomen in de bouwvergunning. De voorwaarden hebben niet alleen betrekking op de technische bouwaspecten, maar ook op bouwmethoden (bijvoorbeeld veiligheid) en de aan- en afvoer van materieel en bouwmaterialen. Als de bouw niet volgens de gestelde randvoorwaarden plaats vindt, kan de ambtenaar bouwtoezicht het werk stil leggen.

Politie

De politie zal toezien of het bouwproces niet leidt tot gevaarlijke situatie (openbare orde). Hierbij kan gedacht worden aan verkeerd geparkeerde bouwvoertuigen e.d. De politie kan dan dwingende aanwijzingen geven aan de bouwaannemer om de situatie op te lossen. Het gaat hier om situaties buiten de bouwput.

DSB

DSB is belast met het toezien op de naleving van gemaakte afspraken in het kader schade, schoon en bereikbaarheid.

Brandweer

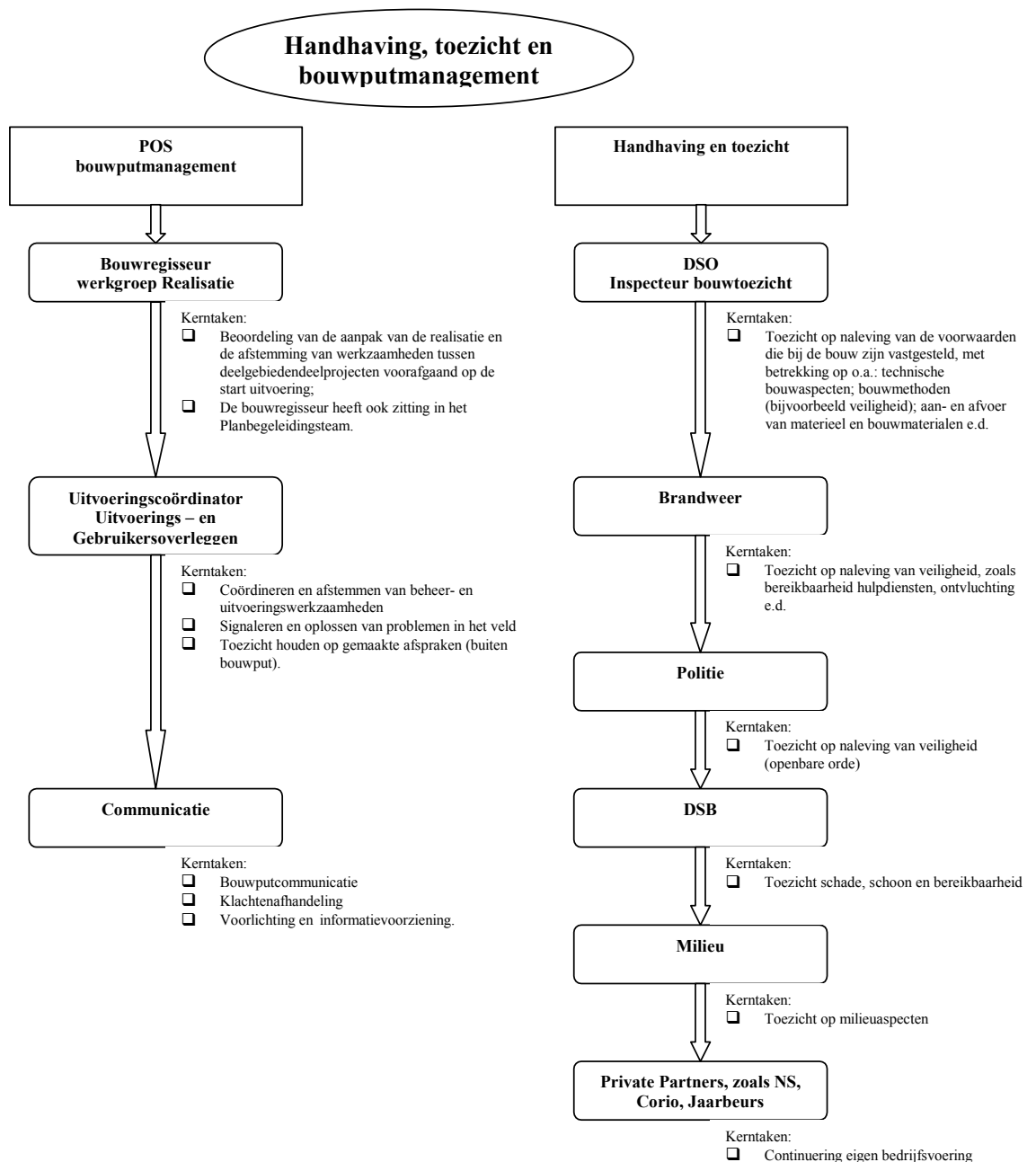
De brandweer zal op tweeërlei wijze betrokken zijn bij het bouwproces.

- Toezien of voldaan is aan veiligheidsvoorschriften in de bouwvergunning; Hierbij adviseert zij de bouwinspecteur;

Nota Beheer en Veiligheid

- Toezien of het bouwproces niet leidt tot een gevaarlijke situatie. Hierbij kan gedacht worden aan verkeerd geparkeerde bouwvoertuigen, onbegaanbare toegangsroutes of afgesloten ontluchtingsroutes. De brandweer kan dwingende aanwijzingen geven aan de bouwaannemer om de situatie op te lossen.

Figuur 2: Organisatie van handhaving, toezicht en bouwputmanagement.

**Milieu**

De afdeling Milieu is belast met het toezien op de naleving van gemaakte afspraken in het kader

milieu, zoals geluidsoverlast, grondwatervervuiling, luchtkwaliteit e.d.

Overige Partners

Het toezicht door private partijen, zoals Corio, Jaarbeurs, NS-stations, is met name gericht op de continuering van hun eigen bedrijfsvoering.

3.2.2 Bouwputmanagement (POS)

Bouwputmanagement is gericht om het plangebied tijdens de bouw bereikbaar, leefbaar en veilig te houden en de communicatie in dat kader te verzorgen. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt bij de POS. Voor een goed bouwputmanagement moeten vele zaken worden geregeld. Sommige zaken moeten in een vroegtijdig stadium worden geregeld om problemen te voorkomen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan tijdelijke maatregelen voor de bereikbaarheid voor auto- en/of bouwverkeer of aan de financiering van één klachten- en informatiepunt. Andere zaken kunnen in een later stadium nog worden geregeld, bijvoorbeeld de wijze van afscheiding van een bouwplaats of voorwaarden bij gasopslag op een bouwlocatie. Belangrijk is om maatregelen en middelen op het juiste moment te regelen en afspraken op het juiste moment vast te leggen in contracten! Het plan- en contracteringsproces vormen hiervoor de kapstok.

Bij het bouwputmanagement zijn drie onderdelen te onderscheiden:

1. het beoordelen van de voorgenomen wijze van realisatie;
2. het daadwerkelijke beheer / veiligheid tijdens de uitvoering: onderhouden, voorkomen, signaleren en oplossen van problemen;
3. de communicatie in het gehele proces.

De taken die daarbij horen worden op de volgende wijze met de bijbehorende overleg- en uitvoeringsstructuren ingevuld:

Bouwregisseur en een werkgroep Realisatie

Kerntaak van de Bouwregisseur is de beoordeling van de aanpak van de uitvoering van de herontwikkelingsplannen met betrekking tot de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de (semi) openbare ruimte. Dit bevat onder meer de afstemming van werkzaamheden tussen deelgebieden en deelprojecten voorafgaand aan de start van de uitvoering. De bouwregisseur heeft ook zitting in het Planbegeleidingsteam van DSO.

Uitvoeringscoördinator en Uitvoerings – en Gebruikersoverleggen

Kerntaak van de Uitvoeringscoördinator is het coördineren en afstemmen van beheer- en uitvoeringswerkzaamheden, het signaleren en oplossen van problemen in het veld, het toezicht houden en het handhaven van gemaakte afspraken. De uitvoeringscoördinator werkt nauw samen met de bouwinspecteur en 'toezichthouders' van hulpdiensten en beherende partijen.

Communicatie

Een derde belangrijk onderdeel tijdens het gehele proces is de communicatie. Een goede communicatiestrategie heeft een ondersteunende rol in het algehele proces van bouwputmanagement. Deze zal nog ontwikkeld worden. Onderdelen zullen o.a. zijn: de strategiebepaling bij politiek en maatschappelijk gevoelige punten, imago, positionering, PR van het stationsgebied e.d.

Naast nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten, huis-aan-huisfolders wordt er een website ontwikkeld

waarin werkzaamheden worden aangekondigd. Dit om partijen tijdig te informeren over overlast of (tijdelijke) ontoegankelijkheid van het gebied.

Veder wordt er een centraal meldpunt ingesteld voor de melding van klachten en verstrekking van informatie.

3.3 Organisatie van Calamiteitenbeheersing

Omdat het gebied tijdens de herontwikkeling voortdurend verandert en daarmee ook de aanrijdroutes voor de hulpdiensten en de vluchtwegen, vindt er tijdens de bouwfase (en daarna) regelmatig afstemming plaats tussen de gemeente en de hulpdiensten en tussen de hulpdiensten onderling. In het ontwerp Rampbestrijdingsplan Stationsgebied zijn processen en publiek-private samenwerking vastgelegd voor de bestrijding van calamiteiten. Essentieel is dat de hulpdiensten en de (private) bedrijfshulpverleningsorganisaties van o.m. Corio, Jaarbeurs, NS, Prorail en busbedrijven goed op de hoogte zijn van de actuele stand van zaken tijdens de herontwikkeling. De informatie over aanrijdroutes naar en binnen het stationsgebied zal onderdeel zijn van het bereikbaarheidssysteem van DSB. De meldkamers van de private partners beschikken over de actuele informatie over ingangen en vluchtroutes binnen de gebouwen.

Middels de (te ontwikkelen) website waarin alle bouwwerkzaamheden worden aangekondigd kunnen brandweer, politie en de beveiligingsdiensten van de private partijen zich op de hoogte stellen van de (tijdelijke) ontoegankelijkheid van het gebied. Deze website zal actief worden beheerd.

Het Rampbestrijdingsplan is dynamisch van opzet. Met iedere oplevering van een nieuw deel van het Stationsgebied zal het hieraan worden aangepast.

3.4 Rol van de initiatiefnemer / planontwikkelaar

De initiatiefnemer heeft een zeer belangrijke verantwoordelijkheid in het realiseren van de gezamenlijke beheer en veiligheidsopgave. In dit kader zal zij onder andere ten behoeve van de besluitvorming een beheer en veiligheidsparagraaf moeten opstellen en zijn beheer- en veiligheidsdeskundige beschikbaar om hem daarbij te adviseren. De paragraaf is daarbij dan ook niet zo zeer bedoeld als toetsdocument maar veel meer als procesinstrument om in gezamenlijkheid met de partijen te komen tot de meest optimale oplossing voor het plan.

Verwacht wordt dat de initiatiefnemer/planontwikkelaar bij het eerste initiatief voor een plan de Programmamanager beheer en veiligheid van de POS informeert. In overleg worden afspraken gemaakt over het planproces en de inbreng van beheer en veiligheidsdeskundige van private en publieke partijen. Per plan zal vastgesteld worden elke beheer en veiligheidsdeskundige dienen deel te nemen aan dit proces (werkgroep). Figuur 3 geeft het beoogde proces globaal weer.

Uitgaande van een plan van redelijke omvang dienen per planfase dienen minimaal een tweetal workshops te worden georganiseerd. Zodra een eerste concept gereed is dient een informatieve workshop te worden geïnitieerd. Het conceptontwerp wordt daarbij door de planontwikkelaar toegelicht en de wijze waarop in het plan met beheer en veiligheid rekening is gehouden. De werkgroep beoordeelt aan de hand van inhoudelijke criteria en geeft hierover een advies aan de planontwikkelaar en de planbeoordelaar.

Een laatste workshop is noodzakelijk voor de beoordeling van definitieve plan. Deze is bedoeld voor de bespreking van de aan het plan toe te voegen beheer en veiligheidsparagraaf, waarin een oordeel over de consequenties voor veiligheid en leefbaarheid zijn opgenomen, alsmede voorstellen voor de organisatie en financiering van het toekomstig beheer en toezicht zowel tijdens de bouw als na de realisatie. Gebaseerd hierop zal een advies worden opgesteld.

Bovenstaand proces en de inhoud waaraan de beheer en veiligheidsparagraaf moet voldoen is in meer detail beschreven in de "leidraad beheer en veiligheidsparagraaf". Het proces t.b.v. van vergunningverlening verloopt volgens de hiervoor gebruikelijke procedures.

Figuur 3. Betrekken van beheer en veiligheidsdeskundige bij planproces

Schetsontwerp	
- Concept	- workshop/atelier: bespreken plan en planproces - nota van advies: dilemma's, knelpunten, randvoorwaarden, afspraken met werkgroep e.d.
- Definitief	- workshop : bespreken beheer en veiligheidsparagraaf - beoordelingsrapport beheer en rapportparagraaf + advies/verbeterpunten VO
VO	
- Concept	- workshop/atelier: bespreken plan en planproces - nota van advies: dilemma's, knelpunten, randvoorwaarden e.d.
- Definitief	- workshop: bespreken beheer en veiligheidsparagraaf - beoordelingsrapport beheer en rapportparagraaf + adviezen t.b.v. DO
DO	
- Concept	- workshop/atelier: bespreken plan en planproces - nota van advies met dilemma's, knelpunten, randvoorwaarden e.d.
- Definitief	- workshop: bespreken beheer en veiligheidsparagraaf - beoordelingsrapport beheer en rapportparagraaf + adviezen t.b.v. Bestek
Bestek	
- Concept	- workshop/atelier: bespreken plan en planproces - nota van advies met dilemma's, knelpunten, randvoorwaarden e.d.
- Definitief	- workshop: bespreken beheer en veiligheidsparagraaf - beoordelingsrapport beheer en rapportparagraaf/advies B&W

DEEL B – RANDVOORWAARDEN

4 Beheer en veiligheid

In het voorgaande deel is, gericht op de beheer en veiligheidsopgave, de organisatie in beeld gebracht en de rollen die partijen daarin vervullen. Dit deel gaat in op de randvoorwaarden die gehanteerd worden binnen dit kader. Hierbij is een onderverdeling gemaakt naar de algemeen geldende borgingsprincipes, wat in dit hoofdstuk is beschreven, en de randvoorwaarden die voor de diverse thema's van sociale en fysieke veiligheid, beheer en bouwputmanagement gelden en voor de verschillende clusters.

4.1 Algemeen Beheer en veiligheidskader

Alle planontwikkelingen dienen tenminste te geschieden op basis van het navolgende kader:

1. Alle door partijen te ontwikkelen programma's en plannen dienen te voldoen aan de randvoorwaarden zoals deze zijn opgenomen in de rapportage 'Veiligheids- en beheer rapportage Stationsgebied Utrecht'. Deze rapportage is opgenomen als bijlage bij het Masterplan.
2. Bij de planvorming dienen de veiligheids- en beheerdeskundigen van partijen te worden betrokken.
3. Plannen die bij partijen ter besluitvorming worden voorgelegd zijn voorzien van een Beheer- en veiligheidsparagraaf, waarin een oordeel over de consequenties voor veiligheid en leefbaarheid is opgenomen, alsmede voorstellen voor de organisatie en financiering van het toekomstig beheer en toezicht zowel tijdens de bouw als na de realisatie.
4. De Beheer- en veiligheidsparagraaf dient opgesteld te worden conform het proces en de inhoudelijke eisen zoals aangegeven in de "leidraad Beheer- en veiligheidsparagraaf"
5. Plannen die bij partijen ter besluitvorming worden voorgelegd zijn voorzien van een "Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase", waarin het bouwplan is beschreven en de consequenties voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zijn opgenomen, alsmede voorstellen worden gedaan voor de bouwlogistiek, organisatie en financiering om de negatieve impact tijdens de bouw te beheersen.
6. Het Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase dient te worden opgesteld conform het proces en de inhoudelijke eisen, zoals opgenomen in de "Leidraad Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase".
7. Besluitvorming in de zin van bovenstaande artikelen beslaat in ieder geval de volgende fasebesluiten: definitiefase, schetsontwerp, voorlopig ontwerp, definitief ontwerp en bouwaanvraag.
8. Voor functies waarvoor art. § 1.3. Gelijkwaardigheidsbepaling van het Bouwbesluit van kracht is dient bij de bouwvergunningaanvraag een toetsdocument gevoegd te worden "Gelijkwaardige Maatregelen brandveiligheid". Dit document dient opgesteld te worden conform het proces en de inhoudelijke eisen zoals opgenomen in de "Handreiking voor toepassing gelijkwaardigheid bouwbesluit Stationsgebied".

Leidraad beheer en veiligheidsparagraaf

De leidraad "leidraad Beheer en veiligheidsparagraaf" geeft antwoord op de volgende vragen:

- wat we willen bereiken met de beheer en veiligheidsparagraaf;
-

- welke inhoudelijke criteria we hanteren;
- wat onze inzet is in het proces en welke wordt verwacht van de initiatiefnemer.

De leidraad beschrijft daarbij het proces en de inhoud waaraan de beheer- en veiligheidsparagraaf moet voldoen. Op deze wijze wordt beoogt een goede voortgang van het proces te realiseren tot het opstellen van de paragraaf en scheidt daarmee voor alle betrokken partijen, zowel de ontwikkelaars als de toetsers, een gemeenschappelijk kader.

Leidraad Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer Bouwfase

Als voorwaarde wordt gesteld dat ieder concept planproduct door de opsteller (gemeente, eigenaars, ontwikkelaars, aannemers, private partijen) wordt voorzien van een zogenaamd *Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer Bouwfase*. Doel van de leidraad Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer Bouwfase is om initiatiefnemers op een uniforme wijze te informeren over de procedures, uitgangspunten, richtlijnen en randvoorwaarden die gevolgd moeten worden voor het opstellen van het uitvoeringsplan. Zodoende is het voor alle partijen duidelijk wat voor soort uitvoeringsbeschrijving er wordt verwacht. In de leidraad is per (bouw)fase beschreven welke elementen in het plan aan de orde dienen te komen en welke diepgang per fase wordt vereist. Ter illustratie is in bijlage 4 een overzicht opgenomen van de uit te werken onderwerpen.

Handreiking voor toepassing gelijkwaardigheid bouwbesluit Stationsgebied

De handreiking geeft een kader voor de toepassing van het gelijkwaardigheidsprincipe voor brandveiligheid bij bouwwerken in het stationsgebied Utrecht. Het geeft daarbij richting aan:

- het proces van bouwvergunningaanvraag en de toetsing daarvan;
- de eisen aan de (technische) rapportages ter invulling van het gelijkwaardigheidsprincipe van bouwwerken in het stationsgebied Utrecht.

Dit kader leent zich voor procesafspraken tussen betrokken aanvragers in het stationsgebied en het bevoegd gezag. Daarnaast voorziet het kader in procesoplossingen bij denkbare knelpunten die de voortgang kunnen bedreigen.

5 Sociale veiligheid

5.1 Opgave

Voor het creëren van een sociale veilig plangebied is de doelstelling zowel de beleving van veiligheid en leefbaarheid te verbeteren als de daadwerkelijke overlast en criminaliteit te verminderen. De hiervoor geldende randvoorwaarden zijn in detail beschreven in de rapportage Beheer en veiligheid herontwikkeling Utrecht (bijlage Masterplan). Gezien de gedetailleerdheid van de beschreven randvoorwaarde heeft geen nadere uitwerking plaats gevonden. Verder zijn de randvoorwaarden in voldoende mate geborgd middels de te organiseren ateliers, waarin plannen worden getoetst met beheer en veiligheidskundige van de publieke en private partners.

5.2 Pijlers Sociale veiligheid

Om te komen tot een sociaal veilig en leefbaar Stationsgebied moet worden voldaan aan de volgende algemene criteria:

- Zichtbaarheid: Dit betekent dat de bezoeker van het Stationsgebied openheid, doorzicht en een goede daglichttoetreding ervaart. 's Avonds en in overdekte ruimten is er goede verlichting en toezichhouders kunnen het gebied goed surveilleren.
- Toegankelijkheid: Dit heeft twee kanten. Enerzijds moet een gebouw of openbare ruimte voor het publiek goed toegankelijk zijn en het liefst een aanzuigende kracht uitoefenen. Anderzijds moet een gebouw of openbare ruimte in zijn toegankelijkheid voor bepaalde groepen beperkt zijn. Daardoor wordt ongewenst gebruik beperkt of voorkomen.
- Attractiviteit: Dit betekent een goed beheer (zodat het gebied en de objecten daarin schoon en heel zijn), levendigheid, functies en een prettige beleving door bijvoorbeeld plezierige materialen en kleuren, daglichttoetreding, comfortabele verlichting en aantrekkelijke maatverhoudingen.
- Zonering: Dit betekent dat duidelijk is of een gebied of ruimte privé, semi-privé, semi-openbaar of openbaar is. Anonieme gebieden en onduidelijke overgangszones ontbreken.

Zoals reeds aangegeven zijn de hiervoor geldende randvoorwaarden beschreven in de beheer en veiligheidsrapportage. Het plan- en contracteringsproces fungeert als kapstok voor de borging. In dat kader zijn de belangrijkste randvoorwaarden voor sociale veiligheid opgenomen in het bestemmingsplan. De overige zullen vastgelegd worden in de ontwikkel- en projectovereenkomsten tussen gemeente en private partijen.

5.3 Kader en randvoorwaarden

5.3.1 Kader

Het kader en de borgingsprincipes om de doelstellingen op het gebied van sociale veiligheid te realiseren worden gedekt door het proces tot het opstellen van de beheer- en veiligheidsparagraaf en de wijze van het vroegtijdig betrekken van beheer en veiligheidsdeskundige. Verder wordt zoveel als mogelijk aangesloten bij bestaande criteria, zoals: keurmerk veilig ondernemen winkelcentra,

handboek voor toegankelijkheid en politiekeurmerk veilig wonen.

5.3.2 Randvoorwaarden

In de bijlage is een overzicht opgenomen voor de voor sociale veiligheid geldende randvoorwaarden, geordend naar levendigheid, toegankelijkheid, zichtbaarheid, territorialiteit, stevigheid en dakloze en verslaafdenopvang. Verder is daarbij een onderverdeling gemaakt naar stedelijke inrichting, gebouw en woning.

5.4 Overzicht van handige documentatie en handboeken

- Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra Nieuwbouw; Nationaal Platform, Criminaliteitsbeheersing, juni 2002;
 - Handboek voor Toegankelijkheid "over de ergonomie van stedelijke inrichting gebouwen en woningen"; Elsevier bedrijfsinformatie, 2001;
 - Politiekeurmerk veilig wonen.
 - Integrale Woningkwaliteit voor een afgewogen overzicht van maatregelen op het gebied van toegankelijkheid en sociale veiligheid
-

6 Fysieke veiligheid

6.1 Opgave

Een van de doelstelling is dat het plangebied na herontwikkeling fysiek veilig is. Dat wil zeggen dat de kans op een incident klein is en indien dit toch voorkomt de calamiteit voor hulpdiensten goed toegankelijk is en een snelle ontruimen van het gebied mogelijk is.

Mede naar aanleiding van de aanbevelingen van de hulpdiensten op het Masterplan, zijn aanvullend op de rapportage beheer en veiligheid twee onderzoeken uitgevoerd, te weten:

- Fysieke veiligheid Stationsgebied Utrecht 2020
Onderzoek naar de fysieke veiligheid van het toekomstig stationsgebied, teneinde randvoorwaarden voor een veilig stedelijk ontwerp te genereren. De vraagstelling voor dit onderzoek luidt: Wat zijn de maatscenario's voor het stationsgebied Utrecht? Wat zijn de preventieve randvoorwaarden ter beheersing van de maatscenario's? en Wat zijn de preparatieve uitgangspunten voor het optreden door de overheidshulpdiensten?
- Bluswatervoorziening: 1^{ste} fase Haalbaarheidsonderzoek CBV
Onderzoek uitgevoerd om het aspect bluswatervoorziening nader uit te werken. Daarin is indicatief aangegeven welke bluswaterbehoefte er bestaat in het plangebied. Verder is in beeld gebracht op welke wijze voorzien kan worden in deze behoefte cq. hoe dit gerealiseerd kan worden (indicatieve businesscase).

Naast de onderzoeken in het kader van de aanbevelingen lopen er nog twee andere trajecten: Externe veiligheid en Rampbestrijdingsplan.

6.2 Pijlers Fysieke veiligheid

Een benadering die in fysieke veiligheidsvraagstukken veel gehanteerd wordt is de zogenaamde veiligheidsketen. Deze benadering wordt ook gehanteerd bij de herontwikkeling. De veiligheidsketen omvat daarbij de volgende schakels:

- Proactie: het wegnemen van de structurele oorzaken van onveiligheid en het voorkomen van het ontstaan ervan. Draagt in de preconceptuele fase bij aan de intrinsieke kwaliteit van de integrale veiligheid.
 - Preventie: het voorkomen van oorzaken van incidenten en het beperken van de effecten van incidenten door het treffen van maatregelen. Belangrijke hulpmiddelen daarbij zijn de in Nederland strenge bouwvoorschriften en brandbeveiligingsverordeningen.
 - Preparatie: het treffen van maatregelen zodat het bestrijden van incidenten veilig, doelmatig en effectief kan plaatsvinden. In de preparatieve (= voorbereidende) fase zorgt men voor het onderhoud van brandkranen, de bereikbaarheid van wijken en objecten en het maken van aanvalsplannen, waardoor men na het uitbreken van een calamiteit voorbereid is op de bestrijding daarvan. In deze fase wordt ook getraind en geoefend in de bestrijding van branden, ongevallen en rampen en gezorgd voor het juiste materieel en materiaal.
 - Repressie: De daadwerkelijke bestrijding van branden, ongevallen en rampen noemt men de repressieve taak. Repressie kan gericht zijn op bronbestrijding, de effect- en gevolgbestrijding,
-

maar ook op de hulpverlening aan mogelijke slachtoffers

- **Nazorg:** Hierbij gaat het op alles wat nodig is om zo snel mogelijk de gevolgen van een incident te redresseren en in de 'normale' situatie en verhoudingen terug te keren. Evaluatie voegt daar dan nog een lerende component aan toe.

De laatste twee schakels, repressie en nazorg, zijn schakels die niet in het kader van de planontwikkeling worden uitgevoerd. De verantwoordelijkheid hiervoor ligt geheel bij de hulpverlenende diensten zelf.

Voor een goede fysieke veiligheid moeten vele zaken worden geregeld. Sommige zaken moeten in een vroegtijdig stadium worden geregeld. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de bluswatervoorziening, ontvluchting en bereikbaarheid. Belangrijk is om maatregelen en middelen op het juiste moment te regelen en afspraken op het juiste moment vast te leggen. Het contracteringsproces vormt voor die zaken, die niet in de vigerende wet- en regelgeving zijn vastgelegd, de kapstok.

6.3 Kader en randvoorwaarden

6.3.1 Kader

Algemeen:

- Veiligheids- en beheerrapportage Herontwikkeling Stationsgebied Utrecht
- Fysiek veiligheid Stationsgebied Utrecht 2020; NIBRA, april 2004 (eindconcept)
- Bluswatervoorziening Stationsgebied Utrecht – De haalbaarheid van Centrale bluswatervoorziening, Aqua+, 2004

Woningen, kantoren en overige bouwwerken:

- Woningwet
- Bouwbesluit
- Bouwverordening Utrecht
- Utrechtse Brandbeveiligingsverordening
- Richtlijn "Brandbeveiligingsinstallaties" van het NVBR

Openbare ruimte:

- Handboek Inrichting Openbare Ruimte, DSB (o.a. brandweer eisen openbare ruimte)
- Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid, NVBR Arnhem, 2003

6.3.2 Randvoorwaarden

Maatscenario's

Voor elk van de functies in het stationsgebied geldt brand als maatscenario. Voor een aantal functies is de locatie van de brand bepalend voor de ernst van de effecten: brandende trein onder de OV-Terminal en brand in de OV-Terminal op een moeilijk bereikbare plaats op hoogte, zoals het plafond of dak. Voor de perrons/emplacement en het winkelcentrum geldt een extra maatscenario: lekkage gevaarlijke stof (giftig gas) respectievelijk gedrang.

De maatscenario's moeten in elke volgende ontwerpfase tot realisatie van het Masterplan verder worden uitgewerkt.

Ontvluchting/vluchtgedrag

Bewegingen van vluchtenden kunnen interfereren met de reguliere verkeersbewegingen, hetgeen bij hoge bezetting tot slachtoffers zal leiden. Gevaarlijke locaties bij de OV-Terminal zijn de aansluitingen aan de retailfuncties aan de west- en oostzijden en de stijpunten vanaf de perrons. Andere gevaarlijke locaties zijn de perrons aan de zuidzijde van de OV-Terminal. Ter beoordeling van de veiligheid van het (definitief) ontwerp dienen in dit kader (additioneel) simulaties uitgevoerd te worden van loop- en vluchtgedrag. Dit onderdeel moet meegenomen worden in de gelijkwaardigheidsdiscussie betreffende de brandveiligheid.

(Centrale) bluswatervoorziening

Zowel voor de publieke taak als de waterbehoefte bij gebouweigenaren, die sprinkler gaan toepassen, is een Centrale bluswatervoorziening (CBV) opportuun. Dit geldt zowel vanuit functioneel als financieel oogpunt. Van zowel de private als publieke partijen wordt een inspanningverplichting verwacht bij de verdere uitwerking en realisatie van CBV.

Inrichting openbare ruimte

Voor de inrichting van de openbare ruimte gelden de eisen zoals opgenomen in:

- Handboek Inrichting Openbare Ruimte, DSB (o.a. brandweer eisen openbare ruimte)
- Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid, NVBR Arnhem, 2003

Een checklist is opgenomen in de bijlage.

Gelijkwaardigheidsbeoordeling

Het aantonen van gelijkwaardige veiligheid is formeel de verantwoordelijkheid van de aanvrager van de bouwvergunning. De bouwvergunningverlener bepaalt formeel of al dan niet voldaan is aan het gelijkwaardigheidsbeginsel. Ten behoeve van de plantoetsing dienen de volgende beoordelingsdocumenten te worden opgesteld door de initiatiefnemer/ontwikkelaar.

1. Een Quickscan naar het van toepassing zijn van art. § 1.3 van het bouwbesluit; de Gelijkwaardigheidsbepaling.
2. Indien de Quickscan aangeeft dat de gelijkwaardigheidsbepaling van toepassing is, dient bij de bouwvergunningaanvraag een toetsdocument te worden gevoegd "Gelijkwaardige Maatregelen brandveiligheid". Dit document dient opgesteld te worden conform het proces en de inhoudelijke eisen zoals opgenomen in de "Handreiking voor toepassing gelijkwaardigheid bouwbesluit Stationsgebied".
3. Voor het overige wordt aangesloten bij de procedure voor het opstellen van de Beheer en veiligheidsparagraaf, cq. eisen ten behoeve van de bouwvergunningaanvraag.

Preventie

Aanvullende randvoorwaarden worden gesteld met betrekking tot:

- Voorkoming van besmetting binnenklimaat
Aanvullend op het Bouwbesluit dienen maatregelen getroffen te worden met betrekking tot ventilatie van de woongebouwen, hotels, kantoorgebouwen en congresgebouwen ter voorkoming dat schadelijke stoffen in de gebouwen gezogen worden bij een incident met een gevaarlijke stof
-

op het emplacement.

- Voorkoming van interferentie bij afsluiting OV-Terminal, winkelcentrum, congresgebouw, bioscoop of muziekcentrum

Bij een incident in een gebouw is een verkeersstroom in de richting van het betreffende gebouw niet wenselijk. Voorzien moet worden in mogelijkheden voor het ongehinderd verlaten van het betreffende gebouw in samenhang met afleiding langs alternatieve routes van voetgangersstromen in de richting van het betreffende gebouw. Ter beperking van de effecten zullen de direct aansluitende parkeergarages afgesloten moeten worden, waarbij in een alternatieve routing is voorzien voor voetgangers die de parkeergarages willen bereiken.

- Voorkoming van gedrang bij winkelcentrum en congresgebouw

Om gedrang te voorkomen dienen maatregelen ten behoeve van voetgangersstroomgeleiding getroffen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan alternatieve routing, de invoering van éénrichtingsverkeer, het creëren van ruime toegangen naar trappen en gangen en het beperken van verschillen in doorstromingsnelheden middels geleiding door dynamische audiovisuele systemen.

Rampbestrijding/samenwerkende beheersorganisaties

De waarschuwing, alarmering en vooral tijdige activering van personen tijdens een incident in het stationsgebied is een potentieel probleem. Wegens suboptimaal vluchtgedrag in grote publieke ruimten zullen in het stationsgebied Utrecht bovengemiddelde prestaties moeten worden geleverd door de (samenwerkende) beheersorganisatie('s) voor vluchtroute-onderhoud, de alarmering en de bedrijfshulpverlening (BHV) om de effecten van de maatscenario's te beperken. Met name voor de OV-Terminal, het Jaarbeursterrein en het winkelcentrum geldt dat de beheersorganisatie niet moet worden ingericht als ware sprake van afzonderlijke gebouwen.

In de wijze van alarmering en activering van grote aantallen personen, alsmede de benodigde technische systemen voor ontruiming dienen de volgende aspecten worden betrokken:

- de mogelijkheden voor koppeling van detectiesystemen aan ontruimingsinstallaties;
- de mogelijkheid dat aaneengesloten gebouwen binnen het gebied –met name de OV-Terminal, het winkelcentrum en kantoor-, congres- en leisuregebouwen- gebruik maken van een gezamenlijke ontruimingsinstallatie;
- gezamenlijke ontruimingsconcepten voor meerdere functies/gebouwen, waarbij vluchtroutes worden gezien in relatie tot alternatieve routes voor reguliere voetgangersstromen;
- de consequenties van gezamenlijke ontruimingsconcepten voor gewenste en ongewenste fysieke afsluitingen en voor de mogelijkheden van éénrichtingsverkeer en dynamische publieksgeleiding;

Preparatie

Aanvullende voorwaarden dienen te worden gesteld, betreffende:

- Toetreding hulpverleningsdiensten

Ontvluchtingsroutes en toetredingsmogelijkheden voor hulpverleningsdiensten moeten onafhankelijk zijn van elkaar bij alle gebouwen in het stationsgebied.

- Opvangplaats evacués

De noodzakelijke opvangcapaciteit en opvanglocatie moet per maatscenario nader worden vastgesteld. Nagegaan moet worden of de zuidelijke perrons voldoen als opvangplaats.

Scenario's e.d. voor opvang van evacués zijn beschreven in het rampbestrijdingsplan Stationsgebied.

- Bereikbaarheid

Het emplacement en de OV-Terminal dienen bereikbaar te zijn voor de overheidshulpdiensten vanuit vier richtingen ten behoeve van een bovenwindse inzet in de maatscenario's brandende

trein onder OV-Terminal en toxische lekkage op het emplacement. Per gebouw in het stationsgebied dienen vooraf opstelplaatsen en toegangen voor de hulpdiensten te worden vastgesteld. In de directe nabijheid van elk gebouw in het stationsgebied dient een doorgaande route voor hulpverleningsvoertuigen te worden gerealiseerd. Indien doodlopende einden onoverkomelijk zijn dienen keerlussen en insteekhavens te worden aangebracht.

- Bluswaterwinplaats

Voor het eerst aankomende blusvoertuig moet een bluswaterwinplaats aanwezig zijn op een afstand van maximaal 40 meter van de ingang van elk gebouw in het stationsgebied.

- Omvang opstelplaats

De omvang van opstelplaatsen voor specifieke locaties moet worden vastgesteld voor elk gebouw in het stationsgebied op grond van de maatscenario's.

- Secundaire bluswaterwinning

De secundaire bluswaterwinning bestaat uit natte blusleidingen. In de gebouwen van het stationsgebied aangebrachte sprinklers gelden niet als primaire bluswaterwinning maar als preventieve voorziening (op grond van aan te tonen gelijkwaardigheid).

Het combineren van de centrale pompinstallatie en het waterreservoir voor de sprinklers, natte blusleiding en bovengrondse brandkranen voor meerdere gebouwen in het stationsgebied wordt aanbevolen om redenen van efficiëntie.

(formele) Plantoetsing

- Bij bouwaanvragen de procedure van Bouwvergunningen volgen via inspecteur Bouwvergunningen van de dienst Stadsontwikkeling. De reguliere bouwaanvraag mag in 2 fasen; eerste fase toets op bereikbaarheid en stedelijke eisen, tweede fase toets Bouwbesluit en Bouwverordening.
- Het IPvE wordt door de brandweer getoetst op algemeen principes van bereikbaarheid, bluswatervoorziening en veiligheid van het openbaar gebied. Mogelijke knelpunten in het uit te geven gebied worden signaleerd.
- In het Stedelijk bouwkundig uitwerkingsplan wordt de uitwerking getoetst op de bereikbaarheid van de gebouwen en de toegankelijkheid van het openbaar gebied.
- In het inrichtingsplan worden de maatregelen en maatvoering in het openbaar gebied getoetst.
- De bereikbaarheid en de ligging van de bluswatervoorziening worden per gebouw beoordeeld aan de hand van de bouwaanvraag.

6.4

Overzicht van handige documentatie en handboeken

- Brandbeveiligingsconcept, Woningen en woongebouwen, Directie Brandweer en Rampenbestrijding, Ministerie van Binnenlandse Zaken.
 - Brandbeveiligingsconcept, Beheersbaarheid van brand, Directie Brandweer en Rampenbestrijding, Ministerie van Binnenlandse Zaken.
 - Brandbeveiligingsconcept, Gebouwen met een publieksfunctie, Directie Brandweer en Rampenbestrijding, Ministerie van Binnenlandse Zaken.
 - Brandbeveiligingsconcept, Kantoorgebouwen en onderwijsgebouwen, Directie Brandweer en Rampenbestrijding, Ministerie van Binnenlandse Zaken.
-

7 Beheer openbare en semi openbare ruimte (schoon en heel)

7.1 Opgave

Het beheren van het stationsgebied Utrecht is geen sinecure. Ook in de toekomst zal de beheeropgave er niet minder op worden. Immers, het gebied ondergaat de komende 10 jaar een ingrijpende fysieke metamorfose die een forse impact heeft op de gebruikersintensiteit. Deze veranderingen verlangen een effectieve en efficiënte wijze van beheer teneinde het stationsgebied schoon, heel en veilig te houden zodat een prettig verblijfsklimaat in stand kan worden gehouden.

Los van deze opgave heeft het bestuur van de gemeente Utrecht ten aanzien van deze opgave een nadrukkelijke randvoorwaarde gesteld. De uitgaven voor het toekomstige beheer dienen plaats te vinden binnen de bestaande financiële kaders. Ter indicatie; het beheerbudget anno 2003 bedroeg iets meer dan 1 miljoen euro. Deze conditie betekent een gerichte sturing op het ontwerpproces. Om de ontwerpers in deze opgave te ondersteunen, is het noodzakelijk om op voorhand inzicht te krijgen in de gewenste beheerkwaliteit.

In dit kader is het "Referentiekader Beheer" opgesteld. Vanuit verschillende invalshoeken en met behulp van verschillende instrumenten zijn in dit referentiekader de visie op beheer, de kwaliteit van het beheer en de mogelijke organisatie van het beheer nader toegelicht. Het Referentiekader Beheer biedt handvatten voor ontwerpers en beheerders voor de beantwoording van (toekomstige) behevraagstukken op zowel strategisch als operationeel niveau.

7.2 Pijlers beheer

De beheervisie zal een antwoord moeten bieden op de wijze hoe vanuit een individueel gerichte beheerfocus toegewerkt kan worden naar een collectieve focus op beheer. Deze vraagstelling heeft alles te maken met het identificeren en optimaal benutten van de meerwaarde van samenwerking. De beheervisie berust op een aantal belangrijke pijlers: preventie voorop, gemeenschappelijkheid, schaaloptimalisatie en vrijheid in gebondenheid.

Preventie voorop

Preventie in de meest brede zin van het woord vormt de kernactiviteiten voor de toekomstige wijze van beheer en de daaruit voortvloeiende beheerorganisatie. Beheer wordt op deze wijze beheersbaar gemaakt en voorkomt verassingen. Aan een dergelijke werkwijze ligt wel een aantal randvoorwaarden ten grondslag:

- een continu en transparant beeld van de eigendomsverdeling en de staat van onderhoud van dit eigendom (vastgoed, arealen, etc.) in het totale stationsgebied. Niet alleen boven maar ook in de grond.
 - een integrale planningsmethodiek of –platform die het mogelijk maakt dat betrokken partners van elkaar weten wie, wanneer, welke beheerwerkzaamheden uitvoert. Vooral als het werkzaamheden betreft die een overlap vormen tussen twee of meer projecten.
 - een helder beeld van het gedrag van de gebruikers van het stationsgebied. Wat beweegt passanten, consumenten, winkeliers, zwervers, reizigers, etc.? Als dat bekend is, kan effectieve sturing op gedrag plaatsvinden waardoor wenselijk gedrag kan worden beloond en ongewenst gedrag kan worden omgebogen.
-

Gemeenschappelijkheid

Deze tweede pijler heeft alles te maken met het ervaren en (uit)dragen van een gezamenlijke "beheerverantwoordelijkheid". Om inhoud te geven aan deze gemeenschappelijkheid zijn ook hier een aantal randvoorwaarden noodzakelijk:

- Gemeenschappelijke taal: Om van elkaar te begrijpen wat betrokkenen verwachten en/of wensen is het spreken van een gezamenlijke taal essentieel. Uniformiteit in beleid en/of systemen kan daarbij helpen. Communicatie met behulp van kwaliteitsreferentiebeelden kan voorzien in een dergelijke gemeenschappelijke taal en helpt betrokkenen om kwaliteit bespreekbaar en meetbaar te maken zodat keuzen per deelgebied gemaakt kunnen worden.
- Bewustwording: Ook door een bewuste functiemenging kan het gevoel van gemeenschappelijkheid en betrokkenheid worden versterkt. Private partijen die een deel van het beheer van de publieke ruimte onder hun hoede nemen en andersom, leidt enerzijds tot een gedeeld belang en versterkt anderzijds de bewustwording van de praktijk van alle dag.

Schaaloptimalisatie

De derde pijler die aan deze visie ten grondslag ligt betreft schaaloptimalisatie. Door middel van schaaloptimalisatie wordt gezocht naar het ideale schaalniveau ten aanzien van de voorbereiding, organisatie en uitvoering van beheerwerkzaamheden per beheercluster en waarbij gebruik wordt gemaakt van schaalvoordelen zoals een centraal meldingensysteem, een gecentraliseerde aansturing van activiteiten en eventueel een centrale inkoopfunctie.

Vrijheid in gebondenheid

Een laatste pijler manifesteert zich rondom het spanningsveld van de individuele vrijheid versus het collectieve "keurslijf". Belangrijk uitgangspunt bij de gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het beheer betreft het respecteren van elkaars gedachten en opvattingen. Iedere partij heeft nu eenmaal zo zijn eigen visie en mening als het gaat over de wijze van beheer of de kwaliteit van het beheer. Om die reden moet vanuit beleidsmatig en organisatieoogpunt ruimte bestaan voor individuele belangen c.q. inbreng.

7.3 Kader en randvoorwaarden**7.3.1 Kader*****Algemeen:***

- Veiligheids- en beheerrapportage Herontwikkeling Stationsgebied Utrecht
- Referentiekader Beheer Stationsgebied; Oranjewoud, juli 2004 (Eind concept)
- Referentie kader openbare ruimte; september 2004 POS

Openbare ruimte:

- Handboek Inrichting Openbare Ruimte, DSB
 - Richtlijn Straatmeubilair, DSB
-

De borging van de beheerdoelstellingen in het ontwerp worden gedekt door het proces tot het opstellen van de beheer en veiligheidsparagraaf en de wijze van het vroegtijdig betrekken van beheer en veiligheidsdeskundige.

7.3.2 Randvoorwaarden

Financiële kaders/beheertoets

Ontworpen dient te worden binnen de financiële beheerkaders van de openbare ruimte, zoals opgesteld cq. op te stellen door de DSB. In het ontwerpproces kan gebruik gemaakt worden van de instrumenten (o.a. beheertoets) zoals aangegeven in het Referentiekader in het hoofdstuk Bewust Beheer Ontwerpen.

Beheerambitie

De beheerambitie voor het stationsgebied is vastgelegd in de in het Referentiekader aangegeven kwaliteitskaart. Daarin is voor het totale gebied een onderscheid gemaakt tussen schoon (verzorgend onderhoud) en heel (technische staat). Ontwerpen dienen hier aan te voldoen.

Bij het vaststellen van het niveau van schoon en heel hebben diverse beelden uit het Referentiekader Openbare Ruimte als uitgangspunt gediend. Zo is onder meer rekening gehouden met de eigendomsverhoudingen, de wijze van verblijf en transfer van gebruikers van het gebied, gebruik van de omgeving door openbaar vervoer, auto, fiets of voetgangers, de ruimtelijke structuur en ecologische aspecten en tenslotte de beelden van de inrichtingskwaliteit (totaalkaart referentiekader openbare ruimte).

Gezamenlijk beheer

Voor het gezamenlijk beheer ligt het zwaartepunt op de centrumboulevard inclusief de knooppunten die daar een onderdeel van uit maken. Op grond van de inventarisatie zijn binnen het totale gebied dat gezamenlijk beheert kan worden de volgende beheergebieden te onderscheiden:

- De Centruboulevard gelegen op het Jaarbeursterrein plus entree daartoe.
- De OV-terminal (hal, trein-, bus- en tramperrons, tunnels, fietsenstallingen) plus entrees (nieuwe Stationsstraat, plein West entree, plein Oost entree en Jaarbeursplein).
- Routes door Hoog Catharijne plus entrees daartoe (Vredenburgplein en HC deel Catharijnesingel).
- Route Stads Kantoor/NS vastgoed ontwikkeling in richting Sijpensteijntunnel plus plein west entree.

Bewust beheer ontwerpen

Om te komen tot een effectief en efficiënt ontwerp- en beheerproces is het noodzakelijk dat betrokken disciplines open staan voor de wensen en ideeën van iedereen. Het op het juiste moment en de juiste manier betrekken van de persoon met de gewenste kennis en expertise is hiervoor noodzakelijk. De verschillende stedenbouwkundigen en architecten die door de betrokken organisaties in de armen zijn genomen, zouden vanuit dat oogpunt vroegtijdig met beheerders uit de eigen organisatie en beheerders van de andere organisaties aan de tekentafel moeten staan.

BCC

Een gecentraliseerd centrum kan zorgdragen voor een integrale planning (afstemming regulier en correctief beheer en bouwputmanagement) en dienst doen als een centraal informatie- c.q. servicepunt, een zogenaamd Beheer Coördinatie Centrum (BCC). Veiligheid kan ook in dit BCC een plaats krijgen of deze functie kan onderdeel uit gaan maken van het in te richten Veiligheids- en informatiecentrum.

Checklist operationele randvoorwaarden

In de bijlage is een overzicht opgenomen voor de randvoorwaarden op operationeel vlak van beheer.

7.4 Overzicht van handige documentatie en handboeken

- Kwaliteitsinstrument Onderhoud, november 2002, DSB
- Toegankelijkheid “over de ergonomie van stedelijke inrichting, gebouwen en woningen”. Elsevier.

8 Bouwputmanagement

8.1 Opgave

De vraag rijst; hoe houden we het Stationsgebied met 100 miljoen bezoekers en passanten per jaar bereikbaar en leefbaar tijdens de bouwfase? Hoe houden we het imago op peil? Hoe voorkomen we dat de bereikbaarheid van het gebied voor bezoekers en hulpdiensten gevaar loopt? Dat het beheerniveau, de veiligheid en aantrekkelijkheid tijdens de bouwputfase afneemt?

In dit kader is nader onderzoek uitgevoerd hoe het bouwputmanagement vorm gegeven moet worden. Hieronder wordt verstaan het invullen van spelregels, procedureafspraken, instrumenten en de uitvoeringsorganisatie.

8.2 Pijlers bouwputmanagement

Bouwoverlast tijdens de uitvoering kan niet worden voorkomen, maar moet wel worden geminimaliseerd. Dit kan door goede afspraken te maken tussen de samenwerkende private en publieke partners over de organisatie en het beheer en toezicht in de realisatiefase. Door het vastleggen van deze afspraken wordt de toetsing en naleving van veiligheids- en leefbaarheidsmaatregelen gedurende de planvormingsfase en de uitvoeringsfase in het proces geborgd. Uitgangspunten hierbij is: De Projectorganisatie Stationsgebied Utrecht (POS) heeft een coördinerende rol in de uitvoering. Uitvoerende en beherende partijen hebben en houden hun eigen verantwoordelijkheden voor de uitvoering van werkzaamheden. De POS faciliteert door de werkzaamheden van verschillende partijen in het stationsgebied zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Voor een goed bouwputmanagement moeten vele zaken worden geregeld. Sommige zaken moeten in een vroegtijdig stadium worden geregeld om problemen te voorkomen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan tijdelijke maatregelen voor de bereikbaarheid voor auto- en/of bouwverkeer of aan de financiering van één klachten- en informatiepunt. Andere zaken kunnen in een later stadium worden geregeld, bijvoorbeeld de wijze van afscheiding van een bouwplaats of voorwaarden bij gasopslag op een bouwlocatie. Belangrijk is om maatregelen en middelen op het juiste moment te regelen en afspraken op het juiste moment vast te leggen in contracten. Het plan- en contracteringsproces vormen hiervoor de kapstok. In de contracten worden niet alleen afspraken over inhoud en financiering van de plannen vastgelegd, maar ook over de wijze waarop de plannen worden gerealiseerd.

De invulling van het bouwputmanagement is daarbij complementair aan de bestaande organisaties en op de huidige taken, bevoegdheden en werkwijzen.

8.3 Kader en randvoorwaarden

8.3.1 Kader

Alle ontwikkelings- en bouwplannen moeten door de ontwikkelaar voorzien worden van een "Uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase". Hierin wordt aangegeven hoe zij denkt de bouw

zodanig te organiseren en vorm te geven dat de omgeving bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid blijft. Het uitvoeringsplan moet daarbij voldoen aan de eisen zoals vastgelegd in de "Leidraad uitvoeringsplan Omgevingsbeheer bouwfase" waarin de inhoudelijke eisen worden aangegeven die verwacht worden van dit procesinstrument.

In de bijlage is een checklist opgenomen met de aandachtspunten voor de invulling van dit proces.

8.3.2 Randvoorwaarden

Organisatie

Voor het bouwputmanagement worden door de gemeente ten behoeve van de regie in de bouwfase een *Bouwregisseur* en een *Uitvoeringscoördinator* aangesteld.

Kerntaak van de Bouwregisseur is de beoordeling van de aanpak van de uitvoering van de herontwikkelingsplannen met betrekking tot de veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid van de (semi) openbare ruimte. Dit bevat onder meer de afstemming van werkzaamheden tussen deelgebieden en deelprojecten voorafgaand aan de start van de uitvoering. De bouwregisseur heeft ook zitting in het Planbegeleidingsteam van DSO.

Kerntaak van de Uitvoeringscoördinator is het coördineren en afstemmen van beheer- en uitvoeringswerkzaamheden, het signaleren en oplossen van problemen in het veld, het toezicht houden en het handhaven van gemaakte afspraken. De uitvoeringscoördinator werkt nauw samen met de bouwinspecteur en 'toezichthouders' van hulpdiensten en beherende partijen.

Er komt een internetpagina die alleen toegankelijk is voor de betrokken partners. Deze biedt toegang tot de actuele gegevens, bestaande databases met de diverse plannen, vergunningen, afspraken, regels, e.d.

Calamiteiten/bereikbaarheid hulpdiensten

In het ontwerp Rampbestrijdingsplan Stationsgebied zijn processen en publiek-private samenwerking vastgelegd voor de bestrijding van calamiteiten. Essentieel is dat de hulpdiensten en de (private) bedrijfshulpverleningsorganisaties van o.m. Corio, Jaarbeurs, NS, Prorail, busbedrijven goed op de hoogte zijn van de actuele stand van zaken tijdens de herontwikkeling. Zo zal de informatie over aanrijdroutes naar en binnen het stationsgebied onderdeel zijn van het bereikbaarheidssysteem van DSB en beschikken de meldkamers van de private partners over de actuele informatie over ingangen en vluchtroutes binnen de gebouwen.

Communicatie

Een communicatiestrategie wordt ontwikkeld die een ondersteunende rol heeft in het algehele proces van bouwputmanagement. Onderdelen zijn: de strategiebepaling bij politiek en maatschappelijk gevoelige punten, imago, positionering, PR van het stationsgebied e.d.

Naast nieuwsbrieven, informatiebijeenkomsten, huis-aan-huisfolders wordt er een website ontwikkeld waarin werkzaamheden worden aangekondigd. Dit om partijen tijdig te informeren over overlast of (tijdelijke) ontoegankelijkheid van het gebied.

Informatie en klachten

Er wordt een centraal meldpunt ingesteld voor de melding van klachten en verstrekking van informatie.

Overzicht operationele randvoorwaarden***Financiën***

- Laat het beheer tijdens de bouw financieel integraal onderdeel uitmaken van het uitvoeringsbesluit.
- Regulier werkprogramma beheer en onderhoud is onder bouwomstandigheden niet haalbaar. Er moet een ploeg ingezet worden die ad hoc schoonmaakt. Afspraken over wie dit gaat betalen zijn noodzakelijk.

Schoonhouden en vuilregulering

- Maak met de aannemers/ontwikkelaars (contractueel) afspraken over het reguleren en ophalen/wegbrengen van bouwafval. Het mag niet zo zijn dat bouwafval en grof vuil terechtkomen bij het huisvuil of openbare prullenbakken. Daarbij moet direct goed worden vastgelegd wie aansprakelijk is indien het vuil toch op niet daarvoor bedoelde plaatsen wordt aangetroffen.
- Maak met de aannemers/ontwikkelaars afspraken over wegwaaiend vuil en zandoverlast. Bij voorkeur dragen zij zelf zorg voor afvoer. Hierbij is het van groot belang dat er een heldere gebiedsafbakening vastgelegd wordt.
- Maak met de aannemer afspraken om met behulp van folie de wanden van plafond tot vloer af te spannen en dit te onderhouden gedurende bouwfase. Bij toch onverhoopte bouwstofvervuiling, moeten er procedureafspraken zijn over wie het schoonmaakt en wie de kostendrager is.
- De bouw heeft een informatieplicht, zodat ad-hocsituaties zoveel mogelijk beperkt kunnen worden en schoonmaak niet doorlopend achter de feiten aanloopt.
- Aanbiedplekken voor vuilnis moeten steeds met de daarvoor bedoelde auto's bereikbaar blijven. Dit stelt eisen aan de infrastructuur: er moet voldoende ruimte zijn en de ondergrond moet voldoende gewicht kunnen dragen.

Heel

- Zorg dat op reguliere basis een herstelploeg door het gebied wandelt om alle defecten binnen een vastgestelde termijn te repareren;
 - Er dient vooral ook aandacht te zijn voor ongelijk straatwerk en/of vloer in verband met risico op blessures/ongelukken.
-

9 Specifieke randvoorwaarden per Cluster/Contractpartij

9.1 Cluster B/Hoog Catherijnen (Corio)

Daklozen en verslaafden opvang

In het Stationsgebied komen drie opvangvoorzieningen annex gebruiksruimten die 24 uur per dag open zijn. De zoekgebieden zijn in het Masterplan aangegeven op pagina 98 in een kaart. Afhankelijk van de keuzes die gemaakt zullen worden dient rekening gehouden te worden in Catharijnekwartieren met maximaal 2 van de drie voorzieningen voor opvang van verslaafden.

Toegankelijkheid Centruboulevard

Uitgangspunt is dat de centruboulevard 24 uur per dag toegankelijk is. Dit geldt ook voor het deel door HC. Mocht in de toekomst blijken dat er onvoldoende levendigheid is en er sprake is van overlast, dan moet het ontwerp voorzien in de mogelijkheid om 's avonds en 's nachts dit deel van de Centruboulevard (of slechts zijtakken daarvan) af te sluiten. Afsluiting mag niet ten kosten gaan van de bereikbaarheid van woningen, parkeergarages, kantoren e.d.

Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra Nieuwbouw

Ten behoeve van de veiligheidsverantwoording (beheer en veiligheidsparagraaf) moet HC voldoen aan "Keurmerk Veilig Ondernemen Winkelcentra Nieuwbouw". Dit handboek is opgesteld door het Nationaal Platform Criminaliteitsbeheersing. Het beschrijft het proces om te komen tot een veilig ontwerp en geeft aan aan welke eisen voldaan moeten worden. Deze sluiten aan bij de randvoorwaarden en doelstellingen van de beheer- en veiligheidsrapportage.

Toekomstig beheer

Ten behoeve van toekomstig beheer is het Referentiekader Beheer ontwikkeld. Het betreft hier een nadere uitwerking van doelstellingen en randvoorwaarden zoals opgenomen in beheer en veiligheidsrapportage. Bij het opstellen van ontwerp en programma van eisen dient rekening te worden gehouden met dit kader.

Gezamenlijk beheer

Voor het gezamenlijk beheer ligt het zwaartepunt op de centruboulevard inclusief de knooppunten die daar een onderdeel van uit maken. Op grond de inventarisatie in het kader van beheer is voor dit Cluster het volgende beheergebied te onderscheiden waar gezamenlijk beheer gewenst is:

- Routes door Hoog Catharijne plus entrees daartoe (Vredenburgplein, Oost entree OV-T, HC deel Catharijnesingel).

Toegankelijkheid minder validen

De gebouwen (bv muziekpaleis en HC) en de inrichting van gebieden moet zodanig zijn dat het optimaal toegankelijk is voor minder validen, blinden, rolstoelgebruikers, scootmobielers, bejaarden (o.a. rollator) etc. Het handboek "Toegankelijkheid - over de ergonomie van stedelijke inrichting, gebouwen en woningen" dient in het ontwerpproces als leidraad te worden gebruikt.

Maatscenario's

Het ontwerp van HC zal getoetst worden op twee maatscenario: brand en gedrang. Voor de overige functies in het gebied geldt uitsluitend brand als maatscenario.

Centrale bluswatervoorziening

Zowel voor de publieke taak als de waterbehoefte bij private partijen, die sprinkler zullen gaan toepassen, is een Centrale bluswatervoorziening (CBV) opportuun. Dit geldt zowel vanuit functioneel als financieel oogpunt. Van de private partijen, die sprinkler in hun gebouw gaan toepassen (bv. HC en Muziekpaleis), wordt verwacht zich in te spannen om samen met de gemeente CBV te realiseren (Inspanningverplichting).

Rampbestrijding/beheersing

- Ontvluchting/vluchtgedrag

Bewegingen van vluchtenden kunnen interfereren met de reguliere verkeersbewegingen, hetgeen bij hoge bezetting tot slachtoffers zal leiden. Gevaarlijke locaties zijn o.a. de aansluitingen de van OV-Terminal met de retailfuncties aan de west- en oostzijde en de stijpunten vanaf de perrons. In dit kader dienen (additioneel) simulaties van loop en vluchtgedrag ter beoordeling van de veiligheid van het (definitief) ontwerp te worden uitgevoerd.

- Voorkoming van interferentie bij afsluiting OV-Terminal, winkelcentrum, congresgebouw, bioscoop of muziekcentrum.

Bij een incident in een gebouw is een verkeersstroom in de richting van het betreffende gebouw niet wenselijk. Voorzien moet worden in mogelijkheden voor het ongehinderd verlaten van het betreffende gebouw in samenhang met afleiding langs alternatieve routes van voetgangersstromen in de richting van het betreffende gebouw. Ter beperking van de effecten zullen de direct aansluitende parkeergarages afgesloten moeten worden, waarbij in een alternatieve routing is voorzien voor voetgangers die de parkeergarages willen bereiken.

- Voorkoming van gedrang bij winkelcentrum, congresgebouw

Om gedrang te voorkomen dienen maatregelen ten behoeve van voetgangersstroomgeleiding getroffen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan alternatieve routing, de invoering van éénrichtingsverkeer, het creëren van ruime toegangen naar trappen en gangen en het beperken van verschillen in doorstromingsnelheden middels geleiding door dynamische audiovisuele systemen.

- Samenwerkende beheersorganisaties

De waarschuwing, alarmering en vooral tijdige activering van personen tijdens een incident in het stationsgebied is een potentieel probleem. Wegens suboptimaal vluchtgedrag in grote publieke ruimten zullen in het stationsgebied Utrecht bovengemiddelde prestaties moeten worden geleverd door de (samenwerkende) beheersorganisatie('s) voor vluchtroute-onderhoud, de alarmering en de bedrijfshulpverlening (BHV) om de effecten van de maatscenario's te beperken. Met name voor de OV-Terminal, het Jaarbeursterrein en het winkelcentrum geldt dat de beheersorganisatie niet moet worden ingericht als ware sprake van afzonderlijke gebouwen.

9.2 Cluster E/Jaarbeursterrein (Jaarbeurs)

Toekomstig beheer

Ten behoeve van toekomstig beheer is het Referentiekader Beheer ontwikkeld. Het betreft hier een nadere uitwerking van doelstellingen en randvoorwaarden zoals opgenomen in beheer en veiligheidsrapportage. Bij het opstellen van ontwerp en programma van eisen dient rekening te worden gehouden met deze kaders.

Gezamenlijk beheer

Voor het gezamenlijk beheer ligt het zwaartepunt op de centrumboulevard inclusief de knooppunten die daar een onderdeel van uit maken. Op grond de inventarisatie in het kader van beheer is voor dit cluster het volgende beheergebied te onderscheiden waar gezamenlijk beheer gewenst is:

- De centrumboulevard gelegen op het Jaarbeursterrein plus entree daartoe.

Toegankelijkheid minder validen

De gebouwen (bv muziekpaleis en HC) en de inrichting van gebieden moet zodanig zijn dat het optimaal toegankelijk is voor minder validen, blinden, rolstoelgebruikers, scootmobielers, bejaarden (o.a. rollator) etc. Het handboek "Toegankelijkheid - over de ergonomie van stedelijke inrichting, gebouwen en woningen" dient in het ontwerpproces als leidraad te worden gehanteerd.

Toegankelijkheid Centruboulevard

Uitgangspunt is dat de centrumboulevard 24 uur per dag toegankelijk is. Mocht in de toekomst blijken dat er onvoldoende levendigheid is en er sprake is van overlast, dan moet het ontwerp voorzien in de mogelijkheid om 's avonds en 's nachts dit deel van de Centruboulevard af te sluiten. Afsluiting mag niet ten kosten gaan van de bereikbaarheid van eventuele woningen, parkeergarages, kantoren e.d.

Maatscenario's

De ontwerpen van de functies binnen dit cluster worden getoetst aan het maatscenario: brand.

Centrale bluswatervoorziening

Zowel voor de publieke taak als de waterbehoefte bij private partijen, die sprinkler zullen gaan toepassen, is een Centrale bluswatervoorziening (CBV) opportuun. Dit geldt zowel vanuit functioneel als financieel oogpunt. Van de private partijen, die sprinkler in hun gebouw gaan toepassen (bv. Jaarbeurs, Casino, Megabioscoop), wordt verwacht zich in te spannen om samen met de gemeente CBV te realiseren (Inspanningverplichting).

Rampbestrijding/beheersing

- Voorkoming van interferentie bij afsluiting OV-Terminal, winkelcentrum, congresgebouw, bioscoop of muziekcentrum.

Bij een incident in een gebouw is een verkeersstroom in de richting van het betreffende gebouw niet wenselijk. Voorzien moet worden in mogelijkheden voor het ongehinderd verlaten van het betreffende gebouw in samenhang met afleiding langs alternatieve routes van voetgangersstromen in de richting van het betreffende gebouw. Ter beperking van de effecten zullen de direct aansluitende parkeergarages afgesloten moeten worden, waarbij in een alternatieve routing is voorzien voor voetgangers die de parkeergarages willen bereiken.

- Voorkoming van gedrang bij winkelcentrum, congresgebouw

Om gedrang te voorkomen dienen maatregelen ten behoeve van voetgangersstroomgeleiding getroffen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan alternatieve routing, de invoering van éénrichtingsverkeer, het creëren van ruime toegangen naar trappen en gangen en het beperken van verschillen in doorstromingsnelheden middels geleiding door dynamische audiovisuele systemen.

- Samenwerkende beheersorganisaties

De waarschuwing, alarmering en vooral tijdige activering van personen tijdens een incident in het stationsgebied is een potentieel probleem. Wegens suboptimaal vluchtgedrag in grote publieke

ruimten zullen in het stationsgebied Utrecht bovengemiddelde prestaties moeten worden geleverd door de (samenwerkende) beheersorganisatie('s) voor vluchtroute-onderhoud, de alarmering en de bedrijfshulpverlening (BHV) om de effecten van de maatscenario's te beperken. Met name voor de OV-Terminal, het Jaarbeursterrein en het winkelcentrum geldt dat de beheersorganisatie niet moet worden ingericht als ware sprake van afzonderlijke gebouwen.

9.3 Cluster Aovt/OV-terminal (Prorail)

Veiligheids- en informatiecentrum

In het Masterplan Stationsgebied is opgenomen dat ten behoeve van publiek private samenwerking een gezamenlijk veiligheidscentrum moet worden opgericht. Hierin kunnen regiopolitie (HC-team), Spoorwegpolitie, beveiligingsdiensten NS en Corio e.d. worden gehuisvest. Voordeel is onder meer: één gezamenlijke info balie met VVV, info HC en loket voor aangifte; één gezamenlijke ophoudruimte voor aangehouden verdachten; gezamenlijk / doorkoppeling cameratoezicht; makkelijk bij elkaar binnenlopen; herkenbare locatie voor publiek e.d. De gewenste locatie is ergens in de overgang tussen OV-Terminal en HC (Oost entree OV-T).

Toekomstig beheer

Ten behoeve van toekomstig beheer is het Referentiekader Beheer ontwikkeld. Het betreft hier een nadere uitwerking van doelstellingen en randvoorwaarden zoals opgenomen in beheer en veiligheidsrapportage. Bij het opstellen van ontwerp en programma van eisen dient rekening te worden gehouden met deze kaders.

Gezamenlijk beheer

Voor het gezamenlijk beheer ligt het zwaartepunt op de centrumboulevard inclusief de knooppunten die daar een onderdeel van uit maken. Op grond de inventarisatie in het kader van beheer is voor dit cluster het volgende beheergebied te onderscheiden waar gezamenlijk beheer gewenst is:

- De OV-terminal; hal, trein-, bus- en tramperrons, tunnels, fietsenstallingen
- plein West entree en de entree nieuwe Stationsstraat
- plein Oost entree en Jaarbeursplein;

Toegankelijkheid minder validen

De gebouwen (bv muziekpaleis en HC) en de inrichting van gebieden moet zodanig zijn dat het optimaal toegankelijk is voor minder validen, blinden, rolstoelgebruikers, scootmobielers, bejaarden (o.a. rollator) etc. Het handboek "Toegankelijkheid - over de ergonomie van stedelijke inrichting, gebouwen en woningen" dient in het ontwerpproces als leidraad te worden gebruikt.

BTS

De Beheerste toegang tot de OV-Terminal zal moet voldoen aan de (brand)veiligheidseisen, zoals vastgelegd in: Beheerste toegang stations en Stationslocaties, november 2003, NIBRA

Maatscenario's

Het ontwerp van de OV-terminal en emplacement zal getoetst worden aan de volgende maatscenario:

- Brand:
 - Alle ruimtes: brand;
 - Brandende trein onder de OV-Terminal;
 - Brand in de OV-Terminal op een moeilijk bereikbare plaats op hoogte, zoals het plafond of

dak;

- Voor de perrons/emplacement geldt een extra maatscenario: lekkage gevaarlijke stof (giftig gas).

Centrale bluswatervoorziening

Zowel voor de publieke taak als de waterbehoefte bij private partijen, die sprinkler zullen gaan toepassen, is een Centrale bluswatervoorziening (CBV) opportuun. Dit geldt zowel vanuit functioneel als financieel oogpunt. Van de private partijen, die sprinkler in hun gebouw gaan toepassen, wordt verwacht zich in te spannen om samen met de gemeente CBV te realiseren (Inspanningverplichting).

Rampbestrijding/beheersing

Ontvluchting/vluchtgedrag

Bewegingen van vluchtenden kunnen interfereren met de reguliere verkeersbewegingen, hetgeen bij hoge bezetting tot slachtoffers zal leiden. Gevaarlijke locaties zijn o.a. de aansluitingen de van OV-Terminal met de retailfuncties aan de west- en oostzijden en de stijpunten vanaf de perrons. In dit kader dienen (additioneel) simulaties van loop en vluchtgedrag ter beoordeling van de veiligheid van het (definitief) ontwerp te worden uitgevoerd.

- Voorkoming van interferentie bij afsluiting OV-Terminal, winkelcentrum, congresgebouw, bioscoop of muziekcentrum.

Bij een incident in een gebouw is een verkeersstroom in de richting van het betreffende gebouw niet wenselijk. Voorzien moet worden in mogelijkheden voor het ongehinderd verlaten van het betreffende gebouw in samenhang met afleiding langs alternatieve routes van voetgangersstromen in de richting van het betreffende gebouw. Ter beperking van de effecten zullen de direct aansluitende parkeergarages afgesloten moeten worden, waarbij in een alternatieve routing is voorzien voor voetgangers die de parkeergarages willen bereiken.

- Voorkoming van gedrang bij winkelcentrum, congresgebouw

Om gedrang te voorkomen dienen maatregelen ten behoeve van voetgangersstroomgeleiding getroffen te worden. Hierbij kan gedacht worden aan alternatieve routing, de invoering van éénrichtingsverkeer, het creëren van ruime toegangen naar trappen en gangen en het beperken van verschillen in doorstromingsnelheden middels geleiding door dynamische audiovisuele systemen.

- Samenwerkende beheersorganisaties

De waarschuwing, alarmering en vooral tijdige activering van personen tijdens een incident in het stationsgebied is een potentieel probleem. Wegens suboptimaal vluchtgedrag in grote publieke ruimten zullen in het stationsgebied Utrecht bovengemiddelde prestaties moeten worden geleverd door de (samenwerkende) beheersorganisatie('s) voor vluchtroute-onderhoud, de alarmering en de bedrijfshulpverlening (BHV) om de effecten van de maatscenario's te beperken. Met name voor de OV-Terminal, het Jaarbeursterrein en het winkelcentrum geldt dat de beheersorganisatie niet moet worden ingericht als ware sprake van afzonderlijke gebouwen.

9.4 Cluster Ae/Stationsentrees (NS-vastgoed)

Daklozen en verslaafden opvang

Partijen dienen zich inspannen om te komen tot mogelijke oplossingen ten aanzien van de tijdelijke en/of permanente opvang van daklozen en verslaafden in het Plangebied. De zoekgebieden zijn in het Masterplan aangegeven op pagina 98 in een kaart. Afhankelijk van de keuzes die gemaakt zullen worden dient rekening gehouden te worden met maximaal 2 van de drie voorzieningen voor opvang

van verslaafden.

Toekomstig beheer

Ten behoeve van toekomstig beheer is het Referentiekader Beheer ontwikkeld. Het betreft hier een nadere uitwerking van doelstellingen en randvoorwaarden zoals opgenomen in beheer en veiligheidsrapportage. Bij het opstellen van ontwerp en programma van eisen dient rekening te worden gehouden met deze kaders.

Gezamenlijk beheer

Voor het gezamenlijk beheer ligt het zwaartepunt op de centrumboulevard inclusief de knooppunten die daar een onderdeel van uit maken. Op grond de inventarisatie in het kader van beheer is voor dit cluster het volgende beheergebied te onderscheiden waar gezamenlijk beheer gewenst is:

- Plein west entree, route Stadskantoor/NS vastgoed ontwikkeling in richting Sijpensteijntunnel.

Centrale bluswatervoorziening

Zowel t.b.v. van de publieke taak als de waterbehoefte bij private partijen die sprinkler zullen gaan toepassen is een Centrale bluswatervoorziening (CBV) opportuun. Dit geldt zowel vanuit functioneel als financieel oogpunt. De private partijen die sprinkler in hun gebouw gaan toepassen dienen zich in te spannen om samen met de gemeente CBV te realiseren (Inspanningverplichting).

Ontvluchting/vluchtgedrag

Bewegingen van vluchtenden kunnen interfereren met de reguliere verkeersbewegingen, hetgeen bij hoge bezetting tot slachtoffers zal leiden. Gevaarlijke locaties zijn o.a. de aansluitingen de van OVTerminal met de retailfuncties aan de west- en oostzijde en de stijpunten vanaf de perrons. In dit kader dienen (additioneel) simulaties van loop en vluchtgedrag ter beoordeling van de veiligheid van het (definitief) ontwerp te worden uitgevoerd.

9.5 Openbare ruimte/ondergrondse infra

Bereikbaarheid en toegankelijkheid hulpdiensten

Voor de inrichting van de openbare ruimte gelden de eisen zoals opgenomen in:

- Handboek Inrichting Openbare Ruimte, DSB (o.a. brandweer eisen openbare ruimte)
- Handleiding bluswatervoorziening en bereikbaarheid, NVBR Arnhem, 2003

Zie ook bijlage checklist Fysieke veiligheid.

Toekomstig beheer

Ten behoeve van toekomstig beheer is het Referentiekader Beheer ontwikkeld. Het betreft hier een nadere uitwerking van doelstellingen en randvoorwaarden zoals opgenomen in beheer en veiligheidsrapportage. Bij het opstellen van ontwerp en programma van eisen dient rekening te worden gehouden met deze kaders.

Gezamenlijk beheer

Voor het gezamenlijk beheer ligt het zwaartepunt op de centrumboulevard inclusief de knooppunten die daar een onderdeel van uit maken. Op grond van de inventarisatie zijn binnen het totale gebied dat gezamenlijk beheert kan worden de volgende beheergebieden te onderscheiden:

- De Centrumboulevard gelegen op het Jaarbeursterrein plus entree daartoe.
-

Nota Beheer en Veiligheid

- De OV-terminal (hal, trein-, bus- en tramperrons, tunnels, fietsenstallingen) plus entrees (nieuwe Stationsstraat, plein West entree, plein Oost entree en Jaarbeursplein).
- Routes door Hoog Catharijne plus entrees daartoe (Vredenburgplein en HC deel Catharijnesingel).
- Route Stads Kantoor/NS vastgoed ontwikkeling in richting Sijpensteijntunnel plus plein west entree.

Centrale bluswatervoorziening

Zowel t.b.v. van de publieke taak als de waterbehoefte bij private partijen die sprinkler zullen gaan toepassen is een Centrale bluswatervoorziening (CBV) opportuun. Dit geldt zowel vanuit functioneel als financieel oogpunt. De partijen dienen zich gezamenlijk in te spannen CBV verder uit te werken en te realiseren (Inspanningverplichting).

Bijlage 1: Checklist Sociale veiligheid

In het onderstaande zijn de eisen opgenomen onderverdeeld naar levendigheid, toegankelijkheid, zichtbaarheid, territorialiteit, stevigheid. Per thema zijn de eisen weer onderverdeeld naar stedelijke inrichting, gebouwen en woningen.

Levendigheid

Stedelijke inrichting

- Een functie ligt niet in een stil gebied om toch enige levendigheid te bieden.
- Functies zijn zodanig verspreid dan wel geconcentreerd dat het op specifieke plaatsen en op specifieke tijden voldoende levendig is, rekening houdende met het gebruik van de ruimten op bepaalde tijden.
- Langzaam verkeersroutes zijn zoveel als mogelijk gecombineerd met routes voor snelverkeer, zeker wanneer de intensiteit van het langzame verkeer gering is.
- In tunnels zijn stromen langzaam verkeer gebundeld.
- Op relatief stille routes zijn langzaam verkeersoorten gebundeld. Bijvoorbeeld door tweerichtingverkeer voor fietsers toe te staan.
- Stromen van langzaam verkeer zijn 's avonds en 's nachts zoveel als mogelijk gebundeld op een kleiner aantal (nacht)routes. Bijvoorbeeld door toepassing van fysieke afsluiting of door goede vormgeving en inrichting waaruit duidelijk de te kiezen route blijkt (bijvoorbeeld door verlichting).
- Doodlopende straten komen niet voor.
- Rond de voorzieningen voor daklozen en verslaafden is voorzien in voldoende levendigheid. Des te minder zichtbaar zijn de bezoekers van de voorzieningen.

Gebouwen:

- Ter begeleiding voor het langzame verkeer op de hoofdroutes hebben de aanliggende gebouwen functies in de plint. Bij avond- en nachtroutes verdient dit speciale aandacht.
- Gebouwen hebben aanliggend aan de openbare ruimte levendige wanden en een actieve plint.

Attractiviteit

Stedelijke inrichting

- De maten van gebouwen en openbare ruimten staan tot elkaar in verhouding. Grootschaligheid mag niet tot een 'nietig' gevoel in de openbare ruimte leiden.
- Openbare ruimten hebben een duidelijke functie: ze horen zoveel mogelijk bij de aanliggende functies.
- Functies langs de langzaam verkeersroutes hebben een positieve uitstraling op de omgeving (bijvoorbeeld geen nachtclub, bikercafé of tattooshop).
- Voor een goed beheersbare situatie dient men extra zorg te besteden aan de vormgeving en verlichting van kwetsbare elementen als poorten, onderdoorgangen, portieken, achterpaden binnenterreinen, tunnels, passages, parkeergarages e.d.

Gebouwen

- Ten behoeve van een aantrekkelijk straatbeeld is het gebruik van ijzeren rolluiken is niet toegestaan.
 - De distributiefunctie van winkels en bedrijven mag geen negatieve invloed hebben op de openbare ruimte. Het distributiesysteem is afgesloten. Nissen bij de ontsluitingspunten van het distributiesysteem worden voorkomen. Binnen de distributiegangen is het ook veilig voor het personeel.
-

Stevigheid

Stedelijke inrichting

- Voor de inrichting van de openbare ruimte wordt gebruik gemaakt van onderhoudsarme en vandalismebestendige materialen. Hierop dient men extra te letten bij lantarenpalen,abri's, telefooncellen, speeltoestellen e.d.

Woningen

- Alle nieuwe woningen en bestaande woningen die worden gerenoveerd, voldoen aan het Politiekeurmerk Veilig Wonen®.

Territorialiteit

Gebouwen

- Prive gebied en openbaar en zijn duidelijk van elkaar gescheiden, bijvoorbeeld door binnenterreinen, achterpaden, portieken e.d. afsluitbaar te maken. De eigendomsverhouding is duidelijk.

Woningen

- Woningentrees zijn in voldoende grote aantallen geclusterd.
- Parkeerplaatsen voor bewoners zijn zoveel als mogelijk gecompartmenteerd, zodat bewoners op vaste plaatsen en bij vaste andere bewoners parkeren. Het compartiment voor bewoners is fysiek gescheiden van andere parkeerplaatsen, bijvoorbeeld t.b.v. kantoren of winkels.

Zichtbaarheid

Stedelijke inrichting

- Visuele belemmeringen (pilaren, fietsenrekken, als groenvoorzieningen, muren hoeken, nissen, hellingen, bochten e.d. in de zichtlijnen) ontbreken in de openbare ruimte.
- Er is voorzien in voldoende openbare verlichting, met specifieke aandacht voor overgangsgebieden, semi-openbare terreinen en routes voor het langzaamverkeer.

Gebouwen

- Er is voorzien in voldoende daglichttoetreding, met specifieke aandacht voor entrees, overgangsgebieden en semi-openbare terreinen.
- Woningen liggen zoveel als mogelijk direct aan het maaiveld of tenminste op eerste en tweede verdiepingen¹.
- Zicht vanuit gebouwen op buitenruimte en omgekeerd is mogelijk². Dit onder andere door:
 1. woonfuncties c.q. verblijfsfuncties aan de straatzijde,
 2. ramen in de gevels,
 3. het voorkomen van visuele barrières d.m.v. groen, muren, luifels e.d.

¹ Wooncomplexen die aan stille openbare ruimten liggen, kunnen op de begane grond een woonfunctie huisvesten. Ligt het wooncomplex echter aan een drukke openbare ruimte of route, dan is het aan te raden de plint een andere functie te geven dan een woonfunctie. Het nadeel van de geringe privacy voor de bewoners van de onderste woonlaag weegt dan zwaarder dan het voordeel van de grotere sociale controle.

² N.B. Extra aandacht schenken aan het zicht vanuit de woningen op vandalisme-gevoelige openbare voorzieningen als telefooncellen, bushaltes, glasbakken e.d.; evenals aan het zicht op semi-openbare terreinen, als parkeerterreinen, speelplaatsen e.d. Zicht vanuit woningen en vanaf de straat mogelijk maken op entrees van gebouwen, van achterpaden, berginggangen, poorten, parkeergarages e.d. In het geval van liften en inpandige berginggangen, zorg dragen voor doorzichtige toegangsdeuren.

Toegankelijkheid***Stedelijke inrichting***

- De stedelijke inrichting moet voldoen aan de toegankelijkheidsspecificaties zoals beschreven in het handboek voor Toegankelijkheid "over de ergonomie van stedelijke inrichting gebouwen en woningen" 4^{de} druk (Elsevier bedrijfsinformatie bv. Doetinchem 2001). Het betreft normen voor: voetpaden en trottoir, overbruggen hoogteverschil, buitenhelling, buitentrapp, oversteekplaatsen, straatmeubilair, parkeerplaatsen, halteplaatsen openbaarvervoer.
- De routestructuur voor langzaam verkeer moet helder en duidelijk zijn: het verloop en de bestemming van routes is voor passanten moeiteloos afleesbaar, de bestemming is van een afstand al te zien en er zijn duidelijk oriëntatiepunten onderweg.
- Voor een onveilige route moet 's avonds en 's nachts ten minste één alternatieve route beschikbaar zijn, die niet meer dan 1,5 keer langer is dan de kortste route én veilig is.

Gebouwen

- De gebouwen moeten voldoen aan de toegankelijkheidsspecificaties zoals beschreven in het handboek voor Toegankelijkheid "over de ergonomie van stedelijke inrichting gebouwen en woningen" 4^{de} druk (Elsevier bedrijfsinformatie bv. Doetinchem 2001). Het betreft hier normen voor: verkeersruimten, overbruggen hoogteverschil, helling, trap, plateau en kooilift, toegangen, Inrichting, ruimtecondities, inrichtingselementen en installaties, toeschouwersplaatsen, sanitair, gebruik sanitair, Communicatiemiddelen, vluchtmogelijkheden.
- Toegangen en entrees tot gebouwen zijn duidelijk te zien en als zodanig herkenbaar.
- Het aantal entrees is in balans met voldoende om het aantal vluchtenden voor gebruikers te maximaliseren en het aantal vluchtmogelijkheden voor potentiële daders te minimaliseren.
- Entrees van openbare fietsenstallingen liggen direct aan de routes en zijn goed zichtbaar vanuit de omgeving.
- Stijpunten takken logisch op de routes aan: rechte routes en heldere zichtlijnen.
- In gebouwen, voor zover deze een openbare functie hebben, is de routestructuur helder en duidelijk. Het netwerk van routes is voldoende fijnmazig (bijvoorbeeld voldoende zijwegen), zodat mensen in geval van nood een alternatieve route kunnen kiezen. Richtlijn is: elke 400 meter een keuzemogelijkheid.
- Routes die onvoldoende levendig zijn en die kwetsbaar zijn voor onbedoeld gebruik 's avonds en 's nachts moeten voorbereid op de mogelijkheid om deze fysieke af te sluiten. Gelet dient te worden op:
 1. De alternatieve routing is bij afsluiting volstrekt helder is (ook bijvoorbeeld vanuit een parkeergarage).
 2. Functies aangrenzend aan de semi-openbare ruimte zijn direct vanuit de openbare ruimte bereikbaar.
- De voorzieningen van daklozen en drugsverslaafden zijn goed bereikbaar binnen de looplijnen van deze groep.

Woningen

- De woningen moeten voldoen aan de toegankelijkheidsspecificaties zoals beschreven in het handboek voor Toegankelijkheid "over de ergonomie van stedelijke inrichting gebouwen en woningen" 4^{de} druk (Elsevier bedrijfsinformatie bv. Doetinchem 2001). Het betreft hier nomen voor: verkeersruimte woongebouw algemeen, toegang woongebouw, overbruggen hoogteverschil in woongebouw, trap woongebouw, helling woongebouw, personenlift woongebouw, trapplateaulift woongebouw, hefplateau woongebouw, zweeflift woongebouw, verkeersruimte woning algemeen,
-

toegang woning, overbruggen hoogteverschil in woningen, verblijfruimte algemeen, woonkamer, keuken, slaapruijnte, sanitaire ruimte algemeen, toiletruimte, badruimte, terras, balkon en loggia, berging en installaties en materiaalgebruik

- Routes voor bewoners tussen woning, berging en parkeergarage zijn kort en direct.

Dakloze en verslaafden opvang

Het Utrechtse beleid voor dak- en thuislozen volgt nadrukkelijk een tweesporenbeleid in de aanpak van overlast door dak- en thuisloze verslaafden. Voor de effectiviteit van de in dit kader nog aan te brengen of reeds bestaande voorzieningen (dagopvang, nachtopvang, gebruiksruijnten) zijn de volgende aanbevelingen cruciaal:

- Zorg voor een goede bereikbaarheid, binnen de looplijnen van de doelgroep;
- Zorg voor voldoende levendigheid in het gebied rond de voorzieningen, des te minder zichtbaar zijn de bezoekers van de voorzieningen;
- Zorg voor casemanagers in het gebied die verslaafden naar de voorzieningen toe leiden;
- Maak beheerafspraken met alle betrokken partijen, maar met name met de exploitant(en) van de opvangvoorzieningen en de politie, over gedragsregels en handhaven van die regels in openbare ruimte.

Bijlage 2: Checklist Fysieke veiligheid

Conform Handboek Inrichting Openbare Ruimte DSB

Brandweer:

- Benodigde ruimte:
 - Vrije rijloper \geq 4,5 meter
 - Vrij doorrijhoogte \geq 4,2 meter
 - Maximale obstakelhoogte 9 cm
 - Maximale hellingshoek 8% met ruimte overgangsbogen (er dient een horizontaal werkvlak aanwezig te zijn)
 - Vrije werkbreedte 5,0 meter
 - Indien palen als wegbarrières noodzakelijk zijn zo mogelijk afneembare Amsterdammers toepassen met staande sleutel
- Bereikbaarheid:
 - Elke wijk, deel wijk, buurt of bouwcluster voorzien van minimaal 2 onafhankelijke toegangen.
 - Doodlopende straten < 30 meter lengte, tenzij voorzien van keerlus voor voertuigen met draaicirkel van 19 meter. Straat moet geschikt zijn voor het passeren van 2 brandweervoertuigen onderling.
 - Max. 2 (wegneembare) fysieke barrières en in principe geen drempels toepassen in aanrijroutes van brandweerkazerne naar bestemmingsadres.
 - Afstand brandweervoertuig tot ingang van een gebouw < 15 meter
- Brandkranen:
 - Afstand brandweervoertuig en ingang openbare brandkraan < 40 meter.
 - Woongebouwen, met hoogste vloer > 6 meter boven het maaiveld, moeten in principe rondom bereikbaar zijn d.m.v. een pad met aan weerszijden een vrije manoeuvreerruimte > 9 meter.
 - Binnen 15 m van een opstelplaats moet de brandkraan zich bevinden, binnen 35 m van een opstelplaats dient de aansluiting droge blusleiding zich te bevinden.

Redvoertuigen:

- Aanvullende eisen:
 - Binnenbochtstraal 8,5 meter, buiten bochtstraal 12,5 meter
 - Vrije doorrijhoogte minimaal 4,2 meter (denk aan luifels).
 - Rijbaanbreedte bij tweerichtingsverkeer 6,0 meter
 - Afstand redvoertuig tot aan gevel bij bebouwing > 6,0 meter, max. 9,0 meter.
 - Bij toetsing ontwerp op doorrijbaarheid voor brandweervoertuigen is redvoertuigen maatgevend.
-

Bijlage 3: Checklist Toekomstig Beheer

Zie bijlage bij het Referentiekader Beheer.

Bijlage 4: Checklist Bouwputmanagement

Aandachtspunten uitvoeringsplan

Projectdefinitie:

- projectinhoud en projectgrenzen
- eigendom en beheergrenzen

Uitvoeringsorganisatie:

- wie doet wat?

Communicatie:

- voorlichting en informatievoorziening
- klachtenafhandeling

Planning:

- tactisch en operationeel
- kaartmateriaal fasering in de tijd

Bouwplaatsinrichting:

- werkterrein
- grenzen en afscheiding
- bouwketenlocatie

Bouwlogistiek:

- bouwwijze, bouw materiaal: aanvoer en opslag
- sloopmateriaal en afval: opslag en afvoer
- personeel: komen, gaan en parkeren

Tijdelijke voorzieningen:

- locatie en duur

Bereikbaarheid verkeer: vervoerstromen, stalling, vluchtwegen:

- autoverkeer, bouwverkeer
- taxi, bus en tram
- hulpdiensten
- fietsers en voetgangers

Bereikbaarheid functies:

- ondernemers, bewoners, voorzieningen

Nutsvoorzieningen:

- realisatie locatie/licging, + moment
- omleggingen etc

Verwachte overlast en maatregelen risicoanalyse en veiligheidsmaatregelen:

- concrete aandachtspunten (risico's)
 - maatregelen/acties
-

ChecklistToegankelijkheid, zichtbaarheid en bereikbaarheid

- Het gebied moet steeds toegankelijk zijn en toegankelijk blijven: zowel voor het reguliere verkeer als voor de hulpdiensten. Alle toegangen moeten ook goed zichtbaar en bereikbaar zijn;
- Het aantal entrees moet een balans houden tussen voldoende om het aantal vluchtwegen voor gebruikers te maximaliseren en het aantal vluchtmogelijkheden voor potentiële daders te minimaliseren;
- Bereikbaarheid van alle voorzieningen is voortdurend van het grootste belang;
- Zichtlijnen waardoor zichtbaarheid en overzicht ontstaat, zijn van essentieel belang voor het gevoel van veiligheid. Onoverzichtelijke situaties als hoekjes en muurtjes waarachter iemand of iets verscholen kan zijn, moeten zoveel mogelijk voorkomen worden;
- Overall moet de verlichting voortdurend van uitstekende kwaliteit zijn. Bij voorkeur wordt daglichtkwaliteit nagestreefd (of gemiddeld minimaal 100 lux). Overgangen in ruimten t.b.v. verschillende gebruik vragen ook een natuurlijke lichtovergang;
- Juist ook de fysieke bouwputten zijn voortdurend uitstekend verlicht om diefstal te belemmeren;
- Door het gehele gebied bevindt zich goed zichtbare bewegwijzering van goede kwaliteit (voor het publiek, de hulpdiensten en voor het bouwverkeer). Ook naar elke tijdelijke voorziening wordt helder verwezen;
- Routes voor langzaam verkeer zijn goed toegankelijk en verkeersveilig (bijvoorbeeld gescheiden van regulier autoverkeer, bouwverkeer en distributieverkeer);
- Onderzoek de mogelijkheid het bouwverkeer volledig te scheiden van ander verkeer.

Schoonhouden en vuilregulering

- Het reguleren en ophalen/wegbrengen van bouwafval vraagt specifieke regelingen. Met de aannemers/ontwikkelaars moeten hier contractueel afspraken over gemaakt worden. Het mag niet zo zijn dat bouwafval en grofvuil terechtkomen bij het huisvuil of openbare prullenbakken. Daarbij moet direct goed vastgelegd worden wie aansprakelijk is indien het vuil toch op niet daarvoor bedoelde plaatsen wordt aangetroffen;
 - Over wegwaaiend vuil en zandoverlast moeten ook afspraken gemaakt worden met de aannemers/ontwikkelaars. Bij voorkeur dragen zij zelf zorg voor afvoer. Hierbij is het van groot belang dat er een heldere gebiedsafbakening vastgelegd wordt;
 - Met de aannemer moeten afspraken gemaakt worden om met behulp van folie de wanden van plafond tot vloer af te spannen en dit te onderhouden gedurende bouwfase;
 - Bij toch onverhoopte bouwstofvervuiling, moeten er procedureafspraken zijn over wie het schoonmaakt en wie de kostendrager is;
 - Regulier werkprogramma is in deze omstandigheden niet meer haalbaar. Aanpassing zal op frequentie en aard handelingen nodig zijn en brengt kostenverhogingen met zich mee. Afspraken over wie de kosten gaat dragen, zijn noodzakelijk;
 - Er moet een ploeg ingezet worden die ad hoc schoonmaakt. Afspraken over wie dit gaat betalen zijn noodzakelijk;
 - De bouw heeft een informatieplicht, zodat ad-hocsituaties zoveel mogelijk beperkt kunnen worden en schoonmaak niet doorlopend achter de feiten aanloopt;
 - Aanbiedplekken voor vuilnis moeten steeds met de daarvoor bedoelde auto's bereikbaar blijven. Dit stelt eisen aan de infrastructuur: er moet voldoende ruimte zijn en de ondergrond moet voldoende gewicht kunnen dragen;
 - De hele inrichting en inrichtingselementen moeten van die vormgeving en kwaliteit zijn dat het gebied schoon te houden is;
-

Nota Beheer en Veiligheid

- Er zijn voldoende sanitaire voorzieningen om geurhinder en andere vormen van overlast zoveel mogelijk te voorkomen;
- Inrichten calamiteitenplan met uitwerking rol schoonmaak (wateroverlast/ brand en roetreiniging).

Veiligheid

- Daar waar bouwputten helemaal afgesloten kunnen worden, moet dat ook gebeuren (de keuze tussen afgeschermd of zichtbare bouwterreinen wordt per plaats gemaakt. Bouwwerken zijn zoveel mogelijk zichtbaar vanuit de omgeving);
- Bouwputten moeten op aantrekkelijke wijze afgeschermd worden van het openbaar gebied en niet langer dan strikt noodzakelijk. Gedacht kan worden aan fraai bewerkte afschermwanden, etalage-achtige voorzieningen en dergelijke;
- Alle bouwputten moeten steeds uitstekend verlicht zijn;
- Bouwputten vragen extra toezicht;
- Zorgdragen voor voldoende preventieve maatregelen om criminaliteit op de bouwplaats (bijvoorbeeld diefstal van gereedschappen en bouwmaterialen) te voorkomen. Maak hiervoor gebruik van de kennis van specialisten bij de regiopolitie en van (extra) inzet van de bewakingsdiensten;
- Ook tijdens deze fase moeten voorzieningen zijn voor de opvang van verslaafden, bij voorkeur ook 's nachts.

Heel

- Bovengenoemde aspecten verkleinen de kans dat er onnodige beschadigingen optreden. Ondanks dat moet er een reguliere herstelploeg door het gebied wandelen om alle defecten binnen een vastgestelde termijn te repareren;
- Er dient vooral ook aandacht te zijn voor ongelijk straatwerk en/of vloer in verband met risico op blessures/ongelukken.

Routestructuur

- Routestructuren moeten helder en logisch zijn. Vorming van hazenpaadjes wordt op die manier zoveel mogelijk voorkomen.
-

Bijlage 5: Publiekrechtelijke taken en verantwoordelijkheden gemeentelijke partijen

DSO

- Begeleidt juridische vormgeving van het globale bestemmingsplan en zijn uitwerkingplannen
- Begeleidt vrijstellingen van het bestemmingsplan en anticipatieprocedures
- Begeleidt juridische inspraak en beroepprocedures
- Geeft namens B&W bouw- en sloopvergunningen af en toetst daarbij aan het Bestemmingsplan, Bouwbesluit en Bouwverordening
- Zorgt ervoor dat uitvoerders een bouwveiligheidsplan opstellen
- Verricht controle en handhaving

DSB

- Beheert namens de gemeente de openbare ruimte
- Bereidt aantal APV vergunningen voor
- Bereidt de volgende vergunning voor: 'Bijzonder gebruik openbare ruimte', 'Uitstalverordening', 'Standplaatsverordening', 'Velvergunning';
- Bereidt beschikkingen en daarbij horende voorwaarden (bijv. onttrekking weg aan openbaar verkeer) op basis van de Wegenwet voor
- Verricht controle en handhaving

BRANDWEER

- Is namens de gemeente verantwoordelijk voor brandweezorg en rampenbestrijding
- De burgemeester stelt rampenbestrijdingsplannen vast
- Adviseert over bouwaanvragen ten aanzien van brandveiligheid en ontvankelijkheid
- Toets, controleert en geeft namens B&W gebruiksvergunningen af
- Zorgt ervoor dat uitvoerders bedrijfsnoodplannen opstellen
- Binnen de Wet Kwaliteitsbevordering Rampbestrijding hebben de burgemeester, de regionale brandweer en de CdK eigen omschreven verantwoordelijkheden

N.b. onder brandweer wordt hier de Gemeentelijke Brandweer Utrecht en de Brandweer Regio Utrechts Land verstaan; elk met hun eigen in de wet omschreven verantwoordelijkheden.

Het Stationsgebied  **Utrecht vormt samen met de historische binnenstad het nieuwe centrum van Utrecht. Het herbergt dé railport van Nederland met een sleutelrol in de Randstad. Utrecht kiest voor een verruimd, levendig stadshart, verbonden met de omliggende wijken.**



Gemeente Utrecht

Projectorganisatie Stationsgebied

Bezoekadres: Vredenburg 90

Postbus 1273

3500 BG Utrecht

Telefoon 030 - 230 59 00

Fax 030 - 230 59 09

E-mail: stationsgebied@utrecht.nl

Internet: www.utrecht.nl/stationsgebied

Infocentrum

Hoe ziet het Stationsgebied er straks uit? Welke sfeer en uitstraling krijgt de stad? Hoe zit het met de bereikbaarheid? Waar komen woningen, winkels en kantoren? Loop eens binnen bij het Infocentrum op het Vredenburg 90. Daar ziet u de toekomst van het Stationsgebied met eigen ogen. We organiseren ook ontvangsten voor groepen.

Website

Op www.utrecht.nl/stationsgebied vindt u alle actuele informatie over het Masterplan, inclusief foto's, tekeningen en impressies van het toekomstige Stationsgebied. Hoe ziet het nieuwe station eruit? Hoe verloopt de verbouwing van muziekcentrum Vredenburg? Surf naar de site voor actuele info of deel uw mening met anderen in een speciale rubriek.