

Concept BLVC-kader Centrum Oss

Uitvoeringseisen voor alle werkzaamheden
in het transitiegebied Centrum

Datum

8 juni 2022

Opgemaakt door

Bas Timmers

Behandeld door

Afd. vastgoedbedrijf

Doorkiesnummer

14 0412



Voorwoord

Op 31 januari 2020 is er een samenwerkingsovereenkomst Walkwartier Oss, opgesteld tussen Van Wanrooij Projectontwikkeling BV en de Gemeente Oss. Hierin zijn de grove kaders en uitgangspunten voor de samenwerking vastgelegd. In navolging van artikel 6, is dit BLVC kader opgesteld. Dit kader zijn de bepalende gedragsregels voor afgifte van een sloop- of bouwvergunning in het centrumgebied.

Invloedssfeer project Walkwartier

Alle afwijkende activiteiten binnen de blauwe lijnen, hebben raakvlakken.



Inhoud

1.1 Voorwoord en inhoud

1.2 Aanleiding

1.3 Stappenplan

1.4 Regie houden

1.5 Uitleg BLVC kader

1.6 Juridische werkingssfeer

2.1 UP Uitleg op te maken BLVC uitvoeringsplan

2.2 BH Bereikbaarheid

2.3 LH Leefbaarheid

2.4 VH Veiligheid

2.5 CO Communicatie

Bijlage 1 Route transport

Bijlage 2 Vastgestelde perimeter sloop/ bouw

Bijlage 3 Parkeren

Bijlage 4 Sanctioneringsbeleid (Proces Verbaal)

Bijlage 5 Aanvraag Tijdelijke Verkeers Maatregel (TVM)

Bijlage 6 Aanvraag (Straat-) Schade Melding Formulier (SMF)

Bijlage 7 Aanvraag Straatmeubilair Beheer Overeenkomst (SBO)

Bijlage 8 Aanvraag parkeerticket (PT)

Bijlage 9 Verkeersveiligheidsplan (VVP)

1.2 Aanleiding

Na jaren van relatieve rust staat het gehele centrum gebied op het punt om te gaan transformeren naar een gemengd woon-, werk, en evenementengebied. Er komt een hoge woontoren, meer bezoekers, meer bewoners en meer verkeer. Tijdens de sloop- en bouwwerkzaamheden, zal de openbare ruimte kleiner worden en tegelijkertijd intensiever worden gebruikt. Plannen, ambities en initiatieven volgen elkaar in een rap tempo op. Waar het eerst om een kavel ging, lopen er momenteel plannen voor meerdere bouw- en onderhouds- opgaven in het centrumgebied. Dit zal ongetwijfeld zijn weerslag hebben op het gebruik en de beleving van het gebied.

1.3 Stappenplan

BLVC nulmeting	quicksan bespreking gerelateerde beperkingen	16-12-2020
BLVC beleidswijzer	verkozen uitgangspunten	26-01-2021
BLVC kader	verduidelijking van de normen	08-02-2021
BLVC plan	sloper oude V & D gebouw	01-04-2021
	bouwer nieuwe Walkwartier	01-10-2021
	overige bouwwerkzaamheden gebied	3 ^e kwartaal 2023
BLVC coördinatie	handhaven en onderhouden uitgangspunten	08-02-2021

1.4 Regie houden

Tijdens bouwwerkzaamheden en werk in de openbare ruimte gaan de dagelijkse zaken gewoon door. Hinder voor de omgeving is echter onvermijdelijk. Denk aan geluidsoverlast, transporten, vervuiling, wegopbrekingen en omleidingen. De gemeente Oss, hierna te noemen team Walkwartier, vindt het als opdrachtgever belangrijk om de bewoners, bezoekers, bedrijven en onderwijs inzicht te geven in wat er gaat gebeuren, welke hinder er wordt verwacht en wie wat doet om hinder voor de gebruikers in het gebied te beperken. Zowel in de eindsituatie als in de periode daarnaar toe zal de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in het gebied gewaarborgd moeten zijn. Voor een gebied in transitie betekent dat dat er vooraf zicht moet zijn op wat we de komende periode willen realiseren, wat daar voor nodig is en welke uitvoeringseisen daarbij gesteld moeten worden aan de verschillende deelprojecten.

Leidende principes :

Bij alle te maken keuzes worden onderstaande drie leidende principes gehanteerd:

1. Veiligheid boven alles.
2. Minimale impact op de bestaande bereikbaarheid situatie.
3. Een tevreden omgeving

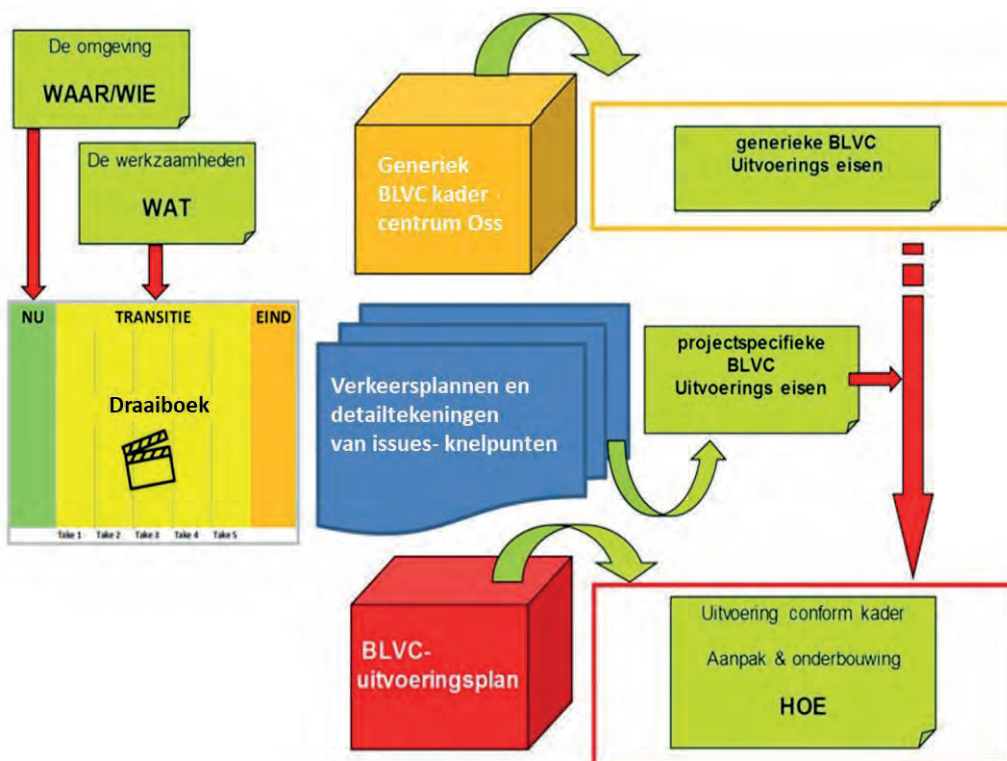
1.5 BLVC kader met verkeersplannen

Naast regie houden op de ontwikkeling van het gebied vereist bouwen in een gebied in transitie continue; analyseren, faciliteren, faseren, coördineren en handhaven van afspraken.

Aan de hand van de ingemeten omgeving met aanvullende verkeersplannen (zie bijlage) zijn voor het centrumgebied de verschillende verkeersstromen in het gebied geborgd.

Waarbij duidelijk is aangegeven hoeveel (bouw)ruimte er per project onttrokken worden aan de openbare ruimte. Bij eventuele wijzigingen en/ of uitbreidingen zullen de partijen deze tijdig detecteren, en vooraf detailtekeningen van issues- en knelpunten bespreekbaar stellen.

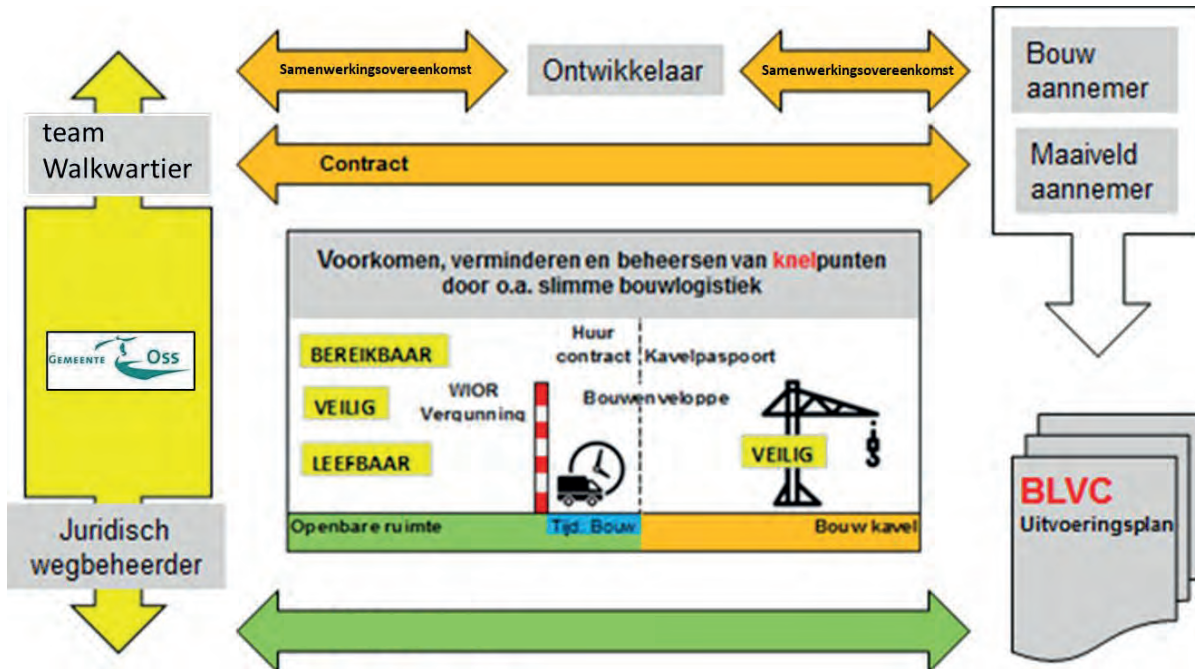
Daar wordt vervolgens nader op ingezoomd (focusplekken). De eventuele 'nadere uitvoeringseisen' voor de afzonderlijke projecten zijn een resultaat van deze analyse. Om ervoor te zorgen dat de nadere uitvoeringseisen (locatie- of projectspecifiek) bekrachtigd worden door het bevoegd gezag, worden de nadere uitvoeringseisen per (deel-) project afgestemd met de wegbeheerders ter kennisgeving (/ of op verzoek van de coördinator omgevingsveiligheid) ter behandeling voorgelegd aan de leden van de verkeerscommissie (> vanaf 3 maanden). Daar worden de nadere uitvoeringseisen vervolgens vastgesteld. Elk project in het centrumgebied krijgt altijd het vastgestelde BLVC-kader centrum Oss mee (generieke uitvoeringseisen) en de actuele verkeersplannen met detailtekeningen met daarin de aanvullende project specifieke eisen. Op basis hiervan stelt de aannemer van een project een BLVC-uitvoeringsplan op. Voor infra/openbare ruimte projecten kan de gemeente er ook voor kiezen om zelf al het BLVC-uitvoeringsplan op te stellen en deze mee te geven aan de aannemer.



Het generieke BLVC-kader centrum Oss met verkeersplannen

bevatten bij elkaar de generieke en project specifieke uitvoeringseisen, gebaseerd op de WAT, WAAR en WIE. Een BLVC-uitvoeringsplan bevat de toelichting op de HOE in woord en beeld. De maatregelen die nodig zijn om een goede balans te creëren tussen veilig en efficiënt werken en het handhaven van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de directe omgeving.

1.6 Juridische werkingssfeer van het BLVC kader



Bonus-malus regeling

In gebiedsbelang is het noodzakelijk om een noodzaak, tot aangepast werken op te stellen. Dus niet alleen tussen overheden en opdrachtgever, maar vooral tussen een gebied en haar vijf stakeholdergroepen (50 voor Overheden, Opdrachtgever, Opdrachtnemer, Onderaannemer, Omgeving). Deze noodzaak betreft een sanctie (bij herhaaldelijk afwijken), welke ten goede komt aan het belang. Immers van de sanctie-gelden, worden extra zaken voor de omgeving bekostigd (denk aan buurtbarbecue/ ijsjes in de zomer aan personen die overlast ervaren etc.)

Anderzijds krijgen partijen en personen, die proactief met deze maatschappelijk problematiek meedenken voorkeur of een bonus. Denk aan opheffen bloktijden voor inzet zero emissie voertuigen, of faciliteren extra ruimte voor inzet van licht elektrische vracht fietsen (LEV) etc.

BLVC nulmeting

Er is een gebieds specifieke quickscan opgemaakt, waarin de BLVC gerelateerde beperkingen collectief inzichtelijk gemaakt zijn, met visuele uitleg om deze te beïnvloeden. De betrokken stakeholders hebben de mogelijkheid (gehad) om hier in vragen en/ of opmerkingen te plaatsen.

Mede vanuit deze basis, zijn onderbouwde beleidskeuzen gemaakt, die in dit kader verwerkt zijn.

Openbare ruimte

Omgevingswet -	Landelijke Richtlijn Bouw & Sloopveiligheid
Wegenverkeerswet -	Crow publicaties (bv. 96a en b)
Klimaat- & milieuwet -	Global Goals Gemeente Oss
Participatiewet -	Beleids- & uitvoeringsregels SROI (2020)
Wet Alg. Bep. Omg-	Algemene Plaatselijke Verordening (2008)

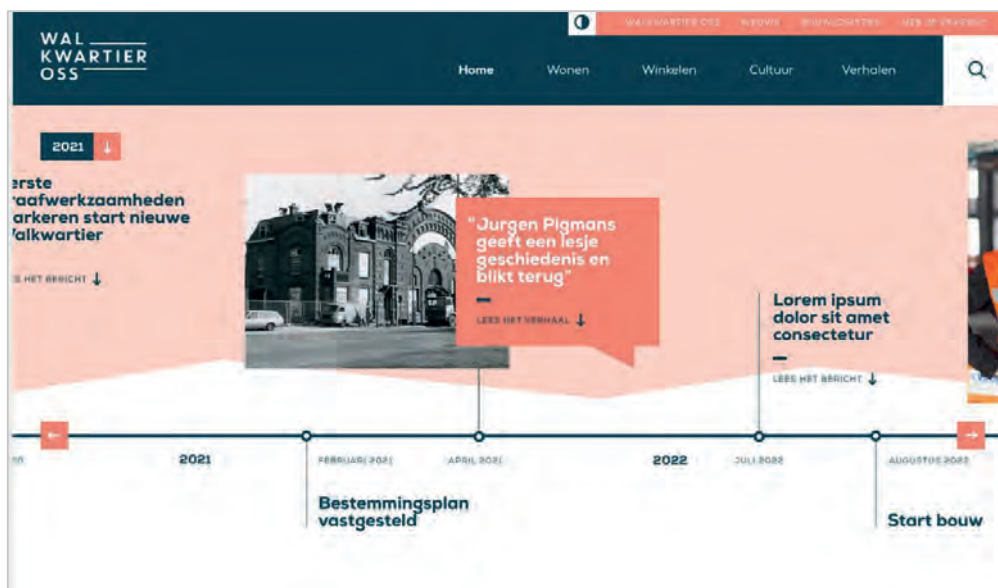
Bouw/ werkterrein

Registratiewet (/AVG)
Arbeidsomstandighedenwet
V & G Coördinatieplicht 2017
Bouwbesluit 2012
MVO (bv. Bewuste Bouwers)

2.1 BLVC - uitvoeringsplan (UP)

- UP001 De sloper en bouwer dienen een BLVC uitvoeringsplan op te stellen. Hierna verder genoemd als 'Opdrachtnemer'.
- UP002 Het BLVC-Uitvoeringsplan dient een nadere uitwerking te zijn van de BLVC-eisen in dit BLVC-kader en het contract tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer.
- UP003 In het BLVC-uitvoeringsplan dient ondubbelzinnig te zijn beschreven waar, wanneer en hoe er gewerkt wordt en welke maatregelen getroffen worden om de hinder voor de omgeving te beperken en de bereikbaarheid van alle aanwezige modaliteiten (verkeersstromen) te borgen (zoals voetganger, brommer, fiets, taxi, auto, laden en lossen, openbaar vervoer en nood-en hulpdiensten).
- UP004 Het BLVC-uitvoeringsplan dient te bestaan uit de volgende zaken:
1. bouwveiligheidsplan
 2. visueel faseringsplan
 3. bouwveiligheidszone met dwarsdoorsneden
 4. overige detailtekeningen en -omschrijving van te verwachten knelpunten
 5. logistiek bevoorradingsplan
 6. repeterende TVM's plannen
- UP005 Het uitvoeringsplan dient uit ten minste de volgende onderdelen te bestaan:
1. Inleiding (aanleiding, doel, leeswijzer)
 2. Projectbeschrijving (wat)
 3. Omgevingsanalyse (waar / wie)
 4. Toelichting fasering in woord en beeld
(Hoe: dit is de kern van het BLVC uitvoeringsplan)
 - a. Een beschrijving van de werkzaamheden die gaan plaatsvinden;
 - b. Een toelichting per fase wat de impact is voor 'de omgeving' (c.q. de stakeholders die zijn aangedragen door de omgevingsmanager van de gemeente) met betrekking tot bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid en de maatregelen die de Opdrachtnemer treft om te voldoen aan de in dit BLVC-kader gestelde eisen. Bij het bepalen van de BLVC-maatregelen en bij de uitvoering zelf dienen ook de uitvoeringsvoorschriften van de netbeheerders in acht worden genomen. De beschrijving in dit onderdeel dient samen te hangen met, en te worden ondersteun door de in eis UP006 beschreven de faserings-, omleidings-, bebordings- en bebakeningstekeningen
 - c. De te verwachten hinder, in de vorm van een 'hinderkalender'.
 5. Communicatieparagraaf met een communicatie middelenmatrix
(wat / wanneer / naar wie / door wie).
 6. Contactpersonenoverzicht (naam / rol / email / telefoonnummer).

- UP006 Afwijkende tijdelijke verkeersmaatregelen, dienen naast de Nederlandse norm- en regelgeving (o.a. CROW) aan de volgende eisen te voldoen:
1. Zowel een boven- als zij aanzicht, waar niet alleen de verkeersstroom op zichtbaar gemaakt is, maar ook de los- / hijszone met inachtneming van bouwveiligheidszone
 2. De tekeningen dienen ten minste voorzien te zijn van een stempel van het bedrijf, een status van de tekening, datum, handtekening/paraaf, een schaalindeling en te zijn gerefereerd aan een vast en bekend punt
 3. Vastlegging dat de betrokken (onder-) aannemers en/ of uitvoerenden, de bijbehorende maatregelen begrepen hebben en naleven. En dat de werkplek veilig wordt afgesloten na werktijd (overdracht protocol meldkamer buiten werktijd). met respectvolle
- UP007 Buiten de bouwhekken/ perimeter hebben we te maken met de omgevingswet. Opdrachtnemer dient aan te tonen (bv. in combinatie met de personenregistratie), dat de uitvoerenden chauffeurs/ bouwvakkers/ machinisten en bezoekers de laatste (bouwlogistieke) informatie en instructies van het gebied hebben gelezen en begrepen. Deze worden gefaciliteerd op een website met wekelijkse updates van het gebied, en realtime beelden van het project, voor het collectieve (24/7) omgevingsveiligheidsbelang. Binnen de bouwhekken, is de V & G coördinatieplicht (/ registratiewet) van kracht, en kan de opdrachtnemer aanvullende individuele project informatie plannen (PIP), toolboxes, instructiefilms (arbo 7.1) toevoegen.



- UP008 Dit BLVC kader is bedoeld voor alle bouw-, sloop- en onderhoudsopgaven in het gebied. Waardoor het op termijn mogelijk is dat er meerdere projecten (tijdelijk) gebruik dienen te maken van gestelde faciliteiten en/ of dit kader. Elk plan die het proactieve karakter te beschrijven hoe zij om gaan met cumulatieve bouwwerkzaamheden in het gebied.

- UP009 Cumulatieve bouw-, sloop- en onderhouds- opgave in het gebied.
Een formele aanvraag komt binnen bij de desbetreffende afdeling.
De functionaris vereist minimaal een V & G- en verkeers- plan,
waarin de exact vereiste ruimten/ tijden en werkmethode duidelijk worden.
Vanuit deze basis , wordt contact opgenomen met de coördinator omgevingsveiligheid,
om te toetsen of deze werkzaamheden conflicteren, en welke mogelijkheden er bestaan
om ze toch uitgevoerd te krijgen. Voortvloeiende kosten van extra beheersmaatregelen,
komen voor rekening en verantwoording van de aanvrager.
- UP010 Monitoring verkeersveiligheidsplan
Er zijn ruim 70 beheersmaatregelen toegepast, om enerzijds de bouwopgave
verantwoord te kunnen bouwen met anderzijds zo min mogelijk omgevingshinder.
De verkeersborden hebben een normale juridische werking, waarop de politie
en Buitengewoon Opsporings Ambtenaar (BOA) kunnen handhaven. En waarop
de coördinator omgevingsveiligheid als de overige betrokkenen kunnen signaleren
en waarschuwen.

2.2 Bereikbaarheid (BH)

Bereikbaarheid in het BLVC plan

In het BLVC-plan gaat het met name over de impact van het werkterrein op de beschikbare ruimte voor het verkeer. Blijven de rijstroken voor auto- fiets en voetgangers in stand, worden ze plaatselijk verschoven of versmald of is er een stremming en moet het verkeer omgeleid worden. Specifieke aandacht gaat uit naar bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten, de buurtbereikbaarheid en de kwaliteit van verkeersafwikkeling op de hoofdnetten. Doel is een minimale impact op de bestaande bereikbaarheid situatie.



- BH001 Tijdens de uitvoering van de werkzaamheden dienen alle functies in het invloed gebied van de werkzaamheden bereikbaar te zijn met alle daarvoor noodzakelijke modaliteiten. Hier voor wordt een gehele omleidingsroute met bijbehorende bebording opgezet Welke volstaat voor alle voorkomende omstandigheden (mist/ regen/ donker), met een duidelijke communicatie naar derden. De perimeter-verantwoordelijke hebben een inspanningsverplichting om deze werkmethode aan betrokken partijen en/ of uitvoerenden proactief kenbaar te stellen. Bij herhaaldelijke overtredingen hangt hier aan een sanctieneringsbeleid vast (zie bijlage 5).
- BH002 Het verkeersplan zie bijlage 1, dient ten allen tijde bereikbaar te zijn voor calamiteiten diensten en foutief gereden vrachtverkeer, wat elders niet kan draaien. De poortverantwoordelijke tijdens werktijd, dient dit foutief gereden bestemmingsverkeer "recht van overpad" te verlenen.
- BH003 Alle vervoersbewegingen dienen volgens één route aan- en af te rijden; zie bijlage 1 Deze verplichte bouwverkeer-route zal als routekaart uitgereikt worden. En zal op de website regelmatig onderhouden worden, met de meest recente versie.
- BH004 Er wordt een vaste perimeter (/ omheining) afgesproken in de ruit Molenstraat – Walstraat- Carmelietenstraat waarbij de sloop- en bouwwerkzaamheden kunnen worden uitgevoerd. In de sloopfase zal deze door de aannemer zelf opgezet, worden conform bijlage 2. In de bouwfase zal deze door de gemeente opgezet worden;
- met een eigen vormgeving hekkenlijn
 - één geautomatiseerde in- en één uitgaande toegangspoort voor vrachtverkeer
 - één geautomatiseerd tourniquet (/ incl deur voor kruiwagens etc.) voor medewerkers
 - één beheer met meldkamer, buiten werktijd
 - één beveiliging met webcam conform AVG richtlijnen

- BH005 Bij de opzet van het verkeersplan met bijbehorende maatregelen, wordt uitgegaan van een gemiddeld aantal bouwgerelateerde vervoersbewegingen van drie (vracht-) voertuigen per uur, gedurende de Algemene Plaatselijke Verordening werktijden. Indien dit meer wordt dient hiervoor twee weken voor aanvang een TVM (zie bijlage 4) ingediend te worden.
- BH006 Binnen de hekken is de bouwer 24/7 verantwoordelijk voor de veiligheid en beveiliging. Op het moment dat zij de poorten opent, is zij verantwoordelijk voor de openbare veiligheid van de omgeving, tot zij de poorten weer sluit. Tot drie bouwgerelateerde vervoersbewegingen per uur, is er géén sprake van een verhoogd verkeersrisico waarbij verkeersregelaars nodig zijn. Zeker niet in samenhang met de bijbehorende instructies van uitsluitend vooruitrijdend voertuigen.
- BH007 De maximale wachttijd van een vrachtwagen voor de poort of na de poort, is gelijk aan een standaard verkeerslichten tijd van maximale één minuut. Zodat er nimmer stremming kan ontstaan in de nabij gelegen toegangswegen. Deze tijd kan geborgd worden vanuit bestaande camera's, en/ of omgevingsmeldingen.
- BH008 Indien de vastgestelde perimeter (tijdelijk) verschoven dient te worden, voor bv. evenementen, bouw gerelateerde werkzaamheden etc., dient dit eveneens met een TVM (bijlage 4), twee weken voor aanvang aangevraagd en geregistreerd/ gecommuniceerd te worden. Het is des oordeels van omgevingsmanager/ wegbeheerder of het verzoek kan worden ingewilligd.
- BH009 De voorvloeiende beheerskosten gerelateerd aan extra intensiteit en/ of bouwruimte, is voor de aanvrager. De aanvrager dient zelf aan te tonen, dat de omleidingsroute voor de gebruikers geschikt en beschikbaar is en voldoende restcapaciteit heeft. Omleidingsroutes voor langzaam verkeer (fietsers en voetgangers) worden tot een minimum beperkt. Extra oversteek bewegingen in omleidingsroutes voor langzaam verkeer worden alleen toegepast indien dit echt niet anders kan.
- BH010 De perimeter verantwoordelijke (/ coördinator omgevingsveiligheid) dient de bereikbaarheid en/of veiligheid van tijdelijke situaties middels kwantitatieve berekeningen of een kwalitatieve beoordeling te onderbouwen.
- BH011 De perimeter kan op sommige tijden, begrensd worden tijdens de APV werktijden. Met zogenaamde blokkeringen op examentijden of piektijden van de school etc.
- BH012 Gedurende de bouwactiviteiten vindt frequente afstemming plaats met de verschillende afgevaardigden van de stakeholders in het gebied. Een tweewekelijks overleg over de actualiteiten, meldingen, planning, verwachte extra impact op de openbare ruimte en haar veiligheid.

- BH013 Opdrachtgever is verantwoordelijk voor draagkrachtige toegangs- en calamiteitenwegen buiten de perimeter. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor draagkrachtige bouw- en calamiteitenwegen binnen de perimeter. Waarbij voor nood- en hulpdiensten onderstaande restricties gelden
Een rijbaanbreedte van minimaal 3,5 meter.
Een doorrijdhoogte van minimaal 4,20 meter.
Een bochtstraal van ten minste $R = 7,0$ meter.
Een maximale verticale helling van 7%. (ca. 12°).
Een toelaatbare aslast van 10 ton.
Een stempeldruk van maximaal 5 ton per m².
- BH014 In verband met het bereik van ladderwagens (redvoertuig) mag een tijdelijke stremming van een aanvalsroute voor nood- en hulpdiensten geen grotere lengte hebben dan 35 meter.
De maximale afstand tussen twee opstelvakken is 35 meter.
De maximale wachttijd voor een sleutelkoker/ schuifpoort is één minuut.
Redvoertuigen kunnen zich binnen maximaal 10 meter vanuit de gevel opstellen en hebben een opstelvlak van minimaal 5x10 meter nodig.
- BH015 Voor opstelvakken voor de autospuit gelden de volgende randvoorwaarden.
Afstand opstel vak autospuit tot eengezinswoning is max. 40 meter.
Afstand opstel vak autospuit tot voedingspunt droge blusleiding is max. 15 meter.
Opstel vak autospuit heeft minimaal $(l \times b) = 10 \times 4$ m
Afstand opstel vak autospuit tot ingang bouw e.d. max. 10 meter.
Aslast 10 ton en totaalgewicht 15 ton
- BH016 De brandkraan of aansluitpunt dient bereikbaar te zijn voor de brandweer. Het gebied rondom een brandkraan of aansluitpunt dient tevens binnen een straal van 1 meter te worden vrijgehouden, zodat tenminste:
- de brandkraanbordjes zichtbaar zijn
- de aansluitingen van de droge blusleidingen vrij zijn
- BH017 Toetredingen, uitgangen en nooduitgangen van bijeenkomst/ deelopleveringen en gezondheidsgebouwen dienen vrijgehouden te worden van obstakels.
De deuren van nooduitgangen dienen volledig naar buiten open te kunnen draaien. Vluchtroutes dienen vrij te zijn van obstakels.
- BH018 Voetgangers dienen altijd alle woningen, winkels en voorzieningen op een veilige wijze te kunnen bereiken. Doorgaande looproutes dienen tijdens de uitvoering geschikt te zijn voor mindervaliden met geleidelijn (-matten).
Conform de landelijke richtlijn bouw en sloopveiligheid en/ of de aanbevelingen van bewuste bouwers (/blvc.nl).

- BH019 Niet productie gebonden vrachten- en vervoersbewegingen, dienen zoveel mogelijk buiten de spitsuren van het gebied (/ schooltijden) te worden aangevoerd. Die perioden zijn als volgt gedefinieerd: maandag t/m vrijdag tussen 07.30 en 09.30 en 16.30 en 18.30 uur.
- BH020 Bouwverkeer mag niet wachten/ stilstaan op de openbare weg (> 1 minuut). Ten alle tijden dient een passage strook vrijgelaten te worden op de Carmelietenstraat, zodat fout gereden- of niet aangemelde- vrachtwagens, het terrein meteen kunnen afrijden.
- BH021 Op het bouwterrein mag uitsluitend één voertuig voor spoedeisende hulp parkeren, verifieerbaar aan de hand van Bedrijf Hulp Verlener (BHV certificaat) op naam bestuurder.
- BH022 Gemeente faciliteert gratis parkeerplaatsen voor de medewerkers op de bouwplaats.
Zie bijlage 8; < 2.05 meter doorrijdhoogte;
parkeren in de Bergoss garage , Goudmijnstraat in Oss
op werkdagen tussen 6.30 en 18.00 uur
> 2.05 meter doorrijdhoogte;
parkeren op het Jurgensplein aan de Boterstraat in Oss.
24 uren per dag en 7 dagen per week
- BH023 Openbare parkeerplaatsen dienen bereikbaar te zijn. Indien een openbare parkeerplaats tijdelijk opgeheven moet worden, dient de Opdrachtnemer dit tijdig met de wegbeheerder en parkeerexploitant af. Om dit kracht bij te zetten, zal op basis van een APV, een parkeer- en kiss & ride- verbod geheven worden voor bouwplaatsbezoekers en/ of personeel. In de direct nabij gelegen straten (oa. Walstraat/ Molenstraat/ Carmelietenstraat/ Burgwal).
- BH024 Om geluidsoverlast en getremd verkeer te vermijden, heeft iedereen de inspanningsverplichting om nabij de bouwplaats, ook niet in- of uit te stappen. Een ieder dient voortijdig te anticiperen op aan- en afvoer van klein gereedschap en klein materialen, middels vrachtfietsen/ pendelbussen/ karren etc.
- BH025 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.
- BH026 Het ophalen van huisvuil en bedrijfsafval binnen het projectgebied door de gemeente en particuliere bedrijven dient tijdens de uitvoering doorgang te kunnen vinden. Indien de reguliere ophaalplekken tijdelijk niet beschikbaar zijn, dient de opdrachtnemer in overleg met de gebiedsbeheerder tijdig een alternatieve locatie in te richten.

- BH027 Het afgescheiden centrumgebied aan de Wal- en Molenstraat, mag uitsluitend gebruikt worden voor distributieverkeer, met een lengte van 10 meter en een asdruk van 7.5 ton, op de aangegeven werktijden. Het gebied is (zonder extra TVM en/ of ondergrondverbetering) niet toegankelijk voor zwaardere asdrukken en/ of bouwverkeer (bv. bak- of betonwagens).
- BH028 Bij goedgekeurde TVM's heeft de opdrachtnemer de verplichting, om minimaal 48 uur van tevoren ter plaatse een duidelijke aanduiding aan te brengen dat een parkeerplaats tijdelijk wordt opgeheven. Afhankelijk van de impact, kan deze verplichting uitgebreid worden met publicaties in kranten etc.
- BH029 Opdrachtgever organiseert kabels en leidingen (incl. dientengevolge perimeter-verschuiven) Opdrachtnemer dient sifons, afsluiters, kabelmoffen, handholes en putafdekkingen van nutsvoorzieningen binnen de bouwhekken bereikbaar en/of bedienbaar te houden. Met inachtneming van een veilig (gemarkeerde) werkplek zonder valgevaar etc.
- BH030 Opdrachtgever zorgt dat vaste standplaatsen overige diensten en/ of distributie bereikbaar en beschikbaar blijven. Indien deze door bouwwerkzaamheden niet op de vaste standplaats kan blijven moet dit in het omgevingsoverleg besproken worden, zodat er een alternatief of vervangende plek kan worden ingericht.
- BH031 Opdrachtnemer dient voorafgaand aan de werkzaamheden een nulmeting van de straat en het aanwezig straatmeubilair te maken met de omgevingsmanager. Eventueel in verlengde van de nulmetingen van de omliggende bewoning. Eventuele schade dienen meteen gemeld en hersteld te worden, om de veiligheid van de omgeving te waarborgen. Bij verzuim van de melding zullen de manco's door derden hersteld worden, voor rekening van de opdrachtnemer. Hiervoor dient het Straatschade Melding Formulier (SMF), bijlage 6, gebruikt te worden.
- BH032 Opdrachtgever zet zich in om overige verkeersstromen te minimaliseren (denk aan omleiden schooljeugd, minder validen etc.).
Zie bv. bijlage 1d minder valide route en bijlage 1e omleiding schooljeugd
Bij het stapvoets aan- of afrijden naar de bouwplaats, krijgen alle verkeersstromen voorrang. Opdrachtnemer dient proactief aanrijdgevaar van mede weggebruikers te voorkomen, door correcte informatie en begeleiden. En het plaatsen van (dode hoek) spiegels, en het voorkomen van achteruit de bouwplaats op te rijden. Er wordt maximaal één ingaande en één uitgaande begeleide bouwverkeer stroom ingezet. Afwijkingen dienen aangevraagd in een separate TVM, met voorgestelde beheersmaatregelen.

BH033 Speciaal transport

- 1- m.b.t. de "last mile" in het gebied Molenstraat-Walstraat- Carmelietenstraat, dient de transporteur (en/ of haar opdrachtgever) zich vooraf te verdiepen in de plaatselijke gedragsregels in dit gebied zich te verdiepen in de
Plaatselijke gedragsregels in dit gebied, zie <https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/>
- 2- met de mogelijkheid om twee tot uiterlijk één week, vooraf een schouw ter plaatse in te plannen met de coördinator omgevingsveiligheid, Bas Timmers 06-39586920 of bas@timmersbouwlogistiek.nl
- 3- naar aanleiding van deze analyse, zal de transporteur een aanvullend gedetailleerd werkplan moeten overleggen;
 - * waarin het exacte tijdstip wordt besproken
 - i.v.m. te passeren scholen en overige werkzaamheden
 - i.v.m. het aanmelden op de hinderkalender, en bespreken over activiteiten
 - * waarin de exacte manoeuvreerbaarheid wordt besproken
 - i.v.m. nog in te richten bouwterrein
 - i.v.m. nog in te richten wegversmalling
 - * waarin eventueel noodzakelijk mee te nemen ondergrondverbetering wordt besproken
 - i.v.m. beschermen 30km zone (30x30 tegels)
 - i.v.m. bouwveiligheidszone (geroerde ondergrond)
 - * waarin eventueel noodzakelijk mee te nemen extra verkeersregelaars worden besproken
 - i.v.m. mogelijk tijdelijk afzetten van openbare ruimte
 - i.v.m. aanvullende vergunningen voor de plaatselijke bollards etc.

2.3 Leefbaarheid (LH)

Leefbaarheid in het BLVC plan

In het BLVC-plan gaat het bij leefbaarheid om alle aspecten die van invloed zijn op de leefomgeving van alle bewoners en gebruikers van het gebied; zoals uitzicht, verlichting, zwerfvuil, geluid, stof, stank en trilling. Het doel is een tevreden en betrokken omgeving.



- LH001 Opdrachtnemer dient zijn werkzaamheden zodanig uit te voeren dat de hinder voor de omgeving beperkt wordt.
- LH002 De methode van bouwen dient afgestemd te worden op de functies in de directe omgeving. In algemene zin moet de opdrachtnemer voldoen aan vigerende wet- en regelgeving of, indien strikter, Oss beleid. Indien men voornemens is af te wijken van de wet- en regelgeving zal een ontheffing op het Bouwbesluit 2012 aangevraagd moeten worden. De aanvraag dient tijdig (6 weken voor aanvang van de werkzaamheden) ingediend te worden. Het College van burgemeester en wethouders, voor deze het dagelijks bestuur van het stadsdeel, kan onder andere eisen stellen met betrekking tot maximale geluidbelasting en desgewenst een prognose onderzoek en/of geluidmetingen eisen.
- LH003 Opdrachtnemer dient aan te tonen dat hij alle eenvoudig toepasbare en betaalbare mogelijkheden t.b.v. geluid reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast. Zo dient bijvoorbeeld zoveel mogelijk materieel die voorzien is van achteruitrij signalering uitgevoerd te voeren in witte ruis (/ white sound) techniek.
- LH004 Opdrachtgever zal zorgdragen dat de omgevingsverlichting niet afgezwakt wordt (lantaarnpalen etc.), of dient van hetzelfde omvang vervangen te worden in overleg met de verantwoordelijke de coördinator omgevingsveiligheid .
- LH005 Bouwverlichting mag niet worden gericht op: de openbare weg, gebouwen of woningen en voorzieningen in de omgeving van de bouwplaats. Bij voorkeur wordt "ecologisch vriendelijk"(/ groen) licht gebruikt, na uitdrukkelijke toestemming van de coördinator omgevingsveiligheid. Zogenaamde winterverlichting voor (mobiele) torenkranen, mag niet (onbeperkt) boven bewoning zwenken, en dienen afspraken met de coördinator omgevingsveiligheid over gemaakt te worden. Denk hierbij aan verlichting op de toren/ uitzetten van bepaalde gieksectoren-verlichting/ alternatieve lichtbronnen etc.

- LH006 Het werkterrein moet netjes en schoon zijn. Opdrachtnemer dient verspreiding van (opwaaiende) materialen en bodem- en stofdeeltjes vanaf de bouwwegen en het werkterrein te minimaliseren/voorkomen. Denk hierbij aan (natuurlijke) besproeiing in zomerperiode bij veel stof, of aan water wegzuigen in natte periode. Maar natuurlijk ook het vast losse materialen boven op daken, of bij vorst-/ sneeuw- perioden.
- LH007 Het bouwmaterieel dat het werkterrein verlaat dient schoon te zijn, zodat het de openbare ruimte niet vervuult. Denk hierbij aan grond- en sloopwerk sporen. Maar ook aan stucadoors / schilders etc., met vuilafstotend schoeisel/ materieel.
- LH008 Opdrachtnemer dient middels een bouwlogistiek plan aan te tonen dat hij alle toepasbare en betaalbare* mogelijkheden t.b.v. emissie reducerende maatregelen heeft onderzocht en toegepast bij de aan- en afvoer van materialen en personeel (verminderen -aantallen en tijdsduur-, verschonen en verspreiden (over modaliteiten en in de tijd).
* Onder betaalbaar verstaan we een tolerantie van max. 50% op de gebruikelijke prijs
- LH009 Het Osse college van B & W wenst dat belasting van en hinder voor de omgeving als gevolg van de werkzaamheden zo snel mogelijk worden afgerond, uiteraard rekening houdend met de leefbaarheid voor de omgeving.
De Opdrachtnemer mag van ma t/m za van 7.00 – 19.00 uur werken.
Voor werkzaamheden buiten de periode van 07.00 tot 19.00 uur is een ontheffing nodig.
Omgevingsfactoren niet (geheel) voorspelbaar, en kunnen invloed hebben op de totale bouwtijd; opdrachtnemer zal deze in het vierwekelijks bouwoverleg bespreekbaar stellen.
- LH010 De opdrachtgever stelt een robuuste "opera-wand" ter beschikking, met een overklimbeveiliging tot 100 kilo, met vier vluchtpoorten (met schuiven) en één toegangspoort. De opdrachtnemer dient consequent zorg te dragen voor een hermetisch afgesloten omheining (/ perimeter)
- overige poorten/ bouwhekken hebben een hoogwaardige uitstraling
- overige poorten/ bouwhekken zijn minimaal halfdicht
- overige poorten/ bouwhekken geven geen ruimtebeperking aan openbare zijde
- overige poorten/ bouwhekken moeten rijwiel-werend gemaakt worden
- overige poorten/ bouwhekken mogen geen uitstekende onderdelen bevatten
- overige poorten. bouwhekken mag géén kieren > 10 cm bevatten (bv. onderzijde)

- LH011 De Opdrachtnemer dient bouwhekken zodanig te plaatsen dat de bouwafscheiding aan de volgende voorwaarde voldoet:
- bouwhekken staan in een rechte lijn
 - bouwhekken zijn onderling gekoppeld met slotbouten
 - bouwhekken hebben een overklimbeveiliging
 - bouwhekken mogen nimmer omvallen/omwaaien
 - bouwhekken blokkeren nimmer het zicht tussen verkeersdeelnemers verstoren, of het straatbeeld vernauwen
 - bouwhekken worden zodanig geplaatst dat er geen nissen en onoverzichtelijke hoeken ontstaan.
 - bouwhekken mogen nimmer zonder TVM verplaatst worden
 - hekkenlijn (/ perimeter) heeft 24/7 calamiteiten piketwacht
- LH012 Uitingen op de bouwhekken worden afgestemd met de omgevingsmanager van de gemeente. Reclame is niet toegestaan (verwijzing wel bij onvindbaarheid / onzichtbaarheid van ondernemingen). Met mooie impressies en sfeerbeelden kan een gebied aantrekkelijker worden. Opdrachtnemer doet een voorstel voor de look en feel van de bouwhekken, passend bij de omgeving en bespreekt deze met de omgevingsmanager van de gemeente. De opdrachtgever krijgt maximaal vier borden (3.66 breed x 2.50 hoog) voor verkoopdoel-einden, overige uitingen dienen bij de coördinator omgevingsveiligheid aangevraagd te worden.
- LH013 De Gemeente plaatst voor de bouwopgave een perimeter die voldoet aan De eisen zoals omschreven in punt LH010 en LH011
- LH014 De Opdrachtnemer dient materiaal en materieel binnen de afzetting van het werkterrein (tijdelijk) op te slaan. Het is de Opdrachtnemer niet toegestaan materiaal tegen de bouwhekken op te slaan. Materiaal dient minimaal 1 meter uit de bouwhekken te worden opgeslagen. Indien hier niet aan voldaan kan worden zal dit aan de coördinator omgevingsveiligheid kenbaar gemaakt worden in het wekelijks rondje op de bouw en/ of het bouwoverleg. Zie bijlage 4
- LH015 Na het gereedkomen van het werk (/ TVM) dient de uitvoerende partij het gebied dat tijdelijk uit verkeer genomen is weer over te dragen aan de wegbeheerder en dit schriftelijk vast te leggen in een rapportage ondersteund met foto's (eindmeting).
- LH016 De Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het dagelijks onderhouden (schoon, functioneel, op de juiste plek, goed zichtbaar, etc..) van alle afzettingen en tijdelijke verkeersmaatregelen op en rondom het werkterrein.

- LH017 Bij het (herhaaldelijk) niet nakomen van de minimale BLVC-eisen uit dit BLVC-kader kan het team Walkwartier een boete opleggen van € 500,- per geval per dag. Met een maximalisering van € 5.000 per jaar per (onder-/ neven-) aannemer. Het is Opdrachtnemer haar verplichting om deze boetes te voorkomen, en/ of haar recht om deze naar veroorzakende Onderaannemer door te belasten.
- LH018 Indien Opdrachtgever, tussentijds ruimten in gebruik wenst te nemen (bv. afwerking), gelden hiervoor de gedragsregels van de Opdrachtnemer als zijnde bouwplaats. Uiteraard met gelijke verwerkingstijd van minimaal 2 weken vooraf.
- LH019 De Opdrachtnemer dient zorg te dragen voor een dagdagelijkse veilige afsluiting van haar werkterrein; met één contactpersoon op één telefoonnummer. Het niet opnemen van dit calamiteitennummer kan niet alleen leiden tot boetes maar ook de verdere voortvloeiende verantwoordelijkheden rondom "muiserij" etc. Bij geconstateerde versnippering van deze openbare veiligheid, dienen partijen hiervoor gezamenlijk een praktisch werkbaar oplossing met verrekening van kosten te bedenken (denk hierbij aan een meldkamer, met op afstand bedienbare poorten etc.)
- LH020 Voorafgaand aan het werk wordt er een Boom Effect Analyse (BEA) opgemaakt. Waarbij de bomen primair buiten de omheining vallen, voor overige zaken dient de opdrachtnemer zich te conformeren aan boombescherming op de bouwplaats;
- kroonprotectie, niet hijsen over bomen
 - wortelbescherming, géén materialen/ materieel op boomwortels
 - stambescherming, omlatten van de stam
 - grondbescherming, nabij de wortels mag niet gegraven worden
 - onderhoud, denk aan bewateren in de zomer achter gesloten hekken
 - oplevering, na de bouwwerkzaamheden wordt de afwijking verrekend
- LH021 De opdrachtnemer verplicht zich om aantoonbaar minimaal 5% van haar arbeid-Opdrachtwaarde te besteden aan invulling van zijn social return verplichting. "Zie beleids- en uitvoeringsregels social return gemeente Oss 2020".
- LH022 Het gebied heeft niet alleen te kampen met de landelijke normen voor geluid en trilling, maar zal door haar binnenstedelijke effect te maken hebben met een versterkend "galm-effect". Opdrachtnemer verricht voor de (sloop-) werkzaamheden een nulmeting voor geluid- en trilling, welke tijdens de werkzaamheden aantoonbaar gemonitord wordt. Waarbij ten allen tijde een preventief beleid geldt, ter voorkoming van; geluids- en trillingsarm materieel, gereduceerd radiogebruik, geluidsdempende omkasting ed

- LH023 De Gemeente zal op de perimeter, waarschuwborden plaatsen dat bezoekers voor hoger gelegen doeleinden (24/7 omgevingsveiligheid) gefilmd kunnen worden. In de perimeter worden kijkgaten gemaakt, waardoor passanten, buiten de invloedssfeer van opdrachtgever, foto's kunnen maken. De opdrachtnemer dient in combinatie van haar registratieplicht, een project specifieke instructie te faciliteren. Conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) dienen werknemers en bezoekers vooraf geïnstrueerd te worden dat er voor hoger collectief doel, gefilmd kan worden ter borging van de omgevingsveiligheid. Indien de werknemer hier niet aan wil meewerken, dient hem gelegenheid geboden te worden om het werk te verlaten.



- LH024 De Opdrachtnemer dient te anticiperen op ondergrond (kabels en leidingen/ archeologie/ riolen en putten/ grondstabiliteit etc.), met daarbij behorende beheersmaatregelen. Het betreft zijn proactieve meldingsplicht, om stagnatie of schade om omliggende gebruikers of omgeving te voorkomen.
- LH025 De Opdrachtnemer dient bij een complete wegafsluiting, altijd "recht van overpad" te verlenen, voor voertuigen (> 10 meter lengte), die feitelijk niet kunnen keren. Indien deze wegafsluiting na werktijd in stand blijft, dient zij een meldkamer in te richten, die "klem" gereden vrachtverkeer/ en calamiteitendiensten de toegang kan geven. Optioneel kan opdrachtnemer deze werkmethode gebruiken, voor het verspreiden van haar vervoersbewegingen; denk aan niet productie gebonden (afval/ materiaal/ bevoorrading etc.) vrachten, via haar 24/7 bereikbare project calamiteiten-telefoon.
- LH026 De Opdrachtnemer dient zich proactief in te zetten om duurzame materialen en/ of materieel te gebruiken (bv. schone of energie besparende alternatieven). Met mogelijk hergebruik- of correcte scheiding- van (afval) materialen (bv. restbeton legoblokken/ pallet- en folieloze leveringen etc.)

- LH027 De opdrachtnemers dienen vooraf het geluid aantoonbaar te meten en vast te leggen. En dienen tijdens de werkzaamheden de geluidsnormen uit het bouwbesluit te respecteren, en aantoonbaar vast te leggen/ monitoren/ handhaven. Bovendien dienen zij proactief alles in het werk te stellen ter voorkoming van geluidsoverlast, denk hierbij bv. aan actief attenderen op zoveel mogelijk stationair draaien te voorkomen.



- LH028 Openbare ruimten
- de bollard bij de Molenstraat, krijgt een andere positie en aansluiting.
 - de 4 meter buitenruimte buiten de bouwopgave, zal een andere bestemming krijgen
 - de ondergrondse afvalbakken, behoeven wellicht (tijdelijk) verplaatst te worden
 - de (tijdelijk) weggehaalde fietsenstallingen, krijgen (wellicht) een andere positie
 - de (tijdelijk) weggehaalde bushalte voor de wijkbus, krijgt een andere opstapplaats
 - enkele bomen worden gekapt en nadien herplant, om het bouwen mogelijk te maken
 - enkel straatmeubilair (wordt) tijdelijk verwijderd, en wellicht deels terug geplaatst
 - de bestrating zal op sommige plaatsen verwijderd worden, en nadien hergeplaatst worden
 - de openbare verlichting is (tijdelijk) vervangen, middels gevelverlichting
 - de kabels behoeven meer en andere trafostations, nader te bekijken
 - de schoolruimte zal (tijdelijk) verplaatst worden.
 - eventuele nieuwe pompen of bronnen zijn niet bekend

2.4 Veiligheid (VH)

Veiligheid in het BLVC plan

Veiligheid gaat boven alles. In het BLVC-plan gaat het vooral over de impact van het werkterrein (inclusief de werkzaamheden) op de omgeving (verkeersdeelnemers, bewoners). De werkterreinen die aangegeven zijn op de faseringstekeningen (onderdeel van het BLVC-plan) veroorzaken een verstoring in de openbare ruimte. Er is minder ruimte voor de gebruikers van de openbare ruimte. Voetpaden, fietspaden en/of rijstroken worden verlegd en oversteekplaatsen veranderen soms van plaats. Door deze wijzigingen kunnen nieuwe conflicten ontstaan met betrekking tot sociale- en verkeersveiligheid.



- | | |
|-------|---|
| VH001 | Gemeente stelt een coördinator omgevingsveiligheid (in de dubbelrol als omgevingsmanager) in, om proactief te anticiperen op de werkzaamheden. En ten tijde de uitgangspunten van o.a. de Landelijke Richtlijn Bouwen en Slopen, te toetsen in gebiedsbelang. |
| VH002 | De Opdrachtnemer dient er alles aan te doen om de veiligheid gerelateerd aan de werkzaamheden te maximaliseren en de impact op veiligheid in de openbare ruimte te minimaliseren. Dit dient vooraf door Opdrachtnemer aantoonbaar te worden gemaakt, door bijvoorbeeld de keuzes en afwegingen inzichtelijk te maken. |
| VH003 | De Opdrachtnemer, mag nimmer met hijslasten buiten de perimeter hijsen. Of materieel/ materialen inzetten, die een indirect valgevaar naar de omgeving kennen, zie hiervoor de Landelijke Richtlijn Bouw- & Sloopveiligheid of NVAF Richtlijn voorkomen van valgevaar. In het op stellen deelwerkplan dient bewoning/ kantoren en scholen begrenst te worden op de zwenk van gieken (zg. Arbeids Bereik Begrenzing). |
| VH004 | De Opdrachtnemer, dient meerder materieel binnen elkander hijs- of werkbereik te voorkomen. Voor aanvang van de werkzaamheden zullen dagelijks deze bewegingen (aantoonbaar) besproken en vastgelegd te worden. Zodat er nimmer een verhoogd (omgevings) risico kan ontstaan, voortvloeiend uit adhoc hijsen of heffen. Dit geldt dus ook voor betonpompen/ hoogwerkers/ liften/ autolaadkranen/ verreikers van incidentele aard op een dagdeel. Indien dit niet te voorkomen is, zullen toezichthouders of antibots systemen (anti-collision system) systemen ingezet moeten worden. |

- VH005 De Opdrachtnemer en de coördinator omgevingsveiligheid controleren de toestand/comfort van de wegen, fiets- en voetpaden regelmatig tijdens het zogenaamde 'rondje om de bouwplaats'. Middels bijgevoegd schademeldingsformulier dient schade direct te dienen opgemerkt. Indien dit (herhaaldelijk) door derden via melding en/ of camera's geschiedt, kan dit aanleiding geven tot opmaak van een boete (/ proces verbaal)
- VH006 De tijdelijke situatie dient te voldoen aan de veiligheidseisen, zowel voor de werknemers als voor de bewoners en overige verkeersdeelnemers. Hierbij dient proactief gekeken te worden naar instandhouden of omleiden van bepaalde (minder valide) verkeersstromingen), zie bijlage 1d
- VH007 Tijdelijke maatregelen (TVM) moeten eenduidig en helder zijn en voldoen aan de passende situatie conform de CROW-96B richtlijnen. TVM in de openbare ruimte worden bekostigd door de Opdrachtnemer en aangevraagd bij wegbeheerder/coördinator omgevingsveiligheid. Indien een TVM langer dan vier maanden benodigd is dan dient hiervoor een verkeersbesluit verleend te worden. Opdrachtnemer is verantwoordelijk voor het beheer van de TVM.
- VH008 De Opdrachtnemer dient tijdens de bouwperiode vervuiling / beschadiging door zijn schuld (of onderaannemers) buiten het werkterrein in de openbare ruimte te onderhouden en herstellen op zijn kosten.
- VH009 Schade aan de openbare weg / in de openbare ruimte ten gevolge van werkzaamheden dient direct gemeld te worden en binnen 24 uur te worden hersteld in overleg met de wegbeheerder (over de wijze waarop en het moment van uitvoeren werkzaamheden).
Zie SMF (Straatschade Melding Formulier)
- VH010 Eventuele schades aan de weg zullen in overleg met de wegbeheerder ofwel zelf worden hersteld ofwel door de wegbeheerder worden hersteld voor rekening van de Opdrachtnemer.
- VH011 Indien het niet mogelijk of wenselijk is om schade binnen 24 uur na constatering te herstellen, dient de Opdrachtnemer binnen 24 uur na constatering de situatie veilig te stellen en te onderbouwen waarom herstel binnen de gestelde termijn niet mogelijk is. Binnen 2 werkdagen komt Opdrachtnemer met een herstelplan en zal deze overleggen aan de wegbeheerder.

- VH012 Bij aanvang van de werkzaamheden dient de Opdrachtnemer een 0-meting uit te voeren om schade bij de aanvang van de werkzaamheden vast te stellen. Deze 0-meting wordt schriftelijk vastgelegd in een rapportage en ondersteund met foto's. Indien deze 0-meting niet wordt uitgevoerd is observatie van de wegbeheerder bindend.
- VH013 Bij alle in te stellen tijdelijke verhardingen dient expliciet rekening gehouden te worden met mensen met een mobiliteitsbeperking. Daarom mag een tijdelijke voetgangersvoorziening geen hoogteverschil bevatten groter dan 2cm en geen kieren. Indien een tijdelijke voetgangersvoorziening een hoogteverschil bevat hoger dan twee cm, dient de Opdrachtnemer de overbruggingsconstructie van dat hoogte verschil aan de wegbeheerder voor te leggen.
- VH014 De opdrachtnemer 168 uren per week voor de veiligheid op het bouwterrein. Op het moment dat opdrachtnemer de perimeter niet hermetisch heeft afgesloten, kan zij (mede-) verantwoordelijk gesteld worden voor de omgeving. De opdrachtgever 168 uren per week voor de veiligheid van de omgeving.
- VH015 Alle toegangsdeuren en -poorten van de bouwplaats afscheiding worden buiten werktijd afgesloten met sloten. Poorten dienen naar binnen te draaien of middels schuifpoorten. De opdrachtnemer dient de brandweer te voorzien van een 'loper' waarmee toegang verschaft kan worden tot het werkterrein in geval van een calamiteit.
- VH016 Aan de buitenzijde van het bouwterrein is aan beide zijden van de entree de ISO/VCA bebording aangebracht. Ook is een telefoonnummer vermeld waarmee 24/7 contact kan worden opgenomen bij calamiteiten.
- VH018 Elektrische installaties, machines en werktuigen die binnen de bouwplaats aanwezig zijn, zullen worden vergrendeld of opgeborgen om te voorkomen dat deze door onbevoegden in werking kunnen worden gesteld. Buiten de bouwplaats (voor zover dit zal voorkomen) zullen dergelijke middelen nooit onbeheerd worden achtergelaten.
- VH019 Opdrachtnemer dient te zorgen voor veilige en overzichtelijke in- en uitritten bij het werkterrein, door deze op een goede manier in te richten en bij elke in- en uitrit verkeers- en tekstborden te plaatsen.

- VH020 Bij de inrichting van het bouw- en werkterrein dient de Opdrachtnemer maatregelen te nemen om het bouwverkeer altijd vooruit het werkterrein in- en uit te laten rijden zodat de chauffeur goed zicht heeft op te kruisen verkeersstromen. Bij voorkeur haaks kruisen. Achteruitrijdend bouwverkeer is slechts toegestaan indien Opdrachtnemer kan aantonen dat er geen andere oplossing mogelijk is, en de wegbeheerder is. In dergelijke situaties is begeleiding met één of twee verkeersregelaar(s) vereist.
- VH021 Verkeersregelaars en/of andere medewerkers buiten de perimeter, dienen dezelfde registratie en projectspecifieke instructie te doorlopen als bouwplaatspersoneel. Zodat zij realtime geïnformeerd zijn van de laatste afspraken, en mogelijkheid tot inspraak op het gebied krijgen.
- VH022 Het zicht rondom het projectgebied kan door het plaatsen van afzettingen worden verminderd. De wijze van afzetten (een open, dicht, hoog of laag hek), de locaties waar het werkterrein in- en uitgereden wordt zijn zaken die van invloed zijn op de veiligheid en leefbaarheid van het projectgebied. De opdrachtnemer dient helder aan te geven waarom gekozen wordt voor een hoog of laag hek en/of waarom eventueel afgeweken wordt van een dicht hek (geredeneerd vanuit veiligheid, functionaliteit, leefbaarheid).
- VH023 Het gebied rondom het werkterrein dient te worden verlicht ten behoeve van het creëren van een sociaal veilige omgeving, conform richtlijn ROVL 2011. Dit kan bijvoorbeeld door toepassing van (eerder omschreven) het eco-licht.
- VH024 Hijs- of hef- werkzaamheden in/over de openbare ruimte vinden altijd plaats onder begeleiding van een verkeersregelaar.
- VH025 Gemeente heeft een organisatie ingericht die in geval van calamiteiten altijd (24/7) bereikbaar is, met mogelijkheid tot herstel/ alarmopvolging. Desalniettemin dient er ook bij de opdrachtnemer één alarmnummer voor dit project ingericht te worden. Opdrachtnemer stelt een 24/7 alarmnummer ter beschikking.
- VH027 Gefaseerde deelopleveringen dienen zoveel mogelijk voorkomen te worden, i.v.m. de (lastige) demarcatie tussen bouwplaats- en omgevingsveiligheid. Indien dit niet anders in te regelen is, dienen partijen hiervoor een deelwerkplan op te stellen, hoe zij de veiligheid van zowel bouwplaats als omgeving denken te borgen. Met welke beheersmaatregelen (bv. crashdeck/ valnetten, -schotten, -kussens/ alternatieven bouwmethodieken etc.). Opdrachtgever heeft inzake het "UITHuis" expliciete eisen vooraf kenbaar gemaakt, welke als beperking voor opdrachtnemer dienen te worden ingeregeld op een veilige wijze.

VH028 In het gebied worden borden ingezet, die de openbare veiligheid weergeven. De borden wijken bewust af, van de normale verkeersborden en normen; om te voorkomen, dat er een onoverzichtelijk geheel ontstaat tussen het gebied en de bebording, naar of van het gebied. Monitoring en handhaving hiervan kan zowel via de bekende wegen (BOA/ politie etc.) als via bijgevoegd proces verbaal (opdrachtnemer/ onderaannemer etc.).

VH029 In het gebied wordt een perimeter (/ omheining) geplaatst welke omgeving en bouw- of sloopopgave demarceert. De burgemeester van de Gemeente kan ervoor kiezen om hierin, vanuit algemeen openbare veiligheidsbelang te filmen. Uiteraard zullen hiervan de partijen geïnformeerd dienen te worden.



VH030 In het gebied zullen sommige hekken transparant zijn en/ of zullen kijkkasten worden aangebracht. De algemene regel die geldt is; filmen en fotograferen op de openbare weg en in de openbare ruimtes mag ("vrijheid van informatiegaring"). Dit is onderdeel van de vrijheid van meningsuiting (artikel 10 EVRM). Met uitzondering van het maken van een portret (portretrecht).

VH031 Op de sloop- of bouwplaats mag niet zomaar worden gefilmd of gefotografeerd. Hiervoor dient toestemming gevraagd te worden aan de V & G coördinatie – verantwoordelijke (/ hoofd uitvoerder). Met dien opmerking dat de medewerker In kwestie hier vooraf expliciet toestemming voor heeft gegeven, middels de personenregistratie. Immers het betreft een besloten ruimte, waarbij medewerkers mogen aannemen dat zij privacy hebben.

VH032 Beslissingsschema Tijdelijke Verkeers Maatregel (bijlage 5)

1. aanvraag komt binnen via info@walkwartier.nl
2. de coördinator omgevingsveiligheid beoordeelt conflicten
3. buiten de perimeter met conflict komt ie 3 werkdagen terug aanvrager
zonder conflicten gaat het door naar backofficeibor@oss.nl
4. binnen de perimeter met conflict komt ie 3 werkdagen terug aanvrager
zonder conflicten gaat het door naar uitvoerder sloop/ bouw
5. eventuele aanvullende beheersmaatregelen (punt 3 en 4) worden bijgevoegd in de reactie
6. definitieve bevestiging met voortvloeiende afspraken/ beheersmaatregelen.

VH033

De gemeente heeft de openbare ruimte in de winkelstraten aangepast. En eerbiedigt hiermee de bouwveiligheidszone, en maximale afstand van de bluswage ns. Er is op 40% van de tijd (tijdens winkelopeningstijden), op ca. 5% van de perimeter (400 m1 omtrek met 20 tafels x 1.00), sprake van een verantwoorde versmalling door afneembare banken/ tafels. De burgers worden gewaarschuwd middels waarschuwingstickers. De winkeliers tekenen een straatmeubilair beheer overeenkomst.



VH034

De omgevingsmanager zal op basis van het rondje op de bouw, en de meldingen zorg dragen voor een verantwoorde werkgang hieromtrent. Indien de openbare veiligheid niet meer verantwoord kan worden, zal deze regeling vervallen.

VH035

Ondergrondse kabels en leidingen

- het plaatselijke riool systeem is niet gescheiden.
En kan eventueel bronnering of soortgelijk niet verwerken.
De opdrachtnemer dient dus op eigen grond, het water te infiltreren, conform norm
- tijdens de realisatiefase is de stroom afgesloten.
Ter plaatse bevindt zich een (afgesloten) kleine kermisaansluiting (3x 75A),
- tijdens de sloopfase wordt het gas afgesloten en blijft afgesloten
- na de sloop zijn er géén bruikbare glasvezel-, telefoon- of internet- kabels meer.
De opdrachtnemer dient hiervoor zelf nieuwe kabels te regelen

VH036

Binnen 500 meter van het werk bevindt zich mobilifonie en portofonie (KPN). Eventuele bluetooth-/ gps-/ mobilifoon- verkeer, mag hierop en/of op de plaatselijke calamiteitendiensten géén verstoring geven. Opdrachtnemer dient hier dus bijpassende maatregelen voor in te regelen.

VH037

Er ligt een (concept) collectief beveiligingsplan

Integraal	Op een centrale plaats 24/7 overzicht van bewegingen
	Medewerkers, uitsluitend via een (online) verificatie (-software)
	Materialen, uitsluitend via een (online) reservering (-software)
	Materieel, uitsluitend via een (online) deelgebruik (sensoren)
Proces	Op een centrale plaats 24/7 gedragsregels in een gebied
	Techniek infrarood/ thermische camera's binnen de perimeter
	Alarmkamer buiten werktijd bedienbare poorten (sim kaarten)
	Opvolging binnen 15 minuten ter plaatse (heterdaadje)
Afspraken	Verrekening tussen (overheden), opdrachtgever, opdrachtnemer
	Overdracht tijdens werktijd V&G verantwoordelijke
	Storingen analoog (vlucht) plan, als digitale techniek uitvalt

VH038

De uitvoerenden krijgen een Laatste Minuut Risico Analyse (LMRA). Opdrachtnemers en haar onderaannemers, dienen deze instructie proactief met de juiste toelichting uit te delen. Zodat iedereen vooraf op de hoogte is, van de meeste actuele omgevingsbeperkingen ter plaatse.

Laatste Minuut Risico Analyse

Veiligheidschecklist voordat je aan het werk gaat

- ☒ Ben je geregistreerd en geïnstrueerd voor de werkzaamheden op Walkwartier?
- ☒ Heb je het juiste gereedschap en beschermingsmiddelen bij je?
- ☒ Heb je het BLVC kader bestudeerd op walkwartier.nl/blvckader?
- ☒ Heb je de actualiteiten bekeken op walkwartier.nl/bouwlogistiek?
- ☒ Heb je afwijkingen geconstateerd en deze kortgesloten met de leidinggevende?

Alles in orde? Top, dan ben je klaar om aan de slag te gaan!

Heb je vragen of suggesties
om de veiligheid te optimaliseren?
[www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/
communicatie](http://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/communicatie)



2.5 Communicatie (CN)

Communicatie in het BLVC uitvoeringsplan

Naast de technische (inhoudelijke) uitvoering van bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid rondom de werkzaamheden, speelt het aspect communicatie een belangrijke rol. Het loopt door alle aspecten heen, bundelt deze aspecten en vormt het gezicht naar buiten.



- CN001 Gemeente Oss, faciliteert een website t.b.v. communicatie, conform de toetsingscriteria van de Gemeente Oss.
- De mail wordt twee dagelijks uitgelezen en beantwoord door het communicatiebureau en coördinator omgevingsveiligheid, welke tweewekelijks wordt behandeld in het bouw- en/ of omgevingsoverleg.
- Er wordt antwoord gegeven op de volgende vragen:
- waar, wanneer, waarom wordt er gewerkt en wat merkt de omgeving ervan.
 - wat is de communicatie boodschap
 - welke communicatiemiddelen worden ingezet en welke planning hoort daarbij ?
- dit resulteert in een communicatiemiddelenmatrix: Wat / wanneer /naar wie / door wie
- contactnummer van iemand ter plekke.
- CN002 Gemeente Oss, faciliteert een speciale uitleg rondom BLVC in het hoofdstuk Bouwlogistiek
- Waarbij Opdrachtnemer zich verplicht, om hier proactief naar te verwijzen voor de laatste updates. Zodat alle betrokken stakeholders (Overheden, Opdrachtgever, Opdrachtnemer, Onderaannemer, Omgeving), met al haar afdelingen en functionarissen gedurende de gehele looptijd van het project, uniform worden geïnformeerd.
- Een samenvatting van het vierwekelijks bouw- en omgevings- overleg.
- Met waar nodig aanvullende instructies per onderdeel;
- | | |
|----------------|---|
| Bereikbaarheid | routing vrachten, parkeren auto's etc. |
| Leefbaarheid | overlast- en respect- agenda van de stakeholders etc. |
| Veiligheid | aanrijdgevaar, valgevaar etc. |
| Communicatie | meldingen, tips, suggesties etc. |
- CN003 Gemeente Oss, faciliteert een tweewekelijks opbrekingsoverleg voor betrokken stakeholders in het gebied. Waarbij zij de betrokken partijen mogelijkheid geeft om ideeën bespreekbaar te stellen, en tot constructieve samenwerkings afspraken te komen. Uiteraard zullen van deze bijeenkomsten verslag gelegd worden met te verwerken actiepunten.

- CN004 Gemeente Oss, faciliteert op onaangekondigde momenten een "rondje rond de bouw", met (plaatsvervangend) uitvoerder van de Opdrachtnemer. Waarin de uitgangspunten van het BLVC kader, -plan getoetst en geoptimaliseerd worden. Zodat er niet alleen sprake is van planopmaak maar ook plancoördinatie ter borging van de omgevingsveiligheid. In constructieve samenspraak zal gezocht worden naar bijpassende beheersmaatregelen, met bijbehorend transparant verrekenmodel*, met beslissingsbevoegdheid van de coördinator omgevingsveiligheid. Dit houdt in, dat niet alle voortvloeiende kosten automatisch verrekenbaar gesteld worden aan opdrachtgever.
- CN005 Alle partijen hebben een collectieve inspanningsverplichting, om de communicatie zodanig uit te voeren, dat de omgeving tijdig op de hoogte is van de (reden van de) uit te voeren werkzaamheden, de duur, de tijdelijke maatregelen die genomen worden en de gevolgen van de werkzaamheden.
- CN006 De Opdrachtnemer zorgt voor een eerste aanspreekpunt voor de omgevingsmanager van de gemeente. Deze persoon is dagelijks te bereiken voor vragen en opmerkingen vanuit de gemeente.
- CN007 De Opdrachtnemer meldt verschuivingen van de perimeter, of overlast verhogende activiteiten (geluid/ trilling/ extra vervoersbewegingen/ andere werktijden) uiterlijk twee weken vooraf, via het opgestelde TVM formulier. Met inachtneming van een plan B, immers als de aanvraag wordt afgekeurd dient er toch zonder vertraging / extra kosten gebouwd te worden. Uiteraard zijn onoverkomelijke omstandigheden incidenteel bespreekbaar, echter een betonstort met afvlinding laat zich twee weken vooraf voorspellen. Ook de mogelijkheid op uitloop vanwege onvoorspelbaar weer is voorspelbaar. Ook is de beton beschikbaar met zg. "uithardings-vertrager" om overlast te voorkomen. Waarbij de feitelijke uitloop niet wordt aangekondigd, maar de mogelijkheid op uitloop.
- CN008 In alle communicatie-uitingen naar omwonenden, externe professionele stakeholders en de bewoners is de gemeente Oss de afzender. De gemeente is eindverantwoordelijk voor omgevingsmanagement inclusief externe communicatie en voert regie over de communicatie naar buiten. Dit staat los van verkoop communicatie, rondom de feitelijke bouwinhoud.
- CN009 De Opdrachtnemer dient de omgevingsmanager van de gemeente periodiek en tijdig van alle relevante informatie (over het project, voortgang, planning, fasering, omleidingen, verwachte overlast) te voorzien, zodat er voldoende gelegenheid is om de doelgroepen tijdig te informeren.

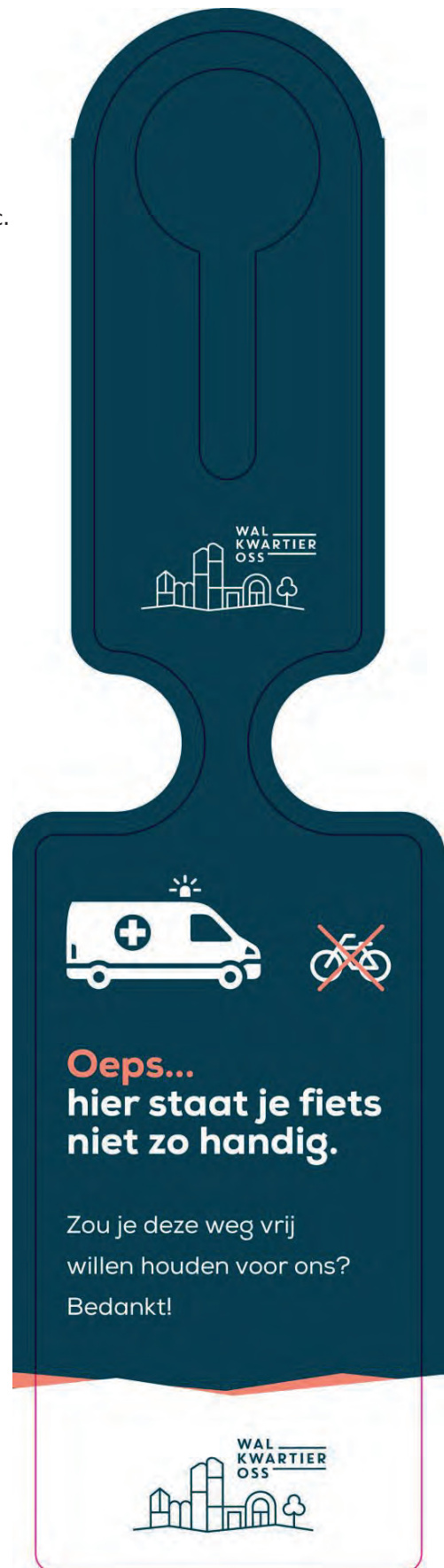
- CN010 De omgevingsmanager van de gemeente stelt samen met de Opdrachtnemer een communicatiekalender op. In de communicatiekalender staat wat, wanneer en op welke manier (met welke communicatiemiddelen) aan de omgeving (de diverse stakeholders die door OM van de gemeente zijn aangegeven) wordt verteld over de uitvoering van het project. Op basis hiervan wordt ook inzichtelijk voor de Opdrachtnemer wat 'tijdig aanleveren van informatie*' is. *Hiermee wordt bedoeld Dat opdrachtnemer niet naar individueel goedgeplande planningen kan omdraaien, en zichzelf zal moeten conformeren aan de twee weken aangereikte werkzaamheden en dienst voortvloeiende overlast naar de omgeving.
- CN011 Het is de 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 de omgevingsmanager van de Gemeente. Evenmin mag de Opdrachtnemer zelf evenementen organiseren in of rond de bouwplaats, zonder expliciete toestemming van de omgevingsmanager van de Gemeente.
- CN012 Vragen, suggesties, tips en meldingen die binnenkomen bij de gemeente Oss; worden door de coördinator omgevingsveiligheid van de gemeente gefilterd. Vragen/klachten die door de Opdrachtgever en/of -nemer beantwoordt kunnen worden, worden altijd aan hem of haar doorgegeven. De Opdrachtgever en/ of -nemer dient hier binnen 2 werkdagen op te reageren en de Gemeente terugkoppeling te geven over de afhandeling.
- CN013 Vragen, suggesties, tips en meldingen die binnenkomen bij de Opdrachtgever en/ of-nemer, worden door hun zelf gefilterd, geregistreerd en in overleg met omgevingsmanager van de gemeente binnen twee werkdagen afgehandeld. De registratie van alle vragen en klachten (meldingen) wordt door de omgevingsmanager van de gemeente bijgehouden. Naam melder, contactpersoon, type melding, datum van de melding en datum afhandeling en door wie de melding is afgehandeld, komen in het overzicht te staan. Als meldingsregister fungeert een aparte mailbox (info@walkwartier.nl)
- CN014 Het bouwteam bestaande uit gemeente, ontwikkelaar, bouwer, onderaannemers, dient zich te conformeren, aan de neutrale beslissingsbevoegdheden van de omgevingsmanager. Deze dient werkruimte (/ "mandaat") te krijgen om in uitsluitend gebiedsbelang, te prioriteren van de verschillende belangen in het gebied. Waarbij een adequate snelle beslissing vaak beter is dan "géén" beslissing. Het spreekt voor zich, dat deze functie zal worden overgeheveld, indien (herhaaldelijk) blijkt dat genomen beslissingen niet hebben bijgedragen aan de omgevingsveiligheid. Waarbij de geldende wetgeving als duidelijk kader gehanteerd wordt, tenzij vooraf anders overéén gekomen wordt.

- CN015 De Opdrachtnemer dient een alarmnummer ter beschikking te stellen die 24/7 bereikbaar is, met beslissingsbevoegdheid binnen 60 minuten reactietijd. Dit zijn dus niet de normale telefoonnummers van functionarissen in een normale CAO die "toevallig" thuis zijn; maar ("nuchtere") functionarissen die "dienst" hebben en die avond/ weekend mogelijk gestoord kunnen worden door een meldkamer of soortgelijk.
- CN016 Gemeente faciliteert op de integrale communicatie website over het gebied, een webcam om (mede) de omgevingsveiligheid te borgen. Zodat alle betrokkenen realtime de activiteiten kunnen volgen, en er transparantie met draagvlak ontstaat bij de omgeving. Opdrachtnemer dient hier vooraf partijen en personen op te attenderen conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming; en de vrijblijvende keuze geven om de bouwplaats niet te betreden.
- CN017 Opdrachtnemer dient eventueel inkijk bij de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen, om de omwonenden/ scholen/ winkels niet te storen in hun privacy. Denk hierbij aan gaasnetten/ aftimmering/ steigerschotten etc. Een en ander kan worden opgemaakt uit de aan te leveren deelwerkplannen van de opdrachtnemer.
- CN018 De Opdrachtgever en/ of-nemer dienen proactief hun (financiële) medewerking te verlenen aan sociale overlastcompensatie, in de vorm van rondleiding (bv. dag van de bouw), kinderactiviteiten (bv. dode hoek actie), onderzoek (bv. stagiaires omgevingsveiligheid) etc. Deze suggesties worden aan- of voorgedragen door de omgevingsmanager.
- CN019 De Opdrachtgever en -nemer, dienen zich in te zetten, om alle communicatie zoveel mogelijk via de integrale website van de gemeente te laten verlopen. Met de centraal verantwoordelijke omgevingsmanager, die de gespreksverslagen/ meldingen/ suggesties als integraal dashboard monitort. Dus een dringende oproep om verzoek om onderaannemers en uitvoerenden géén foto's of meldingen (op social media) te laten delen.
- CN020 De gemeente voert de gesprekken met de klankbordgroep*. Over de uitstraling van de perimeter en aanverwante zaken. Opdrachtgever en -nemer, zullen zich zoveel mogelijk conformeren aan diens wensen. Een en ander aan de omgevingsmanager, om deze in te tijd te prioriteren en verhelderen. Het profiel van de klankbordgroep zijn de winkeliers/ school/ adviesraad sociaal domein/ wijkraad/ calamiteitendiensten/ bewoners/ pandeigenaren en andere betrokkenen.
- CN021 De gemeente voorziet afneembare banken en tafels, ter compensatie van verloren terrasruimte tijdens de bouwopgave. Hiervoor worden overeenkomsten opgemaakt met de betrokken winkeliers, om zorg te dragen voor een vrije doorgang van de calamiteitendiensten.



CN022 De gemeente deelt fietslabels uit, om de burgers op een vriendelijke wijze te verzoeken, om de fietsen op de centrale plaatsen te parkeren. In het voetgangersgebied is parkeren van een fiets Echter niet verboden, waardoor een actief beroep wordt gedaan op de sociale controle van winkeliers etc.

CN023 De gemeente voorziet zogenaamde kijkgaten in de schutting, zodat de burgers een transparant overzicht krijgen tijdens de sloop- en bouwopgave. Zowel de betrokken partijen en medewerkers, zijn hiervan op de hoogte gesteld (zie punt VH030).



Omgevingsverslag

Bijlage 1a

Vastgestelde route bouwverkeer

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>



Bijlage 1b Vastgestelde route bouwplaats medewerkers

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>



Omgevingsverslag

Bijlage 1c

Vastgestelde route winkelverkeer

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/leefbaarheid>



Omgevingsverslag

Bijlage 1d Vastgestelde route minder validen

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/leefbaarheid>

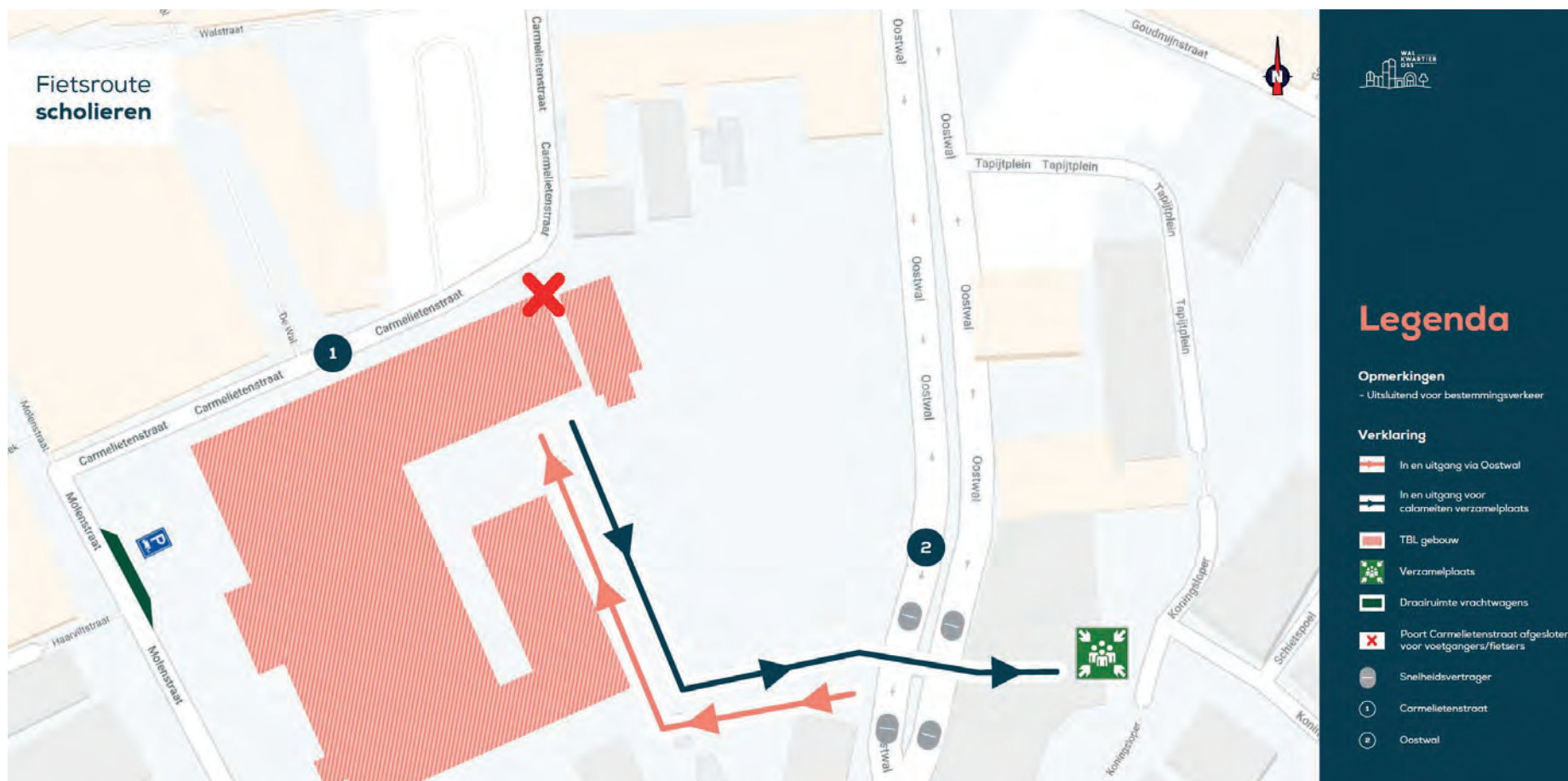


Omgevingsverslag



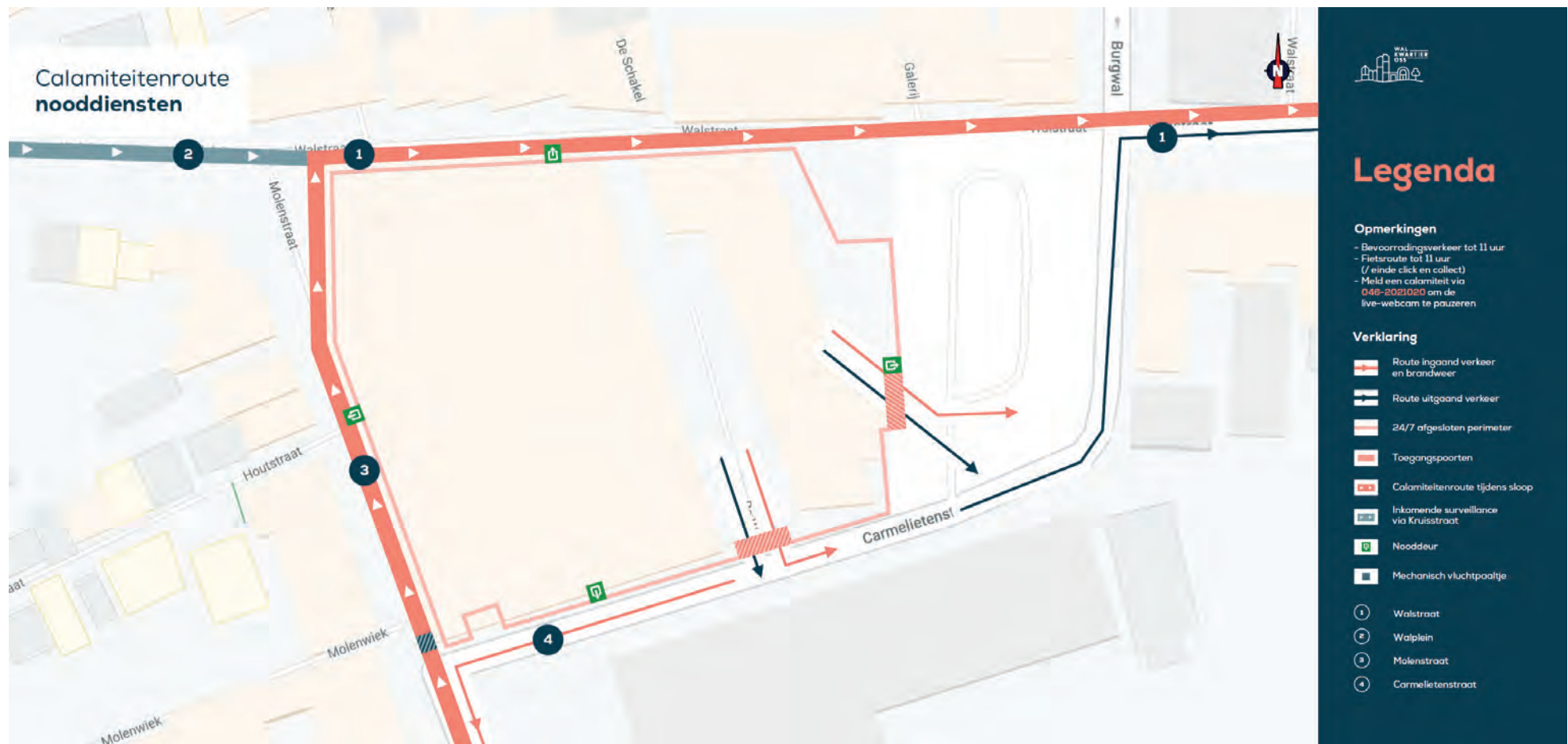
Bijlage 1d Vastgestelde route schoolgaand fietverkeer Noord

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/leefbaarheid>



Bijlage 1e Vastgestelde calamiteitenroute

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/leefbaarheid>



Bijlage 1f Vastgestelde route winkelend publiek

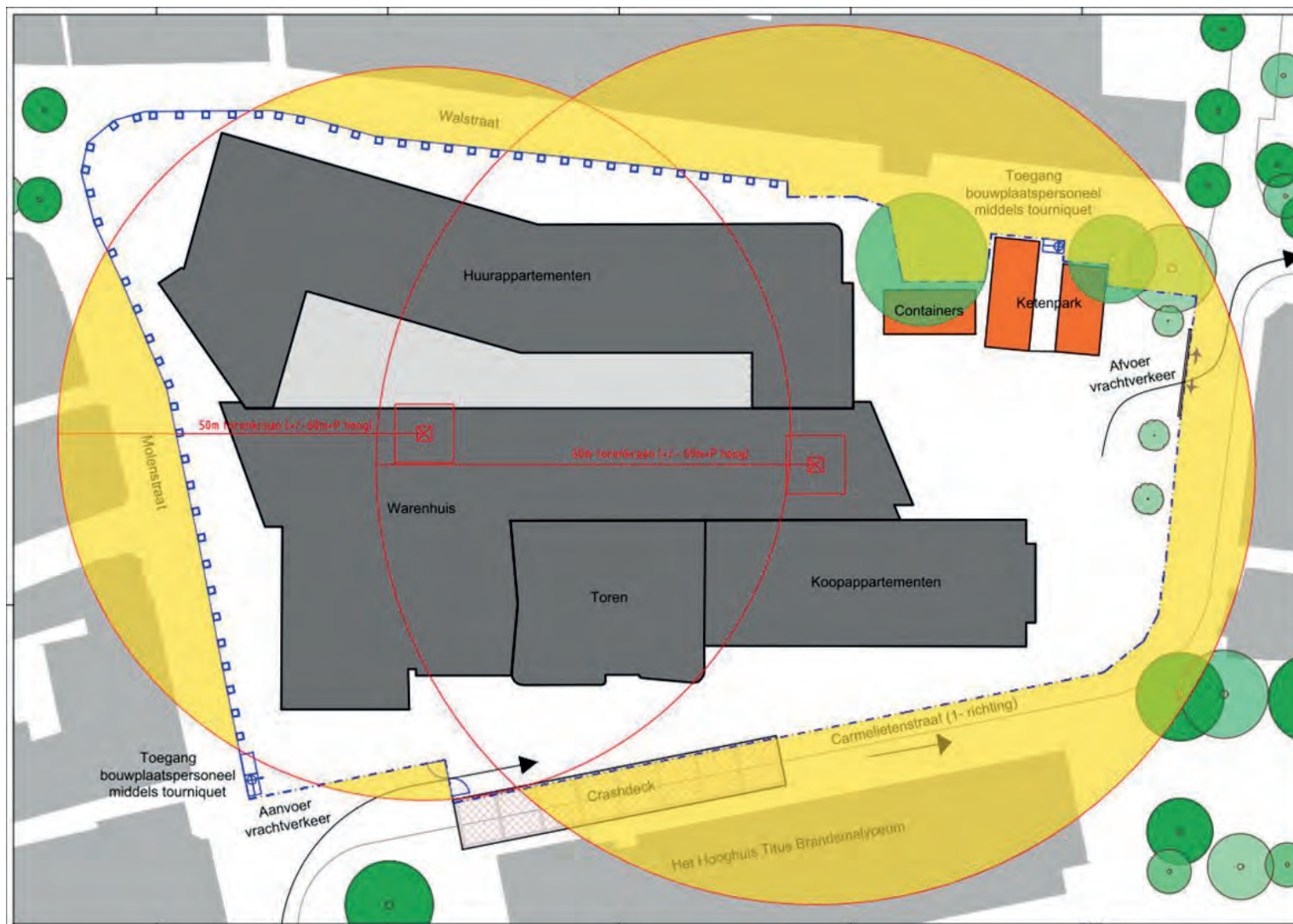
<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/leefbaarheid>



Omgevingsverslag

Bijlage 2a

Vastgestelde perimeter met draaicirkels kranen ;
<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>



Omgevingsverslag



Bijlage 2b

Beveiligingsdriehoek

Optioneel beveiligingsplan ;

Europac

techniek – alarmkamer

freek@europac.nl

Van Mook

opvolging

ramon@bewakingsdienstvanmook.nl



Bewakingsdienst
van Mook



PROTOCOL VIDEOVERIFICATIE WALKARTIER OSS

Walkartier Oss

De

18 juli 2021

- In SC's en CP's aanvragen dat het videoverificatie betreft.
- UITLEG:
Het betreft hier een bouwverf in Oss, hier staan 2 bafa 10 KVI. Deze zijn behalve belangrijk voor de stroomvoorziening ook levensgevaarlijk, wanneer hier onbevoegde personen zich toegang verschaffen. Deze bouwverf is volledig afgezet met een houten afschutting en twee poorten.

Protocol

Bij videoalarm direct ingrijpen en bij personen binnen de afbakening worden waargenomen direct de politie bellen en beelden via Live view downloaden zetten en van Mook waarschuwen.

- Goed de beelden bestuderen of er mogelijk een deur of rooster van de trafobuizen open staat of zijn vervuilde.
- Geen deuren open, geen roosters vervuilde en geen personen waargenomen, geen actie. WEL in de rapportage vermelden.

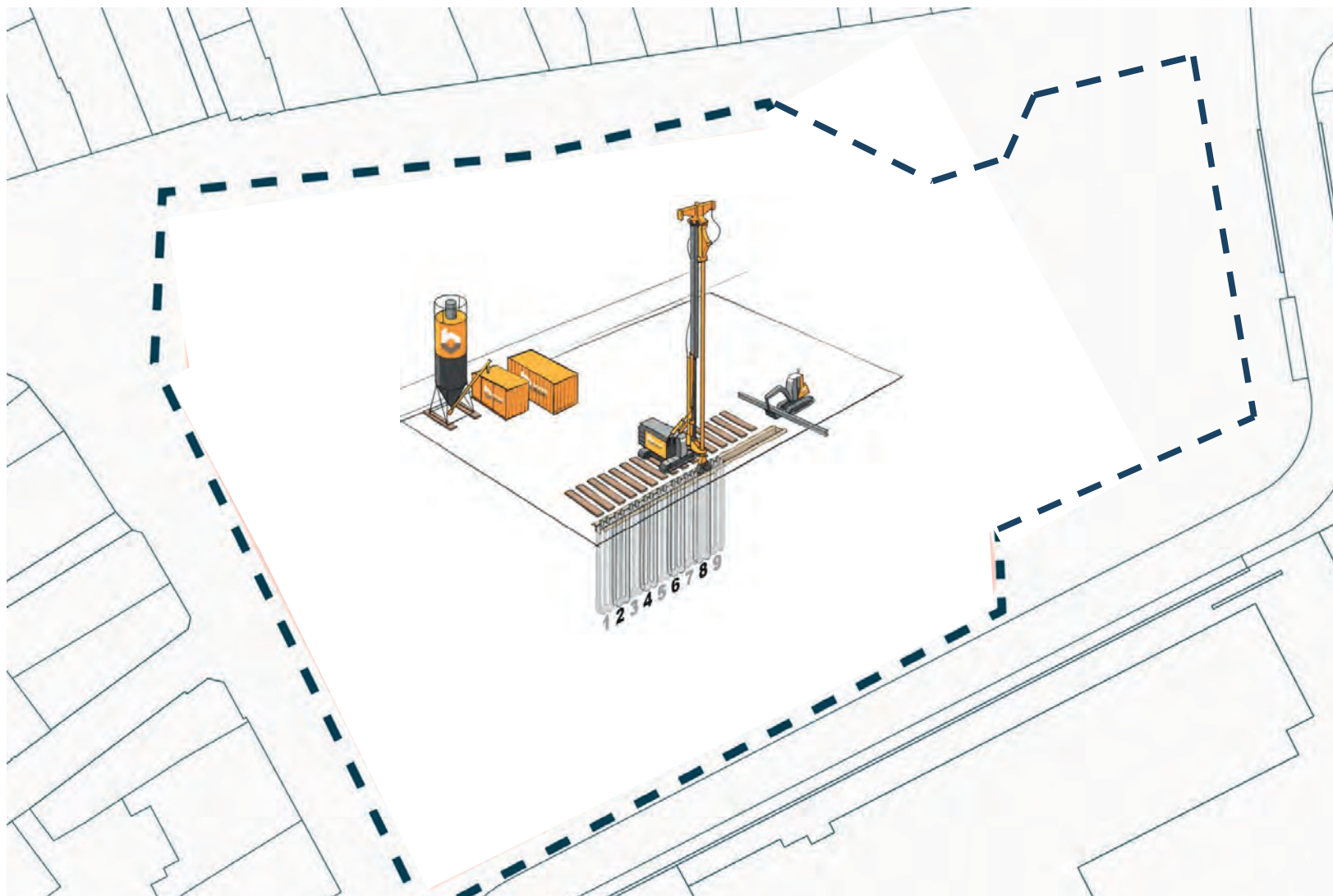
Dit protocol is op 28 juli 2021 opgesteld door:

Freek Marx

Bijlage 2c

Fase ondergrond en kelderbouw ;

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>

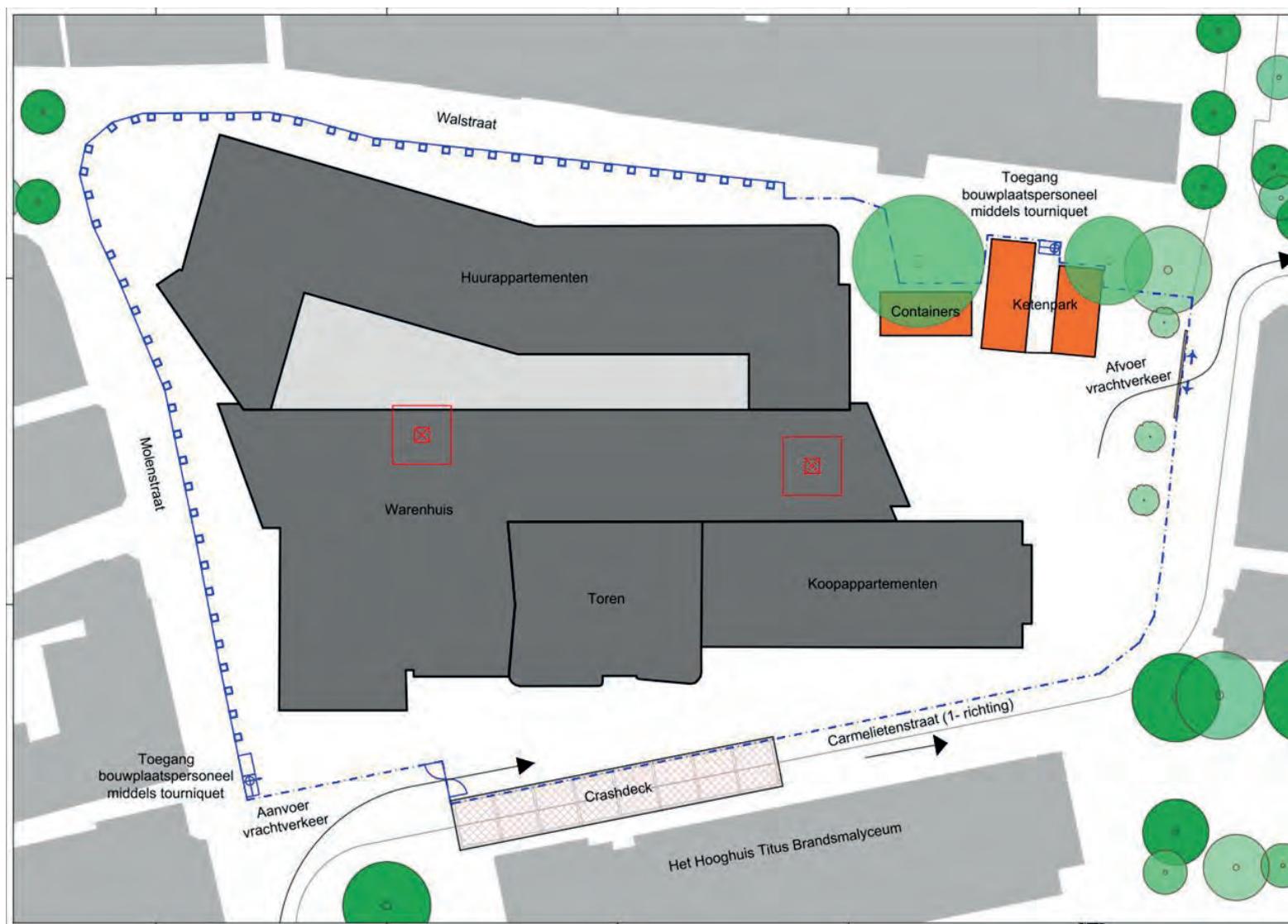


Omgevingsverslag

Bijlage 2d

Fase laagbouw tot ca. 30 meter hoogte ;

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>

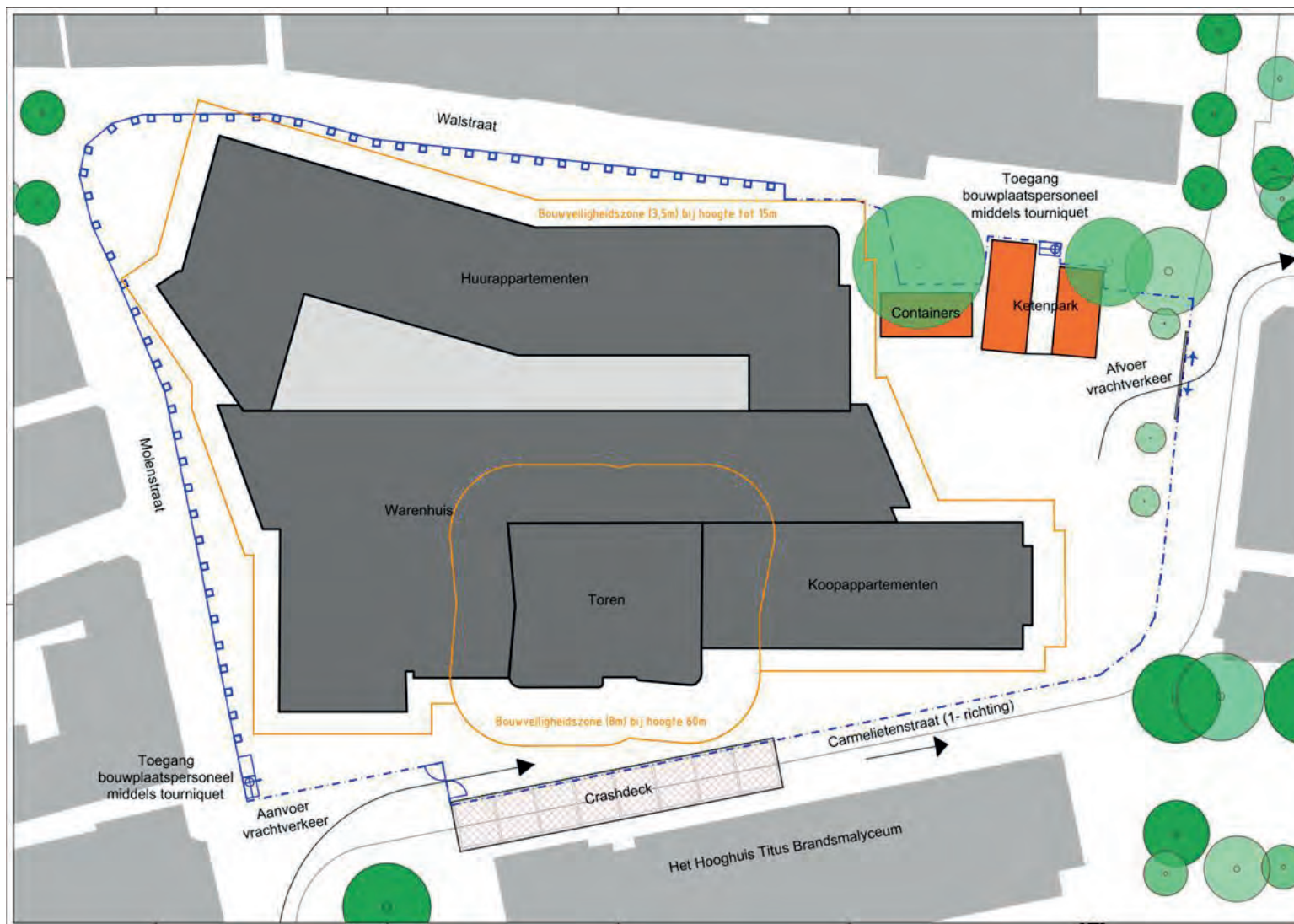


Omgevingsverslag

Bijlage 2e

Fase hoogbouw vanaf 30 meter hoogte ;

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>



Bijlage 2f

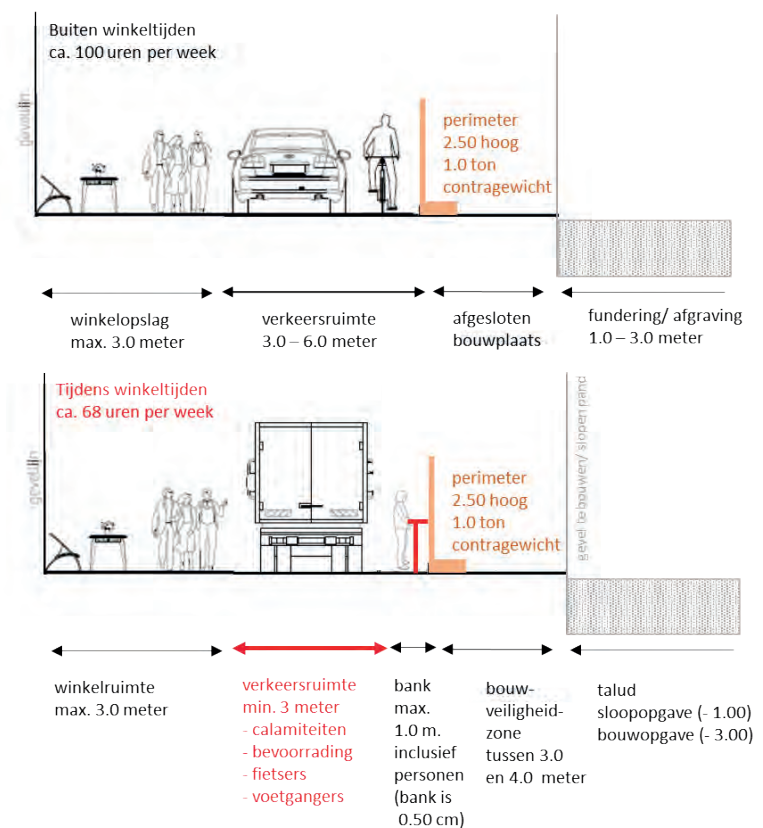
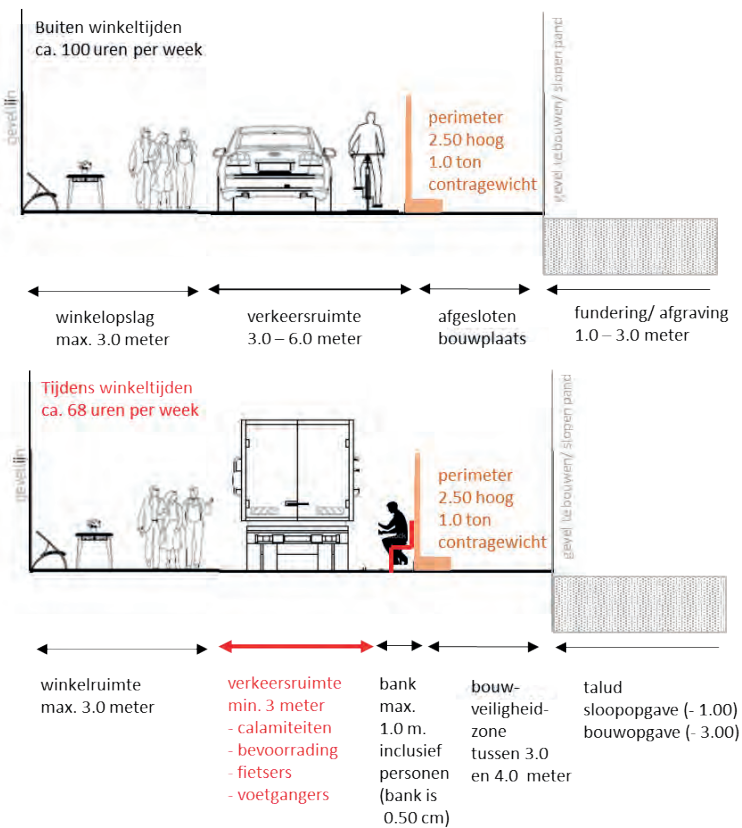
Zijaanzicht bouwfase ;

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/bereikbaarheid>

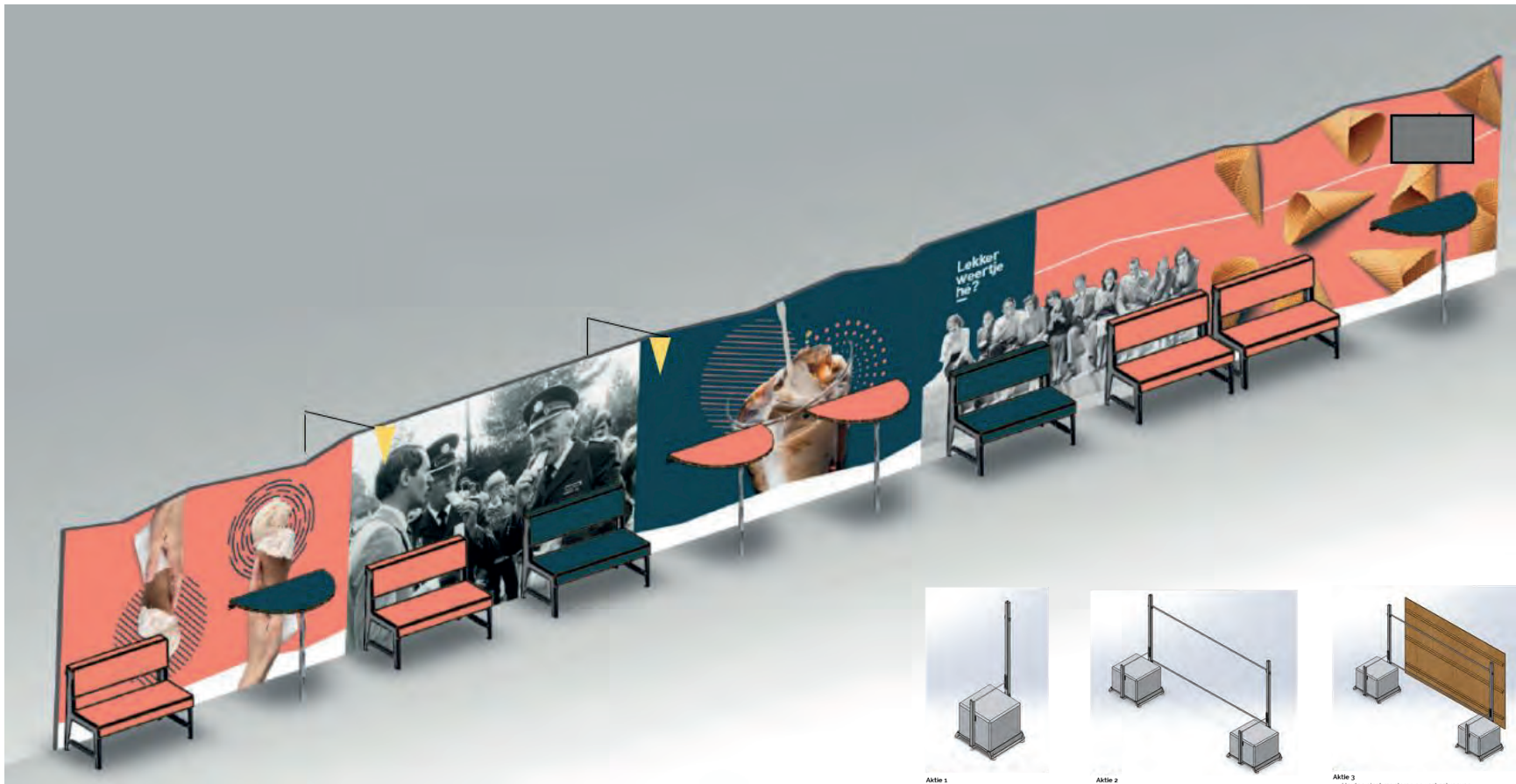


Bijlage 3a Verplaatsbare perimeter ;

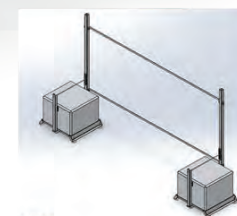
- Tijdens de sloop is de perimeteromtrek 350 m1 en tijdens de bouw ca. 500m1.
- Op ca. 4-6% van deze omtrek, worden op max. 20 plaatsen, tafels/ banken van ca. 1.00 meter breed geplaatst
- Op ca. 40% van de tijd, tijdens winkeltijd
- Middels een duidelijke overeenkomst met de verantwoordelijke winkeliers (zie bijlage 7)



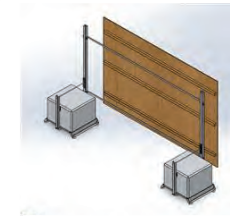
Bijlage 3b **Verplaatsbare perimeter ;**
<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/veiligheid>



Akte 1
- 2x eindconsole plaatsen en stellen



Akte 2
- Druisliggers plaatsen en



Akte 3
- Houten plaat monteren en vast schroeven



Bijlage 3c

Verplaatsbare perimeter ;

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/veiligheid>
werkproces om de perimeter te verschuiven



Stappen

- 1 Vraag minimaal twee weken van tevoren een tijdelijke verkeersmaatregel aan bij Bas Timmers. Download het bestand hieronder.
- 2 Vergeet niet de juiste nummers van de te verplaatsen panelen te benoemen. Het unieke nummervind je rechtsonder op ieder paneel.
- 3 De wegbeheerder, omgevingsmanager en de V & G coördinator beoordelen de aanvraag.
- 4 De aanvraag wordt goedgekeurd en je ontvang een bevestiging per mail.
- 5 De tijdelijke verkeersmaatregel wordt op de hinderkalender geplaatst.
- 6 Wij regelen de rest!

Bijlage 3d

Perimeter adopteren;

<https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/veiligheid>

Jouw advertentie op de omheining van het Walkwartier?

Dit kant. Er komen een aantal nieuwe panelen.
(Molenstraat/Walkstraat) beschikbaar.

X.XXX voorbijgangers per dag!

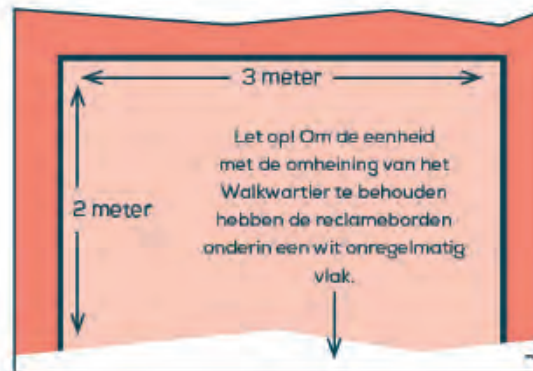


- Ook een nieuw:
 - Lever je eigen ontwerp, of los materiaal aan. Wij transformeren het naar de huisstijl van het Walkwartier.
 - Keuze voor de locatie is mogelijk in overleg.
 - De panelen zullen worden voorzien van een anti-graffiti laag.
 - De panelen blijven eigendom van het Walkwartier.
- Reclame (incl. opmaak, printen en plaatsen)
- 1 paneel 100,-
 - 2 panelen 150,-
 - 3 panelen 200,-

Meer informatie?
Bel 040 412
Of mail info@walkwartier.nl



X.XXX voorbijgangers per dag!



Goed om te weten

- Lever je eigen ontwerp, of los materiaal aan. Wij transformeren het naar de huisstijl van het Walkwartier.
- Keuze voor de locatie is mogelijk in overleg.
- De panelen zullen worden voorzien van een anti-graffiti laag
- De panelen blijven eigendom van het Walkwartier

Bijlage 4 Sanctioneringsbeleid

- in de basis dient iedereen de openbare ruimte zo min mogelijk te verstoren.
- afwijkingen kunnen uiterlijk 14 dagen voor aanvang aangevraagd worden.

Proces verbaal van constatering

Aan	:	<i>Contractpartij</i>
Van	:	Walkwartier team centrum Oss
Datum	:	
Onderwerp overtreding	:	<i>Aanduiding</i> <i>Datum</i> <i>Locatie</i>
Datum en tijdstip	:	<i>Constatering</i>
Geconstateerd door	:	<i>Persoon</i>
Beschrijving	:	<i>constatering / overtreding</i> <i>feiten overtreding, datum, tijd, plaats,</i> <i>situatie, bij voorkeur met beeld</i>
Contract	:	<i>in toelichting motiveren welke eis en contract overtreden</i> <i>wordt en op welke grond(en), blvc-kader versie x, grond</i> <i>uitgiftecontract datum, raw bestek datum, etc</i>
Boete	:	Bovengenoemde constatering betreft een activiteit of gebeurtenis die niet in overeenstemming is met Hiervoor wordt u een boete opgelegd van € 500 per gebeurtenis en per dag dat deze voortduurt Maximaal € 5.000 per jaar per (onder-/ neven-) annemer; Het bedrag van de boete
Gemeente Oss	:	
Bijlagen	:	<i>foto's, situatieschets</i>

Bijlage 5 Aanvraag Tijdelijke Verkeers Maatregel (TVM)

- in de basis dient iedereen de openbare ruimte zo min mogelijk te verstoren.
- afwijkingen kunnen uiterlijk 14 dagen voor aanvang aangevraagd worden.
- voortvloeiende kosten met beheersmaatregelen liggen bij de aanvrager
- eindoordeel bindend in het gebied



Tijdelijke Verkeers Maatregel

1. Datum aanvraag :

Datum uitvoering :

2. Exacte locatie :

Exacte nummers
(zie rechtsonderin)



3. Beoordeling omschrijving

akkoord misschien onmogelijk

a. wegbeheerder :

☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------

b. V&G coördinator :

☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------

c. omgevingsmanager :

☐	☐	☐
--------------------------	--------------------------	--------------------------

4. Eindconclusie :

5. Hinderkalender :

6. Verplaatsing door :

Contact persoon

Telefoonnummer

Email

Bijlage 6 Straatschade Meldings Formulier (SMF)

- in de basis dient iedereen de openbare ruimte zo min mogelijk te verstoren.

Straatschade Meldings Formulier

Of andere vermeende schade aansprakelijkheid rond de bouwopgave

Geconstateerd door :
(datum, naw)

Verzoek tot registratie / herstel :
(uitleg van de noodzaak)

Impact straitschade :
(visualisatie)

Tijdelijke voorziening :
(omschrijving noodreparatie)

Beoordeling :

1. wegbeheerder
(genomen actie)

☐

2. coördinator omgevingsveiligheid
(genomen actie)

☐

Bijlage 7 Straatmeubilair Beheer Overeenkomst (SBO)

- afneembare banken en tafels,
worden uitsluitend geplaatst tijdens winkeltijden (40% tijd)
- met een maximale breedte (incl. personen) van 1.00 meter
tafel of bank met steun zijn ca. 50 cm, plus personen 50 cm.
- geleide pad wordt ter plaatse omgelegd
- er blijft altijd 3.00 meter winkel (opslag- en passeer-) breedte
- er blijft altijd 3.00 meter calamiteiten doorgang.



Straatmeubilair Beheer Overeenkomst

Naam bedrijf	:	
Naam contactpersoon	:	
Adres	:	
Telefoon en email	:	
Krijgt in bruikleen	:	 afneembare banken afneembare tafels
Verklaart proactieve medewerking in	:	- het veilig opbergen buiten werktijd - vrijhouden van de calamiteitenroute van 3.00 meter - labels plaatsen op het verkeerd geparkeerde fietsen - toezien op oneigenlijk gebruik van het meubilair - deelname aan het maandelijks overleg - het BLVC kader rond het gebied
Voorbehoudt	:	indien de openbare veiligheid in gevaar komt, dient deze overeenkomst (tijdelijk) opgeheven te worden, des oordeels omgevingsmanager project.
Aldus overééngekomen door	:	 naam handtekening Datum

Bijlage 8

Aanvraag parkeerticket

(PT)

De coördinator omgevingsveiligheid ziet mede toe op correct strategisch gebruik van parkeren. Van maximaal 150 gelijktijdige parkeertickets voor de Bergoss- en Anton Jurgens- parkeergelegenheid. De V & G verantwoordelijke (/ bouwer), stelt één beheerder voor het parkeersysteem aan. Welke (gezamenlijk met de coördinator omgevingsveiligheid) geïnstrueerd wordt in de software van <https://parkmobile.nl/>



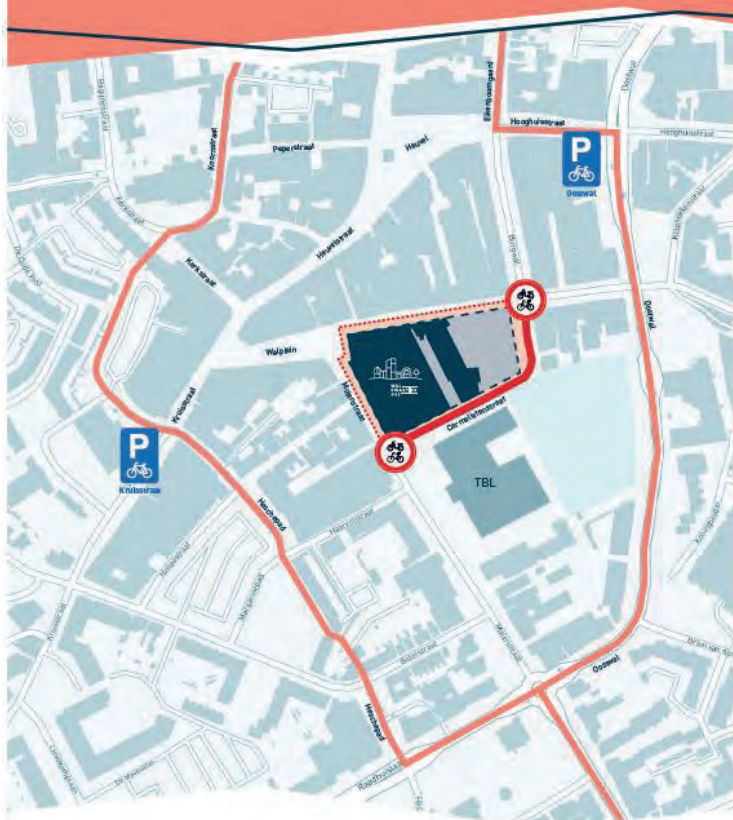
Basisregels:

- routing parkeergelegenheden, zie <https://www.walkwartier.nl/bouwlogistiek/instructiekaarten>
- maximaal één ingang voor personen en klein gereedschap en -materialen, t.h.v. Walstraat 36a, 5341CK
- laden en lossen, via de aangewezen laad- en losplaats Carmelietenstraat, t.h.v. nummer 18
- parkeergelegenheden zijn onderling gekoppeld Bergoss (Goudmijnstraat) tot 2 meter doorrijhoogte Jurgensplein (Boterstraat) > 2 meter doorrijhoogte
- parkeergelegenheden dienen respectvol gebruikt te worden, denk aan binnen de vakken parkeren, moddersporen voorkomen, afval op de juiste plaatsen, stapvoets rijden, normaal geluid etc.
- via de vaste looproute; Bergoss garage via Goudmijnstraat, Oostwal oversteken, zuidkant Walstraat Anton Jurgensplein via Houtstraat, Molenstraat en Walstraat
- looproutes; zijn begaanbaar met karren/ kruiwagens van max. 60 cm breed x 50 kg. manoeuvreerbaar
- Jurgensplein, is 24/7 geopend
- BergOss garage is beperkt geopend op werkdagen tussen 6.30 en 18.00 (/ donderdag 21.00 uur). Mits hier voldoende gebruik van gemaakt wordt, als blijkt dat dit voor te weinig auto's verruimd is, zal de gebruikelijke werktijd worden aangehouden van 8.00 uur.
- Eventuele incidenten (overwerk avond/ zaterdag) loopt via parkeerbedrijf@oss.nl
- na werktijd dienen geregistreerde kentekens voor de bouw verwijderd te zijn
- parkeerticket, is uitsluitend voor werkdagen: werken in weekend, dient apart aangevraagd te worden
- er kunnen max. 25% meer kentekens geregistreerd (188), als geparkeerd staan (max. 150)
- auto's zonder voorregistratie (1 werkdag vooraf), kunnen niet acuut ingevoerd en geregistreerd worden
- auto's dienen zoveel mogelijk voor bepaalde tijd (dus exacte begin- en eindtijd) ingeschreven te worden
- verwerking kentekens en personen, is onderhevig aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming
- gemeente kan niet aansprakelijk gesteld worden voor niet werkende software, verbindingen etc.
- maandelijks rapporteert de beheerder, proactief de statistieken en constatering

Aanvraag Parkeerticket

Naam bedrijf	:		Contacpersoon	
Email	:		GSM	
Kenteken	:		Voertuigsoort	
Startmoment parkeergelegenheid	:		Stopmoment	
Opmerkingen	:			

Fietzers let op!



De Carmelietenstraat is afgesloten voor (brom)fietzers. De straat tussen het TBL en het Walkwartier is daarmee niet toegankelijk voor (brom)fietzers.

Je kunt de fietsstraat of de Oostwal gebruiken als alternatieve fietsroute.

De Wal- en Molenstraat zijn versmald en het wordt daardoor afgeraden om hier te fietsen.

Kijk voor meer informatie op walkwartier.nl

Plan is begeleidt	door coördinator omgevingsveiligheid TLPM BV,	Bas Timmers
Plan is opgemaakt	door verkeerskundig ingenieursbureau Megaborn BV,	Eddy Michels
Plan is gecontroleerd	door verkeerskundig ingenieursbureau Iv-Infra BV,	Stefan van Lith
Plan 1, is geïntroduceerd	door alle betrokken stakeholders	op 25-1-2022
Plan 2, met correcties	is gedeeld met alle betrokkenen	op 22-2-2022

Inhoudsopgave

1	Verkeersmaatregelenplan Walkwartier	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.1	Anleiding	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.2	Doelstelling	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.3	Samenstelling plan	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.4	Bouwterrein	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.5	Omvang en routing bouwverkeer	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
1.6	Varianten afweging en keuze	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2	Overzicht met beheersmaatregelen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.1	Inleiding	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.2	A. Molenstraat / ingang bouwterrein Carmelietenstraat	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.3	B. Versmalling Carmelietenstraat + parkeerterrein De Wal	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.4	C. Uitgang bouwterrein Carmelietenstraat + kruising Burgwal	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.5	D. Walstraat, tussen Oostwal en Burgwal + kruising Oostwal	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.6	E. Invalswegen naar centrum	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.7	F. Scholieren	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.8	G. Winkelbevoorrading	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

2.9	H. Perimeter	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
2.10	I. Overige maatregelen	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3	Overige aspecten	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.1	Verkeersbesluiten	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.2	Communicatie/gedragsbeïnvloeding	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.3	Handhaving	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.4	BLVC-kader	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1 VERKEERSMAATREGELENPLAN WALKWARTIER

1.1 Aanleiding

In het gebied in het centrum van Oss, dat wordt begrensd door de straten Molenstraat – Carmelietenstraat – Walstraat, wordt binnenkort gestart met de bouw van het Walkwartier. In dit verkeersmaatregelenplan worden de gevolgen van de bouwwerkzaamheden voor alle verkeersstromen in kaart gebracht en de beheersmaatregelen genoemd die noodzakelijk zijn om de doorstroming te reguleren en hinder zo veel mogelijk te beperken.

1.2 Doelstelling

In dit plan is een overzicht gegeven van alle beheersmaatregelen die noodzakelijk zijn tijdens de bouw, zodat:

- voor alle gebruikers van de openbare ruimte duidelijk is welke maatregelen worden genomen;
- voor de verschillende leveranciers van materialen en aannemers om deze maatregelen te realiseren duidelijk is welke maatregelen moeten worden genomen. Voor de aanleg van de diverse voorzieningen wordt nog een apart bestek opgesteld;
- dit overzicht kan worden gebruikt tijdens diverse communicatiemomenten, zoals bij inspraak via een webinar, wekelijks rondje bouwplaats / twee wekelijks intern overleg / vierwekelijks extern overleg / of het tweemaandelijks calamiteitenoverleg. Uiteraard is de coördinator omgevingsveiligheid altijd bereikbaar op info@walkwartier.nl

1.3 Samenstelling plan

Dit verkeersmaatregelenplan heeft de volgende bijlagen:

- microplan met alle noodzakelijke beheersmaatregelen rondom het bouwterrein, variant 2 (tekening GOs2101-120 d.d. 7-6-2022);
- macroplan met omleidingsroutes- en maatregelen (tekening GOs2101-118 d.d. 5-5-2022 en tekening GOs2101-125 d.d. 16-2-2022);
- kaart met invloedsgebied (tekening GOs2101-923 d.d. 11-3-2022).

1.4 Bouwterrein

Ten behoeve van de bouw is het noodzakelijk dat delen van de openbare ruimte gedurende circa 3 jaar in gebruik worden genomen als bouwterrein. Ook voor het slopen van de gebouwen was openbare ruimte nodig. Zowel de Molenstraat (voetgangersgebied) als de Walstraat (voetgangersgebied) zijn reeds voor 50% versmald. Daarnaast is verkeersmeubilair rond de oude V&D verwijderd, zijn parkeerplaatsen op de Carmelietenstraat opgeheven, zijn 6 bomen (met een stamomtrek < 20 cm) voor de V&D gekapt, zijn 6 lichtmasten op de Walstraat vervangen door gevelverlichting en zijn er fietsnietjes aan de Molenstraat, Walstraat en De Wal verwijderd. Ook is de toegang van het TBL voor scholieren aan de Carmelietenstraat in september 2021 verplaatst, zodat alle ca. 1400 scholieren dwingend wordt aanbevolen om gebruik te maken van een fietspad, welke bereikbaar is vanaf de Oostwal. Hierdoor is gebruik van de Carmelietenstraat door scholieren van het TBL niet meer noodzakelijk. Daarnaast zijn er, vooruitlopend op de bouw, nog een aantal kleine(re) maatregelen uitgevoerd. In het overzicht met beheersmaatregelen (vanaf blz. 3) is de status van elke maatregel aangegeven.

1.5 Omvang en routing bouwverkeer

Gedurende 3 jaar (2 jaar bouwen en 1 jaar afbouwen), worden er gemiddeld ca. 10 vrachtauto's (waarvan 6 truck met oplegger met een lengte van 18,75m) per uur verwacht op het bouwterrein, met pieken naar 20 vrachtauto's per uur (bijvoorbeeld bij zandtransporten en/of tijdgebonden beton). Genoemde aantallen zijn nog exclusief de vervoersbewegingen ten behoeve van service en onderhoud, vervoer van kleinmaterieel en -materialen en medewerkers. Uitgangspunt is dat het bouwverkeer aanrijdt via de Molenstaat naar de ingang van het bouwterrein aan de Carmelietenstraat. De uitgang van het bouwterrein is gelegen nabij de kruising Burgwal/Walstraat. Vervolgens rijdt het bouwverkeer weg via de Walstraat richting de Oostwal in noordelijke richting, vervolgens via de Singel 40-45 en verder.

1.6 Varianten afweging en keuze

Belangrijke weg langs het bouwterrein is de Carmelietenstraat. Deze weg wordt in de huidige situatie in beide richtingen gebruikt door alle soorten verkeersdeelnemers (gemotoriseerd verkeer, (brom)fietzers, voetgangers). Het al dan niet afsluiten van de Carmelietenstraat heeft gevolgen voor het aantal en type beheersmaatregelen. De volgende twee varianten zijn tegen elkaar afgewogen:

Variant 1: Volledige afsluiting Carmelietenstraat

Bij deze variant mag er in beide richtingen geen verkeer meer door de Carmelietenstraat. Alle verkeersdeelnemers worden omgeleid. Een groot deel van de Carmelietenstraat wordt betrokken bij het bouwterrein.

Variant 2: Eenrichtingsverkeer voor gemotoriseerd verkeer Carmelietenstraat, uitgezonderd voetgangers

Bij deze variant mag uitsluitend gemotoriseerd verkeer (dus geen bromfietzers en fietsers) vanaf de Molenstraat via de versmalde Carmelietenstraat richting de kruising Burgwal/Walstraat rijden. In tegengestelde richting rijdt geen verkeer. Voetgangers mogen wel in beide richtingen gebruik maken van het trottoir. Voor de veiligheid worden extra paaltjes op het trottoir geplaatst. Tijdens de hoogbouw wordt (over een lengte van 45 meter) een zogenaamd crashdeck geplaatst om verkeersdeelnemers te beschermen tegen vallende objecten. Ongeveer de helft van de rijbaan van de Carmelietenstraat wordt betrokken bij het bouwterrein.

Op 23 december 2021 hebben Centrum Management Oss, gemeente Oss en Van Wanrooij Projectontwikkeling collectief gekozen voor de variant met eenrichtingsverkeer op de Carmelietenstraat (variant 2), met de opmerking om de Walstraat, tussen de Oostwal en de Burgwal, aan de noordzijde te voorzien van een laad- en losplaats. Hiermee kan het in te stellen stopverbod aan beide zijden van de rijbaan beter gehandhaafd worden, omdat alternatieven gefaciliteerd zijn.

2 OVERZICHT MET BEHEERSMAATREGELEN

2.1 Inleiding

Hieronder is een lijst met beheersmaatregelen opgenomen die noodzakelijk zijn tijdens de bouwfase.

Na de bouwfase worden (bijna) alle beheersmaatregelen opgeheven en wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht.

Voor een goed overzicht is de lijst met maatregelen onderverdeeld in de volgende locaties/thema's:

- A. ingang bouwterrein Molenstraat / Carmelietenstraat;
- B. versmalling Carmelietenstraat + parkeerterrein De Wal;
- C. uitgang bouwterrein Carmelietenstraat + kruising Burgwal;
- D. Walstraat, tussen Oostwal en Burgwal + kruising Oostwal;
- E. invalswegen naar centrum;
- F. scholieren;
- G. winkelbevoorrading;
- H. perimeter;
- I. overig.

Sommige maatregelen zijn reeds uitgevoerd doch voor de volledigheid opgenomen in onderstaand overzicht van maatregelen. De beheersmaatregelen sluiten aan op de integrale gedragsregels rondom het bouwterrein zoals vastgelegd in het BLVC-kader (zie www.walkwartier.nl, onder bouwlogistiek – instructiekaarten).

2.2 A. Molenstraat / ingang bouwterrein Carmelietenstraat

1. Aanleg laad- en loszone hoek Molenstraat. Om parkeren op de rijbaan van de Molenstraat, tussen Haarviltstraat en Carmelietenstraat te voorkomen en om achteruitrijden richting oprit van het TBL te voorkomen zijn drie parkeerplaatsen opgeheven en als laad- en loszone ingericht (reeds uitgevoerd);
2. Verplaatsen van (minder validen)oversteek in de bocht Molenstraat – Carmelietenstraat naar een locatie ca. 50 meter in zuidelijke richting. Deze maatregel wordt genomen om te voorkomen dat mensen in deze gevaarlijke bocht met veel bouwverkeer oversteken. Voor de aanleg van de nieuwe oversteeklocatie moeten 2 parkeerplaatsen worden opgeheven, zodat overstekende voetgangers goed zicht hebben op het naderend verkeer;
3. Aanleg van een fietssluis in de Molenstraat (winkelgebied). Deze maatregel is noodzakelijk om de snelheid van fietsers vanuit het winkelgebied te remmen. Vanwege de aanwezigheid van veel bouwverkeer op de Molenstraat is dit noodzakelijk. De fietssluis moet uitneembaar zijn, zodat hulpdiensten te allen tijde kunnen passeren;
4. Verplaatsen van de inrit in de bocht van de Molenstraat / Carmelietenstraat richting het winkelgebied. Vanwege de aanrijroute van het bouwverkeer is het noodzakelijk dat hoogteverschillen rondom de buitenzijde van de bocht Molenstraat / Carmelietenstraat worden opgeheven. De inrit fungeert, vanwege het hoogteverschil, tevens als snelheidsremmer en als demarcatie tussen snelverkeer op de Molenstraat - Carmelietenstraat en langzaam verkeer in het winkelgebied;

5. Wachtruimte bouwverkeer. Vóór de poort naar het bouwterrein wordt een ruimte gecreëerd voor wachtende voertuigen (max. 3 minuten) die het bouwterrein willen oprijden. Deze ruimte ligt buiten/naast de rijbaan, zodat overig verkeer kan blijven rijden. De chauffeur moet zich melden bij een nog nader op te geven contact van de bouwer. Nadat deze toestemming heeft gekregen, wordt deze fysiek of op afstand, met een GSM-kaart bestuurd, poort geopend door de bouwer. De V&G-verantwoordelijke houdt toezicht op de maximale wachttijd, het onnodig blokkeren van de doorgaande rijbaan en het juiste gebruik van de toegangspoort;
6. Dubbele draaipoort met zwaailicht ter plaatse van de toegang tot het bouwterrein. Een schuifpoort of een enkele draaipoort kan niet handig gepositioneerd worden. Er worden dan ook twee, op afstand bedienbare, poorten geplaatst die tegen de perimeter aan draaien. Tevens wordt er een zwaailicht nabij deze draaipoorten geplaatst. Bij het openen en sluiten van de poorten treedt deze in werking om (bouw)verkeer te waarschuwen;
7. Camerabewaking ingang bouwterrein. Nabij de dubbele draaipoort wordt een AVG-proof camera geplaatst, zodat, de nader op te geven verantwoordelijke (meldkamer) kan zien wie er voor de poort staat;
8. Aanbrengen markering 'ingang bouwterrein' en 'doorgaand verkeer'. Om te voorkomen dat ongeëigend verkeer het bouwterrein oprijdt, wordt op de rijbaan respectievelijk vóór de bouwpoort en op de doorgaande rijbaan deze markering aangebracht. Tevens wordt de hoek van de perimeter (ter hoogte van de ingang van het bouwterrein) bij duisternis beveiligd door middel van een reflector;
9. Verplaatsen van de (ondergrondse) afvalbak langs de Molenstraat. Deze is verplaatst omdat deze ruimte nodig is voor het bouwverkeer richting de bouwplaats, naar de overzijde van het trottoir, ter hoogte van de laad- en loszone (reeds uitgevoerd). De betonnen put dient nog te worden verwijderd;
10. Brandweeralarm. Achter de perimeter, halverwege het versmalde gedeelte van de Carmelietenstraat, is een brandkraan aanwezig (nr. 1652) . De brandweer kan via een melding aan een alarmkamer toegang krijgen tot het bouwterrein. Rondom het bouwterrein zijn overigens nog 4 brandkranen aanwezig (aangeduid op tekening). De brandkraan op het bouwterrein wordt zonder toestemming niet gebruikt door de bouwer.

2.3 B. Versmalling Carmelietenstraat + parkeerterrein De Wal

11. Plaatsen van reflectorpaaltjes op het trottoir. Ten behoeve van demarcatie tussen snel- en langzaam verkeer worden deze paaltjes, met een onderlinge afstand van ca. 4 meter langs de zijkant van het trottoir geplaatst. Hiermee wordt voorkomen dat motorvoertuigen over het trottoir gaan rijden en wordt de veiligheid van voetgangers meer gewaarborgd;
12. Verwijderen paal met parkeerverwijzing. Op de verschillende locaties in het centrum staan nog palen met parkeerverwijzing. Deze zijn al enkele jaren buiten gebruik. De paal in de Carmelietenstraat staat in de weg vanwege het intensieve gebruik van het trottoir. Deze paal wordt verwijderd;
13. Knipperlicht voor (brom)fietzers. Vanwege de beperkte wegbreedte (3,50 meter) zijn (brom)fietzers vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet gewenst. Dit wordt duidelijk gemaakt met een verkeersbord 'geslotenverklaring voor (brom)fietzers'. Dit bord wordt voorzien van knipperlichten om (brom)fietzers extra te attenderen op dit verbod. Daarnaast wordt een spandoek aan het begin van de Molenstraat (nabij rotonde) boven de weg gehangen met een inspirerende tekst (bijvoorbeeld: LET OP BOUWVERKEER + verkeersbord J37);
14. Waarschuwing mindervaliden. De effectieve, bruikbare, breedte van het trottoir ter hoogte van het TBL is ca. 1,0 – 1,2 meter. Dit is (te) smal als twee kinderwagens / rollators / rolstoelen / etc. elkaar willen passeren. Deze doelgroep wordt dwingend aanbevolen om om te lopen via de route Walstraat / Houtstraat / Heschepad / Boterstraat. Via diverse communicatiekanalen wordt deze waarschuwing uitgedragen (folders, website);
15. Plaatsen van een crashnet. De bouwveiligheidszone (= zone waarbinnen bouw materiaal naar beneden kan vallen) blijft binnen het bouwterrein. Toch wordt er voor extra veiligheid een valbescherming aangebracht over een lengte van 45 meter die minimaal 5 kg. van 60 meter hoogte kan opvangen. Vanwege de beperkte ruimte op zowel de bouwplaats als op het terrein van TBL wordt gekozen voor een minimale breedte van de betonnen staanders waarop het crashnet is geplaatst (40 cm);
16. Plaatsen spijlen (/matten) hekwerk . Om te voorkomen dat verkeersdeelnemers zich opgesloten voelen wordt het bouwterrein door middel van een spijlen (/matten) hekwerk, eventueel met doorzichtig doek, afgebakend in plaats van een dichte wand langs het overige deel van het bouwterrein. Dit wordt geplaatst over het gedeelte tussen de ingang en de uitgang van het bouwterrein;
17. Egaliseren route bouwverkeer. De verharding van de geplande bouwroute, inclusief de wachtruimte voor de poort, is ongelijk en niet geschikt voor zwaar verkeer. Om dit beter toegankelijk te maken wordt de bestrating grotendeels verwijderd en vervangen door betonnen stelconplaten;
18. Kappen van 6 bomen. Het parkeerterrein De Wal wordt betrokken bij het bouwterrein. Om plaats te maken voor de nieuwbouw, en voor voldoende manoeuvreerruimte voor het bouwverkeer is het van belang dat 6 bomen worden gekapt. Omdat dit volwassen bomen zijn, geldt er een herplantplicht. De boom tegenover Walstraat 30 wordt voor minder dan 20% gesnoeid (reeds uitgevoerd);

19. Plaatsen van paaltjes. Vanaf de toegangspoort van het TBL tot aan de bocht van de Walstraat ligt het trottoir op hetzelfde niveau als de rijbaan. Ten behoeve van demarcatie tussen snel- en langzaam verkeer worden deze paaltjes, met een onderlinge afstand van 2,5 meter langs de zijkant van het trottoir geplaatst. Hiermee wordt voorkomen dat motorvoertuigen over het trottoir gaan rijden en wordt de veiligheid van voetgangers meer gewaarborgd;
20. Verbod stallen van (brom)fietsen ter hoogte van Carmelietenstraat 8 t/m 22. Om voldoende doorgang te creëren voor voetgangers in twee richtingen is het niet wenselijk als er (brom)fietsen op het trottoir staan gestald. Op de Burgwal zijn goede alternatieven. Door middel van verkeersborden wordt dit aangegeven. Tevens worden verkeersbord-stickers aan de desbetreffende winkeliers verstrekt. Zij kunnen deze, ter ondersteuning, eventueel op het winkelraam plakken;
21. Verplaatsen mindervalide parkeerplaatsen. Vanwege het feit dat alle parkeerplaatsen op De Wal worden betrokken bij het bouwterrein worden de aanwezige mindervalideplaatsen verplaatst naar locaties op het parkeerterrein van de Eikenboomgaard en op de Burgwal (reeds uitgevoerd);

2.4 C. Uitgang bouwterrein Carmelietenstraat + kruising Burgwal

22. Verwijderen verhoogde busbanden, inclusief bijbehorende klanktegels. Deze banden zijn aan beide zijden van de rijbaan nog aanwezig, ondanks dat hier geen verlaagde bussen meer rijden met instap aan de zijkant. Aan de westzijde moeten deze verdwijnen omdat hier de uitgang van het bouwterrein is gepositioneerd. Aan de oostzijde moeten deze verdwijnen omdat hier een tijdelijke laad- en loszone komt. Door de band te verlagen wordt de toegankelijkheid van het trottoir verbeterd;
23. Verwijderen abri en bushaltes. In de huidige situatie stopt hier de wijkbus in twee richtingen. In zuidelijke richting is dit niet meer mogelijk vanwege het instellen van eenrichtingsverkeer. In overleg met de Stichting Wijkbus is afgesproken dat de wijkbus tijdelijk gaat stoppen ter hoogte van Burgwal 33 of Hooghuisstraat 1 (keuze moet nog worden gemaakt). Op deze locatie is minder bouwverkeer aanwezig ten opzichte van een locatie op de Carmelietenstraat;
24. Verplaatsen lichtmast. Voor het realiseren van de uitgang van het bouwterrein staat een lichtmast in de weg. Deze wordt enkele meters verschoven in zuidelijke richting, zodat hier gelijkwaardige verlichting blijft bestaan;
25. Camerabewaking uitgang bouwterrein. Nabij de poort wordt een AVG-proof camera geplaatst, zodat, de nader op te geven verantwoordelijke (meldkamer) kan zien wie het bouwterrein verlaat;
26. Plaatsen verkeersspiegel. Aangezien het bouwverkeer schuin het bouwterrein verlaat, is het van belang dat uitrijdend bouwverkeer kan zien of verkeer van rechts komt. Een verkeersspiegel is hiervoor een goed hulpmiddel;
27. Route bouwverkeer. De afspraak is dat het bouwverkeer het gebied uitrijdt via de Walstraat (en niet via de Burgwal) en vervolgens de Oostwal op in noordelijke richting (en niet in zuidelijke richting). Om dit extra te benadrukken worden tekstborden met 'route bouwverkeer' geplaatst op de Molenstraat ten zuiden van de rotonde en bij de uitgang van het bouwterrein richting Walstraat en op de Walstraat richting Oostwal-noord;

28. Dubbele schuifpoort met zwaailicht. Het bouwverkeer moet het bouwterrein schuin verlaten, waardoor de uitgang breder is dan normaal. Om de tijd van openen van de poort te verkorten is gekozen voor een dubbele, op afstand bedienbare, poort. Tevens wordt er een zwaailicht nabij deze draaipoorten geplaatst. Bij het openen en sluiten van de poorten treedt deze in werking om (bouw)verkeer te waarschuwen;
29. Aanleg laad- en loszone ter hoogte van huidige bushalte. Ten behoeve van bevoorrading van winkels en voor het in- of uitstappen van bouwplaatspersoneel is een laad- en loszone hier wenselijk;
30. Waarschuwing ingang TBL. Nabij de bocht van de Carmelietenstraat heeft het TBL een facilitaire ingang voor afgifte van goederen, afvalverwerking, onderhoudsdiensten, etc. Deze ingang is voor grotere voertuigen uitsluitend met een achteruitrijmanoeuvre te bereiken. Onder begeleiding van een conciërge zullen zij het achteruitrijdend verkeer begeleiden, en het overige verkeer tijdelijk stil zetten (met hun aangereikte verkeersbegeleider opleiding);
31. Waarschuwing (brom)fietzers. Het is in Oss ongebruikelijk dat (brom)fietzers bij wegen met eenrichtingsverkeer niet tegen de richting in mogen rijden. Vanwege de beperkte wegbreedte op de Carmelietenstraat is het niet verstandig om toch (brom)fietzers toe te laten. Om het (brom)fietzerverbod op de Carmelietenstraat nogmaals te benadrukken wordt naast het bord 'eenrichtingsverkeer' nog een extra verkeersbord 'geslotenverklaring voor (brom)fietzers' geplaatst op een fluoriserende achtergrond, aan beide zijden van de weg. Daarnaast wordt een spandoek boven de weg gehangen met een inspirerende tekst (bijvoorbeeld: GEEN DOORGANG VOOR (BROM)FIETSERS + verkeersbord C15);
32. Geen voetgangers langs de perimeter. De perimeter ter hoogte van parkeerterrein De Wal wordt tegen de rijbaan aan geplaatst om te voorkomen dat voetgangers vanuit de Burgwal (westzijde) langs de perimeter gaan lopen. Omleidingsborden zorgen ervoor dat voetgangers oversteken richting Walstraat of Carmelietenstraat oostzijde;
33. Verplaatsen van de mindervaliden-inrit. De verlaagde trottoirbanden enkele meters vóór de bocht Carmelietenstraat/Walstraat wordt verplaatst naar de bocht, zodat er een comfortabele looproute ontstaat voor mindervaliden/bouwplaatspersoneel met rollend materieel, etc. vanuit/naar de Walstraat;
34. Stopverbod aan beide zijden van de Carmelietenstraat. Voor een goede doorstroming van het verkeer is het van belang dat er geen voertuigen op de rijbaan van de Carmelietenstraat staan, uitgezonderd op de laad- en loszone ter hoogte van de huidige bushalte. Door middel van verkeersborden wordt dit aangegeven;

2.5 D. Walstraat, tussen Oostwal en Burgwal + kruising Oostwal

35. Instellen eenrichtingsverkeer op de Walstraat. Omdat de Walstraat in het BLVC-kader is aangewezen als route voor het uitgaande bouwverkeer is het van belang de zware voertuigen vlot en veilig het centrum kunnen uitrijden. Gezien de omvang van het aantal vrachtauto's vanaf het bouwterrein en om conflicten met tegengesteld verkeer te voorkomen wordt eenrichtingsverkeer ingesteld. Benadrukt wordt dat het eenrichtingsverkeer niet geldt voor (brom)fietzers. Ook hulpdiensten kunnen te allen tijde vanaf de Oostwal de Walstraat inrijden. Er zijn geen fysieke beperkingen en de rijbaan is voldoende breed. Overigens is het idee om na afronding van de bouwfase de Walstraat definitief in te richten als een straat met eenrichtingsverkeer. Als dit besluit inderdaad wordt genomen, dan sluit deze maatregel hier goed op aan. Om het gevaar voor (brom)fietzers en andere verkeersdeelnemers te benadrukken wordt er een spandoek boven de weg gehangen met een inspirerende tekst (bijvoorbeeld: LET OP BOUWVERKEER + verkeersbord J37);
36. Verhogen aantal laad- en loszones. In de huidige situatie blijkt dat er veel vraag is naar laden/lossen, afzetten passagiers, etc. in de Walstraat tussen de Burgwal en Oostwal. Om hieraan tegemoet te komen wordt aan de noordzijde het betaald parkeren opgeheven en worden twee extra laad- en loszones op het trottoir ingesteld. Hiervoor is het noodzakelijk dat twee lichtmasten worden verplaatst en dat de aanwezige parkeerautomaat wordt verwijderd. Daarnaast wordt er één extra laad- en loszone op de rijbaan ingesteld. Om de druk op de laad- en loszones in de Walstraat te beheersen is het wenselijk dat bevoorrading van winkels op de Burgwal en Oostwal zoveel mogelijk plaatsvindt via de voorzijde (Burgwal en Oostwal) en niet via de achterzijde (Walstraat). Daarnaast geldt er op de laad- en loszones in de Walstraat een maximale stoptijd van 15 minuten, om doorstroming van het laden/lossen te bevorderen;
37. Verwijderen paal met parkeerverwijzing. Op de verschillende locaties in het centrum staan nog palen met parkeerverwijzing. Deze zijn al enkele jaren buiten gebruik. De paal in de Walstraat staat in de weg vanwege het gebruik van het trottoir als laad- en loszone. Deze paal wordt verwijderd;
38. Hulpmiddel bij oprijden van het trottoir in verband met laden/lossen. Het trottoir aan de noordzijde van de Walstraat is niet comfortabel om op te rijden. De natuurstenen banden zijn hiervoor minder geschikt. Optioneel kunnen er tijdelijk oprijdvoorzieningen worden aangebracht ter hoogte van de laad- en loszones (bijvoorbeeld houten beddingen);
39. Luifelbescherming. In verleden is de nodige schade ontstaan door vrachtwagens die luifels / lichtbakken beschadigden. Er worden waarschuwborden geplaatst om chauffeurs te attenderen op de aanwezigheid van luifels;
40. Stopverbod aan beide zijden van de Walstraat. Voor een goede doorstroming van het (bouw)verkeer is het van belang dat er geen voertuigen op de rijbaan staan (met uitzondering van de laad/los-zone, zoals genoemd onder punt 36). Door middel van verkeersborden wordt dit aangegeven;

41. Verbod stallen van (brom)fietsen op het trottoir aan de zuidzijde van de rijbaan. De Bergoss-parkeergarage zal intensiever gebruikt gaan worden, vanwege het opheffen van het parkeerterrein De Wal, en ook vanwege de instructie dat bouwplaatspersoneel met voertuigen lager dan 2,05 meter hun voertuigen hier parkeren. Om voldoende doorgang te creëren voor voetgangers in twee richtingen is het niet wenselijk als er (brom)fietsen voor de etalages staan gestald. Door middel van verkeersborden wordt dit aangegeven. Tevens worden verkeersbordstickers aan de desbetreffende winkeliers verstrekt. Zij kunnen deze, ter ondersteuning, eventueel op het winkelraam plakken. Om onduidelijkheid en discussies te voorkomen wordt een witte lijn de groepeerde fietsnietjes geplaatst, zodat duidelijk is waar de (brom)fietsen mogen worden geplaatst;
42. Tijdelijk opschorten van uitstallingsvergunningen met betrekking tot het trottoir aan de zuidzijde van de rijbaan. Vanwege het intensievere gebruik van dit trottoir is het van belang dat er geen uitstallingen, reclameborden e.d. op het trottoir staan. De eventueel uitgegeven uitstallingsvergunningen worden gedurende de bouw tijdelijk opgeschort;
43. Aanpassen verkeerslichtenregeling op de kruising Oostwal. Door het instellen van eenrichtingsverkeer op de Walstraat voor gemotoriseerd verkeer vervallen er drie kruispuntstromen (rechtsaf vanuit Oostwal-noord, linksaf vanuit Oostwal-zuid en rechtdoor vanuit Goudmijnstraat). Dit betekent dat de verkeerslichtenregeling moet worden aangepast op de gewijzigde verkeersstromen. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan een veilige afwikkeling van (brom)fietsers op de kruising, aangezien (brom)fietsers wel de Walstraat in mogen rijden.
44. Aanpassen vormgeving kruising Oostwal. Vanwege het instellen van eenrichtingsverkeer op de Walstraat voor gemotoriseerd verkeer moet ook de vormgeving van de kruising op enkele punten worden aangepast:
 - a. opheffen linksafstrook vanuit zuidelijke richting, door middel van het aanbrengen van streepmarkering op deze strook. Voordeel van deze oplossing is dat hulpdiensten te allen tijd gebruik kunnen maken van deze strook, aangezien er geen fysieke belemmeringen zijn;
 - b. realiseren van een opstelstrook voor fietsers vóór de stopstreep van het gemotoriseerd verkeer vanuit zuidelijke richting. Hierdoor kunnen fietsers richting de Walstraat gemakkelijker afrijden en komen zij niet in conflict met het rechtdoorgaand verkeer. Deze opstelstrook wordt uitgevoerd in een rode verharding;
 - c. aanpassen pijlmarkering vanuit Oostwal-noord. De rechtsaf-pijl van de aanwezige markering op de rechter rijstrook moet worden verwijderd/gedemarkeerd;

2.6 E. Invalswegen naar centrum

45. Omleidingsroutes Carmelietenstraat. Omdat (brom)fietsers vanuit de Molenstraat niet over de Carmelietenstraat mogen rijden, wordt het (brom)fietsverkeer op de Raadhuislaan en Molenstraat (ten zuiden van de rotonde) met bestemming Burgwal / Walstraat omgeleid via de Oostwal. (Brom)fietsverkeer op de Molenstraat (ten zuiden van de rotonde) met bestemming Koornstraat wordt omgeleid via de Raadhuislaan – Heschepad – Boschpoorthof - Monsterstraat;
46. Adviesroutes parkeren. Om te voorkomen dat centrumbezoekers onnodig naar het afgesloten parkeerterrein De Wal rijden, wordt voorgesteld om op de Raadhuislaan, Molenstraat en Singel 1940-1945 ter hoogte van de borden met parkeerverwijzing aanvullend een tekstbord te plaatsen met een advies over de te volgen parkeerroute. Deze borden zijn tevens bedoeld om ervoor te zorgen dat er minder verkeer door het centrum heen rijdt (route Molenstraat – Carmelietenstraat – Burgwal – Eikenboomgaard) of via de Oostwal;
47. Omleidingsroute Walstraat. Omdat gemotoriseerd verkeer niet vanaf de Oostwal de Walstraat mag inrijden, worden omleidingsroutes ingesteld. Gemotoriseerd verkeer wordt omgeleid via de Oostwal – Molenstraat – Carmelietenstraat;
48. Vaste routing bouwverkeer. In het BLVC-kader zijn vaste routes voor het bouwverkeer richting het bouwterrein opgenomen. Hiermee wordt voorkomen dat zware voertuigen op wegen komt die niet hiervoor geschikt zijn. Alle bouwverkeer vanaf de A59 rijdt de route via N329 - Julianasingel - Nieuwe Hescheweg - Molenstraat naar het bouwterrein. En via de Walstraat - Oostwal - Singel 1940/1945 - N329 weer richting de A59. Indien nodig kan het worden gebufferd op de snelweg. Meerdaagse ritten bufferen bij een van de tankstations langs de A59 (Ganzenven, de Lucht). De ritten met één of enkele uren wachttijd, kunnen vanaf afrit 53 (Vorstengrafdonk) bufferen op de vrachtwagen- parkeerzone op de Hartog Hartogsingel;
49. Parkeren bouwplaatspersoneel. Op het bouwterrein en directe omgeving worden geen voertuigen geparkeerd voor het bouwplaatspersoneel (uitgezonderd één hulpverleningsvoertuig). Zij kunnen gratis parkeren in de parkeergarage Bergoss (voor voertuigen lager dan 2,05 meter) of op het parkeerterrein aan het Anton Jurgensplein. Met een karretje met klein gereedschap en materialen kunnen zij vervolgens naar het bouwterrein lopen. In totaal worden 150 parkeerplaatsen voor bouwplaatspersoneel beschikbaar gesteld. De V&G-verantwoordelijke stelt één beheerder aan voor het beheren van de kentekens die gratis kunnen parkeren. De gemeente verzorgt een instructie voor het aan- en afmelden van kentekens in de daarvoor bestemde applicatie. Overigens is de kans aanwezig dat bouwplaatspersoneel hun voertuig parkeert op een parkeerplaats (betaald parkeren) in de directe omgeving van het bouwterrein. Hier kan weinig tegen gedaan worden, temeer omdat er gelijktijdig elders ook andere bouw- of onderhoudswerkzaamheden plaatsvinden. Ook is niet aan een voertuig te zien of de bestuurder aanwezig is op het bouwterrein van het Walkwartier;
50. Oprit Molenstraat. De oprit van de Molenstraat (in noordelijke richting) nabij de rotonde met de Raadhuislaan is minder geschikt voor lange en zware voertuigen. Dit wordt echter bewust niet aangepast, zodat bouwverkeer met gepaste snelheid de Molenstraat in rijdt. Ook is een lage snelheid van belang vanwege de noodzakelijke aandacht voor (brom)fietsers op de rotonde.

2.7 F. Scholieren

51. Omleidingsroutes Carmelietenstraat. Omdat (brom)fietsers vanuit de Burgwal niet over de Carmelietenstraat mogen rijden, wordt het (brom)fietsverkeer op de Koornstraat met bestemming Molenstraat omgeleid via de Monsterstraat – Boschpoorthof – Heschepad – Raadhuislaan. (Brom)fietsverkeer op de Eikenboomgaard met bestemming Molenstraat en TBL worden omgeleid via de Hooghuisstraat – Oostwal;
52. Aanpassen toegang fietspad naar het TBL ter hoogte van de Oostwal. Het fietspad naar het TBL sluit in de huidige situatie op de Oostwal aan door middel van een inritconstructie. Dit betekent dat voetgangers voorrang hebben op fietsers. Dit resulteert regelmatig in gevaarlijke situaties rondom deze toegang. Vanwege de vele fietsers gedurende korte tijd en het beperkt aantal voetgangers is het wenselijk dat de toegang tot het fietspad wordt aangepast, zodanig dat fietsers voorrang hebben op voetgangers. Vanwege de particuliere eigendommen is dit echter lastig te realiseren. Vooralsnog moet de schoolleiding van het TBL ervoor zorgen dat scholieren het juiste (voorrangs)gedrag vertonen (d.w.z. voorrang verlenen aan voetgangers op het trottoir langs de Oostwal). Door middel van een tekstbord wordt dit aangegeven;
53. Snelheid op de Oostwal. Vanwege de verplaatste toegang van het TBL naar de Oostwal maken veel fietsende scholieren gebruik van de Oostwal, waarbij ook moet worden overgestoken. Voor de verkeersveiligheid is daarom een maximum snelheid van 30 km/uur ingesteld op de Oostwal ter hoogte van de toegang. Ter ondersteuning zijn aanvullend de volgende maatregelen nodig:
 - a. Snelheid Indicator Displays op beide richtingen. Deze worden frequent uitgelezen op de bepalen of de snelheid niet wordt overschreden (reeds aanwezig);
 - b. 30 km/uur markering op de rijbaan in beide richtingen (reeds aanwezig);

2.8 G. Winkelbevoorrading

54. Gewijzigde route voor bevoorrading winkels in het winkelgebied (reeds uitgevoerd). De toegang van het winkelgebied in de Molenstraat is buiten gebruik genomen vanwege de beperkte ruimte als gevolg van de noodzakelijke ruimte voor het bouwterrein. Deze toegang is verplaatst naar de Kruisstraat. De mechanische afsluiting op de Molenstraat gaat niet meer automatisch omlaag bij het in- of uitrijden van het winkelgebied. Op de website van het Walkwartier, via Centrum Management Oss en via een nieuwsbrief, zijn betrokken winkeliers hierover geïnformeerd. Vanwege de beperkte ruimte is de bocht vanuit de Molenstraat naar de Houtstraat uitsluitend te maken met voertuigen korter dan 10 meter. Dit is met een verkeersbord aangegeven (reeds uitgevoerd). Voertuigen langer dan 12 meter hebben onvoldoende manoeuvreerruimte op het Walplein. Dergelijke voertuigen zijn verboden op het Walplein (en verder). Door middel van een verkeersbord wordt dit aangegeven.
55. Ontheffing voor toegang van het winkelgebied buiten de reguliere periode (reeds uitgevoerd). Tot 11:00 uur (ma. t/m za.) kunnen normale bakwagens (met een lengte tot maximaal 12 meter) zondermeer toegang krijgen tot het winkelgebied. Na 11:00 uur dient er een ontheffing aangevraagd te worden via mail aan de afdeling IBOR van de gemeente Oss (backofficeibor@oss.nl). In deze mail moeten de volgende gegevens staan:
- waarom u de ontheffing nodig heeft, en waarom alternatieven niet mogelijk zijn;
 - adres- en contactgegevens;
 - de datum/periode van de ontheffing;
 - kenteken van het voertuig (en eventueel de aanhanger).
- De aanvraag moet minimaal 3 werkdagen voorafgaand aan de gewenste toegang worden ingediend. De afgifte van een ontheffing is niet vanzelfsprekend. Op basis van nut en noodzaak wordt beoordeeld of toegang wordt verleend;
56. Waarschuwing voor voertuigen hoger dan 3,50 meter in de Walstraat, tussen Walplein en Burgwal. Ter hoogte van de ingang van de Galerij kunnen geen voertuigen rijden die hoger zijn dan 3,50 meter. Om schade te voorkomen worden chauffeurs op dit deel van de Walstraat hiervoor gewaarschuwd. Ter hoogte van het laagste punt is een bescherm paal aanwezig (reeds uitgevoerd);
57. Calamiteitenroute Molenstraat, tussen Walplein en Carmelietenstraat (reeds genomen). Voor hulpdiensten moet hier te allen tijde een wegbreedte van 3,50 meter beschikbaar zijn op dit deel van de Molenstraat. Hier gelden straatmeubilair-overeenkomsten met winkeliers. Zij krijgen de mogelijkheid om, als compensatie voor het tijdelijk opschorten van de terrasvergunning, banken tijdens winkeltijden aan de perimeter te bevestigen. Voor het vrijhouden van de benodigde wegbreedte moet uiteenlopend verkeersmeubilair (vuilnisbakken, fietsnietjes, lantaarns) worden verschoven of worden verwijderd (reeds uitgevoerd);
58. Opstelplaats brandweer ter hoogte van brandkraan nabij Molenstraat 11. Om te voorkomen dat de brandkraan op deze locatie niet bereikbaar is en om voldoende ruimte vrij te houden voor het opstellen van een brandweerauto wordt er een markering nabij deze brandkraan aangebracht (rechthoek van 4 bij 10 meter met kruis);

59. Calamiteitenroute Walstraat, tussen Walplein en Burgwal. Voor hulpdiensten moet hier te allen tijde een wegbreedte van 3,50 meter beschikbaar zijn op dit deel van de Walstraat. Om dit te bewerkstelligen geldt er een parkeerverbod. Voor de bevoorrading van de winkels kunnen desbetreffende winkeliers een ontheffing aanvragen door een mail te sturen aan de balie Bouwen, Milieu en Leefomgeving van de gemeente Oss (baliebml@oss.nl). In deze mail moeten de volgende gegevens staan:
- waarom u de ontheffing nodig heeft, en waarom alternatieven niet mogelijk zijn;
 - adres- en contactgegevens;
 - de datum/periode van de ontheffing;
 - kenteken van het voertuig (en eventueel de aanhanger).
- Daarnaast worden terrassen op dit deel van de Walstraat gecompenseerd onder de monumentale boom (ter hoogte van Walstraat 30). Voor het vrijhouden van de benodigde wegbreedte moet uiteenlopend verkeersmeubilair (vuilnisbakken, fietsnietjes, lichtmasten) worden verplaatst of worden verwijderd (deels uitgevoerd). De verlichting ter hoogte van Walstraat 2b is reeds verplaatst;
60. Opstelplaats brandweer ter hoogte van brandkraan nabij Walstraat 12. Om te voorkomen dat de brandkraan op deze locatie niet bereikbaar is en om voldoende ruimte vrij te houden voor het opstellen van een brandweerauto wordt er een markering nabij deze brandkraan aangebracht (rechthoek van 4 bij 10 meter met kruis);
61. Toegang bouwterrein ter hoogte van Walstraat 30. Op deze locatie komt een tourniquet. Bouwplaatspersoneel kan hier, na registratie, het bouwterrein betreden. Op andere locaties het bouwterrein betreden wordt afgeraden in verband met het ontbreken van een Persoonlijke BeschermingsMiddelen-vrije zone én de verkeersaantrekkende werking van een dergelijke toegang;
62. Terrasbelijning in de Molenstraat en Walstraat. Gebruikers van terrassen verschuiven hun stoelen waardoor mogelijk de noodzakelijke doorgang van 3,50 meter voor hulpdiensten niet meer is gegarandeerd. Het idee is om tijdelijk belijning aan te brengen, zodat gebruikers de zone herkennen. Vooralsnog wordt geprobeerd een situatie zonder belijning;
63. Uitneembaar schot in de perimeter ter hoogte van het Walplein. Incidenteel is er vanuit de bouw de behoefte dat op deze locatie een kraan of vrachtwagen het bouwterrein oprijdt. Deze voertuigen komen aanrijden via de Kruisstraat;
64. Inkalvingsgevaar op de Walstraat nabij 't Gengske. Op deze locatie is de grond hier 1,20 meter uitgegraven en geroerd ten behoeve van de bouw van het Walkwartier. Op korte afstand van deze steile helling zijn ballastgewichten van 1.000 kg aanwezig ter versteviging van de perimeter. Tevens rijden er vrachtauto's op korte afstand van de helling. De kans op inkalving is aanwezig. Dit moet dagelijks worden gemonitord. De aannemer van het Walkwartier is aansprakelijk voor eventuele schade.

2.9 H. Perimeter

65. Aanleggen van een ringleiding voor stroom rondom het bouwterrein. Ten behoeve van de elektrische poorten, camera's, verlichting van het crashnet, zwaailampen, knipperlichten, verkeerslichten en kerstverlichting is stroom nodig. Door middel van een ringleiding worden deze zaken voorzien van stroom;
66. Verstevinging perimeter. De huidige perimeter is onvoldoende bestand tegen forse krachten van bijvoorbeeld zware voertuigen. De perimeter moet worden verstevigd (reeds uitgevoerd);
67. Schone en schadevrije perimeter. De perimeter moet bezemschoon en schadevrij blijven, zodat vandalen niet op het bouwterrein kunnen komen en stenen, voorwerpen, e.d. kunnen gebruiken voor vernieling;
68. Verbod stallen van (brom)fietsen tegen de perimeter. Omdat de perimeter niet alleen de functie vervult van afscheiding van het bouwterrein zijn obstakels tegen/aan de perimeter niet gewenst;
69. Nooddeuren. Ter hoogte van de Houtstraat en ter hoogte van Walstraat 8 zijn nooddeuren in perimeter aanwezig. De V&G-verantwoordelijke moet ervoor zorgen dat deze deuren hermetisch dicht blijven (dus niet voor "even broodjes halen bij de bakker"), anders vervalt deze optie en wordt de deur van buitenaf gesloten (zoals heden is ingericht);
70. Verzamelpunten bij calamiteiten. De calamiteitenplaats voor het TBL is verplaatst van De Wal naar het Tapijtplein, te bereiken via het nieuwe fietspad. De calamiteitenplaats voor bouwplaatspersoneel moet nog een de V&G-verantwoordelijke worden vastgesteld.

2.10 I. Overige maatregelen

71. Verbod stallen van (brom)fietsen in 't Gengske. Vanwege de beperkte ruimte in het winkelgebied van de Molenstraat en de Walstraat moet de resterende ruimte goed bereikbaar blijven. 't Gengske is een smal straatje waar het niet wenselijk is dat hier (brom)fietsen staan gestald. Door middel van verkeersborden wordt dit aangegeven. Tevens worden verkeersbordstickers aan de desbetreffende winkeliers verstrekt. Zij kunnen deze, ter ondersteuning, eventueel op het winkelraam plakken. In het verlengde van deze maatregel is het logisch om een dergelijk verbod ook in te stellen in De Schakel en Galerij. Dit is echter geen eigendom van de gemeente;
72. Monitoring (bouw)verkeer. De keuze voor het instellen van eenrichtingsverkeer op de Carmelietenstraat (in plaats van volledig afsluiten) is onder andere genomen op basis van de inschatting dat er minder voertuigen over de Carmelietenstraat gaan rijden als gevolg van:
 - a. Opheffen van het parkeerterrein De Wal (ca. 300 motorvoertuigen/etmaal minder);
 - b. Verbod om vanaf de Burgwal de Carmelietenstraat in te rijden (ca. 90-180 motorvoertuigen per uur minder);Daarentegen zal de verkeersomvang op de Carmelietenstraat toenemen als gevolg van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Walstraat. Om het centrum goed bereikbaar te houden is het van belang dat zowel de omvang van het bouwverkeer als de omvang van het niet-bouwverkeer goed wordt gemonitord. In het wekelijks rondje bouwplaats wordt geanticipeerd op de afwijkende Intensiteiten met eventueel aanvullende maatregelen in overleg met de coördinator omgevingsveiligheid, mede afhankelijk van de opgedane ervaringen, met wegbeheer, calamiteitendiensten, etc.;
73. Monitoring fietsverkeer. Ondanks de beperkte ruimte in het winkelgebied van de Molenstraat en de Walstraat mag de fietser gedurende venstertijden gebruik maken van deze straten. De komende tijd wordt bekeken of dit niet leidt tot gevaarlijke situaties. Een optie is om rondom het bouwterrein een fietsverbod in te stellen;
74. Monitoring voetgangers. Ondanks de beperkte ruimte op het trottoir van de Carmelietenstraat mogen voetgangers, inclusief eventuele kinderwagens etc., mindervaliden, afgestapte fietsers met de fiets aan de hand, in beide richtingen dit trottoir gebruiken. De komende tijd wordt bekeken of dit niet leidt tot gevaarlijke situaties, zoals over de rijbaan lopen. Een optie is om aan beide zijden van het smalle trottoir een fietssluis te positioneren;
75. Beperkte uitgifte nieuwe terras- en uitstallingsvergunningen. In het voetgangersgebied (Molenstraat en Walstraat) is de openbare ruimte voor ruim 50% in beslag genomen door het bouwterrein. Vanwege de bouwveiligheidszone is deze ruimte nodig. Indien er bij de gemeente nieuwe aanvragen komen voor een terras of uitstalling, dan moet tijdens de bouwfase rekening worden gehouden met deze beperking in ruimte;
76. Verscherpt toezicht. Vanwege de beperkte beschikbare openbare ruimte en alle belangen in de omgeving is handhaving en toezicht noodzakelijk. Bezoekers van het centrumgebied worden hierop gewezen middels tekstborden op de belangrijkste wegen richting het bouwterrein, zijnde de Molenstraat, Oostwal, Burgwal en Walplein;

77. Webcam. Er is zicht op het bouwterrein via <https://www.walkwartier.nl/live-meekijken>, met een half uur vertraging, zodat eventuele calamiteiten beheersbaar kunnen worden stilgezet;
78. Wegsleepregeling. Er komt een praktische wegsleepregeling voor het niet naleven van de wettelijke gedragsregels;
79. Aanpassen Nationaal Parkeerregister. Als gevolg van de bouw van het Walkwartier verdwijnen er, al dan niet tijdelijk, parkeerplaatsen aan de Carmelietenstraat en De Wal. Het is van belang dat deze niet-beschikbaarheid wordt doorgegeven aan deze instantie (reeds uitgevoerd);

3 OVERIGE ASPECTEN

3.1 Verkeersbesluiten

Voor diverse verkeersmaatregelen in deze lijst worden door de gemeente Oss verkeersbesluiten genomen. Het gaat om het plaatsen, wijzigen of intrekken van een bepaald verkeersteken voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd (bijvoorbeeld bij stopverbod, eenrichtingsverkeer, geslotenverklaring voor (brom)fietzers, etc. Alle verkeersbesluiten worden gepubliceerd in de Staatscourant en in de regionale krant Oss Actueel. Iedere belanghebbende heeft de mogelijkheid om officieel bezwaar te maken op deze maatregelen.

3.2 Communicatie/gedragsbeïnvloeding

Een aantal maatregel(pakket)en in bovenstaande lijst zijn ingrijpend. Deze vragen net even meer aandacht en moeten worden ondersteund door een aantal acties op het gebied van communicatie. Het gaat hierbij om de volgende maatregelen:

- Versmalling en eenrichtingsverkeer Carmelietenstraat. Van belang is dat (met name eenmalige) centrumbezoekers met de auto of vrachtauto goed worden geïnformeerd vanaf de invalswegen naar het centrum over deze ingrijpende maatregel. Via het project Slim Sturen van Smartwayz wordt dit opgepakt. Voorkomen moet worden dat men het centrumgebied inrijdt zonder bestemming. Ook op de website van het Walkwartier (www.walkwartier.nl) en via de lokale media (DTV en Brabants Dagblad) is ondertussen publiciteit gegeven aan deze transformatie.
- Verkeersmaatregelen Walstraat, tussen Oostwal en Burgwal. Op dit deel van de Walstraat worden direct betrokkenen geïnformeerd over de noodzakelijke maatregelen gedurende de bouw. Er worden aparte nieuwsbrieven opgesteld, waarin ze geïnformeerd worden over de gewijzigde gebruiken en gewoonten, zoals uitstallen van producten op het trottoir, even parkeren op de rijbaan, fietsen of reclame-uitingen tegen de gevel plaatsen, etc.
- Gewijzigde schoolroutes vanuit noordelijke richting. Veilig Verkeer Nederland zorgt voor postermateriaal met daarop de boodschap dat zij zoveel als mogelijk moeten maken van de fietsstraat, en niet via de Carmelietenstraat moeten rijden. Deze posters worden opgehangen in de fietsenstallingen van het Maaslandcollege, de Leijgraaf, Hooghuis De Singel en Stadion, en ook bij het Golfbad. Tevens wordt er een specifieke animatie voor fietsers opgesteld, om hun veilig door het centrum te leiden.

- Alle maatregelen. Van belang is om alle betrokkenen en burgers van Oss te informeren over de tijdelijke verkeerssituatie. Los van de specifieke doelgroepen, wordt er een webinar opgezet voor het brede publiek, zodat zij geïnformeerd worden over deze ingrijpende centrumtransformatie. Verder zijn een aantal partijen zich aan het oriënteren over andere communicatiemiddelen, zoals het opstellen van informatiefolders om de betrokkenen te informeren over de gewijzigde verkeerssituaties.

3.3 Handhaving

Diverse verkeersmaatregelen in deze lijst werken alleen goed als er ook handhaving plaats vindt.

Politie en BOA's gaan regelmatig handhaven op onder andere:

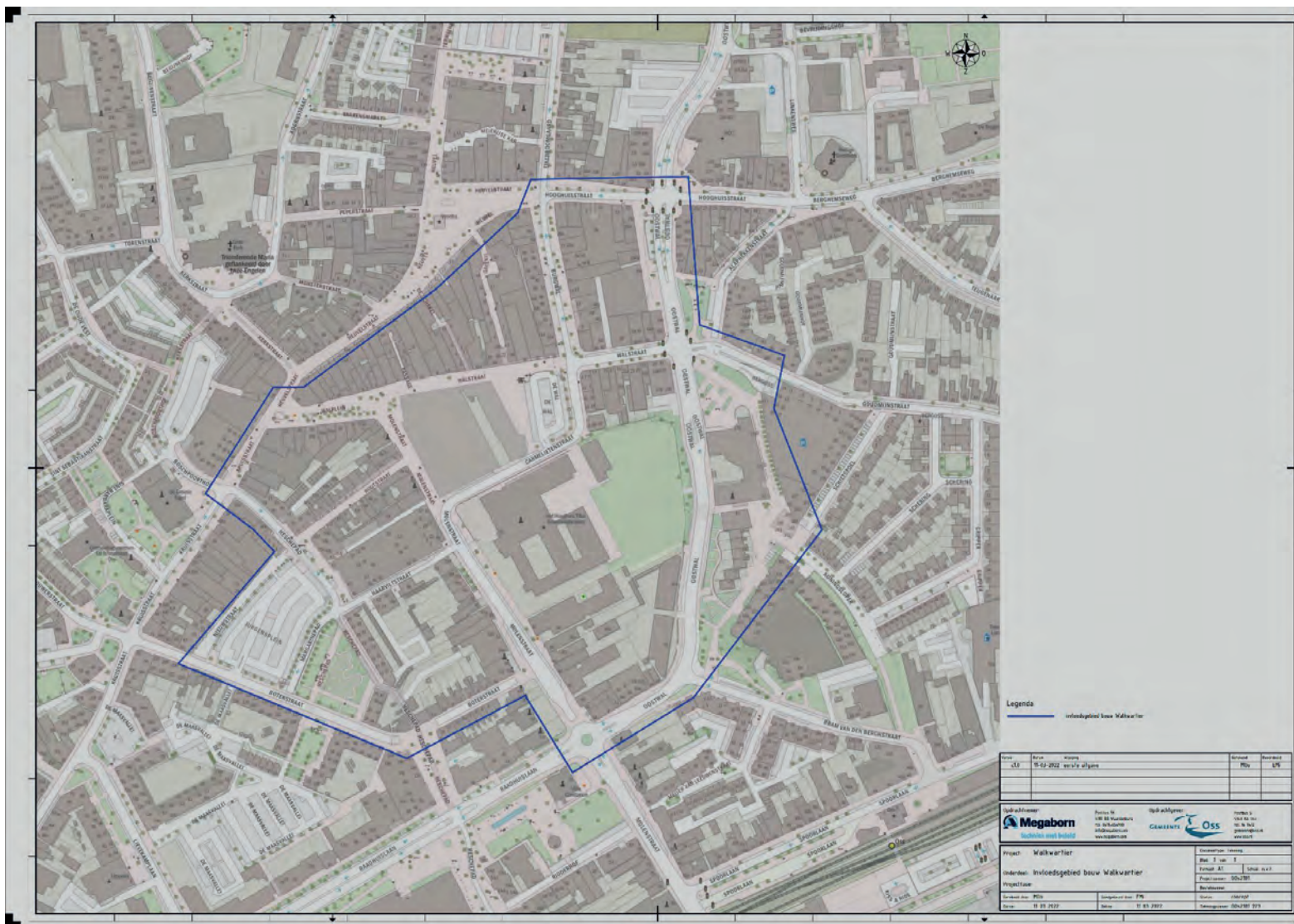
- a. stallingsverboden voor (brom)fietsen;
- b. maximum snelheid van 30 km/uur;
- c. geslotenverklaring (brom)fietsers;
- d. tegen de richting in rijden bij eenrichtingsverkeer;
- e. parkeer- en stopverboden;
- f. vrijhouden vrije ruimte van 3,50 meter voor hulpdiensten.

3.4 BLVC-kader

Alle beheersmaatregelen in dit plan zijn in het BLVC-kader benoemd en zullen wekelijks door de coördinator omgevingsveiligheid worden gemonitord. Waar nodig zullen de maatregelen op- of afgeschaald worden, met updates van dit plan.

Omgevingsverslag

Bijlage 1: GOs2101-923 c1.0 2022-03-11 invloedsgebied

[illegible]

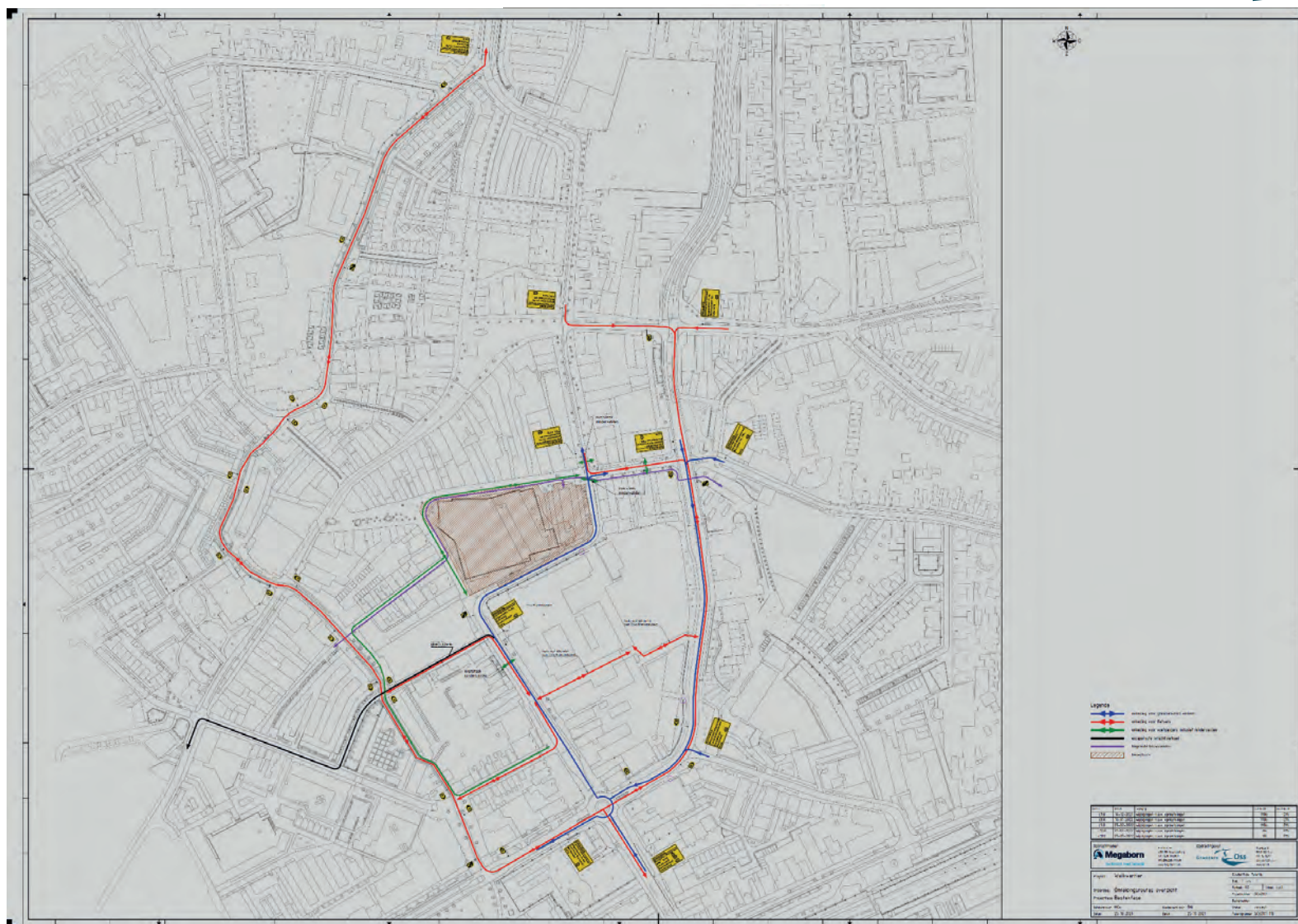
Omgevingsverslag

Bijlage 2: GOs2101-125 c1.0 2022-02-16 adviesroutes parkeerverwijzing



Omgevingsverslag

Bijlage 3: GOs2101-118 c11.0 2022-05-05 omleidingen

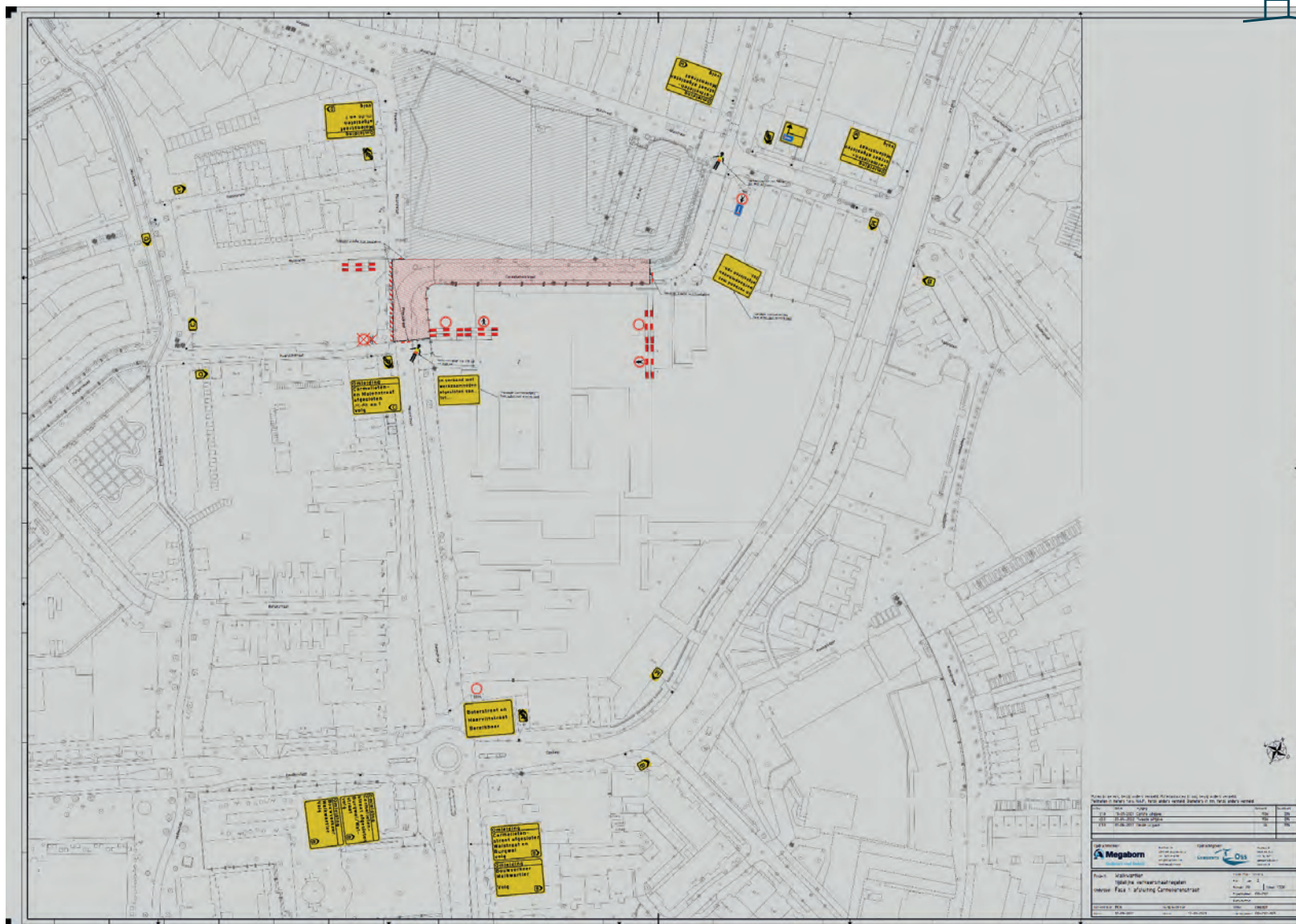


Omgevingsverslag

Bijlage 4: GOs2101-120 c16.0 2022-06-07 optimalisatie bouwterrein variant2



Bijlage 5: tijdelijk t.b.v. plaatsen/ verwijderen perimeter- complete afsluiting



Bijlage 6: tijdelijk t.b.v. plaatsen/ verwijderen perimeter- halve afsluiting

