

Generieke BLVC-uitgangspunten gemeente Lelystad

Deze generieke uitgangspunten zijn als basis van toepassing op ieder project. Indien in uitzonderlijke gevallen de uitgangspunten niet geborgd kunnen worden, dient maatwerk te worden toepast. Maatwerkoplossingen dienen altijd geaccordeerd te worden door de BLVC-coördinator.

Deze uitgangspunten mogen niet aangepast worden, wel mogen eisen voor projectspecifieke BLVC-kaders verwijderd als ze niet van toepassing zijn voor de werkzaamheden.

Nr.	Thema	Aspect	Deelaspect	Uitgangspunten	
B1	Bereikbaarheid	Algemeen	Toegankelijkheid	Tijdens het uitvoeren van werkzaamheden dienen zowel alle aan het projectgebied grenzende woningen, winkels, bedrijven, kantoren en voorzieningen als degene die door afsluitingen beïnvloed worden door de uitvoering van het project, in ieder geval bereikbaar te zijn voor voetgangers en nood- en hulpdiensten. Voor de overige modaliteiten geldt eis B4.	
B2	Bereikbaarheid	Algemeen	CROW-richtlijn	Werkzaamheden op de wegen dienen te worden uitgevoerd conform CROW-publicatie 96B: Werk in Uitvoering. Hierbij wordt rekening gehouden met de wijze van afsluiten/omleiden en de daarbij behorende weginrichting en bebording.	
B3	Bereikbaarheid	Fasering	Specifieke werkvolgorde	Indien nodig wordt een specifieke werkvolgorde voorgeschreven. Dit is dan een projectspecifieke eis.	
B4	Bereikbaarheid	Stremming/beperking	Afstemming stremmingen	Opdrachtgever verkent zo vroeg mogelijk na vaststelling van de scope of er voor de uitvoering van de werkzaamheden noodzakelijke/onvermijdelijke stremmingen nodig zijn. Deze verkenning is noodzakelijk om ervoor te zorgen dat op stedelijk niveau stremmingen zo goed mogelijk op elkaar worden afgestemd. Uit deze verkenning volgen projectspecifieke eisen m.b.t. stremmingen. Bij een onvermijdelijke stremming van een modaliteit dient het werkgebied, de omleidingsroute, het beoogde tijdvak en (in de operationele fase) het bebordingsplan nader te worden afgestemd met de BLVC-coördinator. - Een project werkt niet op een omleidingsroute van een ander project en/of leidt geen verkeer om over wegen waar gewerkt wordt, tenzij de BLVC-coördinator toestemming geeft voor de samenloop. - De nood- en hulpdiensten zijn maatgevend bij stremmingen. Zij moeten binnen de vastgestelde wettelijke aanrijtijd alle woningen/locaties kunnen bereiken. - Capaciteitbeperkende werkzaamheden aan de hoofdroutes voor verkeer dienen uitgevoerd te worden buiten de spijstijden. De spijstijden lopen van maandag t/m vrijdag van 07.00 tot 09.00 uur en van 16.00 tot 19.00 uur. Afwijken hiervan kan alleen in overleg met de BLVC-coördinator.	
B5	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Route-eisen	Voor nood- en hulpdiensten geldt het onderstaande: (bij afwijkingen altijd in overleg met brandweer en BLVC-coördinator) a. Een rijbaanbreedte van 3,5 meter. b. Een rijbaanbreedte van minimaal 5,5 meter in geval van tweerichtingsverkeer. c. Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter (of bestaande hoogte). d. Een bochtstraal van tenminste $r = 7$ meter e. Een maximale verticale helling van 7% (ca. 12°). f. Een toelaatbare asbelasting hebben van min. 10 ton. (max. 30 ton totaalgewicht) g. Op het projectterrein is altijd een route voor NHD beschikbaar, minimaal uitgevoerd in puinverharding. Voor meer informatie wordt verwezen naar de Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten.	
B6				Deze handreiking is toegevoegd onder deze BLVC.	

B7	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Opstelvakken	Redvoertuigen (specifiek voertuig om mensen uit woningen te bevrijden) moeten zich op minder dan 10 meter van de gevel kunnen opstellen (i.v.m. bereik van de ladder). Als de afstand tot de gevel groter is dan 10 meter, mag dat over een lengte van maximaal 35 meter, zodat het redvoertuig voor en na het werkvak opgesteld kan worden. Redvoertuigen hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.	
B8	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Brancard	Wanneer een werkterrein afgezet is met een hek waar niet overheen gedraaid kan worden met een brancard en het aanliggende voetpad een minimale afmeting heeft, dan dienen de bouwhekken om de 50 meter niet gekoppeld te zijn, zodat ze eenvoudig opzij geschoven kunnen worden om ruimte te maken voor ambulancedienst met brancard.	
B9	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Opstelvakken	Voor opstelvakken voor de autospuut gelden de volgende randvoorwaarden: (bij afwijkingen altijd in overleg met brandweer) a. Afstand opstelvak autospuut tot ééngezinswoning is max. 40 meter. b. Afstand opstelvak autospuut tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter. c. Opstelvak autospuut heeft minimaal (lxb) = 10 x 4 meter. d. Afstand opstelvak autospuut tot ingang flatgebouw, bedrijfspand e.d. max. 10 meter. De brandweer dient tussen autospuut en ingang gebouw een veilige looproute te hebben. e. Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton (max. 30 ton totaalgewicht).	
B10	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Brandkraan	Een brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt (voedingspunt blusleiding) dient binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste: a. De brandkraan(bordjes) zichtbaar zijn. b. De aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn om aangekoppeld te worden. Indien dit niet mogelijk is, dient met de brandweer afgestemd te worden over de projectspecifieke maatwerkoplossing.	
B11	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Vluchten	Vluchtroutes, toetredingen en (nood)uitgangen van gebouwen dienen vrijgehouden te worden van obstakels. De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien.	
B12	Bereikbaarheid	Nood- en hulpdiensten	Schouw/monitoring	Indien nodig (beoordeling geschied door BLVC-coördinator) vindt twee of drie werkdagen na ingang van een nieuwe (voor verkeersafwikkeling relevante) tijdelijke situatie een schouw plaats, waarbij een vertegenwoordiger van de nood- en hulpdiensten, de BLVC-coördinator (en indien nodig, een adviseur van team Verkeer) worden uitgenodigd.	
B13	Bereikbaarheid	Voetgangers	Route-eisen	Voetgangers kunnen altijd alle in gebruik zijnde woningen, winkels, kantoren en voorzieningen bereiken. De looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden. De routes worden zonodig (beoordeling door BLVC-coördinator) beoordeeld door het GOL.	
B14	Bereikbaarheid	Voetgangers	Omleidingsroute	Omleidingsroutes voor voetgangers dienen tot een minimum beperkt te worden. Extra oversteekbewegingen worden alleen toegepast indien er geen geschikte alternatieven mogelijk zijn. Ontwerpwijzer voor de voetganger van het CROW (publicatie 230) hanteert als richtlijn maximaal 140% omloopafstand van huidige route.	
B15	Bereikbaarheid	Voetgangers	Maatvoering	De minimale breedte van tijdelijke voetpaden is 1,5 meter breed (streefmaat is 2,0 meter). Ter plaatse van een object (bijv. lichtmast) moet een minimale ruimte overblijven van 0,90 meter.	
B16	Bereikbaarheid	Fietsers	Maatvoering	Een éénrichtingsverkeer fietspad is minimaal 2,0 meter en een tweerichtingen fietspad minimaal 3,0 meter breed. Dit betreft de minimale breedte, de breedte wordt idealiter afgestemd op het aantal gebruikers. Het behouden van doorgang is hierbij belangrijker dan snelheid.	

B17	Bereikbaarheid	Fietsers	Omleidingsroute	Fietsers op fietsroutes behouden doorgang, tenzij. Wanneer dit niet haalbaar is (onvermijdelijke stremming) dan wordt een omleidingsroute voorgelegd aan team Verkeer. Zij beoordelen of de omleiding voldoende veilig (kruisen van wegen en verkeersstromen), logisch, comfortabel en voldoende capaciteit heeft.	
B18	Bereikbaarheid	Openbaar vervoer	Toegankelijkheid	In gebruik zijnde bushaltes dienen toegankelijk te zijn. Wanneer dit (door omstandigheden) niet mogelijk is, moet dit in overleg met de BLVC-coördinator en concessiehouder worden afgestemd. Mogelijk dient een alternatieve bushalte te worden gerealiseerd, deze kosten zijn voor de Opdrachtnemer.	
B19	Bereikbaarheid	Openbaar vervoer	Omleidingsroute	Bussen op busroutes behouden doorgang, tenzij. Wanneer dit niet haalbaar is (door onvermijdelijke stremming) dan wordt een omleidingsroute voorgelegd aan team Verkeer. Zij beoordelen of de omleiding voldoende veilig (kruisen van wegen en verkeersstromen), logisch, comfortabel is en voldoende capaciteit heeft.	
B20	Bereikbaarheid	Bouwverkeer	Bouwroute	Opdrachtnemer dient zich te houden aan de vooraf vastgestelde aan- en afrijroute (via weg en water) door de Gemeente Lelystad (projectspecifieke eis). Indien mogelijk wordt, om dodehoek ongevallen te voorkomen, linksaf de bouwplaats op- en afgereden. Indien er geen vastgestelde route is meegegeven, dient de route gebaseerd te zijn op geldende beperkingen voor het bouwverkeer zoals gewicht, lengte, de minste overlast voor de omgeving en de grootste veiligheid. Het bouwverkeer maakt zoveel mogelijk gebruik van het hoofdwegennet.	
B21	Bereikbaarheid	Bouwverkeer	Just-In-Time leveringen	De gemeente Lelystad stimuleert het gebruik van Just-In-Time leveringen. Op deze manier wordt voorkomen dat vrachtwagens onnodig lang op de openbare weg staan te wachten. Verder beveelt de gemeente Lelystad ook het gebruik van bufferlocaties en bouw hubs aan. Op deze manier wordt het makkelijker om Just-In-Time leveringen te kunnen doen, omdat alleen de noodzakelijke materialen op de projectplaats zijn en de andere materialen nog op de bufferlocatie.	
B22	Bereikbaarheid	Bouwverkeer	Aan- en afvoertijden	Om extra druk tijdens de spits te voorkomen, wordt verzocht om bouwverkeer tijdens de spitsen zoveel mogelijk te mijden, mits de geplande bouwroute en bouwlocatie de geprognosticeerde hoeveelheid bouwverkeer ordentelijk kan verwerken. Afdeling Verkeer kan hierover adviseren. De spitstijden zijn op maandag t/m vrijdag van 07.00 tot 09.00 uur en van 16.00 tot 19.00 uur.	
B23	Bereikbaarheid	Bouwverkeer	Laden/lossen	Laden en/of lossen van materiaal dient binnen de afzetting van het werkterrein plaats te vinden. Indien de ruimte binnen de afzetting hiervoor te beperkt is dient een tijdelijke voorziening te worden opgenomen in de openbare ruimte. Dit alternatief dient afgestemd te worden met de BLVC-coördinator.	
B24	Bereikbaarheid	Autoparkeren	Opheffen parkeerplaatsen	Wanneer algemene parkeerplaatsen en/of specifieke parkeerplaatsen (elektrische laad-paalplek, deelauto, K&R-plek, invalideplek, taxiplek, dokter, halteplek touringcar, laad&losplaats) opgeheven moeten worden i.v.m. werkzaamheden, dan dient de BLVC-coördinator hierover geraadpleegd te worden. Het compenseren van deze parkeerplaatsen is afhankelijk van de parkeerdruk. Invalideparkeerplaatsen op kenteken dienen altijd één-op-één te worden gecompenseerd in de directe nabijheid. Een parkeervak reserveren (of op te heffen i.v.m. werkzaamheden), dient dit bij de BLVC-coördinator te worden aangevraagd.	
B25	Bereikbaarheid	Autoparkeren	Tijdelijk opheffen/vervangen privéparkeerplaatsen	Bij afsluitingen van parkeerplaatsen op privéterrein, dienen er -indien gewenst- alternatieve parkeerplaatsen ter beschikking gesteld te worden. Opdrachtnemer en Gemeente Lelystad bespreken dit vooraf met de eigenaar. <i>Als projectspecifieke eis wordt beschreven welke taken ON en welke taken OG heeft in het kader van de invulling van deze eis.</i>	

B26	Bereikbaarheid	Fietsparkeerplaatsen	Tijdelijk opheffen/vervangen fietsparkeerplaatsen	Per opgebroken werkvak dienen op aangeven van de BLVC-coördinator het aantal weggevalen fietsparkeerplaatsen in de directe nabijheid te worden gecompenseerd.	
B27	Bereikbaarheid	Functies en voorzieningen	Geldmaat	Geldmaten moeten veilig bereikbaar zijn met de geldauto, zo nabij mogelijk. De bestuurder van de geldauto moet de geldloper altijd kunnen zien en de auto moet altijd vooruit weg kunnen rijden. Wanneer dit niet mogelijk is, wordt dit gemeld aan de afdeling SQD van Geldmaat (SQD@geldmaat.nl, of 088-9730000). Zo nodig wordt de geldmaat tijdelijk buiten gebruik genomen.	
B28	Bereikbaarheid	Functies en voorzieningen	Bedienbaarheid nutsvoorzieningen	Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden. Indien dit NIET mogelijk is, dienen de eisen met de objecteigenaar/-beheerder nader afgestemd te worden. VRI kasten dienen 24/7 vrij toegankelijk te zijn voor storingsmonteurs, tenzij de VRI kast onderdeel uit maakt van het werk en tijdens het werk niet is aangesloten op een werkende VRI.	
B29	Bereikbaarheid	Functies en voorzieningen	Kramen en stallen	Vaste standplaatsen van kramen/stallen dienen bereikbaar en beschikbaar te blijven. Indien deze door bouwwerkzaamheden niet op de vaste standplaats kunnen blijven, moet Gemeente Lelystad dat vooraf afstemmen en zal Opdrachtnemer de afgesproken gelijkwaardige plek inrichten. Let op eventuele nutsaansluitingen (tijdig regelen). Deze nieuwe tijdelijke locatie wordt aangewezen door Opdrachtgever een maand voordat de werkzaamheden starten, voorzover Opdrachtgever niet al een locatie heeft opgenomen in de overeenkomst.	
B30	Bereikbaarheid	Functies en voorzieningen	Terrassen	Wanneer het werkterrein ten koste gaat van bestaand terras heeft Opdrachtnemer een inspanningsverplichting om de begrenzing van het werkterrein (locatie bouwhekken) zodanig vorm te geven dat waar mogelijk een voldoende functionerend en veilig tijdelijk terras op openbaar terrein kan worden ingericht. In de BLVC-uitvoeringsplannen dient een aparte paragraaf opgenomen te worden waarin wordt omschreven of en hoe ruimte op het maaiveld beschikbaar is voor tijdelijke terrassen. E.e.a afgestemd met de betreffende stakeholders en Opdrachtgever.	
L1	Leefbaarheid	Algemeen	Omgevingshinder	Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving zoveel mogelijk wordt beperkt. Onder hinder wordt hierbij verstaan, alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied, zoals: (naast bereikbaarheid), uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, sociale veiligheid, stof en stank.	
L2	Leefbaarheid	Algemeen	Ontrekken openbare ruimte	De openbare ruimte wordt zo kort mogelijk onttrokken aan de openbaarheid. Hierbij wordt nagestreefd om onttrekkingen zoveel mogelijk in aaneengesloten perioden te laten plaatsvinden, zodat wordt voorkomen dat (verkeer)situaties frequent wijzigen. <i>Als projectspecifieke eis wordt beschreven hoe lang de openbare ruimte onttrokken mag worden.</i>	
L3	Leefbaarheid	Milieu aspecten	Bouwverlichting	Bouwverlichting mag niet hinderlijk worden gericht op: de openbare weg, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats. De bouwverlichting moet voldoen aan de NSVV, actuele Richtlijn Lichthinder.	
L4	Leefbaarheid	Milieu aspecten	Geluidsignalen	Akoestische signalen door achteruitrijdend materieel zijn in woonwijken niet toegestaan, er wordt een kraaksignaal toegepast en in de avond/nacht stille communicatie (bijv. portofoon).	
L5	Leefbaarheid	Milieu aspecten	Geluidsproducerend materieel	Geluidproducerende installaties (waaronder pompbemaling) staan binnen het bouwterrein zo ver mogelijk van de aangrenzende kantoren, woningen en voorzieningen. Als de installaties desondanks voor overlast zorgen in de verblijfsruimtes van de aangrenzende kantoren en woningen, worden hinderbeperkende maatregelen toegepast. E.e.a. conform Bbl art. 7.17.	
L6	Leefbaarheid	Schoon en heel	Stofhinder	Opdrachtnemer dient verspreiding van (opwaaiende) materialen en bodem- en stofdeeltjes vanaf de bouwwegen en het werkterrein te minimaliseren/voorkomen. Zie ook artikel 7.19 van het Bbl, betreffende stofhinder.	

L7	Leefbaarheid	Schoon en heel	Bebording en bebakening	Opdrachtnemer is tijdens de uitvoering verantwoordelijk voor het schoon en heel houden van alle t.b.v. de werkzaamheden geplaatste afzettingen, bebakening en tijdelijke verkeersmaatregelen.	
L8	Leefbaarheid	Schoon en heel	Materieel	Bouwmaterieel dient schoon de openbare weg op te gaan. Als de openbare weg vervuild wordt door toedoen van de Opdrachtnemer dient hij dagelijks zorg te dragen voor het schoonmaken van de openbare weg. Bij het niet nakomen van de verplichting is de Opdrachtgever gemachtigd de weg te reinigen op kosten van de Oprachtnemer.	
L9	Leefbaarheid	Schoon en heel	Afvalinzameling	Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval binnen het invloedsgebied dient ook tijdens de uitvoering plaats te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet bereikbaar en/of beschikbaar zijn dient Opdrachtgever (of Opdrachtnemer indien dit opgenomen is in het contract) na goedkeuring van de Coördinator Afvalstoffen een alternatieve locatie in te richten. <i>Als projectspecifieke eis wordt het invloedsgebied, met daarin de ophaallocaties, specifiek gemaakt.</i>	
L10	Leefbaarheid	Werktijden	Reguliere tijden	Opdrachtnemer mag conform de Verordening Fysieke Leefomgeving van maandag t/m zaterdag van 7.00 tot 19.00 uur werken. Voor werkzaamheden buiten de periode van 07.00 tot 19.00 uur (reguliere werktijden) is toestemming van de Opdrachtgever nodig.	
L11	Leefbaarheid	Werktijden	Geluid	Voorbereidende activiteiten die geluidshinder veroorzaken, zoals laden en lossen van materiaal, mogen niet plaatsvinden vóór 07.00 uur, tenzij hier spoedeisende redenen voor zijn danwel de omgeving erbij gebaat is. Dit is ter beoordeling/goedkeuring van Opdrachtgever.	
L12	Leefbaarheid	Werkterrein/bouwterrein	Afzetting vormgeving	Opdrachtnemer dient zijn werk af te zetten en aan de volgende voorwaarden te voldoen: • De werkterreinen worden fysiek afgeschermd door middel van deugdelijke hekwerken of houten schuttingen. • De afzetting mag geen uitstekende onderdelen bevatten. • De afzetting geeft geen/minimale ruimtebeperking aan openbare zijde. • Geen uitstekende voeten van bouwhekken langs voetgangers- en fietsroutes, om valgevaar te voorkomen. • De afzetting van het werkterrein moet heel en schoon zijn.	
L13	Leefbaarheid	Werkterrein/bouwterrein	Afzetting plaatsing	Opdrachtnemer dient de afzetting zodanig te plaatsen dat de afzetting aan de volgende voorwaarden voldoet: • De afzetting staat (op de rechte stukken) in een rechte lijn. • De afzetting is onderling gekoppeld. • Er wordt voorkomen dat de afzetting omvalt/omwaait. • De afzetting blokkeert niet het zicht tussen de verkeersdeelnemers. • De afzetting wordt zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan.	
L14	Leefbaarheid	Werkterrein/bouwterrein	Opslag nabij afzetting	Opdrachtnemer dient al het materiaal en materieel binnen de afzetting van het werkterrein (tijdelijk) op te slaan. Daarbij mag de opslag niet het zicht ontnemen op de openbare weg bij kruisingen. In geval dit niet kan worden voorkomen dient Opdrachtnemer maatregelen voor te leggen aan Opdrachtnemer en afdeling Verkeer.	
L15	Leefbaarheid	Werkterrein/bouwterrein	Uitingen op afzetting	Uitingen (verwijzingen) op de afzetting is niet toegestaan anders dan bij onvindbaarheid/onzichtbaarheid van ondernemingen. Deze worden afgestemd met de BLVC-coördinator en (indien van toepassing) omgevingsmanager van Opdrachtgever. Reclame is niet toegestaan. Onderhoud van de openbare ruimte rond een straal van 1 meter rond de verwijzing, dient te worden verricht door de plaatser.	

L16	Leefbaarheid	Werkterrein/bouwterrein	Overdracht	Na het gereedkomen van het werk dient de Opdrachtnemer, het gebied dat tijdelijk uit de openbaarheid onttrokken is, terug te brengen in de staat voordat het werkterrein was (tenzij anders afgesproken met de Wegbeheerder en Opdrachtgever). De nulopname en eindopname dienen schriftelijk vast te worden gelegd in een rapportage ondersteund met foto's. Vervolgens vindt overdracht plaats aan de wegbeheerder. Het werkterrein is pas vrijgeven na getekend retour van de rapportage.	
L17	Leefbaarheid	Bomen, flora en fauna	Boombescherming op bouwplaatsen	De regels voor werken rondom bomen binnen de Gemeente Lelystad zijn samengevat in de bomenposter. Toevoegen als bijlage bij het BLVC-kader.	
V1	Veiligheid	Algemeen	Voorschriften	Een tijdelijke situatie dient (qua maatvoering, geleiding, bebording en afzetting) te voldoen aan de veiligheidseisen, voorschriften en richtlijnen conform geldende normen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en verkeersdeelnemers.	
V2	Veiligheid	Verlichting	Coördinatieverplichting	Werkzaamheden aan verlichting in de openbare ruimte dient te worden uitgevoerd op kosten van de Opdrachtnemer door de Gemeentelijke OVL aannemer op basis van de Raamovereenkomst tussen deze partij en de Gemeente Lelystad. De Opdrachtnemer heeft een coördinatieverplichting richting de Gemeentelijke OVL aannemer met betrekking tot de werkzaamheden aan de openbare verlichting.	
V3	Veiligheid	Verlichting	Storingen	Gedurende de gehele periode van werkzaamheden dient de openbare verlichting beschikbaar te zijn en de Opdrachtnemer dient eventuele correctieve storingen te melden bij de Opdrachtgever en de Gemeentelijke OVL aannemer via het storingsnummer. Er mogen niet meer dan 2 opeenvolgende armaturen defect zijn gedurende de bouwperiode.	
V4	Veiligheid	Verkeersmaatregelen en voorzieningen	Rijplaten voor fietsers en voetgangers	Met behulp van geschikte rijplaten kunnen voorzieningen en panden bereikbaar blijven. Rijplaten mogen alleen in uitzonderlijke gevallen voor de duur van maximaal 1 week gebruikt worden voor fietsers en voetgangers, dit i.v.m. gladheid bij regen. Rijplaten en loopschotten moeten netjes en recht liggen, voorkom hoogteverschillen en struikelgevaar.	
V5	Veiligheid	Verkeersmaatregelen en voorzieningen	Staat en conditie	Tijdelijke verkeersmaatregelen dienen dagelijks te worden gecontroleerd of deze voldoende effectief zijn, in goede staat verkeren en nog conform verkeerstekeningen zijn geplaatst. Controle van de bebording rondom het werkterrein dient minimaal elke dag bij starten en stoppen van het werk te gebeuren. De bebording voor de omleidingsroutes minimaal wekelijks.	
V6	Veiligheid	Verkeersregelaars	Certificaat en instructie	Verkeersregelaars dienen in bezit te zijn van een geldige Aanstellingspas Beroepsregelaar van Stichting Verkeersregelaars Nederland (dus geen evenementen). Deze pas met een negencijferige code dient de regelaar bij zich te dragen en bij gerede twijfel op verzoek te worden getoond. De verkeersregelaar draagt zorg voor zijn eigen veiligheid positioneert zich zichtbaar en draagt de voorgeschreven PBM's (persoonlijke beschermings middelen) op juiste wijze. Voor elke verkeersregelaar moet een duidelijke instructie zijn, op basis van het BLVC-uitvoeringsplan, m.b.t. de taken die hij/zij op de betreffende positie moet uitvoeren.	

V7	Veiligheid	Schade	Nulmeting	Indien van toepassing voert Opdrachtgever voor aanvang van de werkzaamheden een opname/nulmeting uit aan de belendende bebouwing en de voor de werkzaamheden in gebruik zijnde openbare ruimte, om schade bij de aanvang van werkzaamheden vast te stellen. Gebied is afhankelijk van; ondergrond, materieel, impact, trillingen, kwaliteit bebouwing. De opname wordt schriftelijk of digitaal vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien de opname niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder (openbare ruimte) of schade-expert (bebouwing) bindend. Opdrachtnemer stelt een monitoringsplan op indien verwacht wordt dat werkzaamheden worden verricht die de maximaal toelaatbare wettelijke grenswaarden bij gevoelige bestemmingen benaderen of overschrijden.	
V8	Veiligheid	Schade	Monitoring	Risicovolle locaties moeten binnen het invloedsgebied door Opdrachtnemer gemonitord worden op zettingen en verzakkingen. Indien schade optreedt die het gevolg is van de werkzaamheden (schuld ligt in beginsel bij aannemer, die moet evt. onschuld aantonen), dient deze door Opdrachtnemer te worden gerepareerd danwel in opdracht van de verzekeraar van Opdrachtnemer te worden hersteld. Ook vervuiling door schuld aannemer (of onderaannemer) buiten het werkterrein in de openbare ruimte, dient te worden hersteld op kosten van aannemer.	
V9	Veiligheid	Schade	Herstel	Wanneer er door uitvoering van werkzaamheden door Opdrachtnemer schades ontstaan in de openbare ruimte buiten het werkterrein, dient dit direct gemeld te worden aan Opdrachtgever. Opdrachtnemer dient de schade in overleg met de wegbeheerder binnen twee weken te herstellen, of de schade wordt door de wegbeheerder hersteld voor rekening van Opdrachtnemer.	
V10	Veiligheid	Schade	Veiligstellen	Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient Opdrachtnemer binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan de wegbeheerder van Opdrachtgever.	
V11	Veiligheid	Tijdelijke verharding	Tijdelijke verharding	Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient de type verharding afgestemd te worden op de modaliteit. Bijvoorbeeld: een tijdelijke voetgangersvoorziening mag geen kieren en geen hoogteverschil bevatten hoger van 2 cm. Ook is fietspad uitvoeren in puin niet toegestaan.	
V12	Veiligheid	Werkterrein	Afsluiting	Opdrachtnemer is 24 uur per dag verantwoordelijk voor de veiligheid op het bouwterrein. Daarom moet hij het werkterrein zo afsluiten dat het betreden van het werkterrein door onbevoegden (en onbedoeld verkeer) wordt voorkomen. Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaatsafscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien (tenzij anders overeengekomen met Opdrachtgever).	
V13	Veiligheid	Werkterrein	Informatie bij calamiteit	Aan de buitenzijde van het bouwterrein is aan beide zijden van de entree een bouwplaats veiligheidsbord aanwezig met: Melden bij de uitvoerder, PBM's verplicht, verboden toegang onbevoegden, aanduiding in- uitrit bouwverkeer, etc.	
V14	Veiligheid	Werkterrein	In/uitrit	Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, met bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden. Er dient een verkeersbord B7 te worden toegepast voor bouwverkeer dat het bouwterrein verlaat. De toegangshekken dienen na in- en uitrijden gesloten te worden. Automatisch sluitende hekken hebben de voorkeur. Zonodig een poortwachter er bij plaatsen.	
V15	Veiligheid	Werkterrein	Materieel	Buiten de bouwplaats wordt geen materieel onbeheerd achtergelaten, tenzij anders is overeengekomen met de Opdrachtgever.	
V16	Veiligheid	Werkterrein	Markeren gevaarlijke plekken	Gevaarlijke situaties moeten op een duidelijke, zichtbare manier worden gemarkeerd (bijvoorbeeld in het geval van hijszones) of beheerst (bijvoorbeeld het dichtmaken van plaatsen, waar valgevaar aanwezig is).	

V17	Veiligheid	Werkterrein	Sociale veiligheid	Als het gebied rondom het werkterrein openbaar toegankelijk is dient oriëntatieverlichting te worden aangebracht, in afstemming met de beheerder openbare verlichting. Contactgegevens via OG.	
V18	Veiligheid	Verkeersregelininstallaties	Tijdelijke situatie	Indien als gevolg van werkzaamheden een verkeersregelininstallatie buiten gebruik is, dienen de te nemen maatregelen in de tijdelijke situatie te worden afgestemd met beheerder openbare verlichting. Contactgegevens via OG.	
V19	Veiligheid	Bouwverkeer	Achteruitrijden	Achteruitrijdend bouwverkeer in de openbare ruimte is niet toegestaan, tenzij. Indien achteruitrijden noodzakelijk is, dan dient ondersteuning door een persoon buiten het voertuig, met overzicht op de situatie, ingezet te worden.	
V20	Veiligheid	Verkeersveiligheid	Openbare orde	Opdrachtnemer kan in het kader van veiligheid/openbare orde, beperkende maatregelen opgelegd krijgen tijdens (sport)evenementen. Deze beperkingen kunnen bestaan uit aangepaste laad- en lostijden of uitvoeringstijden (voor en/of na evenementen). Er kunnen dagen zijn waarop er geen/beperkt werkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. De te nemen maatregelen worden minimaal 1 maand van tevoren met Opdrachtnemer besproken zodat deze hier rekening mee houdt in de planning. Dit ten koste van Opdrachtnemer.	
V21	Veiligheid	Procedure bij calamiteiten	Contactpersonen	Opdrachtgever en Opdrachtnemer zullen samen contactpersonen benoemen, ook in het geval van een calamiteit. Opdrachtnemer levert een organogram met rollen en verantwoordelijkheden.	
V22	Veiligheid	Hijzen	Bouwveiligheidszone	De uitvoering dient te voldoen aan de landelijke generieke hijsregels van de NVAf. infoblad Veiligheid en gezondheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden en Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid. Deze moeten voorbijgangers in de openbare ruimte beschermen tegen het risico van vallende objecten. De regels specificeren daarom een minimumafstand tussen een vooraf afgesproken hijszone en het bouwhek: de bouwveiligheidszone. Hoe hoger er gehesen wordt, hoe groter de bouwveiligheidszone.	
V23	Veiligheid	Hijzen	Hijsgebied	Bouwkranen mogen niet over rijbanen, voetpaden, fietspaden of werkterreinen van derden hijsen. Indien afwijking hiervan noodzakelijk is, dient ON aan te tonen dat er geen andere oplossing mogelijk is en dit te beschrijven in het BLVC-uitvoeringsplan. ON dient hier uitdrukkelijk akkoord op hebben van het bevoegd gezag, waarmee separate beheerafspraken worden gemaakt. Te denken valt dan aan: venstertijden en volledige afzetting hijsgebied en gevarenzone (Valveiligheid, Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid en Funderingsleidraad NVAf-richtlijn voor funderingswerk in de publieke omgeving). Hijswerkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een gecertificeerd veiligheidspersoon TCVT W4-08 Hijsbegeleider/Rigger en het materieel dient TCVT gecertificeert en gekeurd te zijn.	

C1	Communicatie	Algemeen	Doel	Het doel is een tevreden omgeving. Tevredenheid wordt voor een groot deel bepaald door voldoende informatie en verwachtingenmanagement. Zowel de Omgevingsmanager Gemeente Lelystad als de omgeving moeten regelmatig geïnformeerd worden over de vorderingen, wijzigingen en impact van het project. De communicatie naar de omgeving dient door Opdrachtgever of Opdrachtnemer (afhankelijk van de gemaakte afspraken) zodanig te worden uitgevoerd, dat de omgeving uiterlijk 1 week van tevoren op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden, de verwachte overlast, de uiteindelijke situatie en de gevolgen van de werkzaamheden. Voor werkzaamheden met aanzienlijke impact op de omgeving dient de omgeving ruim van tevoren geïnformeerd te zijn door OG of middels een participatietraject op de hoogte te zijn.	
C2	Communicatie	Verkeerstekens en tekstborden	Plaatsing op de weg	Voorkomen moet worden dat weggebruikers in een 'bordensoep' terecht komen. Alle benodigde maatregelen (gele omleidingsborden, tekstkarren, DRIPS, nudging, etc.) dienen tijdig overwogen, afgestemd met de BLVC-coördinator en voorbereid te worden. Borden t.b.v. de tijdelijke situatie dienen zoveel mogelijk aan bestaande palen bevestigd te worden en mogen niet het zicht ontnemen van bestaande borden. Na afloop van de tijdelijke situatie dient de bebording direct afgedraaid of verwijderd te worden.	
C3	Communicatie	Contactpersoon ON	Aanspreekpunt	Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit Opdrachtgever en omgeving. Bij werkzaamheden in de nacht is er een telefoonnummer beschikbaar wat gebeld kan worden door ondernemers/bewoners bij vragen. Dit aanspreekpunt van Opdrachtnemer is ook aanwezig bij 1 op 1 gesprekken met de omgeving, bewoners/ondernemers en bijeenkomsten.	
C4	Communicatie	Communicatieaanpak	Wat, wanneer en hoe	De Opdrachtnemer heeft een inspanningsverplichting om (pro)actief de relatie met stakeholders in algemene zin goed te krijgen en te houden. Om hier inzicht in te krijgen levert Opdrachtnemer een communicatieplan bij het BLVC-plan. Hierin staat beschreven met welke concrete activiteiten en middelen dit doel wordt bereikt, inclusief de contactmomenten. In het communicatieplan staat wat, wanneer, op welke manier (met welke communicatiemiddelen) en aan wie in de omgeving (verspreidingsgebied) wordt verteld over de uitvoering en gevolgen van het project.	
C5	Communicatie	Informereren Opdrachtgever	Afwijkingen	Opdrachtnemer informeert de BLVC-coördinator en Omgevingsmanager van Opdrachtgever wanneer er aanleiding is om af te wijken van de in het vastgestelde BLVC-plan beschreven maatregelen. Opdrachtnemer legt het gewijzigde voorstel voor aan Opdrachtgever. Zonder akkoord op de voorgestelde wijziging, mogen de gewijzigde werkzaamheden niet worden uitgevoerd.	
C6	Communicatie	Informereren extern	Publicaties	Voor projecten waar de Gemeente Lelystad opdrachtgever is, is het Opdrachtnemer niet toegestaan zelf communicatiemiddelen of informatie (inclusief publicaties in vakbladen, beeldmateriaal zoals foto's en perscontacten) betreffende de werkzaamheden, evenals de binnen het werkterrein gelegen objecten te verspreiden of te publiceren, zonder expliciete toestemming van Opdrachtgever. Evenmin mag Opdrachtnemer zelf evenementen organiseren in of rond de bouwplaats, zonder expliciete toestemming van Opdrachtgever. Indien de Opdrachtnemer zelf communicatiemiddelen (inclusief publicaties in vakbladen, beeldmateriaal zoals foto's, et cetera) wenst te verspreiden dient hij deze voorafgaand aan verspreiding of publicatie aan de Opdrachtgever voor te leggen en daar vooraf goedkeuring op te krijgen.	

C7	Communicatie	Meld- en informatiepunt/ klachtenregister	Via OG of via ON	Vragen en klachten die binnenkomen bij Opdrachtnemer worden direct voorgelegd aan Opdrachtgever. De vragen en klachten die rechtstreeks of via ON binnenkomen worden door de omgevingsmanager van OG gefilterd en geprioriteerd. ON en OG stemmen de beantwoording af. De indiener van de vraag/klacht, ontvangt binnen twee werkdagen een (eerste) reactie, met vervolgactie en contactpersonen.	
C8	Communicatie	Informeren extern	Bouwbord	De Opdrachtnemer dient op aanwijzing van de Opdrachtgever één bouwbord op het bouw- en werkterrein te leveren en te plaatsen en dient deze zodanig te (ver)plaatsten dat deze altijd bij actuele werkzaamheden staan. Een bouwbord bevat logo's van de Opdrachtgever en de Opdrachtnemer, algemene informatie over project, de actuele of toekomstige werkzaamheden en contactgegevens van de Opdrachtnemer. Ook wordt aangegeven hoe derden klachten kunnen melden bij de Opdrachtnemer. De locatie en opdruk van het te plaatsen bouwbord dient ter goedkeuring te worden gebracht van de Opdrachtgever.	
C9	Communicatie	Informeren extern	Pers	Alle (pers)contacten met de verschillende media lopen via de Opdrachtgever. Vragen van de verschillende persorganisaties dienen te worden doorgespeeld naar de Opdrachtgever. Deze zorgt voor verdere uitzetting, beantwoording en vastlegging van vragen.	

Handreiking Bereikbaarheid Hulpdiensten

Voor ontwerp en beheer

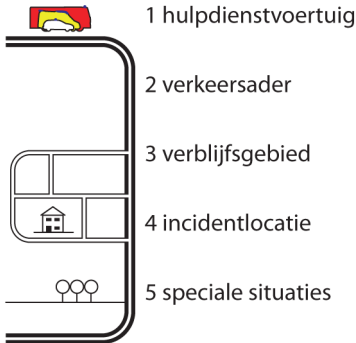


Het veiligheidsburo's Flevoland & Gooi en Vechtstreek hebben namens de gezamenlijke hulpdiensten (Brandweer, Politie, GHOR, RAV, bevolkingszorg en meldkamer) een handreiking bereikbaarheid gemaakt. De handreiking is een hulpmiddel voor de adviseurs van de diensten bij hun adviestaak. Hiermee is er een eenduidige visie voor de hele regio. Daarnaast kan de handreiking gebruikt worden door stedenbouwers en wegbeheerders als referentie.

Versie: 1.0 / 130918

Bereikbaarheid

Onder bereikbaarheid wordt in het algemeen verstaan, *de mate waarin een bepaald doel snel en zonder hinder te bereiken is*. Er kan dus sprake zijn van een goede of slechte bereikbaarheid en van onbereikbaarheid. Bij de hulpdiensten gaat het om het goed en snel kunnen bereiken en verlaten van het incident door het eigen materieel en het personeel. Deze handreiking beschrijft welke eisen gesteld worden aan een goede bereikbaarheid.



Deze handreiking sluit zoveel mogelijk aan op de terminologie van het programma Duurzaam Veilig. Dit programma kent een zogenaamde categorisering van wegen: grofweg kunnen we spreken over verkeersaders (stroomwegen en gebiedsontsluitingswegen) en verblijfsgebieden (erftoegangswegen en erven). De inrichting hiervan heeft een directe invloed op de bereikbaarheid.

In de eisen over bereikbaarheid wordt gewerkt van grof naar fijn. De eerste eis spreekt over de kenmerken van het hulpdienstvoertuig. De tweede eis gaat over de inrichting van de verkeersaders. De derde eis gaat over de inrichting van het verblijfsgebied. De vierde eis heeft betrekking op de inrichting van een incidentlocatie. De vijfde eis gaat over speciale situaties. Hierbij moet in acht worden genomen dat een specifieke eis over een specifiek wegdeel gaat.

Een openbare weg wordt ontworpen conform actuele CROW richtlijnen inclusief aanvullingen voor hulpdiensten. Als de richtlijnen gehanteerd worden zal een weg in de regel voldoen aan de handreiking bereikbaarheid hulpdiensten.

Een incidentlocatie is goed bereikbaar als er een beschikbare route aanwezig is tot een bij het incidentlocatie gelegen opstelplaats (specifieke of samenvallend met de openbare weg) die binnen de norm afgelegd kan worden. De normtijden verschillen per discipline. De normen van de brandweer staan in het dekkingsplan. Voor de ambulance en de politie wordt uitgegaan van 15 minuten. Tevens dient er een beschikbare route te zijn vanaf de incidentlocatie naar het ziekenhuis.

Hulpdienstvoertuigen kennen specifieke afmetingen, waardoor wegen aan minimale voorwaarden moeten voldoen. Lokaal kan er maatwerk plaatsvinden wanneer gebruik wordt gemaakt van afwijkend materieel. De brandweer heeft het grootste en zwaarste voertuig, dit is meestal maatgevend. Voor de specifieke afmeting wordt het ontwerpvoertuig *Branpolance* van het CROW gehanteerd. Dit is een som van alle hulpverleningsvoertuigen.

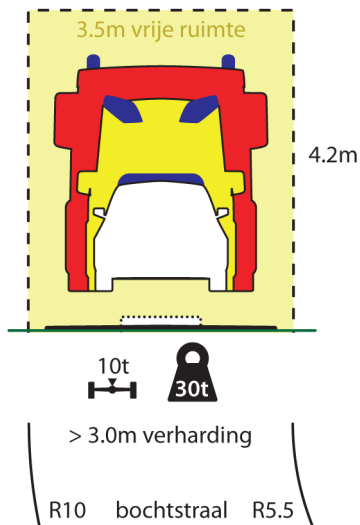
De minimale beschikbare verharde rijbaanbreedte kan variëren per wegkenmerk, maar is tenminste 3 meter. Daarbij is er minimaal 3.5 meter vrije ruimte nodig. Ook moet er rekening gehouden worden met de draaicirkel: een bochtstraal moet berijdbaar zijn voor de brandweervoertuigen (door het intekenen van rijcurves of sleeplijnen). Hierbij zijn sleeplijnen gebaseerd op snelheid; bochtstralen zijn minimale eisen om een bocht te kunnen nemen.

Daarnaast is er ook een minimum aan belastbaarheid van een weg. De openbare weg zal in de regel geschikt zijn voor een brandweervoertuig. Minimale verharding is berijdbaar maar geeft veel problemen in het beheer als hulpdiensten hier frequent gebruik van maken. Als richtlijn voor verharding geldt een asbelasting van 10 ton en een totaal gewicht van 30 ton (verkeersklasse 30). Dit is met name belangrijk voor hoofdroutes (stroomwegen) en kunstwerken. Als hier niet aan voldaan wordt, bijvoorbeeld op fietspaden, zal het beheer toenemen.

Op verkeersaders is de snelheid van hulpverleningsdiensten vergelijkbaar en wanneer mogelijk hoger dan de snelheid van het overige verkeer. De ervaring leert dat het overige verkeer snelheid terugneemt om plaats te maken voor hulpdienstvoertuigen. Dit houdt in dat er ruimte moet zijn om het verkeer op dezelfde baan te kunnen passeren en het eventueel tegemoetkomende verkeer te kunnen ontwijken. Waar er niet genoeg ruimte is om te passeren moet er een uitwijkmogelijkheid zijn voor weggebruikers. Hulpdienstvoertuigen passeren op dit moment middendoor. Dit wordt kenbaar gemaakt met het bijbehorende bord.

1. Hulpdienstvoertuig

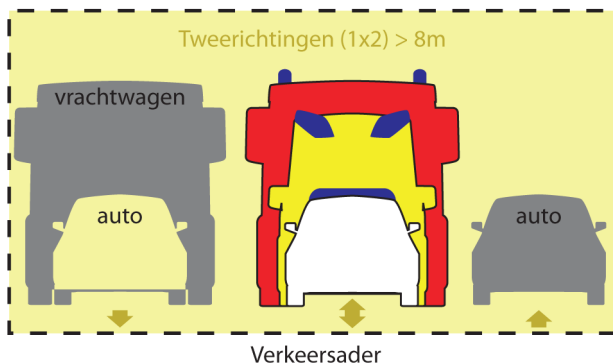
Een weg is alleen door de hulpdiensten te gebruiken wanneer die recht doet aan de specifieke kenmerken van hulpdienstvoertuigen.



2. Verkeersaders

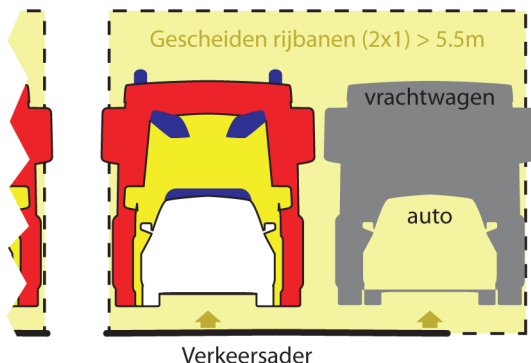
Verkeersaders bieden aan hulpdienstvoertuigen een onbelemmerde en betrouwbare doorgang





Verkeersaders moeten altijd bruikbaar zijn en blijven. Wanneer dit niet het geval is, moet hiervoor een alternatief worden gezocht. Een onbelemmerde doorgang kan worden bevorderd door verkeers-management, bijvoorbeeld door het toepassen van verkeerslicht-beïnvloeding of het aangeven van gewenst gedrag door

borden. Er moeten ook goede zichtlijnen voor de bestuurder zijn nabij kruisingen om snel en veilig het kruispunt te kunnen passeren.



Wegwerkzaamheden kunnen een reden zijn voor het moeten zoeken naar een alternatief. Vormen van alternatieven zijn; wegomleidingen, een parallelbaan of een calamiteitenroute door het werkvak. Snelheids-remmende en verkeerswerende elementen zijn in tegenspraak met een onbelemmerde doorgang. Deze moeten in overleg worden geplaatst om te voorkomen dat de aanrijtijd onevenredig lang wordt.

Afsluitingen anders dan wegwerkzaamheden op belangrijke routes voor de hulpdiensten mogen uitsluitend door middel van op afstands-bediende voorzieningen zijn afgesloten. Deze dienen vanuit het hulpdienstvoertuig bediend te kunnen worden. Overige routes mogen gesloten worden met een verwijderbare afsluiting, bijvoorbeeld een klappaal, overrijdbare paal of een uitneembare paal. De afsluiting mag enkel worden toegepast als de afsluiting regionaal is afgestemd en uniform is vormgegeven. De afsluiting moet te bedienen zijn door alle hulpdiensten.

3. Verblijfsgebied

Verblijfsgebieden kennen een zodanige samenhang dat een willekeurig adres in een verblijfsgebied binnen een gestelde tijd bereikbaar is

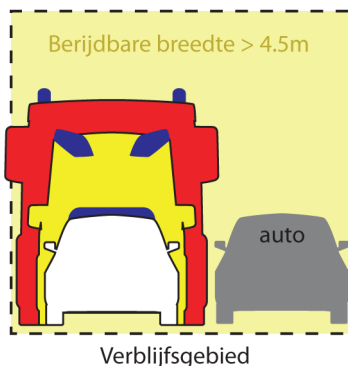
Voor de hulpdiensten is het van belang dat verblijfs-gebieden goed ontsloten zijn. Een willekeurig adres in een verblijfsgebied dient vanaf een verkeersader binnen een gestelde tijd bereikbaar te zijn. Uitgaande van de normtijden in het besluit veiligheidsregio's is

een tijd van één à twee minuten aan de orde. Dat leidt ertoe dat verblijfsgebieden: 1. beperkt in omvang zijn; 2. strategisch ontsloten zijn; 3. geen lange erftoegangswegen hebben; 4. beperkt remmende verkeersobstakels kennen.

In veel gemeenten zal de vastgestelde categorisering (Duurzaam Veilig) niet voldoen aan deze eisen. Een optie is om in dergelijke gevallen een gemeentelijk convenant voor 'hulpdienstroutes' vast te stellen en daar inrichtingseisen aan te verbinden. Dergelijke routes zijn vaak de grotere wegen binnen een verblijfsgebied, waarvoor wel een 30 km/u regime geldt.

Bij een aangepaste inrichting, bijvoorbeeld met voertuigvriendelijke elementen of een ruimere wegbreedte, kunnen deze wegen door de hulpdiensten toch worden beschouwd als vrije (betrouwbare en onbelemmerde) doorgang. Deze moeten in samenspraak met de hulpdiensten bepaald worden.

Om de tijdseis in een afstandseis om te zetten, moet aan het volgende worden gedacht: De gemiddelde snelheid van een hulpverleningsvoertuig ligt binnen de bebouwde kom over het algemeen lager dan de maximale snelheid. In verblijfsgebieden, zeker wanneer die met snelheidsremmende maatregelen zijn ingericht, ligt de gemiddelde snelheid nog lager.

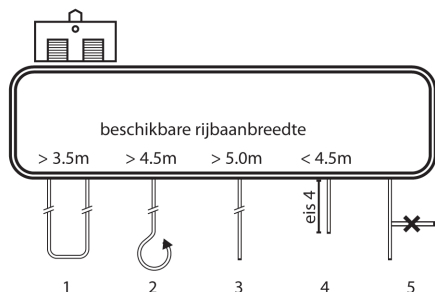


Waar de snelheid via de normale erftoegangswegen niet afdoende is, kan worden gekeken naar alternatieve mogelijkheden, bijvoorbeeld via een stuk fietspad of een calamiteitendoorgang.

Naast de voorkeursroute moet een willekeurig adres vanaf een doorgaande verkeersader, via een tweede onafhankelijke route bereikbaar zijn. Dit is wenselijk, omdat niet gegarandeerd kan worden dat de voor de hand liggende route altijd bruikbaar is. Werkzaamheden, opstoppen, fout geparkeerde voertuigen en het incident zelf kunnen dit onmogelijk maken.

Ook hier kan gekeken worden naar alternatieve mogelijkheden zoals bereikbaarheid via een fietspad

of calamiteitendoorgang. Deze tweede onafhankelijke route mag afgesloten worden met een verwijderbare afsluiting om sluipverkeer tegen te gaan. De afsluiting mag enkel worden toegepast als de afsluiting regionaal is afgestemd en uniform is vormgegeven. Deze afsluiting moet eveneens te bedienen zijn door alle hulpdiensten.



Bij gebruik van bruggen in de routes is de verkeersklasse van de brug een aandachtspunt in verband met de maximale belasting en maximale aslast.

Doodlopende wegen

Een doodlopende weg is een weg die maar op één manier in en uit te rijden is. Dit betekent dat per definitie niet voldaan kan worden aan de eis van een tweede onafhankelijke route. De afbeelding hiernaast laat zien wanneer een doodlopende weg mogelijk is. Bijvoorbeeld als de rijbaanbreedte minimaal 4.5 meter bedraagt en er een keermogelijkheid aanwezig is. Kan er aan geen van deze eisen worden voldaan dan geldt er een maximale afstand van 40 meter van de opstelplaats tot de toegang van een woning. Zie hiervoor eis 4.

Wegopbrekingen

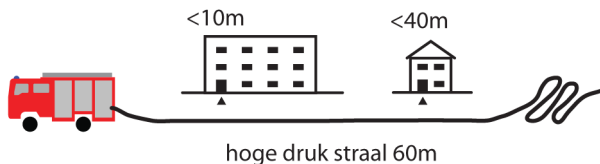
Bij een wegopbreking is er sprake van een doodlopende weg. Hiervoor geldt eveneens een maximale afstand van 40 meter van de opstelplaats tot de toegang van een woning volgens eis 4. Als beide zijde van de opbreking bereikbaar zijn kan een werkvak waar woningen aan liggen maximaal 80 meter bedragen. Denk hierbij ook aan de bereikbaarheid en berijdbaarheid met een brancard. De bereikbaarheid van toegang tot overige gebouwen zal redelijkerwijs geregeld moeten blijven.

4. Incidentlocatie

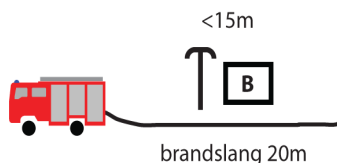
De afstand en overbrugging vanaf een opstelplaats tot objecten en bluswatervoorzieningen doen recht aan de middelen en mogelijkheid van hulpverleners

Elke incidentlocatie kent een opstelplaats: een veilige, doelmatige en goed bereikbare plaats voor hulpdienstvoertuigen van waaruit de inzet kan plaatsvinden. Deze opstelplaats kan en zal vaak samenvallen met de openbare weg. Specifieke locaties als natuurgebieden en infrastructuur vragen om maatwerk.

De afstand van de opstelplaats tot de incidentlocatie is aan een functioneel maximum gebonden. Voor een grondgebonden woning is dat 40 meter. Voor andere gebouwtypes wordt er een maximale afstand van 10 meter aangehouden door de vaak grotere afmetingen van deze gebouwtypes.



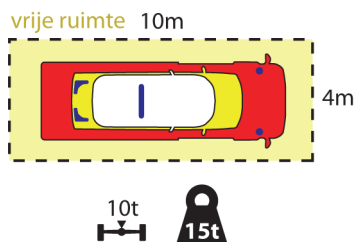
Naast de genoemde functionele afstand geldt er ook een strategische ligging. Een opstelplaats voor een hulpvoertuig mag niet zodanig ten opzichte van een gebouw, bouwwerk of opslag zijn gesitueerd dat binnen 30 minuten na het ontstaan van een brand of ongeval het opgestelde voertuig gevaar of schade kan oplopen door de gevolgen van de brand of het fysieke ongeval. De opstelplaats bevindt zich dus buiten het invloedsgebied van het incident.



Voor het bestrijden van brand moet er een bluswatervoorziening voorhanden zijn. Het brandweervoertuig moet de voorziening tot op een minimale afstand kunnen benaderen. De functionele relatie tussen de blusvoorziening en het brandweervoertuig is veelal gebaseerd op een brandslang van 20 meter. Zodoende is de minimale benaderbaarheid van een brandkraan 15 meter. Dat geldt tevens voor een droge blusleiding. Voorzieningen als opstelplaats open water of bluswaterriool vragen maatwerk.

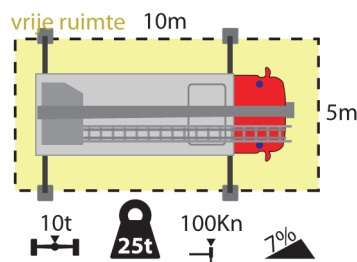
Opstelplaats

Zoals aangegeven gelden brandweervoertuigen als zwaarste en daardoor maatgevend voor hulpverleningsvoertuigen. Voor een tankautospuit kunnen de afmetingen in de kantlijn worden aangehouden voor een opstelplaats, deze kan en zal vaak samenvallen met de openbare weg.



Opstelplaats redvoertuig

Het redvoertuig is een belangrijk hulpmiddel voor zowel de brandweer als de ambulancedienst. De ambulancedienst wil voor alle objecten gebruik maken van het redvoertuig als er een medische noodzaak is om patiënten af te hijzen. Bij de inrichting van de opstelplaats moet om die reden rekening worden gehouden met de minimale aandachts-punten in de kantlijn.



5. Speciale situaties

Voor speciale situaties geldt maatwerk.

Bij speciale situaties zoals natuurgebieden, infrastructuur en complexe objecten kan niet altijd aan de genoemde eisen worden voldaan. Zodoende geldt voor dergelijke categorieën maatwerk. Hierbij wordt gekeken naar te verwachten incidenten en de frequenties ervan, een zogenaamde risicobenadering.

De eisen voor bereikbaarheid in deze setting zijn afhankelijk van het risico op en de aard van een eventueel incident en kunnen niet in algemene richtlijnen gevat worden; maatwerk is hier het devies. Wel zullen in deze handreiking een aantal aandachtspunten weergegeven worden die van belang zijn.

Natuurgebieden

Bij een incident in een natuurgebied geldt dat de bereikbaarheid gehinderd kan worden door een slechte of beperkte verharding. Voor natuurbranden geldt ook de beschikbaarheid van bluswater en plaatsbepaling van het incident als aandachtspunt.

Auto(snel)wegen

Auto(snel)wegen hebben gescheiden rijbanen en zijn maar vanaf enkele toe- en afritten bereikbaar. Vluchtstroken, calamiteitendoorgangen en deuren in geluidschermen kunnen meerwaarde opleveren.

Spoorwegen

Spoorwegen in het vrije veld zijn vaak slecht bereikbaar. Bereikbaarheid kan gecreëerd worden door (halfverharde) werkwegen of fietspaden.

Complexe objecten / terreinen en aanleg nieuwbouwwijken

Complexe objecten, meervoudig ruimtegebruik, (grootschalige) industrie- en bedrijventerreinen, oude stadskernen en de realisatiefase van nieuwbouwwijken vragen om maatwerk.

Evenementen

Evenementen zijn een tijdelijke speciale categorie die ingrijpende gevolgen kunnen hebben voor de algemene bereikbaarheid. Denk hierbij ook aan evenementen die gebruik maken van wegen.

Grootschalige wegwerkzaamheden

Grootschalige wegwerkzaamheden zijn doorgaans ingewikkelder dan werkzaamheden aan het onderliggende wegennet. Speciale aandacht is nodig voor afsluitingen en wijzingen die gevolgen hebben voor het onderliggende wegennet.