

Titel : Werkplan openstelling A7

Status : Concept

Documentnummer : [Documentnummer]

Datum : [Revisie datum]

Revisie : 0.1

Objectnummer :

Activiteitnummer :

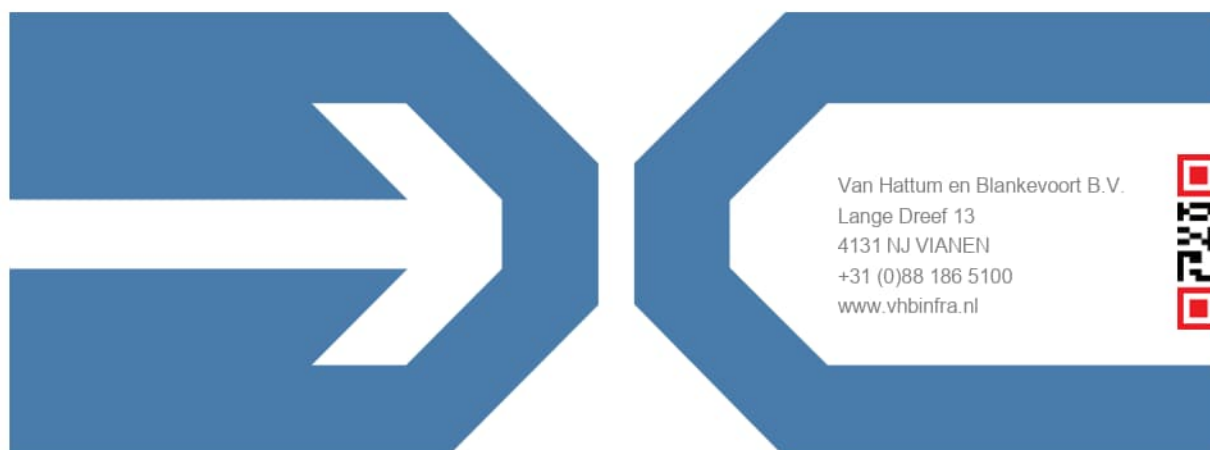
Werkpakket : [Werkpakket]

Fase :

Project :

Projectnummer :

	Naam	Paraaf en Datum
Opgesteld		
Gecontroleerd		
Vrijgegeven		



Van Hattum en Blankevoort B.V.
Lange Dreef 13
4131 NJ VIANEN
+31 (0)88 186 5100
www.vhbinfra.nl



Document Historie

Revisie	Omschrijving/Belangrijkste wijzigingen	Datum
0.1	Eerste uitgave	18-01-2023

Zwart is standaard

Rood is toelichting

Lichtgrijs is voorwaardelijk

In te vullen

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	4
1.1	Algemeen	4
1.2	Doel werkplan	4
2	ORGANISATIE	5
2.1	Organogram	5
2.2	Onderaannemers/ leveranciers	5
2.3	Overlegstructuren	5
2.4	Documentenlijst	5
3	EISEN	6
3.1	Ontwerpeisen en randvoorwaarden	6
3.2	Normen en richtlijnen	6
3.3	Maatbeheersing	6
4	OMGEVING	7
4.1	Vergunningen	7
4.2	Conditionering	7
4.2.1	OCE / NGE	7
4.2.2	Ecologie	7
4.2.3	Archeologie	7
4.2.4	Saneringen	7
4.2.5	Kabels en Leidingen derden	7
4.3	Omgevingsbeïnvloeding	7
4.3.1	Trillingen	7
4.3.2	Geluid	7
4.3.3	Deformaties	7
4.3.4	Waterbezwaar / geohydrologie / bemalingen	8
4.3.5	Verkeersmaatregelen	8
5	WERKMETHODE	9
5.1	Fasering	9
5.2	Planning	9
5.3	Werkmethodebeschrijving	9
5.4	Werkterrein	10
5.5	Raakvlak met andere werkzaamheden/ nevenaannemers	10
5.6	Technische risico's	10
6	VEILIGHEID, GEZONDHEID EN MILIEU	11
7	KWALITEIT	12
	BIJLAGEN	13
	Bijlage 1 Communicatielijst	14
	Bijlage 2 Verificatieplan	16
	Bijlage 3 Keuringsformulieren	17

1 INLEIDING

1.1 Algemeen

In dit werkplan wordt nader ingegaan op de realisatie van de openstelling van de momenteel gestremde A7 ter hoogte van de Wilhelminatunnel.

Activiteiten:

- Vervangen van de huidige ballast moot 26 teneinde ruimte te creëren
- Inrichten traject t.b.v. veilige doorgang verkeer
- Realisatie werkruimte

Dit werkplan is onderdeel van het bedrijfskwaliteitssysteem van Van Hattum en Blankevoort volgens NEN-EN-ISO 9001. Wij streven hiermee naar een effectieve en efficiënte projectbeheersing ten voordele van zowel opdrachtgever als opdrachtnemer.

1.2 Doel werkplan

Dit werkplan heeft tot doel om:

- Beschrijven hoe we werkzaamheden worden uitgevoerd
- Eventuele werkafspraken tussen de uitvoerende partijen vast te leggen; **Welke nog niet in een contract of planning zijn opgenomen.**
- Inzicht te geven in de gestelde (kwaliteit) eisen en hoe deze worden aangetoond
- Risico's te beheersen

3 EISEN

3.1 Ontwerpeisen en randvoorwaarden

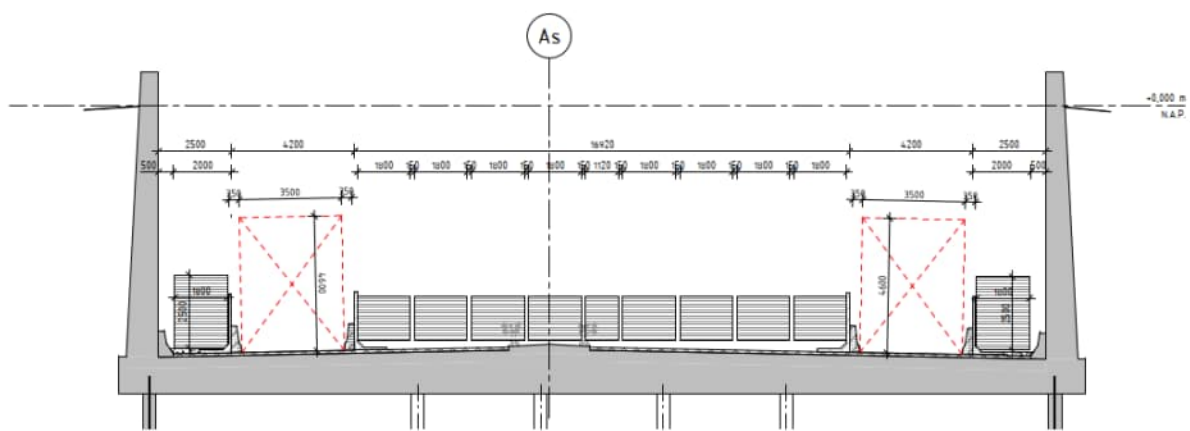
Voor het vervangen van de ballast op moot 26 gelden de volgende eisen/uitgangspunten:

Huidige situatie

Er zijn in totaal circa 2500 big bags met grond (gewicht 1,6t/stuk) aangebracht om moot 26 te stabiliseren. Naderhand zijn er plaatselijk een kleine 200 big bags toegevoegd om de moot te "sturen" naar de oorspronkelijke positie.

Eindsituatie

In de eindsituatie is de ballast in de vorm van big bags vervangen door stalen rijplaten. Hiermee wordt extra ruimte gegenereerd zodat er weer verkeer door de tunnel kan.



DOORSNEDE C-C (MOOT 26)

schaal: 1 : 100

Beperkingen tussentijds

De moot zal continu belast moeten blijven om voldoende neerwaartse druk te behouden. Ook mag er niet teveel ballast op één plaats worden verwijderd. Hiervoor worden instructies opgesteld door de constructeur. Tijdens het werk houd de uitvoerder controle dat aan deze instructies wordt voldaan.

3.2 Normen en richtlijnen

Niet van toepassing

3.3 Maatbeheersing

De maatvoering wordt uitgevoerd door het uitvoerend personeel aan de hand van vooraf opgestelde tekeningen. Afwijkingen worden gemeld bij de uitvoerder.

4 OMGEVING

4.1 Vergunningen

Niet van toepassing

4.2 Conditionering

4.2.1 OCE / NGE

Niet van toepassing.

4.2.2 Ecologie

Niet van toepassing

4.2.3 Archeologie

Niet van toepassing

4.2.4 Saneringen

Niet van toepassing

4.2.5 Kabels en Leidingen derden

Niet van toepassing

4.3 Omgevingsbeïnvloeding

4.3.1 Trillingen

Tijdens de uit te voeren werkzaamheden worden geen noemenswaardige trillingen verwacht.

4.3.2 Geluid

Er zijn geen aanvullende maatregelen getroffen ter beperking van het geluid.

4.3.3 Deformaties

De moten worden door IV-Infra gemonitord in opdracht van RWS. Het betreft een automatisch meetsysteem dat gebruik maakt van Totalstation. Het systeem meet iedere 30 minuten de verplaatsing van de 4 hoekpunten van iedere moot.

Tijdens het vervangen van de ballast in moot 26 zal de hoeveelheid en verhouding van de belasting variëren. Om deze reden dient er met regelmaat gemeten te worden. Daarbij worden de volgende signaal- en grenswaardes worden gehanteerd:

Signaalwaarde: verplaatsing +/- 3 mm
Grenswaarde: verplaatsing +/- 7 mm
Afkeurwaarde: verplaatsing +/- 15 mm

Bij het bereiken van de signaalwaarde krijgt de uitvoerder uitvoerder/site engineer bericht. Afhankelijk van de optredende verplaatsing en de aard van de werkzaamheden wordt besloten of de werkzaamheden verder kunnen of dat er bijvoorbeeld op een ander punt meer ballast bij/af moet.

Bij het bereiken van de grenswaarde wordt het werk gestaakt en zal in overleg met RWS de vervolgstap(pen) worden bepaald.

Communicatieschema:

N.T.B.

4.3.4 Waterbezwaar / geohydrologie / bemalingen

Tijdens het uitvoeren van de werkzaamheden vindt geen bemaling plaats.

Voorafgaand aan de openstelling zal de waterafvoer van de tunnel worden gecontroleerd op bereikbaarheid (ballast op putdeksels) en verstoppingen. Bij het plaatsen van de ballast op moot 26 wordt er zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige putten. De rest van de moten nagelopen en waar nodig worden de putdeksels vrij gemaakt door de ballast te verplaatsen. Tot slot worden de zandvanger geleegd en de riolering doorgespoeld.

4.3.5 Verkeersmaatregelen

Tijdens de werkzaamheden t.b.v. het openstellen is het traject gesloten voor verkeer. De toe-/uitritten van het werkterrein zullen buiten het tunneltraject worden gerealiseerd, binnen het tunneltraject rijdt het werkverkeer gescheiden van het overige verkeer.

Deze worden beschreven in het **verkeersinrichtingplan**, evenals de maatregelen t.b.v. de situatie na openstelling.

(Her)Inrichten van moot 27, 28 en 29

In moten 27, 28 en 29 wordt in het midden een werkterrein gerealiseerd door de keerwanden door te trekken. Het zand uit de huidige ballast kan worden gebruikt om het terrein op te hogen en een oprit naar moot 26 te maken. (pas later uitvoeren vlak voor herstel??)

(Her)inrichten overige moten

In de overige moten wordt indien nodig de ballast verplaatst om zo ruimte te maken voor de rijstroken en de werkweg. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat er naast de rijstroken voor het publiek geen gestapelde big/bags staan. Op sommige plaatsen kunnen de bigbags vervangen worden door betonnen stapelblokken

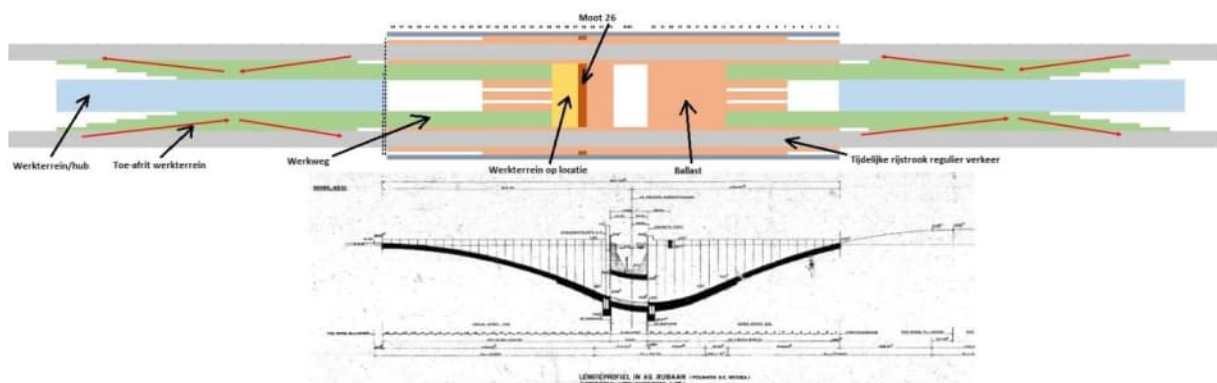
Aanbrengen voorzieningen t.b.v. verkeer

Input KWS

Inrichten werkterrein buiten tunneltraject.

Aan beide zijden van de tunnelbak wordt in het midden van de weg een werkterrein gerealiseerd waar ook de toe- en uitrit zijn gelokaliseerd

5.4 Werkterrein



Buiten de tunnelbak wordt aan beide zijden een werkterrein/hub ingericht.

5.5 Raakvlak met andere werkzaamheden/ nevenaannemers

NVT

5.6 Technische risico's

Risico	Oorzaak	Maatregel	Actie door
Deformatie tunnelmoot	Wijziging belasting	Monitoring zodat bijgestuurd kan worden	RWS
Deformatie tunnelmoot	Wijziging belasting	Uitgangspunten vooraf vaststellen	DBE/RWS

6 VEILIGHEID, GEZONDHEID EN MILIEU

TOP-5 Risico	Oorzaak	Maatregel	Actie door
Valgevaar	Lopen op bigbags bij aanpakken	Valbeveiliging toepassen of andere wijze van aanpakken	Vd Lee
Struikelen	Rommelig werkterrein	Opgeruimde werkplek houden	Iedereen
Beknelling, aanrijdgevaar	Zich binnen draaibereik van machines bevinden Weinig zichtbaar	Buiten bereik blijven, oogcontact met machinist Dragen van reflecterende kleding	Iedereen
Beknelling	Tussen de hijslast komen	Zoveel mogelijk machinaal lossen	Iedereen

In onderstaande tabel zijn de specifieke risico's opgenomen met betrekking tot de aanvullende specifieke werkzaamheden in dit werkplan:

Risico	Oorzaak	Maatregel	Actie door

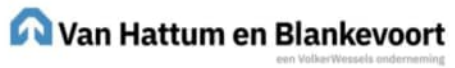
7 KWALITEIT

Voor de werkzaamheden in dit werkplan is een keuringformulier opgesteld ter verificatie of een moot gereed is voor oplevering.

Per moot worden de volgende zaken gecontroleerd ter oplevering

- Ballast deugdelijk/op juiste plaats aangebracht
- Voldoende ballast aangebracht
- Barrier aangebracht
- Verlichting aangebracht
- Voldoende rijstrookbreedte
-

BIJLAGEN

 Van Hattum en Blankevoort <small>een VolkerWessels onderneming</small>	Project	XXXX
	Projectnummer	XXXX
	Documentnummer	[Documentnummer]
	Revisie	0.1

Bijlage 1 Communicatielijst

Communicatielijst

Werknr.

Werk:

Alarmnummer		112
Alg. telefoonnummer		
Arbeidsinspectie		0800 5151
Calamiteitennummer organisatie		?
Storingsdienst ????????		?
Kadaster	tijdens kantooruren	0800 - 0080
Kadaster	buiten kantooruren	0570 - 78 34 86
Politie (Geen spoed)		0900 8844
Ziekenhuis (naam)	Adres, postcode, plaats	?
Ziekenhuis (naam)	Adres, postcode, plaats	?

Voornaam	Tussenvoegsel	Achternaam	Telefoonnummer	E-mail adres	Functie	Bedrijf
----------	---------------	------------	----------------	--------------	---------	---------

Naam opdrachtnemer (bijvoorbeeld Van Hattum en Blankevoort of Combinatie xxx)

				@vhbinfra.nl		VHB

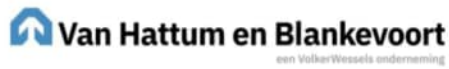
Naam opdrachtgever (bijvoorbeeld Rijkswaterstaat)

				@rws.nl		RWS
				@rws.nl		

Omgeving (bijvoorbeeld: mensen van Prov. NH, Politie, Gebiedsaannemer, Gemeente, OV-bedrijf, nevenaannemer)

Onderaanneming Civiel (benoem alle leverancier en onderaannemers die hier onder vallen)

Onderaanneming WTB/E (benoem alle leverancier en onderaannemers die hier onder vallen)

 Van Hattum en Blankevoort <small>een VolkerWessels onderneming</small>	Project	XXXX
	Projectnummer	XXXX
	Documentnummer	[Documentnummer]
	Revisie	0.1

Ontwerp (benoem alle mensen van het ontwerp of Ingenieursbureau)

				@vhbinfra.nl">@vhbinfra.nl		VHB
				@vsf.nl">@vsf.nl		VSF

We kunnen hier onder een link zetten naar een voorbeeld excel in het BVS

Bijlage 2 Verificatieplan

Bijlage 3 Keuringsformulieren