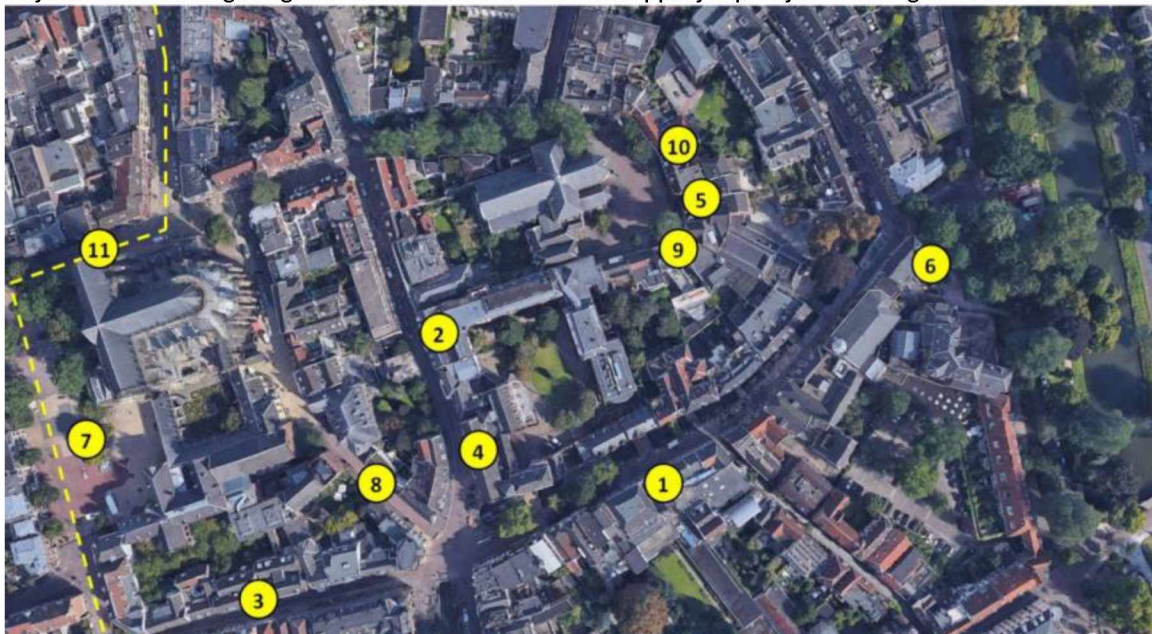




3.2 Scan

Wij dienen in de omgeving met de onderstaande maatschappelijke partijen rekening te houden.



Nr.	Omschrijving	Functie	Invloed op het gebied
1	Kromme Nieuwegracht 80	Universiteitsgebouw (onderwijs)	Toestroom studenten & fietsparkeren
2	Achter Sint Pieter 200	Universiteitsgebouw (onderwijs)	Staat leeg, totdat werkzaamheden aan het Koetshuis gereed zijn
3	Trans 10	Universiteitsgebouw (onderwijs)	Toestroom studenten & fietsparkeren
4	Paushuize	Provincie Utrecht	Bruiloften / evenementen & toeristen
5	Pieterskerkhof	Onderwijs	Toestroomkinderen / ouders & fietsparkeren
6	Hieronymusplantsoen 3	Vrije school Utrecht (onderwijs)	Toestroomkinderen / ouders & fietsparkeren
7	Domplein (en omliggend)	Openbaar gebied	Evenementen & toeristen
8	Achter de Dom	Openbaar gebied	Toestroom studenten / toeristen / passanten
9	Mart van Schijndelhuis	Architect	Rondleiding 1ste zondag van de maand
10	Pieterskerkhof 13a	Universiteit voor Humanistiek	Toestroom studenten & fietsparkeren
11	Openbaar vervoer	Lijn 2	Bereikbaarheid openbaar vervoer

3.3 Raakvlakprojecten

Pieterskerkhof 5/5a wordt in 2021 verbouwd tot appartementen. Dit zal naar verwachting tot eind juni 2021 duren. Deze panden zijn net naast de entree van ASP200 op het Pieterskerkhof gelegen.



4 Projectplanning

Voor de routing wordt uitgegaan van drie verschillende bouwstromen

1. Bouwdeel A en B (zie afbeelding4).
Bij aanvang zal gestart worden met de voorbereidende werkzaamheden voor de restauratie en renovatie van deze bouwdelen.
 2. Entree bouwdeel C en keuken bouwdeel D.
De realisatie van de nieuwe entree en de keuken worden als losse bouwstromen gerealiseerd. De uitvoering wordt zo ingepland dat de ruwbouw en ruwe afbouw van deze bouwdelen aansluit op de bouwstromen van de afbouw van de aansluitende bouwdelen.
 3. Bouwdeel C, D, E en F.
 4. Afbouw bouwdelen A t/m F en test en in gebruikname
- Zie voor de planning op hoofdlijnen bijlage 2.



Afbeelding 4: ASP200 in bouwdelen A-F weergegeven.



5 Risicoanalyse

Een beheerst project, waarin we de risico's en de gevolgen van de bouwlogistiek voor ASP200 tot een minimum beperken is voor de Universiteit Utrecht de sleutel tot een succesvol project. In de tenderfase hebben wij de initiële risico's en kansen geïnventariseerd en beheersmaatregelen vastgesteld. Dit proces zetten we graag samen met onze opdrachtgever voort gedurende het project. Hiermee zorgen we voor optimale veiligheid, kwaliteit en betrouwbare bedrijfsvoering tijdens de realisatiefase. Risico- en kansenmanagement is verankerd in onze werkprocessen vanuit ons kwaliteitssysteem BAM MAP. We hanteren in ons managementsysteem en daarmee in onze projecten een werkwijze voor risico- en kansenmanagement gebaseerd op de RISMAN methode. Deze methode bestaat uit 4 stappen:

1. Inventariseren en kwantificeren van risico's en kansen.
2. Beheersmaatregelen voor de risico's en kansen ontwikkelen en vaststellen.
3. Beheersmaatregelen voor de risico's en kansen uitvoeren.
4. Evalueren van de effectiviteit van de maatregel en bijsturen (cyclisch proces).

Zie bijlage 1. Voor het risicodossier.



6 Bereikbaarheid

De renovatie van ASP200 is een uitdagend project in het hart van Utrecht. Om de historische binnenstad te beschermen, heeft de gemeente Utrecht binnen de singels onder andere een aslast-, lengte- en breedtebeperking opgelegd aan transport. Daarnaast kenmerkt de binnenstad van Utrecht zich door de smalle straten met voornamelijk éénrichtingsverkeer. Rondom de locatie van ASP200 zien wij daarnaast ook de zorgen van omwonenden, de kwetsbare werfkelders; kinderen onderweg naar de basisschool, fietsende studenten en de parkeerproblematiek.

6.1 Aan- en afvoer materialen

Aan- en afvoer gebeurt binnen de geldende transportbeperkingen vanuit de gemeente Utrecht. Dit betekent dat aan- en afvoer in kleine onderdelen en hoeveelheden zal plaatsvinden met kleine transportauto's of met een kleine aanhanger. Veel toeleveranciers beschikken zelf niet over een geschikt vervoersmiddel voor het vervoeren van bouwmaterialen naar ASP200. We verwijzen onze toeleveranciers door naar de City Hub te Utrecht. Zij verzorgen de 'last mile' van het distributiecentrum aan de ring van Utrecht naar de binnenstad van Utrecht middels elektrische voertuigen. Bovendien is er nauwelijks geluids- en trillingsoverlast met deze kleine elektrische voertuigen.



Afbeelding 6: Gecalculeerd aantal vervoersbewegingen per werkdag gedurende de looptijd.

6.2 Smart Building Logistics

Het gevolg van de aan- en afvoer in kleine hoeveelheden is dat er meer transportbewegingen nodig zijn dan wanneer de bouwlocatie met grotere transportmiddelen bereikbaar zou zijn. De transporten dienen daarom goed georganiseerd te zijn omdat er weinig opslagmogelijkheid is op het binnenterrein van ASP200. Ook zijn wachtende voertuigen niet wenselijk rondom ASP200. Voor de logistieke operatie van alle aan- en afvoer, inclusief toeleveranciers, maken wij gebruik van Smart Building Logistics. Dit betekent dat alle transporten conform een logische volgorde gepland worden. Bouwmaterialen worden in kleine hoeveelheden, per bouwdeel aangevoerd. Leveranciers schrijven per kwartier in wanneer zij hun materialen willen aanleveren. Wij kunnen de schooltijden blokkeren en daarmee veiligheidsrisico's inperken (zie 6.2.1).

Door inschrijving voorkom je wachtrijen met leveranciers voor onze bouwpoort.



Wat vandaag wordt aangevoerd, wordt de volgende dag direct op de juiste locatie in het pand verwerkt. Zo blijft de bouwplaats schoon en overzichtelijk en is voor de logistiek uitvoerder altijd inzichtelijk wanneer welke materialen aangevoerd worden.

Wij maken waar mogelijk gebruik van lokale partners. Zo maken wij gebruik van een Utrechtse partner voor het gevelsteigerwerk, die de transportrestricties kent en zijn werkwijze aangepast heeft op het werken in de Utrechtse binnenstad. Een stijgerplan wordt uitgewerkt en nagestuurd zodra we deze in ons bezit hebben. Mits noodzakelijk wordt ook een ontheffing aangevraagd als we op de openbare weg een tijdelijke afzetting dienen uit te voeren.

6.2.1 Schooltijden

Openbare basisschool, Pieterskerkhof 10: maandag tot en met vrijdag les van 8.30 tot 14.00 uur.

Vrije school Utrecht, Hiëronymusplantsoen 3: start 8.30, maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag tot 14.00/14.15 en woensdag tot 13.00 uur.

Blokkering tickets:

Maandag	8.15-8.45 uur 13.45-14.30 uur
Dinsdag	8.15-8.45 uur 13.45-14.30 uur
Woensdag	8.15-8.45 uur 12.45-13.15 en 13.45-14.15 uur
Donderdag	8.15-8.45 uur 13.45-14.30 uur
Vrijdag	8.15-8.45 uur 13.45-14.30 uur

6.3 Aanrijroute binnenstad

Alle transporten van en naar ASP200 verlopen via een vooraf vastgestelde route (zie afbeelding 6.4b).

Deze route loopt via de Herenbrug naar het Hieronymusplantsoen richting de Kromme Nieuwegracht naar het Koetshuis. Afvoer is via de Nieuwegracht.

Met het vaststellen en communiceren van vaste transportroutes voorkomen wij dat transporten vertragen doordat ze in de binnenstad fout rijden of op een wegafsluiting stuiten. Zo voorkomen wij daarnaast overlast of schades waar transporten niet gewenst zijn. Wij delen de vastgestelde transportroute met onze leveranciers.

6.4 Ontheffingen

Voor bijzonder transport en ruimte op gemeenteground vragen wij conform de regels van gemeente Utrecht een ontheffing aan. We hebben de hoeveelheid aan bijzonder transport weten te minimaliseren tot drie momenten.

1. Voor het kunnen uitvoeren van dit project is het noodzakelijk om een mobiele kraan op locatie te op te stellen. Deze kraan wordt voor meerdere doeleinden gebruikt waaronder de gehele staalconstructie (de stalen dakplaten en stalen vloeren), de technische installaties op het dak en de beglazing van de vliesgevel.

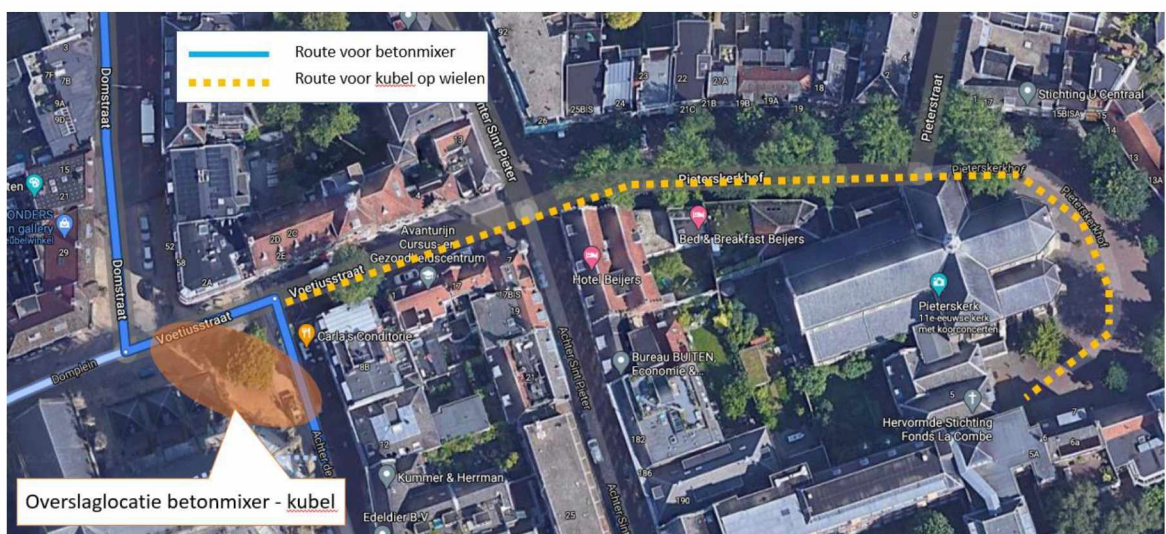
Hiervoor hebben we een elektrische mobiele 10ton/meter-bouwkraan uitgezocht die in delen wordt aangevoerd om gewicht en lengte zoveel als mogelijk te reduceren. Desondanks zal voor de aan- en afvoer van de bouwkraan een gemeentelijke ontheffing nodig zijn, mede in verband met de transportlengte.

Hierbij dient rekening te worden gehouden met een aslast van 4 ton voor het zwaarste deel van de kraan. De entreebrug voor het koetshuis is berekend op 6-8 ton aslast.

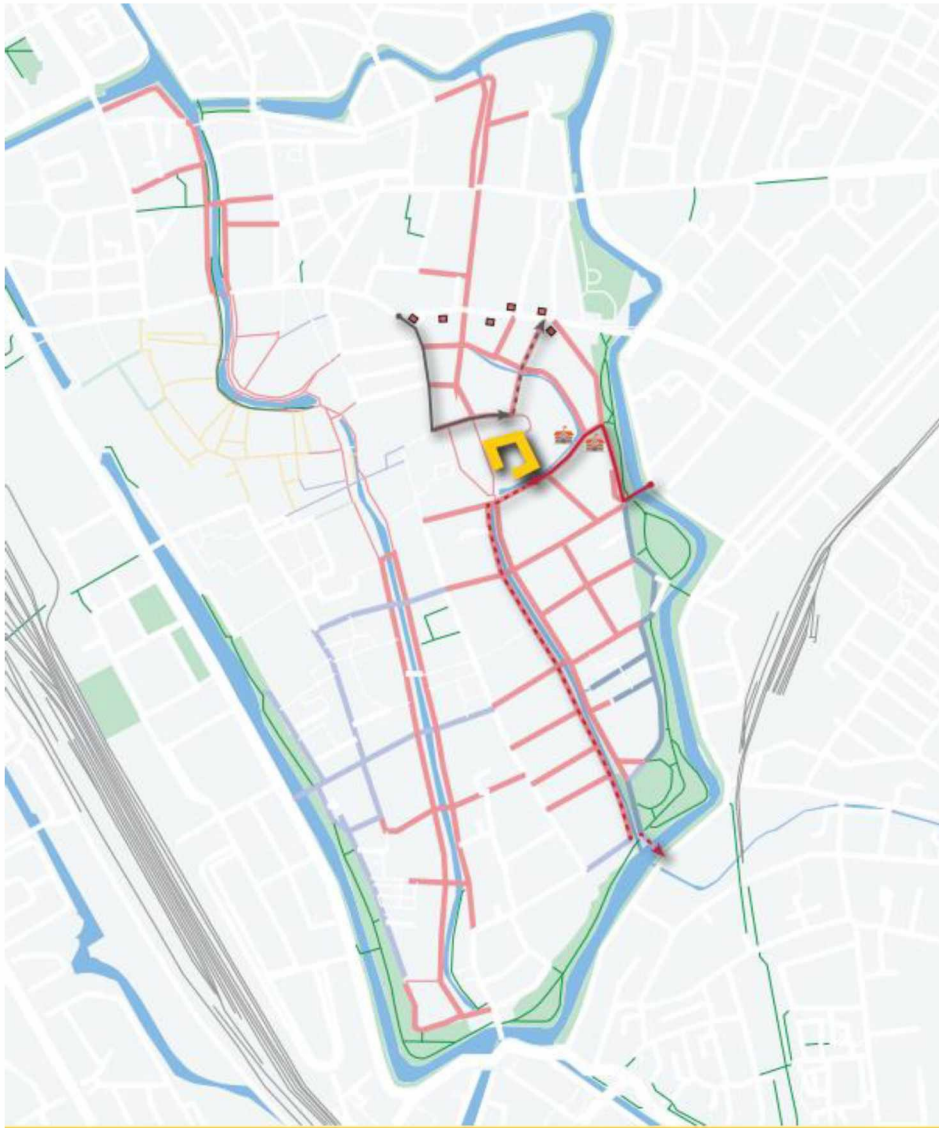
Deze kraan is het minimum dat nodig is voor deze werkzaamheden. Met een kleinere kraan kunnen de werkzaamheden niet worden uitgevoerd.



2. Aanvoer beton en de opstelplaats voor de betonmixers op meerdere dagen (3 à 4).
Bij de betontoevoer voor het koetshuis heeft de UU gebruik gemaakt van het hoekje bij de Voetiusstraat achter de Domkerk. Vanaf daar is een kubel gereden naar het Koetshuis. Voor de renovatie van ASP200 past deze overslaglocatie ook goed. Vanaf daar rijden we de kubel naar het Pieterskerkhof. Dit is de kortste route voor de betonstorts voor ASP200. We kruisen hiermee onze andere logistieke bewegingen niet, maar spreiden deze juist. De intensiteit van deze betonaanvoer is even hoog (over de dag heen gezien), maar het is van korte duur (maar enkele dagen). De volgende betonmixer wordt op oproep aangeroepen, zodat er op de Voetiusstraat geen opstopping ontstaat. De UU is in het bezit van een sleutel van het paaltje die op het Pieterskerkhof staat, daar het pand ASP200 een officiële ingang heeft op het Pieterskerkhof.
3. De In gebruik name Openbare Ruimte van Gemeentegrond is noodzakelijk voor gebouw A en B waar een gevelsteiger tegen de wand op de stoep komt te staan en voor de locatie bij de entree aan het Sint Pieterskerkhof. Zie aanvraag ontheffing gemeentegrond gebruiken 8668619 en 8668617.



Afbeelding 6.4a. Overslaglocatie gebruikt bij werkzaamheden Koetshuis.



Afbeelding 6.4b: Voorstel logistieke route BAM.

	Voorstel transportroute bouwplaats
	Voorstel incidentele transportroute naar achteringang vanaf Janskerkhof
	Scholen
	Voorstel gebruik laad- en losplekken voor opstellen betonmixer voor aanvoer beton
	Maximale aslast 2 ton
	Maximale aslast 3,5 ton
	Maximale aslast 4 ton
	Maximale aslast 5 ton
	Maximale aslast 8 ton



6.5 Personeel

Omdat de beschikbare ruimte op de bouwlocatie beperkt is, zal engineering en werkvoorbereiding veelal vanuit ons kantoor te Bunnik en voor het renovatiewerk vanaf ons kantoor te Amsterdam plaatsvinden. Het bouwplaatspersoneel en onze partners komen met OV of lopend/ fietsend naar de bouwplaats. De fietsen worden niet rondom de toegang van bouwplaats gestald maar wordt op de bouwplaats een stalling ingericht.

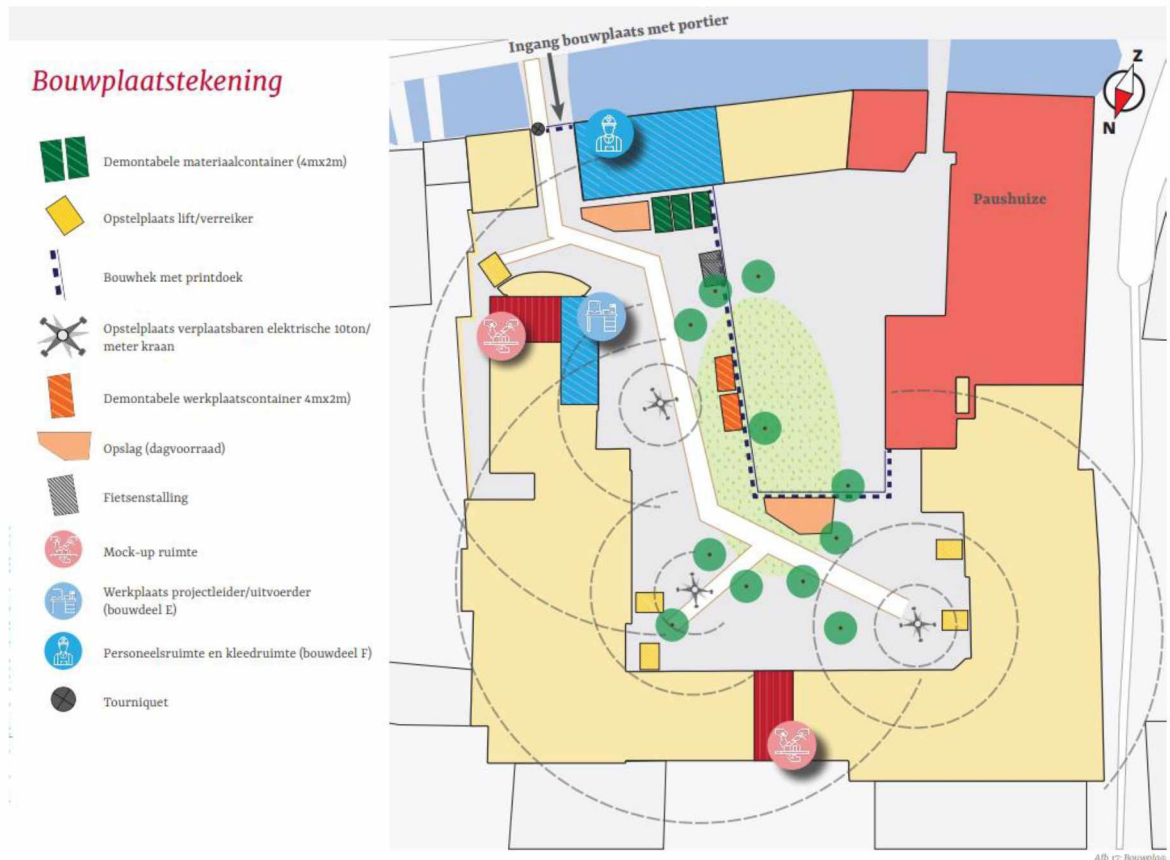
6.6 Tijdelijke verkeersmaatregelen

Bij de ingang van het koetshuis aan de Kromme Nieuwegracht plaatsen wij bij de brug, de entree van onze bouwplaats, verkeersmaatregelen om de entree herkenbaar te laten zijn voor onze logistieke vervoerders.

6.7 Inrichting bouwplaats

Wij nemen op de bouwplaats de volgende maatregelen:

- De grootte van de bouwplaats van ASP200 is beperkt; slechts een deel van het binnenterrein kan gebruikt worden. Op de perceelgrens met het Pausshuize wordt een bouwhek met een doek erop geplaatst. Het Pausshuize wordt veel voor bruiloften en evenementen gebruikt. Met een afscheiding met doek blijft de uitstraling kwalitatief op niveau. De inrichting van het binnenterrein en specifiek het doek stemmen we af met Pausshuize.
- Op het binnenterrein bevinden zich diverse bomen. Deze beschermen we door middel van afzettingen rondom de bomen om beschadigingen te voorkomen (zie afbeelding bouwplaatsinrichting en bijlage 3 Werken rond bomen).
- Delen van het gebouw (bouwdeel E en F) worden gebruikt voor schaft- en kleedruimte en als kantoorruimte. Dit om maximale bewegingsruimte met het materieel op het binnenterrein te behouden.
- De Pieterskerk en het daaraan gelegen plein heeft een ingang voor ASP200. Als wij hier volop gebruik van zouden maken, dan zouden we voor veel overslagbewegingen op het plein zorgen. Wij kiezen vooral voor de ingang bij het Koetshuis, omdat we daar het binnenterrein op kunnen rijden. Hiermee ontlasten we ook het Van Schijndel Huis en de basisschool aan het Pieterskerkhof én de woningen op de Kromme Nieuwegracht. Er zijn enkele uitzonderingen voor het gebruik van de Pieterskerkhofzijde, waaronder voornamelijk de fase dat wij beton gaan storten.
- Materialen en medewerkers komen via de brug van het Koetshuis op de bouwplaats. Daar vindt door de portier de ingangscontrole van materialen, bezoekers en personeel op de fiets plaats. Onbevoegden kunnen het bouwterrein dus niet betreden. Bouwplaatsmedewerkers en uitvoerend personeel kunnen te voet de bouwplaats betreden door de tourniquet met paslezer.
- Met onze bouwplaatsinrichting houden we zowel rekening met de wijze van aanvoer van bouwmaterialen als de planning van de werkzaamheden. Zo bevinden zich op meerdere posities langs de binnengevels van ASP200 opstelposities voor de elektrische bouwlichten of de compacte verreiker om zo de bouwmaterialen per bouwdeel aan te voeren en bouwafval te kunnen afvoeren. Aangevoerde materialen worden direct naar het betreffende bouwdeel getransporteerd.
- We plaatsen een elektrische 10ton/meter bouwkraan op het binnenterrein. Deze bouwkraan is makkelijk in te vouwen en vrij eenvoudig te verplaatsen gedurende de bouwperiode. De kraan zal met name ingezet worden bij de werkzaamheden aan het nieuwe atrium, de daken en voor de logistiek rondom de gevelrenovatie. Omdat de kraan slank en wendbaar is, kan deze tussen de bomen gepositioneerd worden. Met een kraan in de binnentuin zullen we de benodigde hijswerkzaamheden kunnen uitvoeren. Afzettingen in de straat vanwege een kraansoptelling zijn dan ook niet benodigd. We zullen met de kraan over de tuin van het Pausshuize zwenken, maar alleen zonder last! 's Avonds staat de kraan in principe in vaanstand.
- Om schade aan de bestrating en vervuiling van het interieur te voorkomen worden met kunststof platen tijdelijke looppaden in de binnentuin aangebracht. Zo zijn er veilige en schone looproutes voor het bouwplaatspersoneel.



6.8 Bereikbaarheid stakeholders

Door onze werkzaamheden wordt geen stakeholder belemmerd om bij zijn pand te kunnen komen of doorgang te houden op de openbare weg.

Wij verwachten geen wachtrijen of files bij de entree van ons bouwterrein bij het Koetshuis. Dit door toepassing van het ticketsysteem van smart building logistics.

6.9 Nood- en hulpdiensten

Routes voor nood- en hulpdiensten en laad-/losplaatsen voor bevoorradingsverkeer en taxi's wijzigen we alleen na afstemming met de betrokken partijen. Omleidingen en tijdelijke situaties dienen logisch en begrijpelijk te zijn, met voldoende vooraankondiging voor weggebruikers middels duidelijke bebording.



7 Leefbaarheid

Een renovatieproject zoals ASP200 heeft impact op de leefbaarheid van een omgeving. Leefbaarheid blijft evenwel een subjectief begrip. Wat voor de een acceptabel is, is voor de ander onaanvaardbaar. Belangrijk is dat wij ons als goede buur gedragen, waarbij laagdrempeligheid en heldere communicatie voorop staan, en op zo'n wijze dat stakeholders niet verrast worden door onze werkzaamheden. Een goede buur wil investeren in een duurzame relatie. Dit betekent dat BAM op de hoogte is en blijft wat er speelt in de omgeving, weet wat de omgeving van haar verwacht en mag verwachten, en weet welke hinder de meeste problemen geeft. Onze opstelling als goede buur is een logisch vervolg op wat de UU in de voorbereiding tijdens de aanbesteding heeft opgezet en wat zij reeds hebben uitgevoerd in de renovatie van het Koetshuis.

Met de leefbaarheidsmaatregelen uit dit hoofdstuk willen we laten zien dat we het uiterste doen om de leefbaarheid in de omgeving te waarborgen, ondanks de hinder die omwonenden zullen ervaren ten gevolge van onze werkzaamheden. Daarnaast meten we de leefbaarheid in de omgeving zodat we, waar mogelijk, aanpassingen kunnen doen.

Naast technische werkzaamheden zijn omgevingsmanagement, maatschappelijk verantwoord ondernemen, veiligheid, vakmanschap en duurzaamheid de belangrijkste thema's als het gaat om de leefbaarheid van een gebied rond de bouwplaats. Wij beschouwen een bouwplaats dan ook niet als een wereld op zichzelf, maar als onderdeel van de samenleving.

Onze uitgangspunten die voor de leefbaarheid van een gebied gelden tijdens de bouw van een groot werk zoals de renovatie van ASP200, zijn de volgende:

- Leefbaarheid voor bewoners.
 - Bouwplaats vooral op binnenplein ASP200.
 - Maximaal gebruik elektrisch materieel.
 - Geen auto's medewerkers rondom bouwterrein, parkeren op een bouwplaats is binnen de singels van Utrecht verboden. Het eigen terrein van ASP200 voorziet in twee parkeerplekken. Deze vallen buiten de bouwplaats.
 - Slim logistiek plan.
 - Eerlijk zijn over resthinder en hier goed over communiceren.
 - Aanspreekbaar zijn voor vragen, klachten, tips en complimenten.
- Veiligheid voor de schoolgaande kinderen van nabijgelegen scholen.
 - Logistieke tijden blokken.
 - Betrekken scholen.
 - Aanbieden dode hoektraining.
- Parkeerfaciliteiten van onze medewerkers.
 - Parkeren buiten centrum, bij Kampong en dan fietsen.
 - Werkvoorbereiding veelal vanuit Bunnik.
 - Fietsparkeerplaatsen op de bouwplaats.
 - Tips ophalen bij gemeente Utrecht voor overige opties.
- Aspecten die de mate van (sociale) veiligheid bepalen, bouwplaatsinrichting en bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en openbaar vervoer.
- Afspraken over onze werktijden.
- Zaken die te maken hebben met het milieu zoals geluidsoverlast, trillingen, stofvorming, stank, lichtoverlast, zwerfvuil en bouwverkeer. Zie paragraaf
- Sociale kenmerken zoals de aanwezigheid en kwaliteit van buurtcontacten, waarbij we een proactieve houding aannemen.
- Aanmelding bij Bewuste Bouwers, zodat we ook onafhankelijk worden geaudit op onze werkwijze.

Zaken als derving van woongenot liggen binnen de scope van de opdrachtgever. Bewoners en bedrijven hebben in het voortraject hun zorgen al geuit over onder andere logistiek(e bewegingen), potentiële schade aan monumentale panden/grachten/werkkelders, (verkeers)onveiligheid en de leefbaarheid. Wij communiceren welke maatregelen we nemen om de overlast te beperken en woongenotderving te minimaliseren.



7.1 Werktijden

Vanuit de UU mogen we gebruik maken van de werktijden maandag t/m zaterdag van 07.00 - 19.00 uur. Vanuit BAM hanteren we de zaterdag als geen reguliere werkdag. De zaterdag wordt gebruikt om bijvoorbeeld een achterstand in te lopen of een extra levering te laten plaatsvinden.

We werken niet op algemeen erkende feestdagen.

De werktijden vanuit BAM zijn in het algemeen van 07.00-17.00 uur.

Wij zullen voor de logistieke piekmomenten zeker tot 19.00 uur en wellicht langer op locatie dienen te zijn. Rekenend dat op de piekmomenten 40 vrachten per dag komen, wat neer komt op 4 vrachten per uur. Dit zijn 10 werkuren, waarbij de geblokkeerde tijdstippen voor de schoolstart- en eindmomenten niet zijn meegenomen. Wij zijn dan niet aan het werk, maar laden en lossen materialen op de binnenplaats om de volgende dag te kunnen werken. Wij voeren geen bouwgerelateerde werkzaamheden uit buiten de reguliere werktijden van 07.00-19.00 uur.

7.2 Flora en Fauna

Het bedrijf Ecologica heeft in 2016 onderzoek gedaan naar aanwezige soorten, deze is in oktober 2020 geactualiseerd. Uit het onderzoek bleek dat er 2 vleermuisverblijf plaatsen aanwezig waren in het gebouw. Aan de voorzijde is er 1 vleermuis waar genomen, aan de westelijke vleugel zijn er 2 vleermuizen waar genomen. Het gaat hier om zomerverblijven. Ook zijn er twee paarlocaties gevonden in het gebouw. Deze bevonden zich onder de daktrim.

Ecologisch onderzoek heeft aangetoond dat als BAM specifieke maatregelen neemt, zoals beschreven in het ecologisch werkprotocol dat geen ontheffing wet natuurbescherming nodig is.

Doordat er maatregelen worden genomen, wordt de functie van de vleermuisverblijven niet aangetast.

7.3 Omgevingstevredenheidsonderzoek

We kunnen hinder alleen gericht verder terugdringen als we weten wat de omgeving van het project en de werkzaamheden vindt. Per mail meten we structureel de stakeholdertevredenheid. Middels een eenvoudige enquête van maximaal vijf vragen voeren we één week voor de start van de werkzaamheden aan ASP200 een startmeting uit. Daarna versturen we één keer per kwartaal een tevredenheidsmeting naar omwonenden, bedrijven en weggebruikers. Ons streven is een omgevingstevredenheidsscore van minimaal een 8 (schaal van 0-10). De resultaten van de meting delen we met de UU. Halen we deze score niet, dan nemen we gerichte maatregelen om hier verbetering in te krijgen.

7.4 Portier

Wij hebben een vacature uitgezet voor een portier. Hiervoor zetten wij in op inzet van mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt. Deze portier heeft één gezicht en vele rollen ineen. Hij/zij is poortwachter, conciërge en kan ook als gecertificeerd verkeersregelaar helpen om onze vrachten veilig de bouwplaats op te krijgen. Nieuwe onderaannemers inschrijven en even de straat vegen bij de poort behoort ook tot zijn/haar werkzaamheden. Ook fungeert hij/zij als aanspreekpunt naar de buurt en kan zo een boodschap doorgeven aan bijvoorbeeld onze hoofduitvoerder of omgevingsmanager.

7.5 Geluid, trillingen, stof, schades, licht en vervuiling

Trillingen

In overleg met de UU en Hanselman groep wordt een trillings- en geluidsplan opgesteld, zodat waar nodig trillings- en geluidsmetingen worden uitgevoerd. Voorafgaand aan de aanvang van de werkzaamheden voeren wij tevens geluid- en trillingsmetingen uit om ook daarvoor het referentiekader vast te stellen.

In de afbouwfase zijn wij volledig in het pand aan het werk. Geluid- en trillingsmetingen metingen zijn dan niet noodzakelijk.



Geluid

Een geluidsontheffing is alleen noodzakelijk wanneer de maximale blootstellingsduur wordt overschreden of wanneer een dagwaarde van 80dB(A) of meer wordt veroorzaakt. Voor werkzaamheden van ma t/m za van 7.00 uur tot 19.00 uur (dagperiode) gelden de grenswaarden uit onderstaande van het Bouwbesluit met de volgende maximale blootstellingsduur: Dagwaarde van kleiner dan 60 dB: onbeperkt, tussen 60 en 65 dB: 50 dagen, tussen 65 en 70 dB: 20 dagen, tussen 70 en 75 dB; 15 dagen, tussen 75 en 80 dB; 5 dagen en boven de 80 dB; 0 dagen.

Eisen gemeente Utrecht (bron: gemeenteblad nr 15848, d.d. 24-2-2015)

Dagwaarde (07:00 – 19:00)	≤ 60 dB(A)	> 60 dB(A)	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)	> 75 dB(A)	> 80 dB(A)
Maximale blootstellingsduur	onbeperkt	50 dagen	30 dagen	15 dagen	5 dagen	0 dagen

Maatregelen die wij nemen zijn de volgende:

- Personeel wordt voorafgaande aan werkzaamheden, tijdens werkinstructies en bijvoorbeeld toolboxen, duidelijk geïnformeerd over de uit te voeren werkzaamheden en bijbehorende BLVC-risico's
- Geluidsmetingen worden in de ruwbouwfase uitgevoerd volgens een nog op te stellen plan.
- Wij maken zo veel als mogelijk gebruik van vertrekken binnen ASP200 om vanuit te werken voor kleedruimtes, kantoren, etc.
- Waar mogelijk gebruiken we elektrisch materieel en maximaal vanaf het binnenterrein. Dit om geluidsbelasting (en CO₂-uitstoot) te minimaliseren.
- Geluid en trillinghinder zullen alleen functioneel zijn, dus bijvoorbeeld geen gebruik van radio's op en rond de bouwplaats.
- BAM attendeert haar werknemers op deze eisen.
- Machines draaien niet onnodig en draaien niet onbeheerd.
- Radio's zijn niet toegestaan.

Stof

Stofhinder rondom onze bouwplaats of bij de entree zullen wij diezelfde dag verwijderen. Op het bouwterrein nemen we bij stofvorming ook maatregelen, zoals stofdoeken of sproeien van water. Met name in de sloopfase kan dit van toepassing zijn.

Schades

Als aannemer moet je kunnen acteren wanneer blijkt dat uitgangspunten toch anders uitpakken. Belangrijk is dat er dan inzage is in verschillen ten opzichte van de toestand en omstandigheden voorafgaand aan de aanvang van de werkzaamheden. Daarom wordt door BAM voor de start van de werkzaamheden de directe omgeving en de naastgelegen belendingen opgenomen. Tijdens bijzondere verrichtingen zoals een transport met ontheffing, het plaatsen van de gevelsteiger of transporten wordt op kritieke punten opnieuw een 0-meting uitgevoerd van wegen en belendingen.

Licht

De externe verlichting die we op onze bouwplaats plaatsen bestaat uit ledverlichting en zal zodanig worden opgesteld dat omwonenden hier geen overlast van zullen hebben. Werkverlichting wordt buiten de werktijden uitgeschakeld.

Vervuiling

Een opgeruimde bouwplaats is tevens een veilige bouwplaats. Vervuiling rondom ons project dat van ons afkomstig is, zal door ons worden opgeruimd. Ons eigen afval zullen wij zo veel mogelijk verwijderen door slim om te gaan in onze logistiek. Zo min mogelijk 'leeg' rijden is ons devies.

5.1.2.e

komt nog met een sloopplan dat past binnen de restricties.