



# **Randvoorwaarden exploitatie Regiotram (BLVC Kader)**

Datum: 16 maart 2012

## **Inhoudsopgave**

<b>1. INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1. Doel & status BLVC-kader exploitatiefase	3
<b>2. BLVC-EISEN</b>	<b>4</b>
2.1. Algemeen	4
<b>2.2. Werkzaamheden in het onderhoudsgebied</b>	<b>4</b>
2.2.1. Voorwaarden werken binnen het werkt terrein	4
2.2.2. Bouwhekken	4
<b>2.3. Bereikbaarheid</b>	<b>4</b>
2.3.1. Minimale bereikbaarheidseisen	4
2.3.2. Bereikbaarheid nood/hulpdiensten	5
2.3.3. Bouwverkeer	6
2.3.4. Parkeren	6
2.3.5. OV-vervoer	6
2.3.6. Langzaam verkeer	8
2.3.7. Evenementen (vervoer)	9
<b>2.4. Leefbaarheid</b>	<b>10</b>
2.4.1. Voorkomen geluidhinder	10
2.4.2. Voorkomen stof/vervuiling/sneeuw	10
2.4.3. Voorkomen hinder door licht	10
2.4.4. Voorkomen van hinder door trilling	10
2.4.5. Afvalinzameling	11
<b>2.5. Veiligheid</b>	<b>11</b>
2.5.1. Bouw-/Hijsveiligheid	11
2.5.2. Verkeersveiligheid	11
2.5.3. Sociale veiligheid	11
<b>2.6. Communicatie</b>	<b>12</b>
2.6.1. Inleiding en opgave	12
2.6.2. Rolverdeling	13
<b>3. PRODUCTEN</b>	<b>14</b>
3.1. Benodigde vergunningen	14
<b>3.2. Bevoegd gezag gemeente Groningen</b>	<b>14</b>
3.2.1. Vergunningen & ontheffingen	14
3.2.2. Toezicht en handhaving	15
<b>BIJLAGE 1 (BOUWVEILIGHEIDSPAN)</b>	<b>16</b>
<b>BIJLAGE 2 (HOOFD EN GEBIEDSONTSLUITINGSWEGEN)</b>	<b>18</b>

# 1. Inleiding

De opdrachtgever hecht grote waarde aan het beperken van hinder en overlast tijdens de exploitatiefase. Om deze reden wordt nu al nagedacht over het vermijden en beperken van hinder en overlast. Vier aspecten zijn hierbij van belang:

1. Bereikbaarheid;
2. Leefbaarheid;
3. Veiligheid;
4. Communicatie.

Voor de bovenstaande facetten zijn algemene eisen opgesteld die voor het gehele onderhoudsgebied gelden. Dit gebeurt onder de noemer BLVC. BLVC omvat het tijdig in kaart brengen van de negatieve effecten op de Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Veiligheid van woningen, voorzieningen, bedrijven etc. tijdens de uitvoering van het project, het bepalen van de maatregelen die getroffen (kunnen) worden om deze negatieve effecten te vermijden en het vastleggen hoe hierover met de buurt wordt gecommuniceerd. Dit draagt bij aan het draagvlak voor het project.

Het is niet vanzelfsprekend dat er in een vroeg stadium wordt nagedacht over het beperken van hinder en overlast tijdens de exploitatiefase. Toch is het nodig, want uiteindelijk raakt de uitvoering vele partijen en belangen in de omgeving, zoals hulpverleningdiensten, de ov-exploitanten, bewoners, winkeliers, ondernemers, verkeersdeelnemers etc. En juist door tijdig na te denken over de consequenties van de uitvoering worden in de voorbereiding wellicht andere keuzes gemaakt én kunnen tijdig passende maatregelen worden bedacht. Dat kan alleen aan de hand van een concreet BLVC-kader.

## 1.1. Doel & status BLVC-kader exploitatiefase

Dit BLVC-kader is bedoeld om een totaaloverzicht te geven van de raakvlakken tussen omgeving en project, de randvoorwaarden die daaruit voortkomen en de procedures die moeten worden gevolgd. De harde eisen uit dit BLVC-kader (zie hoofdstuk 2) zijn opgenomen in verschillende onderdelen van de outputspecificatie(s). Daarnaast vormt het BLVC-kader een bindend document bij de contractstukken. Het BLVC-kader geeft de consortia kaders en eisen voor het maken van het beheer- en onderhoudplan.

Het BLVC-kader geeft inzicht in de omvang van de coördinatietaak die de opdrachtnemer heeft bij de afstemming met partijen in de omgeving en beschrijft het werk dat wordt uitgevoerd, wat er is en wordt gedaan om hinder te voorkomen en op welke manier de overlast die ontstaat tijdens de uitvoering wordt beperkt.

Het BLVC-kader is gebaseerd op de ambitie van de opdrachtgever ten aanzien van BLVC. Tijdens de exploitatie van het project streeft de opdrachtgever naar:

- een goede bereikbaarheid op stad- en buurniveau voor alle weggebruikers;
- een goed functionerend OV systeem;
- een "normale", leefbare omgeving voor bewoners, ondernemers, bedrijven, voorzieningen etc., waarin zij met beperkte aanpassingen en beperkingen kunnen functioneren zoals zij dat nu gewend zijn;
- een zo veilig mogelijke omgeving rond de gebieden waar het beheer en onderhoud plaatsvindt;
- een sobere, tijdige en relevante informatievoorziening richting de omgeving over de voortgang, de planning en te verwachten hinder en overlast tijdens de exploitatiefase.

## **2. BLVC-eisen**

De harde eisen staan in dit hoofdstuk met een bullet (•) aangegeven. Deze eisen zijn/worden vertaald naar outputspecificaties. De inleidende en/of beschrijvende tekst is meer informatief en geeft vaak een denkrichting aan.

### **2.1. Algemeen**

Zowel de omgeving als de opdrachtnemer/opdrachtgever is gebaat bij een eenduidigheid tijdens de werkzaamheden. De beheer- en onderhoudswerkzaamheden vinden plaats in een omgeving die door het consortium is aangelegd. De werkterreinen zullen waarschijnlijk beperkt in omvang zijn. Niettemin gelden voor de inrichting van deze beperkte werkterreinen wel eisen. In algemene zin gelden daarom uitgangspunten bij de uitvoering:

- beperkte werkterreinen die efficiënt worden ingericht waardoor het ruimtebeslag op de openbare ruimte zo gering mogelijk zal zijn. Het inrichten van werkterrein in zijstraten is, zonder toestemming van de wegbeheerder, niet toegestaan;
- voldoende aandacht voor omgevingsaspecten bij de inrichting van een werkterrein.

### **2.2. Werkzaamheden in het onderhoudsgebied**

#### **2.2.1. Voorwaarden werken binnen het werkterrein**

De inrichting van het werkterrein (het gebied waar werkzaamheden worden verricht en / of opslag van materialen en materieel plaats vindt, in meeste gevallen binnen het onderhoudsgebied) wordt mede bepaald door de voorwaarden die de Gemeente Groningen oplegt via de omgevingsvergunning. Het gaat hierbij om het bouwveiligheidsplan zoals die volgens de Groninger Bouwverordening 2010 vereist is. Waar weinig ruimte beschikbaar is kan bijvoorbeeld parkeren op het werkterrein worden verboden. De meeste beheer- en onderhoudswerkzaamheden zullen niet omgevingsvergunningplichtig zijn.

#### **2.2.2. Bouwhekken**

Bij omgevingsvergunningplichtige werkzaamheden geldt dat een bouwhek een stevige en heldere scheiding moet vormen tussen de openbare ruimte en het werkterrein. Dit heeft als doel dat verkeersdeelnemers & burgers niet onbedoeld het werkterrein betreden, maar ook om de omgeving te beschermen tegen de gevaren die samenhangen met het bouwen, zoals spatten, vallen van materiaal, omvallen van opgeslagen materiaal en het transport op de bouwlocaties. De bouwhekken zorgen voor een veilige scheiding tussen het werkterrein en de openbare ruimte.

- De opdrachtnemer is vrij in de keuze voor het type bouwhekken;
- In de Binnenstad zijn geen smalle doorsteken toegestaan;
- De bouwhekken mogen niet omvallen;
- Het is niet toegestaan om materiaal direct naast de bouwhekken op te slaan.

Voor regulier onderhoud en beheer (niet omgevingsvergunningplichtig) volstaat het afzetten met bouwhekken voor het deel van de openbare ruimte waarin de werkzaamheden plaatsvinden en waarbij de verharding niet functioneel door de betreffende verkeersdeelnemer gebruikt kan worden. Uiteraard wel met de toepassing van de benodigde verkeersmaatregelen. Andere reguliere werkzaamheden (grasmaaien, schoonmaken e.d.) behoeven, indien geen gebruik wordt gemaakt van de openbare weg, geen maatregelen t.b.v. afzetten gebied.

### **2.3. Bereikbaarheid**

De B in BLVC gaat over de bereikbaarheid van de stad en de buurt, met de auto, het openbaar vervoer, op de fiets of te voet en voor bewoners, ondernemers, aannemers, nood- en hulpdiensten en alle anderen die tijdens de uitvoering van of naar het gebied willen.

#### **2.3.1. Minimale bereikbaarheidseisen**

Hoewel het nog niet bekend is hoe het beheer en onderhoud zal worden uitgevoerd, is het wel mogelijk om minimale eisen te stellen aan de weginrichting tijdens de uitvoering. Niettemin is nadere uitwerking gewenst. Dit moet door de opdrachtnemer in gezamenlijk overleg met wegbeheerder,

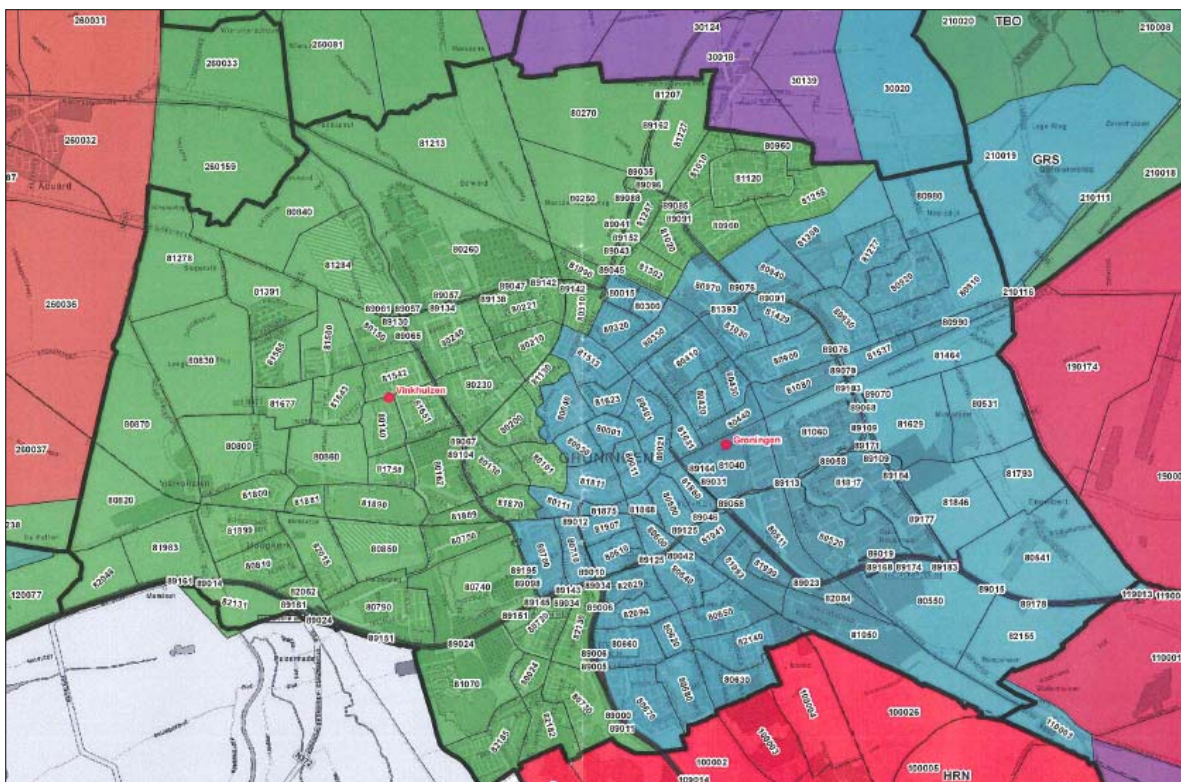
nood- en hulpdiensten en de opdrachtgever verder worden uitgewerkt. Minimale eisen die gesteld worden:

- Afsluitingen dienen zo kort mogelijk te duren, waarbij afsluitingen in de Binnenstad Plus zo veel mogelijk ontzien moeten;
- Iedere bewoner kan altijd op de voor hem/haar gebruikelijke wijze bij de eigen voordeur komen;
- Iedere winkel/onderneming moet gedurende de bouw bereikbaar zijn voor het personeel, klant en bevoorrading.

### 2.3.2. Bereikbaarheid nood/hulpdiensten

De doorgang voor de nood- en hulpdiensten moet te allen tijde gegarandeerd worden. Dit betekent o.a. dat filevorming moet worden voorkomen. De politie, brandweer en ambulancediensten kunnen in geval van nood ook gebruik maken van het fietspad. Eisen die gesteld worden door de brandweer zijn:

- De wettelijke aanrijtijden van de nood/hulpverleningsdiensten blijven onverminderd van kracht. Voor de binnenstad (binnen de diepenring) is dit 6 minuten, buiten de diepenring is dit 8 minuten.
- Gegarandeerde doorgang voor nood- en hulpdiensten;
- De aanrijroute van de brandweer loopt vanaf de twee uitrukpunten (Groningen (Sontweg) en Vinkhuizen (Siersteenlaan)) richting het bedieningsgebied (zie figuur 2), de aanrijroute van de ambulances is vanaf de Kastanjelaan en de ziekenhuizen.
- Op/nabij alle kruisingen moet minimaal een doorgang van 5 meter breed vrijgehouden worden voor nood/hulpdiensten rekening houdend met dusdanige bochtstralen zodat het voertuig ook daadwerkelijk de draai kan maken;
- Afsluiting en verplaatsing van de doorgang voor nood- en hulpdiensten mag alleen na overleg én overeenstemming met de branpolance (brandweer, politie, ambulance) en wegbeheerder(s);
- Bij voorkeur geen snelheidsbeperkende maatregelen op hoofd- en gebiedsontsluitingswegen (zie bijlage 2). Dit is wel afhankelijk van de soort werkzaamheden die op deze wegen worden uitgevoerd;
- Beschikbaarheid van bluswatervoorziening (oppervlaktewater, reservoir, tijdelijke of bestaande blusleiding);
- De minimale hoogte van (tijdelijke) onderdoorgangen is 4.50 meter (bij fietsverbindingen 2,50 meter);
- Ieder gebouw dient tenminste voor een ladderwagen van de brandweer bereikbaar te zijn.



Figuur 1 Bedieningsgebied Brandweer

### 2.3.3. Bouwverkeer

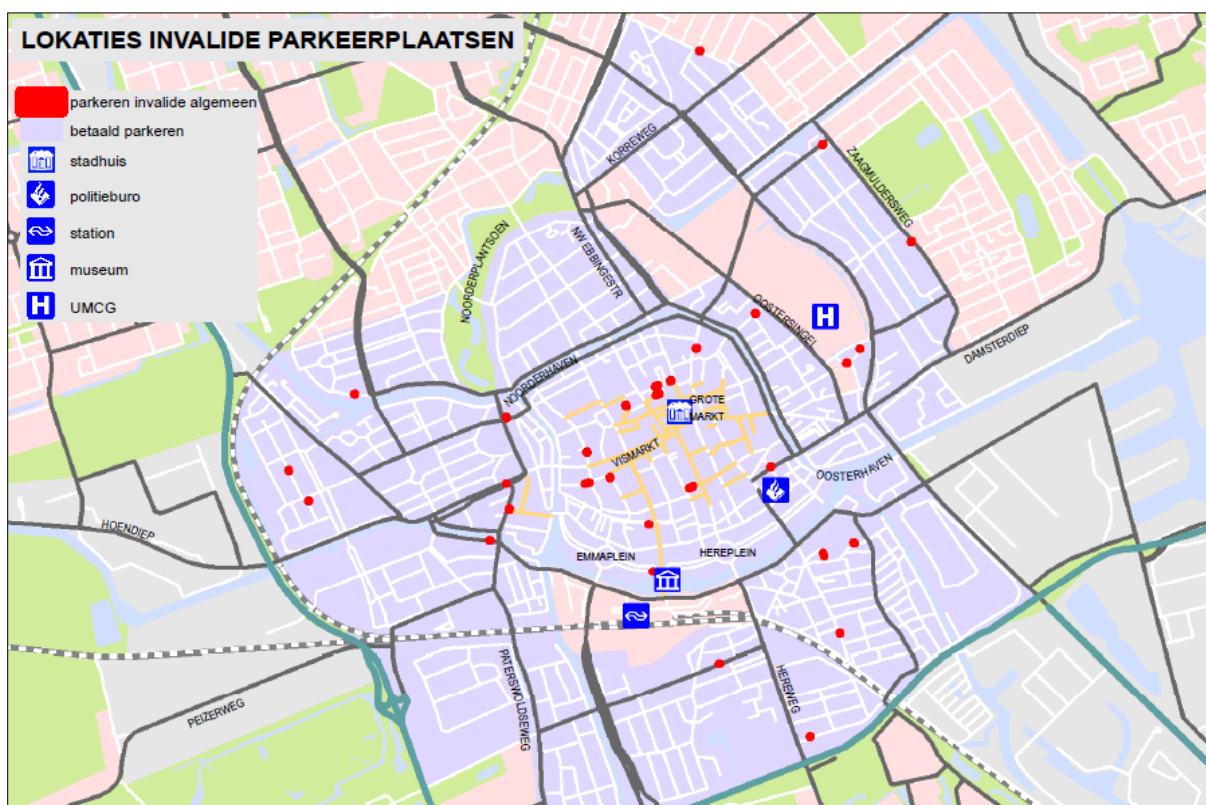
Bouwverkeer is vaak zwaar(der) verkeer en daarom niet welkom in de omringende woonwijken. Vanuit geluid (leefbaarheid), veiligheid maar ook om bijvoorbeeld slijtage aan het wegdek te voorkomen. Verder geldt:

- Het bouwverkeer ten behoeve van het beheer en onderhoud van de Regiotram mag alleen aanrijden via de hoofdontsluitingswegen & gebiedsontsluitingswegen (zie bijlage 2);
- Het is niet toegestaan in geval van file op deze route(s) gebruik te maken van onderliggend netwerk van buurtstraten;
- Bouwverkeer mag niet wachten in de openbare ruimte rondom de bouwplaatsen (just in time principe; bufferen). Indien noodzakelijk kunnen in overleg met de opdrachtgever en de wegbeheerder bufferplaatsen worden aangewezen/gerealiseerd;
- Grote kranen/bouwverkeer enkel gedurende venstertijden (tussen 5.00 uur en 11.00 uur en 18.00 uur en 20.00 uur) de stad in en uit;
- Minimaal aantal ritten van bouwverkeer in de binnenstad;
- Geen/minimale stremmingen als gevolg van wachtend bouwverkeer op de openbare weg.

### 2.3.4. Parkeren

Parkeerruimte is op veel plaatsen schaars, zeker omdat het huidige verkeer zoveel mogelijk gewoon doorgang moet vinden. Dit kan betekenen dat er tijdelijk parkeerplaatsen verdwijnen. Daarnaast geldt:

- Parkeerplaatsen minder validen (bij woningen) worden na overleg met betrokkenen (tijdelijk) verplaatst;
- Parkeerplaatsen minder validen (bij winkels zie figuur 2) worden na overleg met de gemeente (tijdelijk) verplaatst.



Figuur 2 Minder valide parkeerplaatsen bij winkels

### 2.3.5. OV-vervoer

Algemeen

Het uitvoeren van beheer en onderhoud heeft mogelijk gevolgen voor OV inclusief tram. De relatie met het overige OV ligt daar waar werkzaamheden of omleidingen van de tram directe gevolgen hebben voor andere OV, bijvoorbeeld waar busverkeer gebruik maakt van de trambaan en door onderhoudswerkzaamheden de gehele baan niet beschikbaar is, zowel voor de tram als voor het busverkeer dat normaal op de trambaan rijdt moet een omleiding worden gemaakt. Het kan zijn dat er tijdelijke omleidingroutes of vervangend vervoer nodig is. Eisen die in dit hoofdstuk zijn opgenomen hebben met name betrekking op de relatie van opdrachtnemer met de busexploitant(en) die in het gebied werkzaam zijn. Eisen die betrekking hebben op de stremming en omleidingen van de tram zelf worden verondersteld in het DBFMO contract, het betalingsmechanisme en de outputspecificaties geregeld te zijn.

### **Functionele eisen**

De functionele eisen die worden gesteld zijn onderstaand verwoord. In een aantal gevallen wordt gerefereerd aan het huidige OV-net, hiermee wordt bedoeld het OV-net zoals dat per juni 2011 operationeel is. Dit OV-net is te bekijken via [www.qbuzz.nl](http://www.qbuzz.nl). Het inzicht in de relatieve zwaarte van verbindingen wordt gegeven door de frequentie en de reizigersaantallen. De reizigersaantallen zijn weergegeven in de NVS tellingen zoals die in de dataroom ter beschikking zijn gesteld.

Eisen:

- Alle (bestaande) haltes moeten functioneel in stand worden gehouden, dit betekent dat binnen het invloedsgebied van de halte gelegen herkomsten en bestemmingen op minimaal dezelfde kwaliteit als huidig in termen van loopafstand en comfort bediend moeten worden, (tijdelijk) schuiven met haltes is toegestaan,
- Per (bestaande of tijdelijk verschoven) halte moet minimaal beschikbaar zijn:
  - Het huidige aantal halteplekken
  - Het huidige aantal en vorm van reizigersvoorzieningen in de breedste zin van het woord (fietsenstallingen,abri's, informatiedragers, zitgelegenheid, DRIS panelen etc)
- De buffercapaciteit van de huidige buffer bij het hoofdstation (26 plekken, waarvan 5 voor geleed (18 meter) en de rest voor 12 meter materieel) moet voor alle rijrichtingen beschikbaar blijven,
- Om een eenduidig OV-product gedurende de werkzaamheden goed te kunnen wegzetten en communiceren is een consequent vormgegeven lijnennet van belang, voorkomen moet worden dat iedere maand andere haltes, routes lijnvarianten en omleidingen gelden.
- Kosten die door opdrachtnemer gemaakt moeten worden bij stremmingen ten gevolge van verkeersongevallen, calamiteiten, congestie, evenementen, manifestaties, onderhoud aan de infrastructuur of vergelijkbare omstandigheden behoren tot het normale bedrijfsrisico van de opdrachtnemer.

### **Voorzienbare stremmingen**

- Omleidingen in routevoering zijn toegestaan, waarbij de rijtijd voor betreffende buslijnen niet mag toenemen,
- De opdrachtnemer dient voorzienbare stremmingen en omleidingen die gevolgen hebben voor overige OV tijdig te melden aan (in eerste instantie) de concessiehouder(s) van het betreffende OV en (in tweede instantie) aan het OV-bureau. Afhankelijk van de aard, omvang en duur van de te verwachten gevolgen vindt overleg plaats tussen het OV-bureau, de wegbeheerder en de concessiehouder(s) over de te nemen maatregelen als gevolg van de stremming of omleiding. Wanneer er geen aangepaste dienstregeling voor een stremming of omleiding hoeft te worden vastgesteld is het OV-bureau in principe geen partij in het overleg.
- Voor iedere voorzienbare stremming en omleiding die voor de busconcessiehouder(s) uiteindelijk leidt tot aanpassing van de dienstregeling en/of dienstpakket(ten) gelden de volgende termijnen:
  - Aanpassing dienstregeling: minimaal 7 maanden van te voren overeenstemming met OV-bureau/ busconcessiehouder(s) (met een maximum aantal wijzigingen van 2x per dienstregelingjaar inclusief de ingangsdatum van de jaardienstregeling. Tevens dient er minimaal 3 maanden tussen beide wijzigingsdata te zitten).
  - Aanpassing dienstpakket chauffeurs: minimaal 7 maanden van te voren overeenstemming met OV-bureau/ busconcessiehouder(s) (met een maximaal aantal wijzigingen van 2x per dienstregelingjaar inclusief de ingangsdatum van de jaardienstregeling. Tevens dient er minimaal 3 maanden tussen beide wijzigingsdata te zitten).

- Voor iedere voorzienbare stremming en omleiding die voor de busconcessiehouder(s) niet leidt tot een aanpassing van de dienstregeling en/of de dienstenpakketten geldt dat de opdrachtnemer minimaal 10 werkdagen voor aanvang van de voorgenomen werkzaamheden de betreffende busconcessiehouder(s) informeert over deze voorzienbare stremmingen en omleidingen. Deze voorzienbare stremmingen en omleidingen behoren tot het normale bedrijfsrisico van de betreffende busconcessiehouder (s).

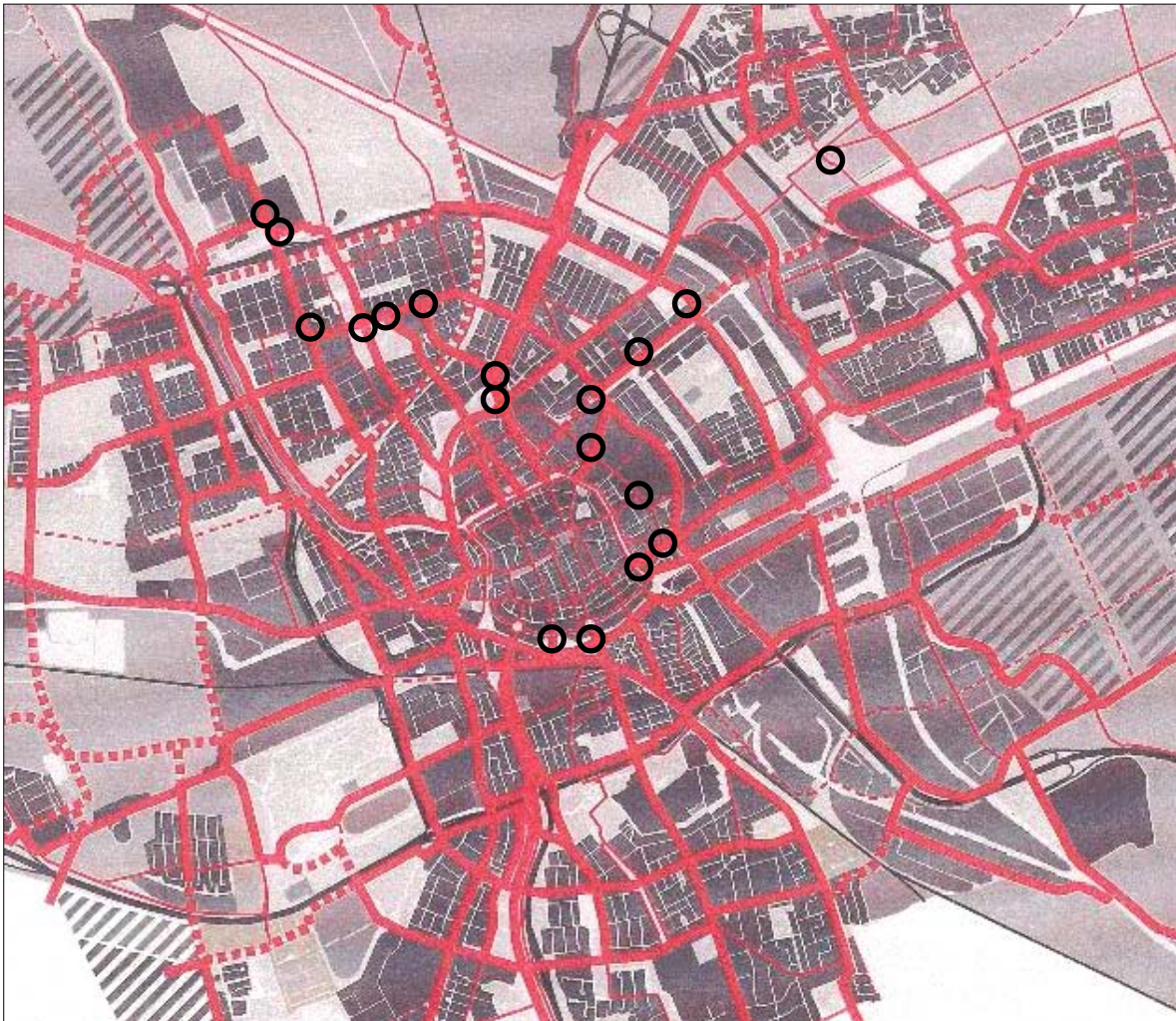
#### **Niet-voorzienbare stremmingen**

- Bij onvoorzienbare stremmingen en omleidingen dient de opdrachtnemer onverwijld en adequaat te reageren, ook in relatie tot de busconcessiehouder(s) en de nodige maatregelen te nemen die de nadelige gevolgen voor de reizigers zowel qua omvang als qua tijd te beperken. Kosten die met deze maatregelen gemoeid zijn bij onvoorzienbare stremmingen en omleidingen behoren tot het normale bedrijfsrisico van de opdrachtnemer.

### **2.3.6. Langzaam verkeer**

Ook voor het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) gelden een aantal specifieke eisen, waarbij er vanuit gegaan wordt dat het combineren van voetgangers en fietsers mogelijk zal zijn:

- Kruisingen met de hoofd fietsstructuur (zie onderstaande figuur met een cirkel aangegeven kruisingen) dienen in stand te worden gehouden, wel is een tijdelijke verplaatsing (maximaal 100 meter) t.o.v. de huidige oversteek toegestaan;



*Figuur 3 Hoofd fietsstructuur*



### **2.3.7. Evenementen (vervoer)**

In Groningen worden regelmatig evenementen gehouden. Een aantal evenementen heeft invloed op de bereikbaarheid van de stad. In de dataroom is het document Evenementenvervoer 2011 en Evenementenkalender 2012 opgenomen. In dit document zijn de meest in het oog springende evenementen benoemd. Deze lijst is echter niet uitputtend. Verder gelden de volgende eisen:

- Bij grote evenementen (o.a. Eurosonic (Grote Markt) Bloemetjesmarkt (gehele binnenstad), Koninginnedag- en nacht (gehele binnenstad), meikermis (Grote Markt), Swingin Groningen (Grote Markt), Bommen Berend (28 augustus) & kermis (Grote Markt), 4 mijl (meestal 2<sup>de</sup> zaterdag van oktober; kruising Hereweg-Stationsweg, Herestraat, Zuiderdiep)), intocht Sinterklaas (Grote Markt) & Oud en Nieuw (gehele binnenstad) zijn geen of slechts beperkte werkzaamheden in de betrokken deelgebieden mogelijk.

## **2.4. Leefbaarheid**

Het begrip Leefbaarheid omvat alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van bewoners en ondernemers, zoals uitzicht, verlichting, geluid, stof en stank. Lastig bij dit soort aspecten is dat de hinder vaak subjectief is en daardoor moeilijk vast te leggen in normen. De ene mens is nu eenmaal gevoeliger voor omgevingsinvloeden dan anderen. Bij het formuleren van leefbaarheidmaatregelen zijn dus vrijwel altijd ook de locatiespecifieke omstandigheden van belang.

### **2.4.1. Voorkomen geluidhinder**

Geluidshinder is bij sommige onderhoudswerkzaamheden nauwelijks te voorkomen, bijvoorbeeld het slijpen van de rails. Geluidshinder kan echter worden beperkt, bijvoorbeeld door bij de planning van het werk rekening te houden met momenten waarop geluidhinder extra hinderlijk is en goed te kijken naar de locatie waar geluidsproducerend materieel wordt geplaatst.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Geluidsproducerende werkzaamheden, zoals het trillen van damwanden en heikwerkzaamheden, uitvoeren tussen 7.00 en 19.00 uur;
- Toepassen van eenvoudige technieken om geluidsproductie te beperken, zoals het aanbrennen van een mantel rond het heiblok van een heilmachine;
- Onnodig draaiende motoren van vrachtwagens moeten worden voorkomen;
- Luid spelende radio's zijn verboden op de bouwplaats;
- Dag en nachtfunctionerende apparatuur (bijvoorbeeld bronneringspompen, aggregaten, e.d.) zo geluids- en trillingarm mogelijk + locatie zover mogelijk bij bewoonde bebouwing vandaan;
- Achteruitrijden van vrachtwagens moet zoveel mogelijk worden voorkomen i.v.m. de hinderlijke pieper.

Verder geldt de volgende eis:

- Nabij onderwijsinstellingen (voortgezet, hoger of universitair) mogen in de tentamen/examenperiode geen geluidsproducerende werkzaamheden worden uitgevoerd.

### **2.4.2. Voorkomen stof/vervuiling/sneeuw**

- De werkzaamheden op de werkterreinen mogen niet zorgen voor buitensporige stof verspreiding;
- Het werkterrein en nabijgelegen openbare ruimte mag niet vervuild worden.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Dagelijks schoonmaken van het werkterrein en nabijgelegen openbare ruimte;
- In de periode van afvoer of aanvoer van grond de openbare ruimte ter plaatse van de inrit van de het werkterrein en de rijbaan schoon houden.
- Bij sneeuw dienen de (opengestelde) looproutes vrij van sneeuw gehouden te worden.

### **2.4.3. Voorkomen hinder door licht**

- Verlichting op en om het werkterrein mag geen hinder veroorzaken voor omliggende woningen gebouwen en het verkeer.

Mogelijke maatregelen zijn:

- Afschermen verlichtingbronnen op het werkterrein.

### **2.4.4. Voorkomen van hinder door trilling**

Over het algemeen zijn de panden langs het tracé niet bijzonder gevoelig voor trillingen is beperkte trillingshinder (zonder dat deze schade veroorzaakt) voor een korte periode toelaatbaar. Dit geldt echter niet voor de (monumentale) panden in en om de binnenstad. Deze panden zijn wel gevoelig voor trillingen. Hiermee dient bij het onderhoud rekening worden gehouden. De volgende eisen gelden:

- Geen hinder/schade veroorzaken aan (monumentale) panden.
- Rekening houden met bedrijven langs het tracé die trillingsgevoelige werkzaamheden (met name met computers en medische apparatuur) verrichten. De betreffende bedrijven zijn/worden benoemd in het bestemmingsplan.

### **2.4.5. Afvalinzameling**

Mocht een afvalcontainer niet bereikbaar zijn dan zorgt de opdrachtnemer ervoor dat de verrijdbare containers naar een locatie kunnen worden gereden waar lediging wel mogelijk is. Dit in overleg met de gemeente (Milieudienst);

## **2.5. Veiligheid**

Bij de V van BLVC gaat het om de veiligheid van de omgeving en specifiek om de fysieke veiligheid rond/naast het werkterrein (valt er niets over het hek?), de verkeersveiligheid (hindert een bouwhek het zicht op een kruising?) en de sociale veiligheid (ontstaan er geen donkere hoeken?).

### **2.5.1. Bouw-/Hijsveiligheid**

Voor het waarborgen van de veiligheid op en rond de bouwplaatsen bestaan twee wettelijke vereisten: het bouwveiligheidsplan (zie bijlage 1) en het V&G-plan. Beide plannen zijn geen onderdeel van de BLVC, maar worden hier kort genoemd om een volledig beeld te geven.

Het bouwveiligheidsplan gaat over de rondom in de weg gelegen werken, de weggebruikers, de naburige bouwwerken en de openbare ruimte met haar gebruikers. De opdrachtnemer beschrijft hierin o.a. de grenzen van het bouwterrein, de aan- en afvoerwegen, de plaats van bouwketen, zogenaamde hijszone's maar ook bijvoorbeeld hoe de bereikbaarheid voor voertuigen van de brandweer wordt geregeld. Het bouwveiligheidsplan is een indieningvereiste bij de aanvraag van een omgevingsvergunning. Hoe de opdrachtnemer omgaat met de veiligheid op de bouwplaats zelf staat beschreven in het V&G-plan, dat hij verplicht is om in het kader van de Arbowet op te stellen. Daarnaast dient er te worden voldaan aan de Wegenverkeerswet (Richtlijn 95 b werk in uitvoering).

### **2.5.2. Verkeersveiligheid**

Aandachtspunten voor de verkeersveiligheid bevinden zich vooral op het grensvlak tussen het werkterrein en de omgeving. Juist omdat er sprake is van een tijdelijke situatie waaraan de weggebruikers moeten wennen, is extra aandacht vereist:

- Bij de inrichting van het werkterrein moet er naar gestreefd worden om het bouwverkeer altijd vooruit te laten weggrijden i.v.m. het kruisen met voetgangers en fietsers;
- Om verkeersveiligheid te waarborgen dient de opdrachtnemer waar nodig extra maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door het inzetten van verkeerregelaars, deze moeten bij de gemeente worden aangemeld;
- In de omgeving van scholen moet veiligheidsmaatwerk geleverd worden;
- Omleidingen moeten voorzien zijn van heldere en eenduidige bebording.

### **2.5.3. Sociale veiligheid**

Met name in de avond en nachtelijke uren zijn er plekken langs het tracé die als sociaal onveilig worden ervaren. Deze situatie mag tijdens de exploitatiefase zeker niet verslechteren. Daarom geldt:

- In de binnenstad geen smalle doorsteken (<2,5 meter) creëren t.b.v. voetgangers i.v.m. flessenhalswerking tijdens evenementen en uitgaansmomenten. In worst case zullen voetgangers een stuk moeten omlopen;
- Bij het inrichten van het werkterrein geen onoverzichtelijke en donkere hoeken in de openbare ruimte veroorzaken;
- Bij de inrichting van het werkterrein moet minimaal hetzelfde verlichtingsniveau worden gehandhaafd in de omringende openbare ruimte;
- Omleidingroutes voor voetgangers en fietsers moeten voorzien zijn van goede verlichting.

## 2.6. Communicatie

### 2.6.1. Inleiding en opgave

Alle communicatieaspecten die betrekking hebben op de reizigers zijn beschreven in de outputspecificatie Vervoersdienst. In deze paragraaf beschrijven we achtereenvolgens:

- Communicatie bij onderhoudswerkzaamheden;
- Crisiscommunicatie;
- Communicatie met bestuur en politiek;
- Mediacontacten;
- Klachten en vragen over onderhoudswerkzaamheden.

#### *Communicatie bij onderhoudswerkzaamheden:*

De communicatie over de onderhoudswerkzaamheden verloopt soepel en geruisloos door:

- Gerichte en actieve *voorlichting* over de uitvoering van onderhoudswerkzaamheden en de hinder die hiermee gepaard gaat;
- Bij onderhoudswerkzaamheden die afwijken van het reguliere onderhoud zoekt ON actief contact met de omgeving. Dit soort werkzaamheden meldt ON tijdig aan OG, zodat OG en NO gezamenlijk kunnen bepalen of het organiseren van een informatieavond hierover nodig is. Het gaat hierbij om werkzaamheden die hinder veroorzaken en daarmee onder meer invloed hebben op de bereikbaarheid van de wijk waar gewerkt wordt. Hierbij kan gedacht worden aan het vervangen grote stukken (straat) spoor. Ook werkzaamheden die meerdere nachten achter elkaar hinder veroorzaken op dezelfde werklocatie vallen hieronder.
- ON kondigt de werkzaamheden altijd minimaal een week en maximaal twee weken van tevoren schriftelijk aan door omwonenden (burgers en bedrijven) een brief op woon- of verblijfsadres te sturen.

#### *Crisiscommunicatie*

Met het oog op crisissituaties dient ON te beschikken over betrouwbare kanalen die 7X24 uur per week bereikbaar zijn. De opdrachtnemer moet daarnaast in staat zijn de crisiscommunicatie onmiddellijk op gang te brengen, in goed overleg en afstemming met OG, regionale partijen als gemeente, provincie, politie en hulpdiensten.

#### *Communicatie bestuur en politiek*

OG onderhoudt contact met het politieke domein. Dat wil zeggen met het bestuur van gemeente en provincie Groningen, de overige deelnemers aan de Regio Groningen – Assen en met politieke partijen;

#### *Mediacontacten*

Het uitgangspunt bij het onderhouden van mediacontacten is dat OG hiervoor als eerste verantwoordelijk is. Hij treedt op als woordvoerder en als afzender van informatie, tenzij anders wordt afgesproken. OG zorgt ervoor dat hij ON steeds goed informeert over zijn eigen perscontacten. Als wordt afgesproken dat ON als woordvoerder optreedt, dient ON OG nauwkeurig en schriftelijk te informeren over de informatie die hij daarbij verstrekt. Dat geldt ook voor (het meewerken) aan publicaties.

#### *Sociale media*

Bij de communicatie over onderhoudswerkzaamheden maken OG en ON gebruik van de op dat moment meest gangbare sociale media. Op verschillende niveaus: zij volgen deze media en gebruiken deze kennis bij het maken van hun eigen communicatieactiviteiten. Daarnaast gebruiken zij de sociale media om informatie te geven over onderhoudswerkzaamheden en over de mogelijke hinder daarvan voor omwonenden en weggebruikers. Hierover voeren zij nader overleg met de te vormen organisatie die werkzaamheden met gevolgen voor de bereikbaarheid van de stad coördineert. Deze organisatie functioneert nog niet op het moment dat dit raamplan wordt verstrekt, maar zal naar verwachting in de loop van 2012 worden opgericht.

### *Klachten en vragen onderhoudswerkzaamheden*

ON registreert welke vragen, zorgen en klachten in de omgeving leven en legt hij die voor aan OG. Verder levert ON binnen 48 uur de informatie aan die noodzakelijk is voor de beantwoording van de vragen, zorgen en klachten. Op die manier voorziet ON de opdrachtgever steeds van actuele informatie op basis waarvan OG kan besluiten actief deel te nemen aan bijvoorbeeld een informatiebijeenkomst.

## **2.6.2. Rolverdeling**

Voorlichting over onderhoudswerkzaamheden is steeds tijdig, feitelijk juist, zakelijk van toon en zo gericht mogelijk. Ook hierin sluit ON aan bij de stijl van communiceren die de projectorganisatie van meet af aan heeft gehanteerd, en die veel waardering heeft geoogst. ON informeert bewoners en bedrijven in en rondom het gebied waar werkzaamheden plaatsvinden schriftelijk op hun woon- of verblijfsadres over de inhoud en de planning van deze werkzaamheden, ten minste een week en ten hoogste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden. De begrenzing van deze gebieden wordt steeds royaal bemeten.

### **Korte opsomming van rollen:**

#### **OG:**

- Onderhoudt contact met het politieke domein. Dat wil zeggen met het bestuur van gemeente en provincie Groningen, de overige deelnemers aan de Regio Groningen – Assen en met politieke partijen;

#### **ON:**

- Is verantwoordelijk voor de communicatie rond de uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden;
- Organiseert voor groot onderhoudswerkzaamheden een informatiebijeenkomst, ten minste een week en ten hoogste twee weken voor aanvang van de werkzaamheden;
- Nodigt omwonenden (burgers en organisaties) hiervoor schriftelijk uit, door hen uit te nodigen via hun woon- of verblijfsadres;
- Draagt bij aan publieksinformatie via een centraal publieksloket, door een kalender van geplande werkzaamheden op te stellen, ter beschikking te stellen en actueel te houden. Dat wil zeggen voor een centraal telefoonnummer en een centraal webadres en mailadres.
- Meldt bij OG vooraf of wanneer onvoorzien direct werkzaamheden die hinder kunnen veroorzaken in de projectomgeving;
- Meldt vragen en klachten die ze krijgt direct aan OG en levert binnen 48 uur de informatie die noodzakelijk is voor de beantwoording daarvan;
- Informeert OG naast mondeling ook schriftelijk over zijn activiteiten op communicatiegebied;
- Rapporteert periodiek over de voortgang hiervan.

## 3. Producten

### 3.1. Benodigde vergunningen

Voor het uitvoeren van beheer- en onderhoudswerkzaamheden kunnen vergunningen & ontheffingen noodzakelijk zijn. Deze zijn in de onderstaande lijst weergegeven. Het betreft een lijst die op basis van de nu aanwezige kennis is samengesteld.

Bij een aantal vergunningen zijn stukken noodzakelijk die door het consortium moeten worden aangeleverd. Het gaat hierbij onder meer om:

1. Bouwveiligheidsplan (zie bijlage 1);
2. V&G plan;
3. Constructietekeningen en –berekeningen;
4. Bouwtekeningen;
5. Situatietekeningen;
6. PVA uitvoeren werkzaamheden aan monumentale bouwwerken;
7. Tekeningen/beschrijvingen veranderende verkeerssituatie.

De onderstaande vergunningen worden aangevraagd door het consortium:

1. Omgevingsvergunning (Wabo *bouwactiviteit (fatale termijn); voor onder meer vervangen bovenleidingmasten, e.d.*);
2. Omgevingsvergunning (Wabo *werkzaamheden aan monumenten; onder meer vervangen bevestigingspunten bovenleidingen aan monumentale gevels*);
3. Ontheffing bouwverordening of APVG (*voor geluidhinder veroorzakende werkzaamheden buiten de reguliere werktijden*);

Alle bovenstaande vergunningen worden verstrekt door de gemeente Groningen. De dienst Ruimtelijke Ordening en Economische Zaken (RO/EZ) verleent deze vergunningen.

Tijdelijke vergunningen/toestemmingen worden in principe door het consortium aangevraagd bij het bevoegd gezag. Het gaat hierbij om;

1. Tijdelijk gebruik gemeentegrond vergunning (APVG; voor (tijdelijk) gebruik gemeentegrond t.b.v. opslag e.d.). Deze vergunning wordt door de directie Stadstoezicht verleend;
2. Tijdelijke verkeersbesluiten (Wegenverkeerswet 1994 & BABW; *omleidingroutes, tijdelijke afsluiting van wegen (< 4 maanden) e.d.*);
3. Vergunning stremming weg (Wegenverkeerswet art 34).

### 3.2. Bevoegd gezag gemeente Groningen

#### 3.2.1. Vergunningen & ontheffingen

##### *Omgevingsvergunning (Wabo)*

Met de gemeente Groningen is afgesproken dat de omgevingsvergunning tenminste binnen de wettelijke termijn (zonder verlengingstermijn van zes weken) zal worden verleend indien de vergunningaanvraag direct ontvankelijk is. Met andere woorden; alle benodigde stukken zijn bijgevoegd en voldoen aan de gestelde eisen. In noodgevallen of onvoorziene omstandigheden kan een omgevingsvergunning binnen enkele weken worden verleend.

We gaan vanuit dat alle omgevingsvergunningen door het bestemmingsplan via direct bouwrecht kunnen worden verleend. In veel gevallen geldt hiervoor een termijn van acht weken. Voor activiteiten aan monumenten (inclusief het beschermde stadsgezicht) geldt een termijn van maximaal 26 weken.

##### *Monumenten PVE*

Voor de realisatie van de Regiotram zijn 2 categorieën werkzaamheden aan monumenten noodzakelijk:

1. Werkzaamheden aan monumentale kunstwerken;
2. (her) Bevestigen bovenleidingen aan monumentale gevels.

Hoewel (omgevings)vergunning voorwaarden per monument verschillend zijn vanwege de unieke karakteristieken van het betreffende monument is er wel een aantal algemene eisen. Bij toepassing van deze algemene eisen zal vergunningverlening soepeler verlopen. Verder zal vooroverleg de proceduredtijd kunnen verkorten. De algemene eisen zijn:

1. Beschrijving van de werkzaamheden en de invloed daarvan voor het monument;
2. Op welke wijze worden de werkzaamheden uitgevoerd;
3. Wat is de bestaande situatie (nulsituatie aantonen aan de hand van tekeningen en/of foto's);
4. Wat wordt de nieuwe situatie (aantonen met tekeningen e.d.).

Verder wordt geadviseerd om de werkzaamheden met of door een restauratiearchitect voor te bereiden of uit te werken.

#### *Ontheffing geluid*

Uitgangspunt zijn de reguliere werktijden, van 07.00 tot 19.00 uur, conform de circulaire Bouwlawaaai 2010 (ministerie I & M) en de nota Bouwlawaaai gemeente Groningen. Bij het afwijken ervan moet de opdrachtnemer aantonen dat er forse voordelen te behalen zijn qua planning, werkfasering en/of in het beperken van overlast. Op bepaalde plaatsen kan het wenselijk zijn om juist buiten de reguliere werktijden te werken. Te denken valt aan intensief gebruikte kruisingen (bijvoorbeeld Kruising Stationsweg & Hereweg). Daarnaast veroorzaken werkzaamheden buiten de reguliere werktijden op bijvoorbeeld Kardinges of Zernike nauwelijks overlast omdat dit geen woongebieden zijn. Verder geldt in principe dat:

- 's Nachts worden alleen die werkzaamheden uitgevoerd die vanwege extreme verkeershinder of technische noodzaak alleen in de avond en nachtelijke uren kunnen plaatsvinden;
- Overwerk (werken buiten de reguliere werktijden zonder ontheffing) dient tijdig gemeld te worden bij de opdrachtgever en mag nooit structureel zijn.
- Als er geen hinder bij derden ontstaat (bewoners zijn niet aanwezig) dan is geen ontheffing noodzakelijk.

Voor het verlenen van de ontheffing gelden de volgende afwegingspunten:

- Aantoonbare verkorting van de realisatieduur van het deelgebied (kort en hevig); of
- Economische bereikbaarheid van de stad (met name binnenstad); en
- Wanneer de werkzaamheden plaats vinden; en
- De mate van geluidshinder (maximaal aantal dB's); en
- Aantonen dat er geen alternatieven zijn.

Als aan bovenstaande afwegingspunten wordt voldaan dan kan het college een ontheffing verlenen. Hiervoor geldt een beslistermijn van 3 weken.

### **3.2.2. Toezicht en handhaving**

#### *Omgevingsvergunning (dienst RO/EZ)*

Het toezicht en de handhaving van de omgevingsvergunning (Wabo) is ondergebracht van de genoemde vergunning ligt bij de dienst RO/EZ (Bouw- en Woningtoezicht; BWT).

#### *APVG (Milieudienst)*

Het toezicht (en handhaving) op de meeste APVG gerelateerde vergunningen is een taak van de Milieudienst. Het gaat hierbij om de vakdirectie Stadstoezicht. Het gaat hierbij onder meer om de controle op het parkeren, bouwafval buiten de bouwplaats, inrichting en veiligheid rondom de bouwplaats.

#### *Ontheffing Bouwverordening of APVG (geluid; dienst RO/EZ of Milieudienst)*

De bevoegdheid voor het verstrekken van een ontheffing t.b.v. werkzaamheden buiten de reguliere werktijden is afgeleid van de verordening op basis waarvan de ontheffing is verstrekt. Voor werkzaamheden aan omgevingvergunningplichtige activiteiten geldt dat de ontheffing door de dienst RO/EZ wordt verleend, waarbij ook het toezicht door deze dienst wordt uitgevoerd. Overige ontheffingen worden door de Milieudienst afgegeven waarbij dan ook het toezicht een taak van deze dienst is.

## Bijlage 1 (bouwveiligheidsplan)

# BOUWVEILIGHEIDSPAN

- Doel:** Zorgen voor veiligheid van derden.  
(de weg, de in de weg gelegen werken, de weggebruikers, de naburige bouwwerken, open erven en terreinen en hun gebruikers)
- Hoe en wanneer:** Indienen in 2voud, 3 weken voor aanvang van de werkzaamheden bij bouw- en woningtoezicht, postbus 7081 9701 JB Groningen
- Opmerking:** Het bouwveiligheidsplan is géén V&G plan.
- Wettelijke eis:** Het bouwveiligheidsplan dient te zijn goedgekeurd voor de start van de bouwwerkzaamheden en moet op de bouwplaats aanwezig zijn conform art. 4.2 lid c van de Groninger Bouwverordening.

### 1. Opdrachtgever

Naam	
Adres	
Postcode en plaats	
Telefoonnummer	
Contactpersoon	

### 2. Aannemer

Naam	
Adres	
Postcode en plaats	
Telefoonnummer	
Fax nummer	
Contactpersoon ter plaatse	
Telefoonnummer	

### 3. Projectgegevens

Project	
Locatie/straat/kavelnr.	
Bouwaanvraagnummer	

### 4. Bouwproces

Korte omschrijving van de bouwwijze met aandacht voor:

<b>Hulpwerken zoals bijv; damwanden, bemalingen, steiger-, stut- en stempelwerk:</b>
<b>Fundering: (bij heiverkzaamheden; hoe wordt schade aan naburige bouwwerken voorkomen?)</b>





## Bijlage 2 (hoofd en gebiedsontsluitingswegen)



Hoofdontsluitingsweg = donker grijs    Gebiedsontsluitingsweg = licht grijs