Reconstructie Tussen de Wachters



BLVC-plan

Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie

Projectnummer: 2008179

Opdrachtgever : Gemeente Hoorn
Projectnummer : 2008179 - 23.A2409

Datum : 26-07-2023

Document status : DEFINITIEF - Versie 1.0

Reconstructie Tussen de Wachters in de Gemeente Hoorn

Projectnummer: 2008179

ADRESGEGEVENS

Adres werk:

Locatie	:	Tussen de Wachters in de Gemeente Hoorn

Opdrachtgever:

Naam	:	Gemeente Hoorn
Bezoekadres	:	Nieuwe Steen 1
		1625 HV Hoorn
Postadres	:	Postbus 603
		1620 AR Hoorn
Contactpersoon	:	dhr. Sander Laan
Telefoon	:	(0229) 25 22 00
E-mail	:	gemeente@hoorn.nl
Internet	:	www.hoorn.nl

Ingenieursbureau:

Naam	:	Debuco Advies BV
Bezoekadres	:	Laan van Zuid Hoorn 60
		2289 DE Rijswijk
Telefoon	:	(088) 588 00 00
E-mail	:	contact@debuco.nl
Internet	:	www.debuco.nl

Inhoudsopgave

1	INLEIDING	5
1.1	Doel	5
1.2	Aanleiding	5
1.3	Projectomschrijving	5
1.4	Projectuitvoering	6
1.5	Proces van BLVC-plan tot -uitvoeringsplan	6
2	INITIATIEPROCES EN PLANNING VAN DE WERKZAAMHEDEN	7
2.1	Voorbereidende werkzaamheden	7
2.2	Realisatie project	7
2.3	Planning	8
3	ORGANISATIE	9
4	OMGEVINGSSCAN	10
4.1	Categorisering wegen	10
4.2	Openbaar vervoer	11
4.3	Parkeren, laden en lossen	11
4.4	Kabels en leidingen	12
4.5	Hulpdiensten	12
4.6	Evenementen	12
4.7	Samenhangende werkzaamheden overige partijen	12
5	RISICOANALYSE	13
6	FASERINGSPLAN	14
6.1	Hoofdfasering – prioriteit	14
6.2	Hoofdfasering 1	14
6.3	Hoofdfasering 2	15
6.4	Hoofdfasering 3	15
7	BEREIKBAARHEID	16
7.1	Algemeen	16
7.2	Eisen ten aanzien van bereikbaarheid	16
7.3	Wensen ten aanzien van bereikbaarheid	17
8	LEEFBAARHEID	18
8.1	Algemeen	18
8.2	Eisen ten aanzien van leefbaarheid	18
8.3	Wensen ten aanzien van leefbaarheid	18
9	VEILIGHEID	19
9.1	Eisen ten aanzien van veiligheid	19
9.2	Wensen ten aanzien van veiligheid	19
10	COMMUNICATIE	20
10.1	Eisen ten aanzien van communicatie	20

10.2 Wensen ten aanzien van communicatie 20

11 CONCLUSIE 21

12 COLOFON 22

BIJLAGE 1: RISICOANALYSE 23

1 INLEIDING

1.1 Doel

Dit BLVC-plan heeft betrekking op:

- Herstellen van afstroming onder vrij verval van afval- en hemelwater;
- Aanbrengen van drainageriool in het kader van klimaat-adaptieve maatregelen (grondwaterbeheersing);
- Herinrichting van ondergrondse infrastructuur ten behoeve van de rioleringswerkzaamheden;
- Onderzoeken van de meekoppel-kansen binnen het projectgebied.

Het kader ten aanzien van Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC-plan) geeft inzicht in de eisen en wensen waarmee de aannemer zal moeten werken om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt bouwen, handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid & veiligheid van de directe omgeving en de communicatie daarover tussen opdrachtgever, aannemer, belanghebbenden en geïnteresseerden. De aannemer dient tijdens realisatie minimaal te voldoen aan de in dit BLVC-plan gestelde eisen. Het BLVC-plan moet per zone duidelijk maken, welke BLVC-maatregelen genomen worden. Voor de uitvoering dient de aannemer per zone een BLVC-uitvoeringsplan op te stellen.

De meerwaarde op de inschrijving wordt door de wensen in dit BLVC-plan opgesomd en beoordeeld via de EMVI criteria.

1.2 Aanleiding

In de wijk Risdam-Zuid te Hoorn dient in de straten, Wever, Spinner, Marketenster, Stoelenmatter en Marskramer het vuil- en regenwaterriool te worden vervangen. Het asbestcement-riool is aangelegd in de periode 1971 t/m 1973 en bereikt het einde van haar levensduur. Door ongelijkmatige zettingen stroomt het riool bovendien niet goed meer af naar het gemaal aan de Sluiswachter.

Naast het verslechterde riool, kampt Hoorn ook met een ondergrondse infrastructuur die niet optimaal is. Gemeente Hoorn heeft daarom besloten om tijdens de rioolwerkzaamheden, de ondergrondse infrastructuur te herinrichten.

1.3 Projectomschrijving

Op basis van de video-inspecties zijn er een tiental rioolstrengen in dit gebied vervangen of gerenoveerd vanwege lekkages, scheuren en in mindere mate aantasting van het buismateriaal.
Uit de verschillende inspecties blijkt het overgrote deel van de rioolstrengen in dit gebied aangetast te zijn. De ernst van de aantasting van asbestcement laat zich echter moeilijk inschatten.

Om de gewenste resultaat te bereiken, wordt de huidige riolering vervangen en wordt er een nieuwe drainage riool aangebracht. Naast deze verbetering word de ondergrondse infrastructuur heringericht.
Hiervoor wordt tijdelijk het terrein dichtgeblokt.

1.4 Projectuitvoering

Ten behoeve van de aanleg van de drainage, vuil- en hemelwaterriool (met bijbehorende putten) worden graafwerkzaamheden uitgevoerd. Voor de graafwerkzaamheden wordt gebruik gemaakt van graafmachines om op de juiste diepte te kunnen komen. Naast een open ontgraving wordt er ook gebruik gemaakt van een hulpconstructies om de sleuf stabiel te houden.

Tijdens de werkzaamheden word de ondergrondse infrastructuur opnieuw ingericht, waarbij een wenstracé voor nutsleidingen wordt aangebracht.

Na aanleg van de drainage, riolering en putten wordt er zand in de sleuf aangebracht en wordt dit verdicht. Vervolgens wordt de fundering onder de weg gelegd en wordt de bestrating en het asfalt aangebracht.

Gedurende de werkzaamheden wordt de grondwaterstand verlaagd.

Het ingrijpende werk zal met name hinder veroorzaken in het kader van bereikbaarheid en leefbaarheid (denk aan mogelijke geluidshinder in de directe omgeving).

1.5 Proces van BLVC-plan tot -uitvoeringsplan

Conform het Programma van Eisen Bouwteam zal de aannemer op basis van het BLVC-plan, per fase een BLVC-uitvoeringsplan opgesteld worden.

2 INITIATIEPROCES EN PLANNING VAN DE WERKZAAMHEDEN

Op basis van de video-inspecties uit 2006 en 2011 zijn in 2009-2010 en 2013 een tiental rioolstrengen in dit gebied vervangen of gerenoveerd vanwege lekkages, scheuren en in mindere mate aantasting van het buismateriaal.
In 2016 heeft zich een instorting voorgedaan als gevolg van aantasting. Uit de verschillende inspecties blijkt het overgrote deel van de rioolstrengen in dit gebied aangetast te zijn. De ernst van de aantasting van asbestcement laat zich echter moeilijk inschatten.

In de Molenwijk (Grote Waal) is in 2012 – 2013 een toenemend aantal instortingen geconstateerd. Deze asbestcementriolering is aangelegd in de periode van 1979 – 1984. Vanwege de instortingen is een gedeelte hiervan vervangen in de periode van 2013 – 2016.
Op basis van voornoemde ervaringen is door de afdeling Stadsbeheer geadviseerd om de riolering in Tussen de Wachters in de periode van 2017 – 2021 te vervangen. Dit advies is opgenomen in het Jaarplan rioleringen 2017 dat door het college is vastgesteld.

Het vervangen van de riolering wordt in meerdere fase voorbereid en uitgevoerd:
- Fase 1 – Kaarder, Volder en Poortwachter – gereed
- Fase 2 – Wever en Spinner
- Fase 3 – Marskramer en Stoelenmatter

Voorliggende projectopdracht heeft betrekking op het vervangen van de riolering in fase 2, Waver en Spinner en fase 3, Marskramer en Stoelenmatter.

2.1 Voorbereidende werkzaamheden

De voorbereidende werkzaamheden worden uitgevoerd in de periode voorafgaand aan realisatie. De werkzaamheden bestaan onder andere uit het verrichten van metingen, milieukundig onderzoek en het verleggen van kabels en leidingen.

Tijdens de voorbereidingsfase worden ook de bomen die moeten wijken voor de uitvoering van het project gekapt. Er is bekeken welke bomen moeten wijken, waarbij het uitgangspunt steeds is dat er zoveel mogelijk bomen gespaard blijven. Ter compensatie van de bomen die toch weg moeten worden er na de aanleg nieuwe bomen geplant waarbij de oorspronkelijke zichtlijnen hersteld worden.

2.2 Realisatie project

De planning is om in het begin van de kwartaal 3 van 2024 te starten met de reconstructiewerkzaamheden voor fase 2. Het doel is om de uitvoering van fase 3 aan te laten sluiten op de uitvoering van fase 2.

2.3 Planning

Zie voor de uitvoeringsperiode Het Programma van Eisen Bouwteam §1.1, §1.2 en §2.2.5.
De aannemer maakt op basis van bovenstaande informatie een uitvoeringsplanning die daarop aansluit.

3 ORGANISATIE

Het kernteam voor de realisatie van de reconstructie Tussen de Wachters bestaat uit:

Ambtelijk opdrachtgever: van der Vaart (gemeente Hoorn)

- is eindverantwoordelijk voor kwaliteit en resultaat van de samenwerking binnen de projectorganisatie.
- zorgt voor continuïteit.

Projectleider: Marco Dudink (gemeente Hoorn)

Verkeerskundige: nader te bepalen (gemeente Hoorn)

Omgevingsmanager: nader te bepalen (gemeente Hoorn)

Communicatieadviseur: nader te bepalen (gemeente Hoorn)

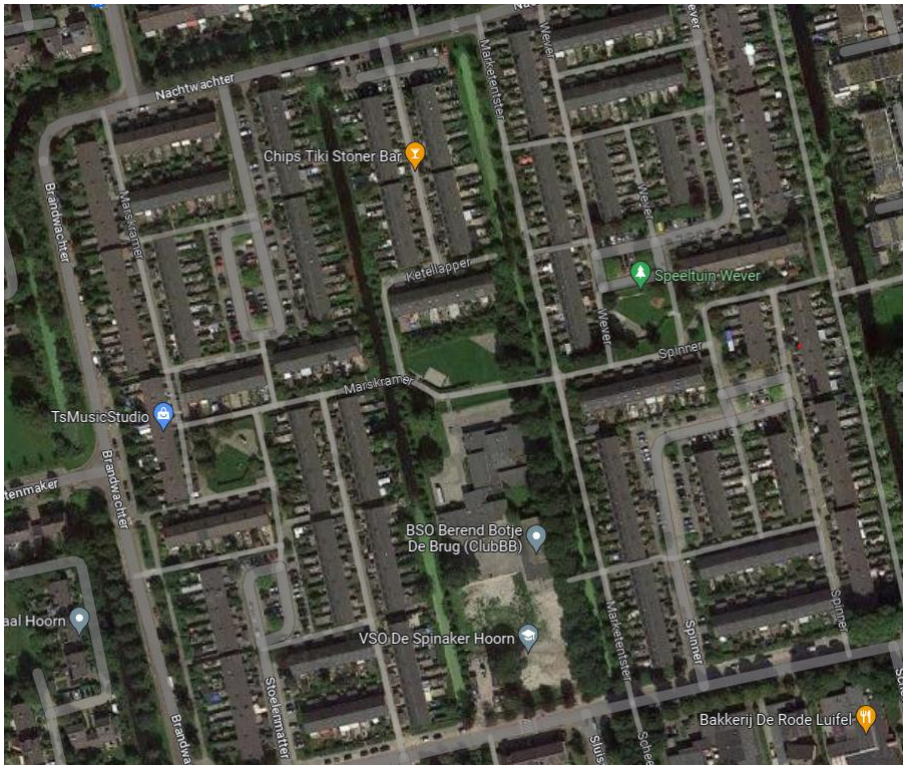
- adviseert over in te zetten communicatie.
- bewaakt de voortgang van de communicatie.

Procesmanager: nader te bepalen

Directie UAV: nader te bepalen

4 OMGEVINGSSCAN

Deze omgevingsscan geeft inzicht in het huidig functioneren van het projectgebied (zie figuur 1). Ten zuiden van het projectgebied bevinden zich een opvangcentrum voor daklozen, ouderenopvang, voortgezet speciaal onderwijs (VSO), buitenschoolse opvang (BSO), bakkerij, bed and breakfast. De rest van het projectgebied bestaat uit woningen. Dit gebied bestaat uit verschillende hofjes die met voetpaden aan elkaar verbonden zijn. Aangrenzende bedrijven kunnen last ondervinden tijdens de rioleringswerkzaamheden.



Figuur 1: Bovenaanzicht projectgebied

4.1 Categorisering wegen

Het gebied wordt door de volgende wegen ontsloten:

Doorgaand verkeer maakt gebruik van de volgende gebiedsonsluitingswegen (GOW,50 km/uur):

Nachtwachter	Brandwachter	Poortwachter

Bestemmingsverkeer maakt gebruik van de volgende erfstoegangswegen (ETW, 30 km/uur):

Spinner	Wever	Marskramer
Stoelenmatter		

Voetgangersgebied: Ketellapper, Marketenster, (deel van) Stoelenmatter, (deel van) Marskramer

4.2 Openbaar vervoer

Over de Nachtwachter rijdt er 1 busverbinding: lijn 133. De huidige vervoersbedrijf is Connexxion. Binnen het projectgebied is 2 haltes gesitueerd:

- Bushalte Wever, NH, Hoorn Station, lijn 133
- Bushalte Wever,NH, Hoogwoud Raadhuisstraat lijn 133

Haltes aangrenzend aan het projectgebied:

- Bushalte Torenwachter, NH, Hoorn Station, lijn 133
- Bushalte Torenwachter,NH, Hoogwoud Raadhuisstraat lijn 133
- Bushalte Porder, NH, Hoorn Station, lijn 133
- Bushalte Porder,NH, Hoogwoud Raadhuisstraat lijn 133
- Bushalte Sluiswachter, NH, Hoorn Station, lijn 133
- Bushalte Sluiswachter,NH, Hoogwoud Raadhuisstraat lijn 133

4.3 Parkeren, laden en lossen

Het projectgebied omvat de volgende openbare parkeerterreinen bij de hofjes:

- Marskramer
- Stoelenmatter
- Wever
- Spinner

Langs- en haaksparkeren:

- Marskramer
- Stoelenmatter
- Wever
- Spinner
- Aangrenzende straten

VSO De Spinaker Hoorn en BSO & Kerk, De brug ClubBB blijven ten alle tijden bereikbaar voor scholieren en klanten via de Poortwachter.

Mogelijk zullen ten behoeve van het werkterrein een aantal parkeerplaatsen vervallen en moeten bewoners en betrokkenen verderop parkeerruimte vinden. Daarnaast dienen er tijdelijk huisvuil inzamlingsplaatsen te worden gerealiseerd met akkoord van de afvalinzamelingsorganisatie van de gemeente Hoorn.

Aangrenzend aan het projectgebied bevinden zich:

- Bakkerij De Rode Luifel: laden en lossen aan Scheerder
- Stichting Esdege-Reigersdaal: aan Scheerder
- Stichting kinderopvang IKEC: aan Scheerder
- Stichting dnoDoen (daklozenopvang: aan Poortwachter
- Het Risdamhuis (ouderenzorg): aan Poortwachter
- Bed and Breakfast Hoorn: aan Poortwachter

4.4 Kabels en leidingen

De kabels en leidingen in de huidige situatie zijn gesitueerd in de rijweg. Hiervoor wordt er een wenstrace voor ingebracht. De Kabel en leidingen werkzaamheden dienen uitgvoerd te worden conform het volgende stappenplan.

stap 1 – in hoofdrijbaan nieuwe riolering aanbrengen
stap 2 – oude huisaansluitngen met noodverbindingen realiseren
stap 3 – K&L verleggen naar tijdelijke locatie
stap 4 – nieuw riool aanleggen in de tussenpaden
stap 5 – huisaansluitingen overzetten
stap 6 – dichts schuimen van oude bestaande riolering tussenpaden
stap 7 – riolering afvoer via nieuwe rioolstelsel
stap 8 – omleggen van K&L naar definitieve loactie wenstrace
stap 9 – aanleg glasvezel netwerk
stap 10 – rijbaan en maaiveld inrichting realiseren

4.5 Hulpdiensten

Hulpdiensten hebben ondanks de afsluitingen en de afzettingen van het werkterrein de mogelijkheid om tot op 60 meter van alle panden te naderen in verband met calamiteit. In overleg met vertegenwoordigers van de hulpdiensten worden frequent en nauwgezet afspraken gemaakt over wijzigingen in de aanrijdroutes.

In Hoorn zijn de volgende nood- en hulpdiensten het dichtst gesitueerd aan het projectgebied:

Ambulance (Ziekenhuis)	Maelsonstraat 3, 1624 NP Hoorn
Brandweer	Nieuwe Wal 1, 1621 MB Hoorn
Politie	Blokmergouw 1, 1625 PE Hoorn

4.6 Evenementen

4.7 Samenhangende werkzaamheden overige partijen

Gerelateerd projecten in de directe omgeving zijn:

IKC ontwikkeling	
Intermaris coordinatie woonwijk	

5 RISICOANALYSE

Een vast onderdeel van het BLVC-plan is de risicoanalyse. Hierin zijn de risico's gedefinieerd die onder andere invloed hebben op de projectplanning of de kosten van het project. Naast het aangeven van de risico's is ook mogelijke oorzaak, onzekerheid en gevolg genoemd. Tenslotte is de kwantificering, de beheersmaatregel en het eventuele restrisico aangegeven.

Onder andere zijn risico's genoemd die gerelateerd zijn aan:

- Omgeving en ruimtelijke fysieke aspecten;
- Juridische aspecten;
- Financiële aspecten;
- Organisatorische aspecten;
- Technische/kwalitatieve aspecten;
- ARBO/V&G aspecten;
- Planning.

De risicoanalyse is tot stand gekomen na het houden van een risicosessie met alle partijen die bij het project betrokken zijn, zoals diverse disciplines van de gemeente, hulpdiensten en adviesbureau.
Hiermee voldoet de inhoud aan de huidige norm voor het opstellen van risicoanalyses en is het een handig en bruikbaar instrument om tijdens het voortraject én tijdens de uitvoering risico's en beheersmaatregelen onder de aandacht te houden. De risicoanalyse is opgenomen in bijlage 1 van dit document.

6 FASERINGSPLAN

In dit hoofdstuk wordt de verkeerstechnische fasering toegelicht. Deze is gerelateerd aan de civieltechnische fasering, die in het kader van het BLVC-plan niet verder wordt toegelicht.

Om de uitvoeringsfase goed te laten verlopen is het belangrijk om de situatie op belangenniveau in te delen, dit is van belang om te voorkomen dat de werkzaamheden vastlopen, tegen elkaar aan lopen of overlast veroorzaken met het verkeer en/of de bewoners. De hoofdfaseringsplan bestaat uit 2 fases. Namelijk fase 2 en fase 3, fase is 1 is al gerealiseerd.

Elk fase heeft 4 uitvoeringsfases, namelijk (zie figuur 2 en figuur 3):

- Hoofdfasering – Prioriteit (Blauw)
- Hoofdfasering 01 – (Rood)
- Hoofdfasering 02 – (Groen)
- Hoofdfasering 03 – (Oranje)

6.1 Hoofdfasering – prioriteit

De hoofdfasering – prioriteit is het allerbelangrijkste en moet zo snel mogelijk uitgevoerd worden. De route is van belang voor de bereikbaarheid van de hulpdiensten, maar ook de bereikbaarheid van het winkelcentrum. Het is voornamelijk gelegen aan woonhuizen en stuk speeltuin. Er komen ook 2 bruggen in voor gelegen aan het groen, de speeltuin(en) worden hierdoor tijdelijk afgesloten of omgeleid (jndien er veilig gespeeld kan worden). Het is niet mogelijk fase prioriteit en fase 1 tegelijkertijd te starten zonder de bewoners volledig in te sluiten.

6.2 Hoofdfasering 1

Van de vier faseringen heeft Hoofdfasering 1 (Rood) het meeste belang (exclusief hoofdfasering Prioriteit (blauw)). Voornamelijk de hoofdtoegangswegen van de wijk behoren ingedeeld in hoofdfasering 1. Dit zijn de drukste straten van de 2 erven en worden door motorvoertuigen en overige verkeer in gebruik genomen. Deze wegen zijn tweerichtingsverkeerwegen. Het hoofdriool bestaat uit hemelwater (HWA), droogweer (DWA) en drainage leidingen. Deze liggen gelegen onder de rijbaan. Er mag 30 km/uur worden gereden.

Hoofdfasering 1 moet in meerdere deelfasen onderverdeeld worden om te voorkomen dat woningen onbereikbaar worden. Tijdens deze deelfasen worden de desbetreffende delen van de weg opengebroken. Op de locatie waar de weg opengebroken wordt, is het van belang dat het verkeer via de haakse parkeervakken hun bestemming kunnnen bereiken. Hiervoor moeten er tijdelijke maatregelen worden getroffen om het veilig te laten verlopen. De vervallen parkeervakken kunnen opgevangen worden door langs de gebiedsontsluitingswegen te parkeren. Mindervaliden parkeervakken worden verplaatst, zie eisen bereikbaarheid hoofdstuk 7.2 .

Aan de noordzijde van Fase 2 (zie figuur 2) zijn er twee bushaltes gelegen. Het gaat om bushalte Wever, lijn 133. Deze bushaltes grenzen aan het projectgebied, maar worden niet belemmerd tijdens de werkzaamheden.

Tevens aan de zuidzijde van Fase 3 (zie figuur 3) zijn de VSO De Spinaker Hoorn en BSO, De brug ClubBB gelegen aan de Poortwachter. Zoals eerder aangegeven in het plan, moeten de VSO en BSO blijven ten alle tijden bereikbaar zijn voor scholieren en klanten via de Poortwachter. Tijdens de deelfasering moeten hier tijdelijke veiligheidsaatregelen getroffen worden. Aangrenzend liggen hier ook de overige bedrijven, deze zijn bereikbaar maar ervaren eventueel verkeershinder door de werkzaamheden.

6.3 Hoofdfasering 2

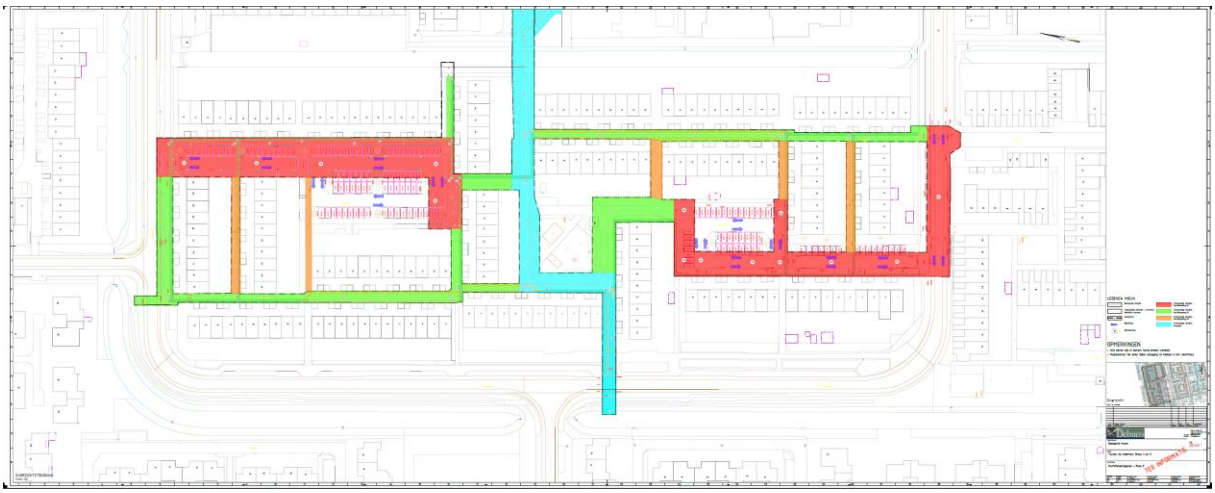
Hoofdfasering 2 (Groen) zijn gekoppeld aan de zijstraten van het erf, gelegen aan de woonhuizen, looppaden en speeltuin. Dit heeft een minder belang wegens de ligging en de functie van de straten. Er moet wel rekening gehouden worden met de bereikbaarheid van hulpdiensten voor de bewoners, per straat uitvoeren. Ook is van belang dat de riolering zo snel mogelijk wordt aangebracht wegens dat bewoners geen gebruik kunnen maken van het DWA stelsel.

6.4 Hoofdfasering 3

Tot slot zal hoofdfasering 3 (Oranje) als laatst gerealiseerd worden. Dit zijn de binnenpoorten en/of binnenzijstraten. Dit moet apart aangebracht worden wegens het anders insluiten van de bewoners. Hier veroorzaken de werkzaamheden ook het minste overlast. De poorten zullen van minder belang zijn ook wegens het kleine riool, namelijk HWA kolkaansluitingen. Dit wordt met een hogere snelheid uitgevoerd dan de voorgaande faseringen.



Figuur 3: Hoofdfaseringsplan - Fase 2



Figuur 2: Hoofdfaseringsplan - Fase 3

7 BEREIKBAARHEID

7.1 Algemeen

Het is de taak en medeverantwoordelijkheid van de aannemer om met verkeersmaatregelen de bereikbaarheid van de Wever, Spinner, Ketellapper, Marskramer en Stoelenmatter en aangrenzende straten te waarborgen. Het is de taak en verantwoordelijkheid van de projectleider om met verkeersmaatregelen de bereikbaarheid rond het project te ontwerpen en de taak van de directievoerder om hierop tijdens de uitvoering te handhaven.

Bestaande verplichte rijrichtingen en parkeervoorzieningen binnen en in de omgeving van het project worden via een tijdelijk algemeen verkeersbesluit aangepast (inclusief tijdelijke parkeerontheffingen). De aannemer kan, zoals in het Programma van Eisen Bouwteam is opgenomen, in overleg met de opdrachtgever omleidingen in het kader van bereikbaarheid wijzigen.

7.2 Eisen ten aanzien van bereikbaarheid

Eisen bereikbaarheid	
B1.E1	Panden dienen altijd bereikbaar te zijn voor voetgangers en mindervaliden.
B1.E2	Bevoorrading (laden- en lossen) dient te zijn geborgd voor hotels en dienstverlening.
B1.E3	Parkeervoorzieningen dienen bereikbaar te zijn voor autoverkeer.
B1.E4	Het gebruik van afkortingen van straatnamen op omleidingsroutes is niet toegestaan.
B1.E5	Invalide parkeerplaatsen (algemene en op kenteken) dienen gehandhaafd te blijven of moeten worden verplaatst. Parkeerplaatsen op kenteken dienen door de aannemer in overleg met vergunninghouder te worden verplaatst.
B1.E6	Alternatieve oversteekplaatsen t.bv. voetgangers en fietsers dienen ook voor mindervaliden, ouderen en mensen met kinderwagens toegankelijk te zijn.
B1.E7	Hulpdiensten dienen, ondanks afsluitingen en afzettingen van het werkterrein, altijd alle panden - met een minimale loopafstand van 40 meter aan beide zijden - te kunnen benaderen.
B1.E8	Brandkranen dienen altijd bedrijfsklaar en benaderbaar te zijn.
B1.E9	In het geval van doodlopende wegen: • > 4.5 meter breedte mits er gekeerd kan worden;
B1.E10	In het kader van wegopbrekingen, moet er een minimale bereikbaarheid gewaarborgd blijven. In het geval van woningen kan er worden gesteld dat de afstand ten gevolge van opbrekingen maximaal 2 x 40 meter = 80 meter bedraagt.
B1.E11	De aannemer mag voor bouwlogistiek geen gebruik maken van: • Voetgangersgebieden.
B1.E12	De aannemer mag geen parkeerplaatsen en/of parkeerterreinen in gebruik nemen voor opslag buiten het afgebakende werkterrein.
B1.E13	In overleg met de opdrachtgever dienen, bij het tijdelijk buiten gebruik nemen van een particuliere parkeerplaatsen, alternatieve parkeerplaatsen te worden geregeld.
B1.E14	Per zone dient de aannemer de vluchtroutes en verzamelplaatsen in de openbare ruimte bereikbaar te houden en af te stemmen met de aangrenzende panden.
B1.E15	Per zone dient de aannemer bij het vaststellen van omleidingsroutes rekening te houden met bouwontwikkelingen van andere aannemers in het gebied en de routes van tevoren af te stemmen en ter goedkeuring van directie

7.3 Wensen ten aanzien van bereikbaarheid

Wensen bereikbaarheid	
B1.W1	Het waarborgen van de bereikbaarheid en het zo min mogelijk hinderen van het verkeer in en rondom het projectgebied heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
B1.W2	Het in stand houden van parkeerplaatsen, dan wel het inrichten van tijdelijke parkeervoorzieningen, heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
B1.W3	Een fasering waarbij de werkvakken aan eengesloten zijn heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.

8 LEEFBAARHEID

8.1 Algemeen

Aanvullend op de reeds genoemde aspecten met betrekking tot leefbaarheid voor omgeving en betrokkenen, zijn onderstaande aspecten van belang tijdens de uitvoering van het werk. Daarnaast dient overlast door geluid en trillingen zo veel mogelijk worden beperkt.

8.2 Eisen ten aanzien van leefbaarheid

Eisen leefbaarheid	
L1.E1	In de uitvoering zijn de werktijden conform Programma van Eisen Bouwteam.
L1.E2	Stof en stuifvorming, ten gevolge van de werkzaamheden, dienen voorkomen te worden.
L1.E3	Tijdens de werkzaamheden dient de aannemer verstoring van de omgeving door kunstmatig licht te voorkomen. Buiten werktijden mag de verlichtingssterkte op het bouw- en werkterrein niet uitkomen boven het reguliere lichtniveau. Dimbare bouwplaatsverlichting is toegestaan.
L1.E4	Wanneer de huidige opstelvakken door de werkzaamheden tijdelijk vervallen, dient de aannemer tijdelijke huisvuil-opstelvakken te faciliteren met toestemming van de afvalinzamlingsorganisatie . Uitgaande van 3 rolcontainers (groen,oranje en grijs per huishouden)
L1.E5	In de uitvoering dienen loopschotten toegepast te worden.

8.3 Wensen ten aanzien van leefbaarheid

Wensen leefbaarheid	
L1.W1	Het waarborgen van de leefbaarheid in en rondom het projectgebied heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
L1.W2	Maatregelen die in de fasering en planning aantoonbaar leiden tot een kortere uitvoeringsduur hebben voor de opdrachtgever meerwaarde.
L1.W3	Maatregelen die hinder op het gebied van geluid en trilling aantoonbaar verminderen hebben voor de opdrachtgever meerwaarde.
L1.W4	De aannemers dienen voor een nette bouwplaats te zorgen. Het openbare terrein dient zo veel mogelijk schoon gehouden te worden.

9 VEILIGHEID

Aanvullend op de reeds genoemde aspecten met betrekking tot de veiligheid voor omgeving en betrokkenen, zijn onderstaande aspecten van belang tijdens de uitvoering van het werk.

9.1 Eisen ten aanzien van veiligheid

Eisen veiligheid	
V1.E1	Het laden en lossen ten behoeve van de bouwwerkzaamheden dient binnen de bouwhekken plaats te vinden. Dit geldt ook voor de vanuit de gemeente ter beschikking gestelde materialen.
V1.E2	Het bestaande verlichtingsniveau in het projectgebied dient gehandhaafd te blijven, ook als de huidige lantaarnpalen tijdelijk verwijderd zijn.
V1.E3	Voor het betreden van het werkterrein dienen toegangsvoorschriften te worden opgesteld evenals regels voor de naleving ervan.
V1.E4	De aannemer wordt in de contracten en het bouwbesluit verplicht op veilige wijze te bouwen.

9.2 Wensen ten aanzien van veiligheid

Wensen veiligheid	
V1.W1	De inzet van een veiligheidsfunctionaris heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
V1.W2	Storingen bij voorkeur binnen 24 uur bij de opdrachtgever melden met een plan van aanpak voor de oplossing ervan.
V1.W3	Het gebruik van camerabeveiliging op het bouwterrein staat in het Programma van Eisen Bouwteam. Maatregelen om ongevallen rond/in de diepe bouwput uit te sluiten hebben voor de opdrachtgever meerwaarde.
V1.W4	Brandbare, kwetsbare en kostbare materialen en gereedschappen bij voorkeur in afsluitbare containers. Andere materialen en gereedschappen, net als de containers, graag op een afgesloten gedeelte van het bouwterrein zetten om diefstal en brandstichting te ontmoedigen.

10 COMMUNICATIE

Door betrokken doelgroepen tijdig en juist te informeren over de werkzaamheden, gevolgen, verkeersmaatregelen en het eindresultaat, wordt (eventuele) overlast beter geaccepteerd. Weten dat er vooraf goed is nagedacht over de werkzaamheden en over de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid op en rondom de bouwlocatie, draagt bij aan een soepel verloop van het project.

10.1 Eisen ten aanzien van communicatie

Eisen communicatie	
C1.E1	De aannemer dient tijdige en juiste bouwcommunicatie te borgen in een communicatiekalender die met de opdrachtgever wordt afgestemd conform de gevraagde communicatieaanpak in het Programma van Eisen Bouwteam.
C1.E2	De aannemer dient communicatie over bereikbaarheid en verkeersmaatregelen af te stemmen met aannemers van andere bouwlocaties als deze de communicatie over de bereikbaarheid en omleidingsroutes voor dit project beïnvloeden.
C1.E3	Het organiseren van evenementen door de aannemer op het werkterrein is niet toegestaan, tenzij hiervoor vooraf een schriftelijk voorstel is geaccepteerd door de opdrachtgever.
C1.E4	Het is de aannemer niet toegestaan informatie en/of communicatiemiddelen die tot de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever behoren, zelf te verspreiden, te publiceren of in te zetten tenzij met voorafgaande schriftelijke instemming van de opdrachtgever
C1.E5	Het is de aannemer niet toegestaan om reclame-uitingen binnen het werkterrein te plaatsen, tenzij hiervoor vooraf een schriftelijk voorstel is geaccepteerd door de opdrachtgever.

10.2 Wensen ten aanzien van communicatie

Wensen communicatie	
C1.W1	Het bespoedigen van een goede samenwerking tussen opdrachtgever , stakeholders en de aannemer heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
C1.W2	De opdrachtgever hecht belang aan snelle, transparante en doelgroepgerichte bouwcommunicatie. De inzet van project specifieke middelen naast de basiscommunicatiemiddelen heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
C1.W3	De inzet van grafische ondersteuning voor het verduidelijken van de bouwcommunicatie (fasering, omleidingsroutes e.d.) heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.
C1.W4	De inzet van een gebiedsconciërge in de winterperiode heeft voor de opdrachtgever meerwaarde.

11 CONCLUSIE

Het project bestaat uit 3 fases. Fase 1 was eerder voltooid. Fase 2 en 3 worden in deze BLVC-plan behandeld.

Vervolgens is er een omgevingsscan uitgevoerd. Deze scan geeft inzicht in het huidige functioneren van het projectgebied en de directe omgeving van het projectgebied. Het projectgebied bestaat uit een woningen en ten zuiden van het projectgebied bevinden zich enkele bedrijven.

In de omgevingsscan zijn de volgende onderwerpen aan orde gekomen: Categorisering van wegen, openbaar vervoer in en aangrenzend aan het projectgebied, parkeren, laden en lossen, kabels en leidingen renovatie, hulpdiensten, evenementen en samenhangende werkzaamheden overige partijen.

Daarna wordt de risicoanalyse behandeld op de volgende onderwerpen: Omgeving en ruimtelijke fysieke aspecten, juridische aspecten, financiële aspecten, organisatorische aspecten, technische/kwalitatieve aspecten, ARBO/V&G aspecten en planning.

Vervolgens worden de verkeerstechnische fasering toegelicht. Deze bestaat uit 4 uitvoeringsfases namelijk: Hoofdfasering prioriteit, hoofdfasering 1, hoofdfasering 2 en hoofdfasering 3.

Tot slot bestaat het BLVC-plan nog uit de onderdelen: Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Om tot een succesvol project te komen zijn er eisen opgesteld waar de aannemer zich aan moet voldoen.

12 COLOFON

Opdrachtgever	:	Gemeente Hoorn
Project	:	Tussen de Wachters
Projectnummer	:	2008179 - 23.A2409
Datum	:	26-07-2023

BIJLAGE 1: RISICOANALYSE

Risico	Oorzaak	Gevolg
Parkeerdruk wordt onacceptebel.	Volgorde werkzaamheden Gemeente en kabels en leidingen gaan ten koste van veel parkeerplaatsen.	Klachten uit de omgeving. Negatief imago voor het project / de gemeente.
Optie Intermaris heeft meer impact op werkzaamheden van het project dan vooraf inschat.	Intermaris wenst gebruik te maken van de optie (complete pakket van werkzaamheden in één gang uitvoeren) beste voor bewoners. Besluitvorming Intermaris Go-No Go wordt (te) laat genomen.	Vertraging werkzaamheden Gemeente. Werkzaamheden van de Gemeente worden duurder. Budget en oplevermijlpaal wordt overschreden.
Nutsbedrijven hebben hun werkzaamheden niet op tijd gereed	Nutsbedrijvne houden zich niet aan de gemaakte planningsafspraken of hebben onvoldoende capaciteit.	De planning wordt niet gehaald.
Openbare voorzieningen, zoals de school, zijn niet voldoende bereikbaar.	Voorgeschreven rijrichting in combinatie met piekbelasting voor en na schooltijd.	Onveilige situatie. Oplopende parkeerdruk. Hinder voor omwonenden.