

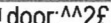
DRAAIBOEK NIJMEEGSE 4DAAGSE 2024 (106DE EDITIE)



Opdrachtgever: Stichting DE4DAAGSE

Documentnummer: N4D-DB-001
Revisie: A03
Status: Concept
Datum: 16 mei 2024

© Alle rechten voorbehouden. Deze uitgave mag worden bekeken op een scherm, gedownload worden op een harddisk of geprint worden, mits dit geschiedt voor persoonlijk, informatief en niet-commercieel gebruik, mits de informatie niet gewijzigd wordt, mits het handelsmerk en andere van toepassing zijn en de teksten niet worden verwijderd en mits de informatie niet wordt gebruikt in een ander werk of publicatie in welk medium dan ook, zonder schriftelijke toestemming van Stichting DE 4DAAGSE. Alle rechten zijn voorbehouden aan Stichting DE 4 DAAGSE.

Opgesteld door: 	Gecontroleerd door: 	Vrijgegeven door: 
Paraaf	Paraaf	Paraaf

Versiegeschiedenis

Versie	Datum	Wijziging
AOI	01-04-2024	Eerste opzet draaiboek
A02	14-05-2024	Toevoeging doorkomstgemeenten en procesaanpak
A03	16-05-2024	Opmerkingen St4D verwerkt

6.5	Dag 2 – De dag van Wijchen (woensdag 17 juli)	21
6.5.1	Start-/finishlocatie	22
6.5.2	Afsluitingen	22
6.5.3	Parkeerverboden	22
6.5.4	Stakeholders	22
6.5.5	Maatregelen tbv wandelaars	22
6.5.6	Impact openbaar vervoer	22
6.5.7	Nood- en hulpdiensten	22
6.6	Dag 3 – De dag van Groesbeek (donderdag 18 juli)	24
6.6.1	Start-/finishlocatie	25
6.6.2	Afsluitingen	25
6.6.3	Parkeerverboden	25
6.6.4	Stakeholders	25
6.6.5	Maatregelen tbv wandelaars	25
6.6.6	Impact openbaar vervoer	25
6.6.7	Nood- en hulpdiensten	25
6.7	Dag 4 – De dag van Cuijk (vrijdag 19 juli)	27
6.7.1	Startlocatie	28
6.7.2	Finishlocatie	28
6.7.3	Afsluitingen	28
6.7.4	Parkeerverboden	28
6.7.5	Stakeholders	28
6.7.6	Maatregelen tbv wandelaars	28
6.7.7	Impact openbaar vervoer	28
6.7.8	Nood- en hulpdiensten	28
6.8	Afbouw	30
7	Operatie	31
7.1	Structuur organisatie St4D	31
7.2	Sturingsniveaus	31
7.3	Logging	32
8	Calamiteitenscenario's	33
8.1	Extreem weer	33
8.2	Calamiteiten	33
	Bijlage I: Digitale kaart	34
	Bijlage II: Afwegingskader verkeersmaatregelen	35
	Bijlage III: Draaiboek Dinsdag 16 juli 2024	41
	Bijlage IV: Draaiboek Woensdag 17 juli 2024	42
	Bijlage V: Draaiboek Donderdag 18 juli 2024	43
	Bijlage VI: Draaiboek Vrijdag 19 juli 2024	44
	Bijlage VII: Inzetschema verkeersregelaars	45

Inhoudsopgave

Inleiding.....	6
1 Algemeen tijdschema.....	7
2 Proces.....	9
2.1 Proces Nijmegen.....	9
2.2 Proces Gelderse doorkomstgemeenten.....	9
2.2.1 1e trap 2024.....	9
2.2.2 2e trap 2025.....	9
3 Afwegingskader verkeersmaatregelen.....	10
3.1 Kader.....	10
3.2 Risicoafweging.....	10
3.3 Inzet verkeersregelaars.....	10
3.4 Berekening aanrijdrisico.....	11
3.5 Overweging.....	11
4 Verantwoordelijkheden.....	13
4.1 Verantwoordelijkheidsverdeling mobiliteit.....	13
4.1.1 Overall.....	13
4.1.2 Gemeente Nijmegen.....	13
4.1.3 Doorkomstgemeenten.....	13
4.1.4 Realisatie.....	14
4.2 Mobiliteitscommunicatie.....	14
4.2.1 Communicatie richting deelnemers en toeschouwers.....	14
4.2.2 Omgevingscommunicatie.....	14
5 Raakvlakken.....	16
5.1 Openbaar Vervoer.....	16
5.2 Werkzaamheden aan het spoor.....	16
5.3 Wegwerkzaamheden.....	16
6 Maatregelen per dag.....	17
6.1 Opbouw.....	17
6.2 Aanmelding (14 en 15 juli).....	17
6.3 Vlaggenparade (14juli).....	17
6.4 Dag 1 – De dag van ELst (dinsdag 16 juli).....	18
6.4.1 Start-/finishlocatie.....	19
6.4.2 Afsluitingen.....	19
6.4.3 Parkeerverboden.....	19
6.4.4 Stakeholders.....	19
6.4.5 Maatregelen tbv wandelaars.....	19
6.4.6 Impact openbaar vervoer.....	19
6.4.7 Nood- en hulpdiensten.....	19
6.4.8 Inzet verkeersregelaars.....	20

4

Inleiding

In 1909 werd het startschot gegeven voor de allereerste editie van de 4Daagse (destijds georganiseerd als militaire oefenmars) en sinds 1925 is Nijmegen de vaste startplaats voor deze wandeltocht. Inmiddels organiseert Stichting De 4Daagse (St4D) in 2024 de 106e editie waarbij ruim 45.000 deelnemers vier dagen wandelen in Nijmegen en omgeving. De deelnemers kiezen vooraf de afstand: 30, 40, militaire 40 of 50 kilometer per dag. Aan het einde van de vierde dag krijgen alle deelnemers na het finishen het felbegeerde 4Daagsekruisje.

De deelnemers worden langs het parcours aangemoedigd door familie, vrienden, omwonenden en ondernemers en in de stad worden verschillende activiteiten georganiseerd, de welbekende Vierdaagsefeesten. Diverse media zullen al dan niet live verslag doen van het verloop van de 4Daagse.

Dit draaiboek geeft inzicht in de dagdagelijkse gang van zaken gedurende de 4Daagse. Het draaiboek geeft inhoudelijk, ter aanvulling op de tekeningen, inzicht in de activiteiten die door St4D worden gedaan of acties die worden uitgezet.

Dit draaiboek is in 2024 voor het eerst opgesteld en moet worden gezien als een groeimodel. In overleg met gemeente Nijmegen is overeengekomen dat in de komende drie jaar dit plan volledig dekkend dient te zijn.

Mobiliteitszaken in de doorkomstgemeenten, en daarmee buiten de gemeentegrenzen van Nijmegen, dienen door de betreffende gemeenten in samenspraak met de St4D uitgewerkt te worden. Daarnaast maakt dit mobiliteitsplan geen onderdeel uit van de vergunningaanvraag voor de Vierdaagsefeesten en gaat dan ook niet in op mobiliteitszaken en begeleiding van de bezoekers voor dit evenement. Hiervoor schrijven de Vierdaagsefeesten een eigen plan. Uiteraard wordt de (extra) drukte in de stad als gevolg van de samenloop van beide evenementen wel meegenomen in de verdere planvorming door St4D.

Het eerste hoofdstuk gaat in op het algemeen tijdschema. In het tweede hoofdstuk wordt de procesaanpak van mobiliteit rondom het evenement toegelicht met specifiek de aanpak rondom de doorkomstgemeenten. Hoofdstuk 3 geeft het afwegingskader weer voor de uitwerking van de verkeersmaatregelen naar 2025 toe, waarna in hoofdstuk 4 de verantwoordelijkheidsverdeling uiteen worden gezet. Het vijfde hoofdstuk belicht de raakvlakken met het OV en reguliere (spoor)wegwerkzaamheden. Na deze procesmatige hoofdstukken, wordt in hoofdstuk 6 de bijzondere heden per dag nader toegelicht. In hoofdstuk 7 staat de operatie centraal. In het achtste en laatste hoofdstuk komen de calamiteitenscenario's aan bod.

1 Algemeen tijdschema

De globale tijdsplanning voor zowel opbouw, afbouw als het evenement is weergegeven in onderstaande tabel. Alle bijbehorende verkeersmaatregelen zijn terug te vinden in hoofdstuk 6 Maatregelen. Tijden zijn onder voorbehoud.

Donderdag 4 juli		
	Ingaan Parkeerverboden	Van Gentstraat (Nijmegen)
Vrijdag 5 juli		
	Ingaan Parkeerverboden	Waldeck Pyrmontstraat (Nijmegen)
07:00	Start opbouw start-/finishlocatie dag 1	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw start-/finishlocatie dag 1	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
Maandag 8 juli		
	Ingaan parkeerverboden	Wedren/Vierdaagseplein e.o. (Nijmegen)
07:00	Start opbouw start-/finishlocatie dag 2	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw start-/finishlocatie dag 2	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
Dinsdag 9 juli		
06:00	Start opbouw eretribunes dag 1	Sint Annastraat (Nijmegen)
07:00	Start opbouw start-/finishlocatie dag 3	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw start-/finishlocatie dag 3	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
18:00	Einde opbouw eretribunes dag 1	Sint Annastraat (Nijmegen)
Woensdag 10 juli		
06:00	Start opbouw eretribunes dag 2	Sint Annastraat (Nijmegen)
07:00	Start opbouw start-/finishlocatie dag 4	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw start-/finishlocatie dag 4	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
18:00	Einde opbouw eretribunes dag 2	Sint Annastraat (Nijmegen)
Donderdag 11 juli		
06:00	Start opbouw eretribune + Q-tribune dag 3	Sint Annastraat & Oranjesingel (Nijmegen)
07:00	Start opbouw start-/finishlocatie dag 5	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw start-/finishlocatie dag 5	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
18:00	Einde opbouw eretribune + Q-tribune dag 3	Sint Annastraat & Oranjesingel (Nijmegen)
22:00	Start opbouw loopbruggen dag 1	Oranjesingel & Groesbeekseweg (Nijmegen)
Vrijdag 12 juli		
05:00	Einde opbouw loopbruggen dag 1	Oranjesingel & Groesbeekseweg (Nijmegen)
06:00	Start opbouw tribunes dag 4	Sint Annastraat (Nijmegen)
07:00	Start opbouw start-/finishlocatie dag 5	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw start-/finishlocatie dag 5	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
18:00	Einde opbouw tribunes dag 4	Sint Annastraat (Nijmegen)
Zondag 14 juli		
13:00	Start aanmelden dag 1	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
14:30	Verzamelen wandelaars Vlaggenparade	Kanaalstraat (Nijmegen)
15:45	Start Vlaggenparade	Kanaalstraat (Nijmegen)
17:00	Einde Vlaggenparade	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
17:00	Einde aanmelden dag 1	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
17:00	Start officiële opening	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
	Start vuurwerkshow	Vuurwerk vanaf de Waal
Maandag 15 juli		
00:00	Start opbouw loopbruggen dag 2	Prins Bernhardstraat (Nijmegen)
06:00	Einde opbouw loopbruggen dag 2	Prins Bernhardstraat (Nijmegen)
10:00	Start aanmelden dag 2	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
17:00	Einde aanmelden dag 2	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
Dinsdag 16 juli		
04:00	Starttijd 50 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
04:30	Starttijd 40 km militairen	Kamp Heumensoord

05:00	Starttijd 40 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
07:00	Starttijd 30 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
10:00	Start opbouw tribunes dag 4	Middeneiland Keizer Karelplein (Nijmegen)
12:00-17:00	Uiterlijke finishtijd	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
17:00	Einde opbouw tribunes dag 4	5.1.2e (Nijmegen)
Woensdag 17 juli		
04:00	Starttijd 50 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
04:30	Starttijd 40 km militairen	5.1.2e
05:00	Starttijd 40 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
07:00	Starttijd 30 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
12:00-17:00	Uiterlijke finishtijd	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
Donderdag 18 juli		
04:00	Starttijd 50 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
04:30	Starttijd 40 km militairen	5.1.2e
05:00	Starttijd 40 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
06:00	Start opbouw tribunes A t/m D dag 5	Sint Annastraat (Nijmegen)
07:00	Starttijd 30 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
12:00-17:00	Uiterlijke finishtijd	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
16:00	Einde opbouw tribunes A t/m D dag 5	Sint Annastraat (Nijmegen)
Vrijdag 19 juli		
03:30	Starttijd 40 km militairen	5.1.2e
04:00	Starttijd 50 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
05:00	Starttijd 40 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
07:00	Starttijd 30 km	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
12:00-18:00	Uiterlijke finishtijd	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
18:00	Start afbouw tribunes loopbruggen/algehele afbouw	/ Oranjesingel en Wedren (Nijmegen)
06:00	Einde afbouw tribunes loopbruggen/algehele afbouw	/ Oranjesingel en Wedren (Nijmegen)
Zaterdag 20 juli		
06:00	Start afbouw tribunes loopbruggen/algehele afbouw	/ Oranjesingel en Wedren (Nijmegen)
15:00	Einde afbouw en schoonmaak St Annastraat	St Annastraat (Nijmegen)
18:00	Einde afbouw tribunes loopbruggen/algehele afbouw	/ Oranjesingel en Wedren (Nijmegen)
Zondag 21 juli		
20:00	Start afbouw loopbruggen	Oranjesingel (Nijmegen)
Maandag 22 juli		
06:00	Einde afbouw loopbruggen	Oranjesingel (Nijmegen)
07:00	Start afbouw tribunes en algehele afbouw	Oranjesingel en Wedren (Nijmegen)
16:00	Einde afbouw tribunes en algehele afbouw	Oranjesingel en Wedren (Nijmegen)
20:00	Start afbouw loopbruggen	Oranjesingel (Nijmegen)
05:00	Einde afbouw loopbruggen	Oranjesingel (Nijmegen)
Dinsdag 23 juli		
07:00	Start algehele afbouw	Wedren (Nijmegen)
16:00	Einde algehele afbouw	Wedren (Nijmegen)

2 Proces

Dit draaiboek is een operationele uitwerking van het, bij de aanvraag van de evenementenvergunning ingediende, Mobiliteitsplan voor de 4Daagse. Vanuit voortschrijdend inzicht als gevolg van de verminderde politie inzet is er vanuit de doorkomstgemeenten gevraagd om de operationele voorbereidingen op te laten pakken door de Stichting 4Daagse (St4D). Met name de Gelderse gemeenten worden geconfronteerd met vermindering van politie inzet. De Brabantse en Limburgse gemeenten in mindere mate; daar zijn in voorgaande jaren al taken overgedragen. Deze uitwerking is in dit plan opgenomen. In dit hoofdstuk wordt de uitwerking procesmatig toegelicht en wordt ook de aanpak uitgewerkt.

2.1 Proces Nijmegen

Voor de gemeente Nijmegen wordt in dit draaiboek en het daaraan gekoppelde detaildraaiboek (Excel) per dag een overzicht gegeven van de activiteiten die St4D ontplooit om op mobiliteitsgebied het evenement veilig te laten voorlopen en het verkeersproces zoveel als mogelijk te faciliteren. Hiervoor worden ook alle postinstructies voor de verkeersregelaars per post uitgewerkt op basis van de verkeersmaatregeltekeningen.

2.2 Proces Gelderse doorkomstgemeenten

Voor de doorkomstgemeenten is er vanuit de gemeenten het verzoek gekomen om de doorkomstgemeenten integraal mee te nemen in de draaiboeken. St4D heeft dit toegezegd, maar gegeven de beperkt beschikbare tijd tot het evenement wordt hier een zogenaamde tweetraps raket voor gehanteerd.

2.2.1 1^e trap 2024

Voor de doorkomstgemeenten worden vanuit de verkeersdraaiboeken die politie in 2023 heeft opgesteld de navolgende gegevens gedestilleerd:

1. Input ten behoeve van de detaildraaiboeken, zodat informatie integraal onderdeel wordt van het algehele draaiboek van St4D. Deze zijn te filteren naar gemeente, zodat per doorkomstgemeente een overzicht ontstaat van de activiteiten/acties die tijdsvolgordelijk genomen moeten worden.
2. Input ten behoeve van de postinstructie voor de locaties waar verkeersregelaars worden ingezet. Hierdoor is elke doorkomstgemeente, in samenspraak met de St4D in staat om de verkeersregelaars in te zetten en aan te sturen, zodat op locatie de verkeersregelaar zelfstandig zijn werk kan uitvoeren.

Beide gegevens worden verrijkt met, indien beschikbaar gesteld door de gemeenten, evaluatiepunten uit 2023 om op deze manier een solide vertrekpunt te hebben op basis van als we doen wat we deden, dan krijgen we wat we kregen. Dit betekent dat we in 2024 beleidsarm en zeker met niet meer inzet dan voorheen acties inzetten.

2.2.2 2^e trap 2025

Tijdens de editie van 2024 toetst St4D tijdens de dagen de inzet van de verkeersregelaars en de hieraan gekoppelde verkeersmaatregelen. Daarnaast wordt het proces van aansturing met de coördinatoren in de doorkomstgemeenten geëvalueerd.

Vanuit deze evaluatie wordt in Q4-2024 en Q1-2025 ter voorbereiding op de editie in 2025 het inzetplan verkeersmaatregelen en verkeersregelaars herzien, in die fase met medeneming van de Brabantse en Limburgse gemeenten, en uitgewerkt aan de hand van het afwegingskader dat in lijn met de CROW-publicatie 527 "Werken op niet-autosnelwegen" in de volksmond ook wel bekend als de CROW-publicatie 96B is opgesteld.

3 Afwegingskader verkeersmaatregelen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de afwegingen die vooruitlopend op de editie 2025 worden gemaakt bij het uitwerken van de verkeersmaatregelen. Hierbij is aansluiting gezocht bij de bestaande richtlijn, wetgeving en ervaringen op andere evenementen. Voor een uitgebreide toelichting wordt verwezen naar bijlage 2 waarbij op basis van een herziene risicoafweging opnieuw naar de verkeersmaatregelen wordt gekeken.

3.1 5.1.2e

Er is een groot aantal verkeersmaatregelen noodzakelijk om de afsluitingen en mogelijke omleidingen aan de weggebruiker kenbaar te maken. De verkeersmaatregelen worden gerealiseerd op het beheergebied van diverse wegbeheerders en daarmee gepaard gaande richtlijnen per wegbeheerder. Gemeenschappelijk is dat deze richtlijnen (veelal) verwijzen naar de CROW-richtlijn 96b 'werken op niet-autosnelwegen' (publicatie 527, editie 2020) en de richtlijn 96a 'Werken op autosnelwegen' (publicatie 529, editie 2020) als toetsingskader.

In de CROW Publicatie 96a en 96b worden afwegingskaders omschreven op basis waarvan bepaald kan worden welke verkeersmaatregelen in een specifieke situatie worden toegepast. Bij de keuze voor toepassing van verkeersmaatregelen moet rekening worden gehouden met een reeks beleidsuitgangspunten:

- verkeersveiligheid;
- veiligheid medewerker, wandelaar en publiek;
- verkeersmanagement;
- informeren;
- lifecycle.

3.2 Risicoafweging

Bij de marsen van de 4Daagse is er sprake van wandelaars die over hoofdzakelijk hetzelfde parcours, met afstandspecifiek enkele 'lussen' als uitzondering. Deze marsen bewegen zich als een dynamisch pakket met een gemiddelde van 4,5 km/u voort over de route en maakt daarbij gebruik van wegen van diverse categorieën. Doordat de starttijd en de finishtijd gelimiteerd zijn is het mogelijk om per parcours vast te stellen wat de afsluitingsduur van de betreffende structuren is.

Bij het bepalen van maatregelen voor de marsen, is het van belang dat zowel het aanrijdrisico voor de wandelaars als de risico's voor de weggebruikers zo veel mogelijk worden beperkt. Verder moet ook de hinder voor het verkeer minimaal zijn.

Om de risicoafweging juist te kunnen maken is het van belang de karakteristieken van de marsen inzichtelijk te maken. In de navolgende sub paragrafen is getracht de bijzonderheden die in de risicoafweging een rol spelen te benoemen.

3.3 Inzet verkeersregelaars

In de risicoafweging wordt niet alleen gekeken naar het effect op de doorstroming van het verkeer en de veiligheid van de wandelaars, maar ook naar de veiligheid en arbeidsomstandigheden van de verkeersregelaars. Maatregelen met inzet van verkeersregelaars moeten aansluiten bij de beleidsuitgangspunten.

Het is echter van belang, in de hedendaagse praktijksituatie, om bij specifieke afsluitingen verkeersregelaars in te zetten. De weg wordt immers afgesloten zonder dat er direct zichtbare 'werkzaamheden' plaatsvinden. Hierdoor is het begrip van de weggebruiker voor de fysieke afzetting niet direct aanwezig. Om de voortgang van de marsen te waarborgen is het van belang dat de afsluiting bemenst blijft om het parcours verkeersvrij te houden. Daarbij dient ook in overweging te worden genomen dat de marsen al voor de, in 2025, 107^e keer

plaatsvinden en de doorkomstgemeente vaak zelf 'onderdeel' zijn van de 4Daagse, waardoor de bekendheid met de impact en de maatregelen zeer hoog is. Hoger dan bij reguliere wegwerkzaamheden.

St4D zal, in samenspraak met de doorkomstgemeenten de inzet van verkeersregelaars, in lijn met de beleidsuitgangspunten, per locatie afwegen. Daarbij wordt gedifferentieerd tussen een verkeersregelaar met landelijke aanstelling of een verkeersregelaar met een evenementenaanstelling, te organiseren door de doorkomstgemeente waar deze evenementenregelaar actief is. Op specifieke locaties, bijvoorbeeld gekoppeld aan calamiteitenroutes, kan de inzet van politie noodzakelijk zijn.

3.4 Berekening aanrijdrisico

Het grootste risico dat kan optreden is het aanrijdrisico. Om het risico te kwalificeren is, in lijn met de CROW publicatie *Beleid en Proces* (publicatie 526), gebruik gemaakt van het model van Fine & Kinney om het risico te kunnen wegen. Wanneer deze waarde in de formule worden ingevoerd dan geeft dit:

$$R = 1 * 10 * 2 = 20$$

Hieruit kan worden geconcludeerd dat het aanrijdrisico in deze situatie wellicht een 'mogelijk risico' is.

3.5 Overweging

Op het onderliggend wegennet dienen veel verkeersmaatregelen getroffen te worden. Rekening houdend met de karakteristieken van het evenement is het standaard maatregelfiguur voor verkeersmaatregelen op iedere locatie specifiek toegesneden.

Hierbij zijn de volgende argumenten van belang:

- Overwegende dat er tijdens de 4Daagse geen sprake is van wegwerkers die wegwerkzaamheden verrichten in een werkvak, maar dat alle toe te passen verkeersmaatregelen bedoeld zijn om bepaalde weggedeelten vrij te maken van verkeer ten behoeve van de marsen die een bepaalde route aflegt, is er geen directe noodzaak om hiervoor een afzetting te plaatsen conform CROW publicatie 96. Deze publicatie beschrijft namelijk de vormgeving van verkeersmaatregelen waarmee een veilige werkplek kan worden gecreëerd.
- De verkeersmaatregelen ten behoeve van de 4Daagse hebben niet tot doel om een veilige werkuimte te creëren. Zij hebben tot doel een aanliggende (of ongelijkvloerse) kruising of wegvak vrij te houden van verkeersdeelnemers. De veiligheid van de medewerker welke de toe te passen verkeersmaatregel moet plaatsen, is in dit kader wel een punt van aandacht. Deze medewerker moet zijn werkzaamheden veelal verrichten zonder dat een afgeschermd werkplek voor hem kan worden gerealiseerd. Hij verricht zijn werkzaamheden veelal slechts onder dekking van zijn eigen werkvoertuig, terwijl het verkeer hem op korte afstand passeert. Hoe minder deze medewerker wordt blootgesteld aan gevaar van passerend verkeer, hoe beter het is.
- Verkeersmaatregelen in het verkeer zijn bij een hoog verkeersaanbod/filevorming relatief onveilig. Tevens moet rekening worden gehouden met mogelijke agressie van weggebruikers vanwege reeds opgelopen vertraging. Het toepassen van een minimaal aantal maatregelen in het verkeer verdient in dat kader de voorkeur.
- De toe te passen verkeersmaatregelen hebben ten doel de doorstroming van het verkeer zo veel als mogelijk in stand te houden en alle plaatsen/wijken bereikbaar te houden. In dat kader wordt met alle betrokken wegbeheerders een netwerkbenadering toegepast om de meest optimale omleidingsroutes in te stellen. Middels deze maatregelen worden de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van het gebied en het milieu zoveel als mogelijk beperkt.
- Het plaatsen en verwijderen van verkeersmaatregelen dient gepaard te gaan met minimale (extra verkeershinder), zowel in:
 - extra capaciteitsonttrekkingen;
 - langere duur van capaciteitsbeperkingen.
- Op lokaal en regionaal niveau zal uitgebreide informatie worden verstrekt aan de weggebruiker over de verkeershinder op deze dagen. Voorafgaand aan de afsluiting is de weggebruiker middels de (diverse) dynamische omleidingsroute(s) gewaarschuwd over de naderende afsluiting. Deze afsluitingen worden ook via de verschillende serviceproviders actueel doorgegeven en aangepast. Hierdoor mag worden uitgegaan van een verhoogde alertheid bij de weggebruiker.

- De toe te passen verkeersmaatregelen zijn bedoeld om het verkeer om te leiden. Rijstroken welke leiden in de richting van een afgesloten wegvak, zullen middels verkeerskegels fysiek worden afgesloten. Het fysiek onmogelijk maken van verkeersbewegingen verdient de voorkeur boven het toepassen van verkeerstekens om aan te geven dat verkeersbewegingen niet zijn toegestaan.
- De materialen waarmee de afsluitingen worden gerealiseerd bestaan uit dranghekken voorzien van één retroreflecterende plank, waarbij het C1-bord op het hek is gemonteerd en niet voldoet aan de minimale hoogte van 1,20m. Dit is ingegeven vanuit de ARBO-wetgeving om de fysieke belasting, waar mogelijk, zoveel als mogelijk te beperken.
- Een beheerste en gecontroleerde uitvoering. Het parcours van de langste mars kent een lengte van circa 50 kilometer per dag. Over deze lengte dienen verkeersmaatregelen op basis van een strak tijdschema, afgeleid van de geplande doorkomsttijden van de marsen, opgebouwd en na passage van de marsen afgebouwd te worden. Teneinde dit proces gecontroleerd en beheerst uit te voeren is het wenselijk het aantal en de complexiteit van de handelingen, met in achtneming van de (verkeers)veiligheid en doorstroming, te beperken.

Al het bovenstaande in overweging genomen, is besloten af te wijken van de standaardmaatregelen uit CROW-publicatie 96.

Gevolgen:

- Conform deze standaard dient op wegen met rijbanen welke breder zijn dan 5 meter bijlageborden aan beide zijden van de weg te worden geplaatst. Gezien het feit dat deze borden bedoeld zijn om aan te geven dat een bepaalde rijrichting is afgesloten is, in combinatie met de fysieke afsluiting van de betreffende rijstroken, besloten om in dit specifieke kader deze borden enkel aan de rechterzijde van de weg te plaatsen.
- Minimaliseren van inzet van splits- en actiewagens op (enkelstrooks) wegen. Het verwijderen van actiewagens kost (in vergelijking met het verwijderen van een hek) relatief veel tijd. Daarnaast vraagt dit aanvullend materieel (werkbus) voor het plaatsen en verwijderen. Dit materieel kan vertraging oplopen op het onderliggend wegennet als gevolg van de vele afgesloten wegen. Door het toepassen van hekken kan, in het uiterste geval, de afzetting relatief eenvoudig door aanwezig personeel (verkeersregelaar) worden verwijderd.
- Snelheidsbeperkingen worden, ten gunste van de doorstroming, alleen ingesteld op wegen die haaks op de afzetting af komen rijden. Door het toepassen van langsafzetting in combinatie met de omleidingsroutes is in dit specifieke kader besloten geen snelheidsbeperking toe te passen op wegen die naar de afsluiting leiden.
- Afsluitingen worden gerealiseerd door St4D, ondersteund door verkeersregelaars. Waarbij naar type weg en tijdsduur wordt gedifferentieerd.
- Afsluitingen en omleidingen zullen vooraf via de lokale en regionale media uitgebreid worden aangekondigd.

Gezien het bovenstaande, gelet op het feit dat de verkeersmaatregelen niet het doel hebben werkplekken af te screenen, gelet op het feit dat de toe te passen verkeersmaatregelen slechts (zeer) kortdurend zullen zijn, gelet op het feit dat er uitgebreide informatie verstrekt zal worden om weggebruikers te informeren over de geplande afsluitingen en omleidingen, alsmede het beperken van de tijdsduur waarin de wegwerkers welke de verkeersmaatregelen moeten plaatsen worden blootgesteld aan gevaar, is het billijk af te wijken van standaardmaatregelen uit CROW publicatie 96. Daar waar maatwerk noodzakelijk is, worden locatie specifieke omstandigheden zorgvuldig gewogen en doorgevoerd op de tekeningen en in te zetten maatregelen.

4 Verantwoordelijkheden

In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de verantwoordelijkheidsverdeling gedurende de 4Daagse in Nijmegen.

Een bestuurlijke risicoafweging is de mate van overlast die ontstaat door de wandelmars en de daartoe genomen verkeersmaatregelen en ontstane hinder. Elk evenement brengt een zekere mate van overlast voor de omgeving met zich mee. De Burgemeester van de doorkomstgemeente is eindverantwoordelijk voor openbare orde en veiligheid. Hij/zij maakt telkens een bestuurlijke afweging van risico's bij het verlening van een vergunning en het daaraan verbinden van voorwaarden.

Met de St4D zal steeds afstemming plaatsvinden over risico's en te nemen maatregelen.

4.1 Verantwoordelijkheidsverdeling mobiliteit

In de achterliggende jaren heeft de politie, Regionale Eenheid Oost-Nederland, district Gelderland-Zuid een primaire rol gespeeld in de aansturing van de mobiliteitsoperatie rondom de 4Daagse. De politie heeft aangegeven de taken en verantwoordelijkheden zoals die regulier toebehoren bij een evenement bij de organisatie (St4D) terug te leggen. In deze paragraaf wordt de verantwoordelijkheidsverdeling toegelicht in zowel de (operationele) voorbereiding als de uitvoering.

4.1.1 Overall

St4D is verantwoordelijk voor de overall planvorming op het gebied van mobiliteit voor de 4Daagse. In deze overall planvorming, waar onderhavig plan het voornaamste onderdeel van is, wordt uitgewerkt hoe het evenement op het gebied van mobiliteit met alle betrokken gemeenten, provincies en overige instanties is voorbereid. Hierin wordt aangegeven hoe op de deelnemers en de bezoekers van het evenement wordt geprepareerd.

4.1.2 Gemeente Nijmegen

Binnen de gemeentegrenzen van Nijmegen is St4D aanvullend op paragraaf 4.1.1 verantwoordelijk voor het voorbereiden en realiseren van de verkeersmaatregelen. Onder de verkeersmaatregelen valt ook de inzet van (evenement)verkeersregelaars. Deze maatregelen worden in onderhavig plan toegelicht en de verkeersmaatregelen zijn als bijlage bijgevoegd.

4.1.3 Doorkomstgemeenten

St4D heeft met de verschillende doorkomstgemeenten een convenant gesloten. Deze convenanten hebben een langlopende doorlooptijd en eindigen nagenoeg allemaal tot minimaal 2026. Alleen voor gemeente Arnhem loopt deze na de editie van 2024 af. In deze convenanten is opgenomen:

Gemeente draagt zorg voor het tijdig nemen en bekendmaken van het verkeersbesluit, een adequate afzetting van het parcours, indien noodzakelijk een vrije calamiteitenroute, alsmede het doen opstellen en/of in draaiboeken doen opnemen van een mobiliteitsplan (op basis van het door de politie opgestelde verkeersdraaiboek).

Daarnaast is opgenomen:

(1) Gemeente draagt zorg voor de inzet van verkeersregelaars op locaties waar dit conform het Verkeersdraaiboek van de Politie is vastgesteld. Per locatie wordt vastgesteld of dit evenementenverkeersregelaars, beroepsverkeersregelaars of een combinatie daarvan betreft.

(2) Stichting DE 4DAAGSE draagt desgewenst zorg voor de coördinatie van de opleiding van de (beroeps)verkeersregelaars, samen met de Politie voor de begeleiding van de verkeersregelaars tijdens de inzet, alsmede voor een back-up in geval van onvoorziene omstandigheden.

(3) Indien gewenst kan Stichting DE 4DAAGSE zorgdragen voor de inzet van zowel beroepsverkeersregelaars als evenementenregelaars. Stichting DE 4DAAGSE zal deze regelaars inhuren en de bijbehorende kosten bij de gemeente in rekening brengen.

Hiermee is de doorkomstgemeente verantwoordelijk voor de operationele voorbereiding en de gehele realisatie van verkeersmaatregelen inclusief verkeersregelaars binnen de doorkomstgemeente. De doorkomstgemeenten, met name de Gelderse, hebben de St4D gevraagd deze plannen eenduidig uit te werken.

Doordat de verantwoordelijkheid voor de deelnemers bij St4D ligt, heeft St4D de verplichting om zich te vergewissen van verkeersmaatregelen die worden voorbereid en getroffen. St4D voert op de planvorming van de doorkomstgemeenten een toets uit om zich ervan te vergewissen dat de maatregelen die worden voorbereid afdoende zijn om de veiligheid van de deelnemers te waarborgen. Tijdens de realisatie wordt getoetst of de vooraf geplande maatregelen ook daadwerkelijk fysiek op straat aanwezig zijn.

Vanuit de meeste doorkomstgemeente beschikt de St4D over een meerjarenvergunning die aflopen in 2026 danwel 2027..

4.1.4 Realisatie

St4D is binnen de kaders van dit plan zelfstandig bevoegd tot het uitvoeren van het gehele mobiliteitsplan. Onderliggend draaiboek geeft hierbij de kaders aan voor het handelingsperspectief. Daarbij ligt de aansturing van de gehele operatie solitair bij de St4D. Indien door onvoorziene omstandigheden afgeweken dient te worden van het mobiliteitsplan treedt St4D hierover in overleg met de vergunningsverlener, wegbeheerder en/of politie.

4.2 Mobiliteitscommunicatie

De mobiliteitscommunicatie richt zich tot twee verschillende doelgroepen welke op verschillende manieren worden bereikt. De verschillen worden per doelgroep toegelicht in de navolgende subparagrafen.

4.2.1 Communicatie richting deelnemers en toeschouwers

Via diverse online kanalen (website en social media St4D en lokale media) worden de deelnemers en toeschouwers geïnformeerd over de verschillende vervoersopties. De nadruk ligt bij de mobiliteitscommunicatie op de meest duurzame vervoerskeuzes. Waar nodig worden praktische details nader toegelicht.

4.2.2 Omgevingscommunicatie

De omgevingscommunicatie van de doorkomstgemeenten is in handen van de gemeenten zelf, omdat de situaties in iedere gemeente sterk van elkaar verschillen. De omgevingscommunicatie voor de gemeente Nijmegen daarentegen is wel in handen van St4D. De omgevingscommunicatie van de doorkomstgemeenten is in handen van de gemeenten zelf, omdat de situaties in iedere gemeente sterk van elkaar verschillen. St4D is daarentegen wel verantwoordelijk voor de omgevingscommunicatie van de gemeente Nijmegen. Naast communicatie middels lokale media wordt er vanuit St4D op navolgende wijze informatie verstrekt aan de omgeving:

- Voor bewoners en ondernemers in de omgeving worden minimaal 14 dagen voorafgaand aan de verkeersmaatregelen selectief vooraankondigingen geplaatst langs de weg. Via de vooraankondigingen wordt de omgeving geïnformeerd over de gewijzigde situatie. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de bewoners en ondernemers grotendeels op de hoogte zijn van de jaarlijks terugkerende afsluitingen.
- Om weggebruikers op de hoogte te stellen van de gewijzigde situatie worden kaartaanpassingen doorgevoerd in de verschillende navigatiesystemen (Google Maps, Waze, TomTom, etc). Gebruikers van de apps worden op deze manier automatisch omgeleid bij het plannen van hun route. Mits de weggebruiker regelmatig navigeert naar of via de omgeving welke op één of meerdere wandeldagen wordt gepasseerd, ontvangt de gebruiker van de app Waze enkele dagen voorafgaand aan het evenement een melding waarin wordt toegelicht dat er een evenement wordt georganiseerd en welke gevolgen dit heeft.
- Een aantal keren per jaar vindt overleg plaats met het bestuur van Buurtplatform Wedren-Julianapark (1 à 2 maal in het voorjaar in aanloop naar de 4Daagse en een evaluatiemoment in het najaar). Voor deze overlegmomenten wordt tevens de wijkagent uitgenodigd en op verzoek van het Buurtplatform komend overleg ook de wijkregisseur en een groenadviseur van de gemeente Nijmegen. Het Buurtplatform fungeert tijdens de 4daagse-week ook als tussenpersoon. Voor vragen en/of opmerkingen over het start-/finissterrein kunnen omwonenden tijdens het evenement contact opnemen met het Buurtplatform. Waar nodig spelen zij de vraag door aan het Organisatiebureau van de Nijmeegse 4Daagse.
- Ongeveer twee weken voordat het start-/finissterrein wordt opgebouwd, krijgen de omwonenden een informatiebrief met daarin informatie over de opbouwperiode, de inrichting van de Wedren, de

toegang tot de Wedren en een uitnodiging voor een buurtborrel op zondag voorafgaand aan de 4Daagseweek. Op de laatste dag van de Nijmeegse 4Daagse wordt het terrein, in verband met extra drukte en om de wandelaar in de gelegenheid te stellen zijn beloning af te halen, om veiligheidsredenen van 08.00 uur tot omstreeks 16.00 uur afgesloten. Het start-/finishterrein is dan alleen toegankelijk voor medewerkers en wandelaars. Aanwonenden van het start-/finishterrein waarvan de huizen zich bevinden binnen de afzettingen, ontvangen ingesloten bij de informatiebrief twee polsbanden zodat zij op vrijdag probleemloos hun huis kunnen verlaten en bereiken. Dit betreft de huizen aan de Bijleveldsingel (vanaf de Staringstraat tot de Prins Bernhardstraat en vanaf de Prins Bernhardstraat tot de Hendrik Hoogersstraat) en de Prins Bernhardstraat (vanaf de Oranjesingel tot de Bijleveldsingel).

Overige omwonenden (van één van de aan de Wedren grenzende straten) die op vrijdag dringend genoodzaakt zijn het start-/finishterrein te doorkruisen, kunnen contact opnemen met het Organisatiebureau van de Nijmeegse 4Daagse. Ter verduidelijking wordt bij de afgifte van de polsband aangegeven dat deze alleen de mogelijkheid geeft om op vrijdag het start-/finishterrein te voet te doorkruisen en dat deze geen doorgang biedt bij afzettingen en wegafsluitingen elders.

- Bij de opbouw wordt het start-/finishterrein met hekwerken afgezet. In sommige straten kan dit betekenen dat er vanaf dat moment tot de afbouw van het terrein minder parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners. Door de gemeente is bepaald dat bewoners die tijdens de Vierdaagse in verband met drukte of afsluitingen niet in de nabijheid van hun woning kunnen parkeren, met hun parkeervergunning ook in andere zones mogen parkeren.
- Naast het organiseren van een buurtborrel biedt St4D elk jaar nog een extraatje aan, zoals een rondleiding over de Wedren, tribunekaarten voor de intocht, kaarten voor een relatieconcert of een rondleiding op Heumensoord.

5 Raakvlakken

In dit hoofdstuk worden de raakvlakken en maatregelen voor/door derden inzichtelijk gemaakt.

5.1 Openbaar Vervoer

St4D werkt nauw samen met NS, Arriva, Connexxion en Breng, zodat er extra treinen en bussen richting en vanuit Nijmegen rijden.

Op het moment van schrijven heeft NS laten weten de plannen voor een aangepaste dienstregeling al bijna gereed te hebben. Met de aangepaste dienstregeling worden er op de wandeldagen voor de deelnemers van de verschillende afstanden vanuit verschillende steden ('s-Hertogenbosch, Utrecht en Zwolle) extra vroege treinen toegevoegd aan de reguliere dienstregeling. Tevens wordt op zondag 14 en maandag 15 juli het materieelinzet versterkt om voldoende capaciteit te bieden om alle deelnemers de gelegenheid te geven zich tijdig aan te melden.

St4D is op het moment van schrijven met NS in overleg om te kijken of er een speciale partnerpagina in het leven kan worden geroepen om interessante vervoersproducten voor de wandelaars van de Nijmeegse Vierdaagse overzichtelijk aan te bieden en tevens een betere spreiding in de treinen aan te moedigen.

Op de wandeldagen faciliteert St4D in samenwerking met Connexxion een "blarenbus". Deze bus rijdt dagelijks langs alle Vierdaagsecampings om wandelaars van en naar de start te brengen. Alleen op de aanmelddagen is een "blarenpas" voor deze speciale bus verkrijgbaar. Het betreft geen reguliere buslijn.

5.2 Werkzaamheden aan het spoor

St4D is in nauw contact met NS en ProRail om de laatste informatie over eventuele werkzaamheden op of aan het spoor direct op te pakken.

In de 4Daagseweek zijn er geen werkzaamheden gepland op de corridors naar Nijmegen. Verderop in het land, met name rondom Amersfoort Centraal, zijn wel werkzaamheden aan het spoor gepland tijdens de 4Daagseweek.

- De impact van de werkzaamheden rondom Amersfoort Centraal (zal met name gelden voor toeschouwers) en eventueel elders in het land worden in een latere fase inzichtelijk gemaakt.

5.3 Wegwerkzaamheden

Op het moment van schrijven zijn onderstaande werkzaamheden bekend. St4D is in nauw contact met Rijkswaterstaat en de wegbeheerders om de laatste informatie over eventuele werkzaamheden direct op te pakken.

A15: Knooppunt Gorinchem – Knooppunt Deil in beide rijrichtingen.

6 Maatregelen per dag

In dit hoofdstuk wordt concreet omschreven welke maatregelen worden getroffen om de plannen te realiseren. Daarbij wordt vanaf de opbouw tot en met de afbouw en per wandeldag omschreven welke maatregelen van toepassing zijn op het parcours, maar ook specifiek bij de start- en finishlocaties. De verkeersmaatregelen zijn uitgewerkt aan de hand van de CROW-publicatie 527 Verkeersmaatregelen op niet-autosnelwegen.

6.1 Opbouw

Om de marsen mogelijk te maken worden diverse op- en afbouwactiviteiten uitgevoerd. Deze opbouw begint ruim voor de eerste wandeldag en eindigt enkele dagen na de finish van de vierde wandeldag.

6.2 Aanmelding (14 en 15 juli)

Voorafgaand aan de eerste wandeldag, zondag 14 juli en maandag 15 juli, zullen de ingeschreven deelnemers zich aanmelden en hun inschrijving activeren bij het registratiebureau op de Wedren, Nijmegen.

6.3 Vlaggenparade (14 juli)

Op zondag 14 juli wordt de start van de Vierdaagseweek ingeluid met de Vlaggenparade. Aan de parade nemen maximaal 1.800 pax deel. De parade start op de Kanaalstraat en eindigt, na een route door het Waterkwartier en de binnenstad waar op dat moment ook de Vierdaagsefeesten in volle gang zijn, op de Wedren. De vlaggenparade start om 15:45 uur en de deelnemers zijn omstreeks 16:30 uur -17:00 uur op de Wedren.

De wegafsluitingen en de tijden van de afsluitingen ten behoeve van de Vlaggenparade worden in afstemming tussen St4D en Stichting Vierdaagsefeesten vormgegeven. Waarbij de basis is dat voor de Vlaggenparade wegen enkel kortdurend afgesloten worden door de inzet van verkeersregelaars waarbij verkeer na doorkomst van de Vlaggenparade weer doorgang vindt. De maatregelen worden ter goedkeuring aan de wegbeheerder voorgelegd.

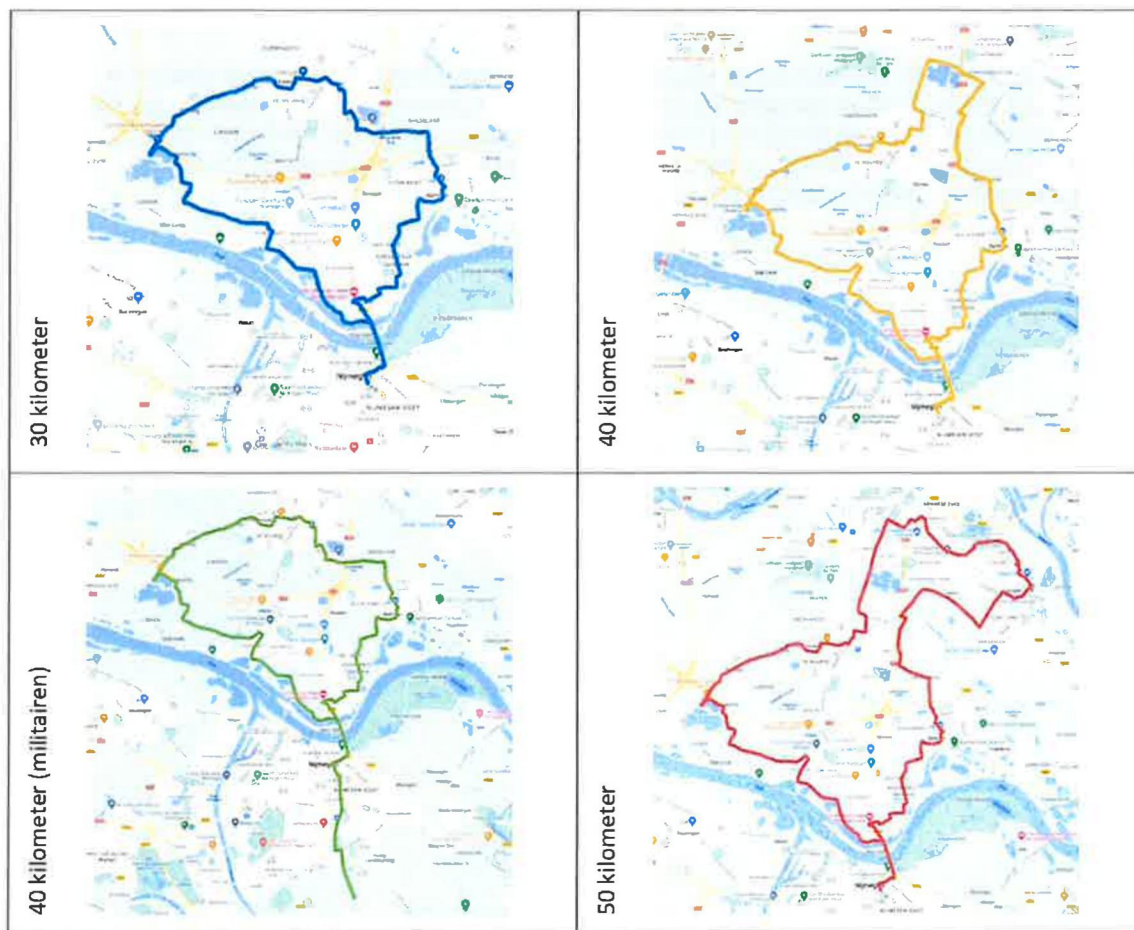
6.4 Dag 1 – De dag van Elst (dinsdag 16 juli)

In deze paragraaf wordt verder ingegaan op de maatregelen op de eerste wandeldag en de impact van deze maatregelen.

Datum	Dinsdag 16 juli
Start	- o Reguliere deelnemers: Wedren (Wedren, Nijmegen) - o Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Finish	- o Reguliere deelnemers: Wedren (Wedren, Nijmegen) - o Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Tijd	- o Starttijd 50 km: Vanaf 04:00 uur - o Starttijd 40km (militairen): Vanaf 04:30 uur - o Starttijd 40 km: Vanaf 05:00 uur - o Starttijd 30 km: Vanaf 07:00 uur - o Uiterlijke finishtijd: 12:00 - 17:00 (met optionele verlening tot 18:00u)

De eerste wandeldag is de dag van Elst en wordt ook wel Blauwe Dinsdag genoemd. De deelnemers lopen via het noorden over de Waalbrug de prachtige Betuwe in, tussen de rivieren Waal en Rijn. Het parcours loopt door de provincie Gelderland en de gemeente Nijmegen, Overbetuwe, Arnhem en Lingewaard. Naast een doorkomst in Elst, komt het parcours (afhankelijk van de afstand) door onder andere Oosterhout, Slijk-Ewijk, Valburg, Lent, Arnhem-Zuid, Huissen en Bemmelen.

De exacte parcoursen (30, 40 en 50 kilometer) zijn bijgevoegd in Bijlage I: Digitale kaart. Verderop in dit document (paragraaf 0) wordt uitgebreider stilgestaan bij de start- en finishlocatie, de afsluitingen en parkeerverboden binnen de gemeente Nijmegen en afspraken met diverse stakeholders, waaronder de openbaar vervoerders en nood- en hulpdiensten.



Figuur 1 Parcoursen dag 1

6.4.1 Start-/finishlocatie

De maatregelen voor de start-/finishlocatie zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf.

6.4.2 Afsluitingen

De afsluitingen voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf. In Bijlage III: is een overzicht opgenomen van de afgesloten straten in 2023. De verwachting is dat dit op hoofdlijnen vergelijkbaar is voor dit jaar.

Diverse binnenstadafsluitingen ten behoeve van de Vierdaagsefeesten raken het parcours van deze eerste wandeldag. Dit zorgt voor een overlap van een aantal verkeersposten. Vanaf 03:30 uur (half uur voorafgaand aan start eerste deelnemer) tot 10:00 uur is St4D leidend op de overlappende verkeersposten. De organisatie van de Vierdaagsefeesten neemt vanaf 10:00 uur deze verantwoordelijkheid over.

6.4.3 Parkeerverboden

De parkeerverboden voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf.

6.4.4 Stakeholders

De afspraken met stakeholders worden in de operationele fase nader uitgewerkt. Wel staat al vast dat bewoners van de Bijleveldsingel (vanaf notaris Stoker tot hoek Staringstraat) een ontheffing ontvangen voor de Wedren waarmee zij met de auto doorgang krijgen naar het parkeerterrein gelegen achter de Bijleveldsingel. De ontheffingen worden door het Organisatiebureau uitgereikt aan de conciërge van het complex. De conciërge zorgt voor verdeling onder de bewoners.

6.4.5 Maatregelen tbv wandelaars

Het parcours wordt geopend met een eerste voertuig, de safety-car. Dit voertuig zorgt dat de eerste lopers de wandelsnelheid van 7,5 à 8 km/u niet overschrijden. Motorrijders van Mobiel Toezicht verifiëren vooruitlopend op de safety-car of de nodige verkeersmaatregelen zijn getroffen en waarborgen samen met verkeersregelaars de verkeersveiligheid en de veiligheid van de deelnemers.

Uitvallers welke niet op eigen gelegenheid voor vervoer naar de startlocatie kunnen, worden opgevangen door de bezemwagen. Hiervoor rijdt erop elke afstand één bezemwagen achter de laatste loper aan. Pendelbusjes (8-persoons) zorgen voor vervoer vanaf de bezemwagen naar de start/finishlocatie of medische post bij de start/finishlocatie. De bezemwagen blijft in positie aan de staart van het parcours.

6.4.6 Impact openbaar vervoer

De impact op het openbaar vervoer wordt in de operationele fase met Connexxion, NS en Arriva nader uitgewerkt.

6.4.7 Nood- en hulpdiensten

Op 28 februari heeft er tussen St4D en de veiligheidsregio Gelderland-Zuid overleg plaatsgevonden om de afspraken rondom hulpverlening en doorkruisingen van de route met elkaar vast te leggen. In deze subparagraaf zijn de afspraken geldig voor deze wandeldag vastgelegd.

- De Stichting 4Daagse zorgt dat tijdens de wandeldagen de toegangswegen tot de SEH van het Radboud UMC vrij zijn. Op de Heijendaalseweg, ter hoogte van het R-UMC, gebruikt de 4Daagse uitsluitend de oostelijke rijbaan. De westelijke rijbaan van de Heijendaalseweg ter hoogte van het R-UMC, de Kapittelweg en de Erasmuslaan worden vrijgehouden voor hulpdiensten. Belangrijkste aanrijroute op dag 1 t/m 3 is de Sint Annastraat.
- Ambulance/spoedritten naar het R-UMC uit andere regio's melden zich aan via hun eigen Meldkamer Ambulancedienst bij de Gemeenschapelijke Meldkamer Oost Nederland.

- Bij incidenten OP of AAN het parcours wordt aan de hulpdiensten toegang verschaft op het parcours. St4D faciliteert hierbij zo goed als mogelijk, waarbij alle betrokkenen oog hebben voor de veiligheid van de wandelaars.
 - In deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit onverwijld aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige veiligheidsmaatregelen voor de wandelaars kunnen worden getroffen en de vereiste ondersteuning aan de betreffende hulpdienst kan worden geboden.
- Voor de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied rondom de parcoursen is gekeken naar kaartmateriaal "wegafsluitingen 2023". Op deze kaarten is aangegeven welke wegen in gebruik zijn voor het parcours en daarom zijn afgesloten. Tevens is met rood aangegeven welke aanpalende (zij)wegen (voor doorgaand verkeer) zijn afgesloten, omdat zijn "doodlopen" tegen het parcours. Belangrijk voor hulpdiensten zijn de plaatsen waar het parcours veilig en snel kan worden doorsneden. Met groen is aangegeven waar het parcours onbelemmerd kan worden overgestoken. Dit zijn veelal ongelijkvloerse kruisingen. Met zwart is aangegeven waar het parcours "met hinder" kan worden overgestoken. Dit zijn gelijkvloerse kruisingen waar verkeerregelaars en/of politie aanwezig is.
 - Ook in deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit zo mogelijk aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.
 - De oversteeklocaties worden in de verkeersmaatregelentekeningen opgenomen in de operationele fase.
- Hulpdiensten zorgen zelf voor instructies aan hun personeel over alternatieve, parallelle routes ter vermindering van het parcours.
- Communicatie. Alle partijen spannen zich in om elkaar te informeren over afwijkingen van standaardsituaties. De informatielijn loopt van de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost-Nederland (hulpdiensten) naar het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D en vice versa.

6.4.8 Inzet verkeersregelaars

Day	Daydeel	Gemeente	Postcode	Locatie	VKM	18.00-18.30	18.30-19.00	Tribunaal (to tribunaal)	Tribunaal (bureel in tribunaal)		
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-02	Drie haizernweg (Almarweg) 01-02-02				4.00	2.45	2.30	6.45
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-03	Heijendaalsweg 01-03-02				4.00	4.45	2.30	6.45
dinsdag 18 juli 2024	Start	Nijmegen	01-01-1	Heijendaalsweg-Erasmuslaan (rotonde)		1		4.00	6.45	2.30	6.45
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-02-2	Heijendaalsweg 01-02-2				4.00	6.45	2.30	6.45
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-04	Heijendaalsweg 01-04-02				4.00	6.45	2.30	6.45
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-05	Heijendaalsweg 01-05-02				4.00	6.45	2.30	6.45
dinsdag 18 juli 2024	Start	Nijmegen	01-07	Kloofweg Pyramontsingel-v.d. B. 01-07-02				4.00	6.45	2.30	6.45
dinsdag 18 juli 2024	Start	Nijmegen	01-06	VERVALLEN							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-09	Prins Bernhardstr-Sterkenkruisstr		1					
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-09a								
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-10	Staringstr-Bijleveldsingel		1					
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-10a	Prins Hendrikstr-Bijleveldsingel		1					
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-10-5	Prins Hendrikstr-Walden Pyramontsingel 01-10-5-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-11	Bijleveldsingel-Hendrik Hongerstr		1					
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-12	Van Gertstr-Achillespad							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-13	Oranjevrijdstr-Pr. Bernhardstr (afslaan om 10.00u) (CAO)		1	6	3.30	12.00	2.30	10.00
dinsdag 18 juli 2024	Start	Nijmegen	01-14	Oranjevrijdstr 01-14-02				3.30	8.30	2.30	8.30
dinsdag 18 juli 2024	Start	Nijmegen	01-15	V. Broekhorststr-Hortengr (doortrek Hortengr)		1	2	3.30	8.30	2.30	8.30
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-15a	Klein Marienbuurstrussen 01-15a-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-15b	Marienbuurstr-Ja 01-15b-02							
dinsdag 18 juli 2024	Start	Nijmegen	01-15c	St. Catharineweg-Stanningr		1		3.30	8.30	2.30	8.30
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-16	v.d. Hinghestr-Gerard Noodstr 01-16-02			3	3.30	9.00	2.30	9.00
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-17	Keszer Traanstr-tussen Gen. J. Gunningweg en Catharineweg (afslaan 09.00 u door feeststr)		1	2				
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-17a	St. Jozefstr-tussen Gerard 01-17a-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-17b	St. Jozefstr 01-17b-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-17c	Ja Walden 01-17c-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-17d	Heijendaalsweg-Kerkhofstr							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-17e	Hortengrstr-Ja 01-17e-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-18	Lent, Oosterhousstr-die Lentijper (brug naar vrie Lent)		1	2	4.00	9.00	2.30	9.00
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-18a	Lent, Pr Maanstrsingel in Nijmegen, ruim voorbij H. E. d'Almeida							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-18b	Lent, Griffrick Zand-Paarnsingel		1					
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-18c	Lent, Heijendaalsweg-Brug in Lentse Warand en directe omgeving		1					
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-18d	Van Lent - Oude* Oosterhousstr - richting naar brug 01-18d-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-18e	Lent, Graf Almarweg 01-18e-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-19	Gusthofstr-Oude Groenest Verheij 01-19-02							
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-19a	Oosterhous, Oude Groenest Verheij 01-19a-02 (in Walden)		1	1	4.00	12.00	2.30	10.00
dinsdag 16 juli 2024	Start	Nijmegen	01-19b	Oosterhous, Stationsstr Griffrick							

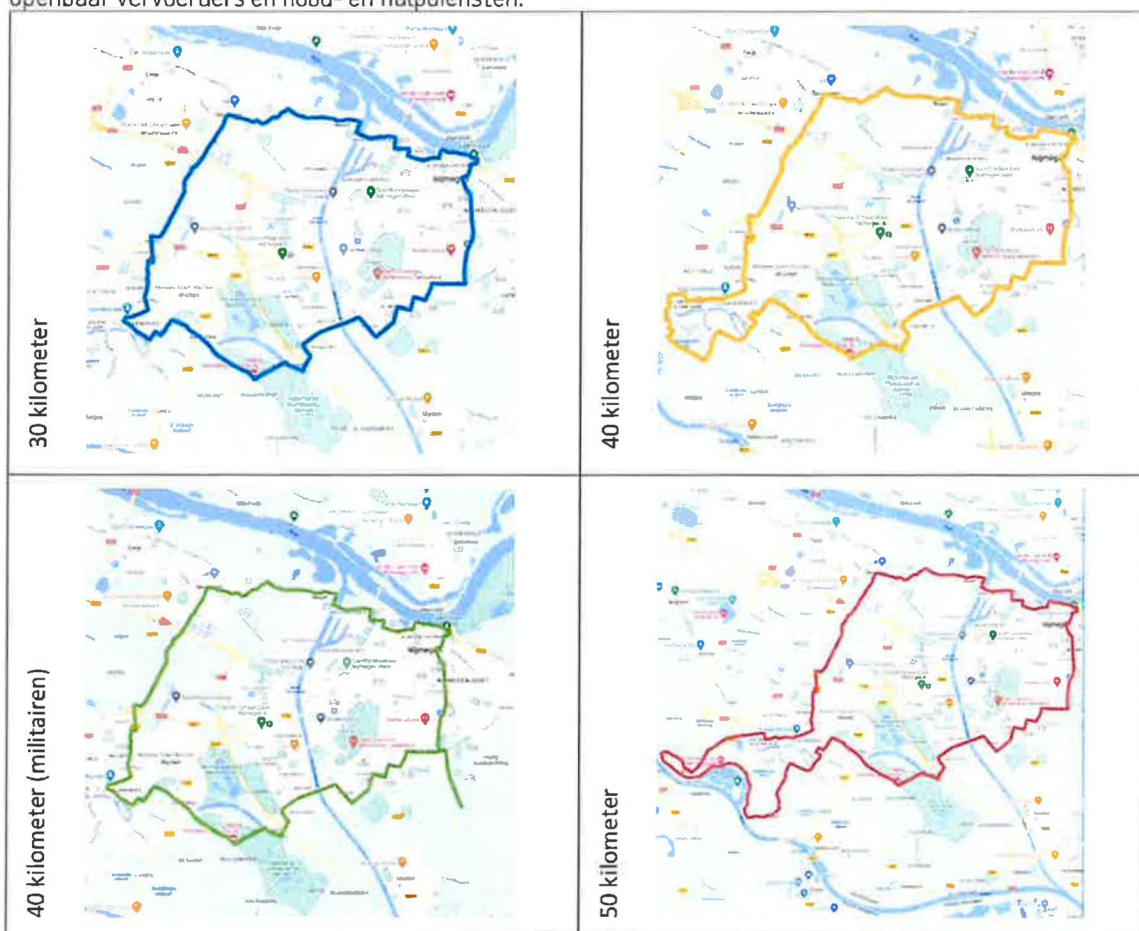
6.5 Dag 2 – De dag van Wijchen (woensdag 17 juli)

In deze paragraaf wordt verder ingegaan op de maatregelen op de tweede wandeldag en de impact van deze maatregelen.

Datum	Woensdag 17 juli
Start	- Reguliere deelnemers: Wedren (Wedren, Nijmegen) - Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Finish	- Reguliere deelnemers: Wedren (Wedren, Nijmegen) - Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Tijd	- Starttijd 50 km: Vanaf 04:00 uur - Starttijd 40km (militairen): Vanaf 04:30 uur - Starttijd 40 km: Vanaf 05:00 uur - Starttijd 30 km: Vanaf 07:00 uur - Uiterlijke finishtijd: 12:00 - 17:00 (met optionele verlening tot 18:00u)

Op de tweede wandeldag, Roze Woensdag, doorkruisen de deelnemers het Land van Maas en Waal. Het parcours loopt door een groen vennengebied richting het westen, door de provincie Gelderland en de gemeenten Nijmegen, Heumen, Wijchen en Beuningen. Het feestende Wijchen staat op deze dag centraal. Daarnaast loopt het parcours door de prachtige Hatertse en Overasseltse Vennen en door fraaie dorpen als Alverna, Balgoij, Niftrik en Weurt.

De exacte parcoursen (30, 40 en 50 kilometer) zijn bijgevoegd in Bijlage I: Digitale kaart. Verderop in dit document (paragraaf 0) wordt uitgebreid stilgestaan bij de start- en finishlocatie, de afsluitingen en parkeerverboden binnen de gemeente Nijmegen en afspraken met diverse stakeholders, waaronder de openbaar vervoerders en nood- en hulpdiensten.



Figuur 2 Parcoursen dag 2

6.5.1 Start-/finishlocatie

De start- en finishlocatie is op de tweede wandeldag gelijk aan de eerste wandeldag, zie paragraaf 6.4.1.

6.5.2 Afsluitingen

De afsluitingen voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf. In Bijlage III: is een overzicht opgenomen van de afgesloten straten in 2023. De verwachting is dat dit op hoofdlijnen vergelijkbaar voor dit jaar.

Diverse binnenstadafsluitingen ten behoeve van de Vierdaagsefeesten raken het parcours van deze tweede wandeldag. Dit zorgt voor een overlap van een aantal verkeersposten. Vanaf 03:30 uur (half uur voorafgaand aan start eerste deelnemer) tot 10:00 uur is St4D leidend op de overlappende verkeersposten. De organisatie van de Vierdaagsefeesten neemt vanaf 10:00 uur deze verantwoordelijkheid over.

6.5.3 Parkeerverboden

De parkeerverboden voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf.

6.5.4 Stakeholders

De afspraken met stakeholders worden in de operationele fase nader uitgewerkt. Wel staat al vast dat bewoners van de Bijleveldsingel (vanaf notaris Stoker tot hoek Staringstraat) een ontheffing ontvangen voor de Wedren waarmee zij met de auto doorgang krijgen naar het parkeerterrein gelegen achter de Bijleveldsingel. De ontheffingen worden door het Organisatiebureau uitgereikt aan de conciërge van het complex. De conciërge zorgt voor verdeling onder de bewoners.

6.5.5 Maatregelen tbv wandelaars

Het parcours wordt geopend met een eerste voertuig, de safety-car. Dit voertuig zorgt dat de eerste lopers de wandelsnelheid van 7,5 à 8 km/u niet overschrijden. Motorrijders van Mobiel Toezicht verifiëren vooruitlopend op de safety-car of de nodige verkeersmaatregelen zijn getroffen en waarborgen samen met verkeersregelaars de verkeersveiligheid en de veiligheid van de deelnemers.

Uitvallers welke niet op eigen gelegenheid voor vervoer naar de startlocatie kunnen, worden opgevangen door de bezemwagen. Hiervoor rijdt erop elke afstand één bezemwagen achter de laatste loper aan. Pendelbusjes (8-persoons) zorgen voor vervoer vanaf de bezemwagen naar de start/finishlocatie of medische post bij de start/finishlocatie. De bezemwagen blijft in positie aan de staart van het parcours.

6.5.6 Impact openbaar vervoer

De impact op het openbaar vervoer wordt in de operationele fase met Connexxion, NS en Arriva nader uitgewerkt.

6.5.7 Nood- en hulpdiensten

Op 28 februari heeft er tussen St4D en de veiligheidsregio Gelderland-Zuid overleg plaatsgevonden om de afspraken rondom hulpverlening en doorkruisingen van de route met elkaar vast te leggen. In deze subparagraaf zijn de afspraken geldig voor deze wandeldag vastgelegd.

- De Stichting 4Daagse zorgt dat tijdens de wandeldagen de toegangswegen tot de SEH van het Radboud UMC vrij zijn. Op de Heijendaalseweg, ter hoogte van het R-UMC, gebruikt de 4Daagse uitsluitend de oostelijke rijbaan. De westelijke rijbaan van de Heijendaalseweg ter hoogte van het R-UMC, de Kapittelweg en de Erasmuslaan worden vrijgehouden voor hulpdiensten. Belangrijkste aanrijroute op dag 1 t/m 3 is de Sint Annastraat.
- Ambulance/spoedritten naar het R-UMC uit andere regio's melden zich aan via hun eigen Meldkamer Ambulancedienst bij de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost Nederland.
- Bij incidenten OP of AAN het parcours wordt aan de hulpdiensten toegang verschaft op het parcours. St4D faciliteert hierbij zo goed als mogelijk, waarbij alle betrokkenen oog hebben voor de veiligheid van de wandelaars.

- In deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit onverwijld aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige veiligheidsmaatregelen voor de wandelaars kunnen worden getroffen en de vereiste ondersteuning aan de betreffende hulpdienst kan worden geboden.
- Voor de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied rondom de parcoursen is gekeken naar kaartmateriaal "wegafzetting 2023". Op deze kaarten is aangegeven welke wegen in gebruik zijn voor het parcours en daarom zijn afgesloten. Tevens is met rood aangegeven welke aanpalende (zij)wegen (voor doorgaand verkeer) zijn afgesloten, omdat zijn "doodlopen" tegen het parcours. Belangrijk voor hulpdiensten zijn de plaatsen waar het parcours veilig en snel kan worden doorsneden. Met groen is aangegeven waar het parcours onbelemmerd kan worden overgestoken. Dit zijn veelal ongelijkvloerse kruisingen. Met zwart is aangegeven waar het parcours "met hinder" kan worden overgestoken. Dit zijn gelijkvloerse kruisingen waar verkeerregelaars en/of politie aanwezig is.
 - Ook in deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit zo mogelijk aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.
 - De oversteeklocaties worden in de verkeersmaatregelentekeningen opgenomen in de operationele fase.
- Hulpdiensten zorgen zelf voor instructies aan hun personeel over alternatieve, parallelle routes ter vermindering van het parcours.
- Communicatie. Alle partijen spannen zich in om elkaar te informeren over afwijkingen van standaardsituaties. De informatielijn loopt van de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost-Nederland (hulpdiensten) naar het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D en vice versa.

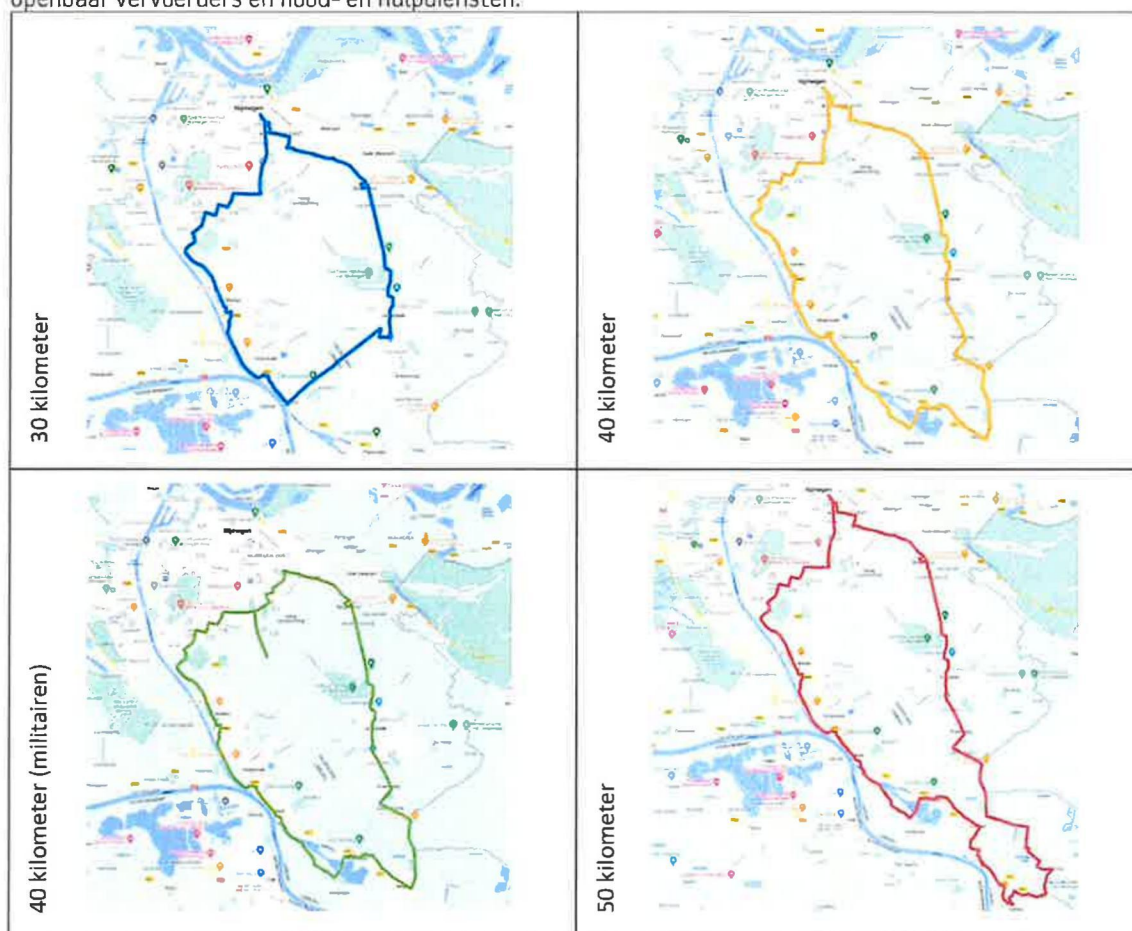
6.6 Dag 3 – De dag van Groesbeek (donderdag 18 juli)

In deze paragraaf wordt verder ingegaan op de maatregelen op de derde wandeldag en de impact van deze maatregelen.

Datum	Donderdag 18 juli
Start	- Reguliere deelnemers: Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen) - Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Finish	- Reguliere deelnemers: Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen) - Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Tijd	- Starttijd 50 km: Vanaf 04:00 uur - Starttijd 40km (militairen): Vanaf 04:30 uur - Starttijd 40 km: Vanaf 05:00 uur - Starttijd 30 km: Vanaf 07:00 uur - Uiterlijke finishtijd: 12:00 - 17:00 (met optionele verlening tot 18:00u)

De derde wandeldag staat bekend als de Koninginne-etappe en brengt de deelnemers via Groesbeek over de Zevenheuvelen. Het parcours loopt door de bossen bij Berg en Dal, over heuvels, langs glooiende wijngaarden en door groene dorpjes als Mook en Milsbeek loopt men langs het water terug richting Nijmegen. Het parcours loopt door de provincies Gelderland en Limburg en door de gemeenten Nijmegen, Heumen, Mook en Middelaar, Gennep en Berg en Dal.

De exacte parcoursen (30, 40 en 50 kilometer) zijn bijgevoegd in Bijlage I: Digitale kaart. Verderop in dit document (paragraaf 6.5.2) wordt uitgebreider stilgestaan bij de start- en finishlocatie, de afsluitingen en parkeerverboden binnen de gemeente Nijmegen en afspraken met diverse stakeholders, waaronder de openbaar vervoerders en nood- en hulpdiensten.



Figuur 3 Parcoursen dag 3

6.6.1 Start-/finishlocatie

De maatregelen voor de start-/finishlocatie zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf.

6.6.2 Afsluitingen

De afsluitingen voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf. In Bijlage III: is een overzicht opgenomen van de afgesloten straten in 2023. De verwachting is dat dit op hoofdlijnen vergelijkbaar voor dit jaar.

6.6.3 Parkeerverboden

De parkeerverboden voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf.

6.6.4 Stakeholders

De afspraken met stakeholders worden in de operationele fase nader uitgewerkt. Wel staat al vast dat bewoners van de Bijleveldsingel (vanaf notaris Stoker tot hoek Staringstraat) een ontheffing ontvangen voor de Wedren waarmee zij met de auto doorgang krijgen naar het parkeerterrein gelegen achter de Bijleveldsingel. De ontheffingen worden door het Organisatiebureau uitgereikt aan de conciërge van het complex. De conciërge zorgt voor verdeling onder de bewoners.

6.6.5 Maatregelen tbv wandelaars

Het parcours wordt geopend met een eerste voertuig, de safety-car. Dit voertuig zorgt dat de eerste lopers de wandelsnelheid van 7,5 à 8 km/u niet overschrijden. Motorrijders van Mobiel Toezicht verifiëren vooruitlopend op de safety-car of de nodige verkeersmaatregelen zijn getroffen en waarborgen samen met verkeersregelaars de verkeersveiligheid en de veiligheid van de deelnemers.

Uitvallers welke niet op eigen gelegenheid voor vervoer naar de startlocatie kunnen, worden opgevangen door de bezemwagen. Hiervoor rijdt erop elke afstand één bezemwagen achter de laatste loper aan. Pendelbusjes (8-persoons) zorgen voor vervoer vanaf de bezemwagen naar de start/finishlocatie of medische post bij de start/finishlocatie. De bezemwagen blijft in positie aan de staart van het parcours.

6.6.6 Impact openbaar vervoer

De impact op het openbaar vervoer wordt in de operationele fase met Connexxion, NS en Arriva nader uitgewerkt.

6.6.7 Nood- en hulpdiensten

Op 28 februari heeft er tussen St4D en de veiligheidsregio Gelderland-Zuid overleg plaatsgevonden om de afspraken rondom hulpverlening en doorkruisingen van de route met elkaar vast te leggen. In deze subparagraaf zijn de afspraken geldig voor deze wandeldag vastgelegd.

- De Stichting 4Daagse zorgt dat tijdens de wandeldagen de toegangswegen tot de SEH van het Radboud UMC vrij zijn. Op de Heijendaalseweg, ter hoogte van het R-UMC, gebruikt de 4Daagse uitsluitend de oostelijke rijbaan. De westelijke rijbaan van de Heijendaalseweg ter hoogte van het R-UMC, de Kapittelweg en de Erasmuslaan worden vrijgehouden voor hulpdiensten. Belangrijkste aanrijroute op dag 1 t/m 3 is de Sint Annastraat.
- Ambulance/spoedritten naar het R-UMC uit andere regio's melden zich aan via hun eigen Meldkamer Ambulancedienst bij de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost Nederland.
- Bij incidenten OP of AAN het parcours wordt aan de hulpdiensten toegang verschaft op het parcours. St4D faciliteert hierbij zo goed als mogelijk, waarbij alle betrokkenen oog hebben voor de veiligheid van de wandelaars.
 - In deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit onverwijld aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige

veiligheidsmaatregelen voor de wandelaars kunnen worden getroffen en de vereiste ondersteuning aan de betreffende hulpdienst kan worden geboden.

- Voor de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied rondom de parcoursen is gekeken naar kaartmateriaal "wegafzetting 2023". Op deze kaarten is aangegeven welke wegen in gebruik zijn voor het parcours en daarom zijn afgesloten. Tevens is met rood aangegeven welke aanpalende (zij)wegen (voor doorgaand verkeer) zijn afgesloten, omdat zijn "doodlopen" tegen het parcours. Belangrijk voor hulpdiensten zijn de plaatsen waar het parcours veilig en snel kan worden doorsneden. Met groen is aangegeven waar het parcours onbelemmerd kan worden overgestoken. Dit zijn veelal ongelijkvloerse kruisingen. Met zwart is aangegeven waar het parcours "met hinder" kan worden overgestoken. Dit zijn gelijkvloerse kruisingen waar verkeerregelaars en/of politie aanwezig is.
 - Ook in deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit zo mogelijk aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.
 - De oversteeklocaties worden in de verkeersmaatregelentekeningen opgenomen in de operationele fase.
- Hulpdiensten zorgen zelf voor instructies aan hun personeel over alternatieve, parallelle routes ter vermijding van het parcours.
- Communicatie. Alle partijen spannen zich in om elkaar te informeren over afwijkingen van standaardsituaties. De informatielijn loopt van de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost-Nederland (hulpdiensten) naar het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D en vice versa.

6.7 Dag 4 – De dag van Cuijk (vrijdag 19 juli)

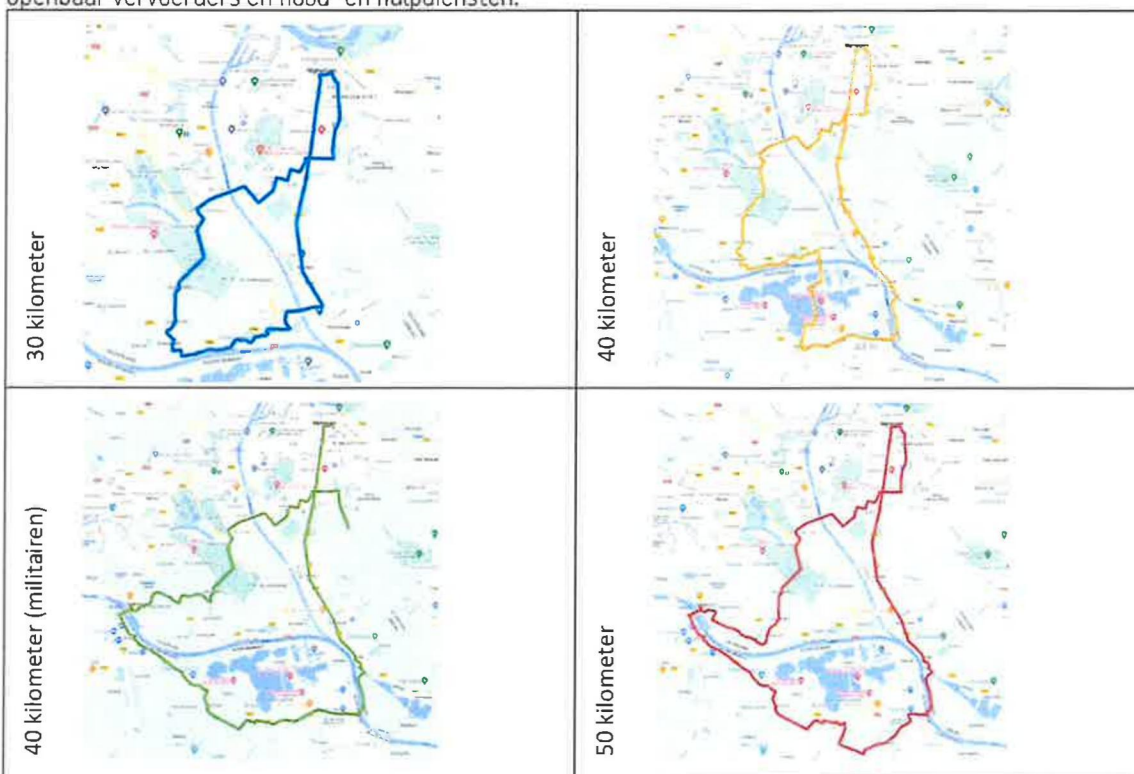
In deze paragraaf wordt verder ingegaan op de maatregelen op de vierde (en daarmee laatste) wandeldag en de impact van deze maatregelen.

Datum	Vrijdag 19 juli
Start	- Reguliere deelnemers: Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen) - Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Finish	- Reguliere deelnemers: Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen) - Militairen: Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
Tijd	- Starttijd 40km (militairen): Vanaf 03:30 uur - Starttijd 50 km: Vanaf 04:00 uur - Starttijd 40 km: Vanaf 05:00 uur - Starttijd 30 km: Vanaf 07:00 uur - Uiterlijke finishtijd: 12:00 – 18:00 uur

Tijdens de vierde en tevens laatste wandeldag staat het dorp Cuijk centraal. De deelnemers vertrekken in zuidelijke richting door opnieuw door de Hatertse en Overasseltse Vennen, dit keer richting de uiterwaarden van de Maas. Het parcours loopt door de provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg en door de gemeenten Nijmegen, Heumen, Land van Cuijk en Mook en Middelaar. De wandeltocht gaat onder andere door de levendige dorpjes Linden, Mook, Molenhoek en Malden. Eenmaal terug in Nijmegen worden de deelnemers (zowel reguliere deelnemers, als de militairen) warm onthaald op de Via Gladiola, onderweg naar de eindstreep.

Voor de militairen eindigt het officiële parcours formeel op de grens van Malden en Nijmegen, op het landgoed bekend als "Charlemagne". Daar krijgen zij hun Vierdaagsekruisje, kleden zich veelal om in gekleed tenue en betreden dan de Via Gladiola voor de glorieuze intocht. Na aankomst op de Wedren worden de militairen vervolgens met bussen vervoerd naar kamp Heumensoord.

De exacte parcoursen (30, 40 en 50 kilometer) zijn bijgevoegd in Bijlage I: Digitale kaart. Verderop in dit document (paragraaf 0) wordt uitgebreider stilgestaan bij de start- en finishlocatie, de afsluitingen en parkeerverboden binnen de gemeente Nijmegen en afspraken met diverse stakeholders, waaronder de openbaar vervoerders en nood- en hulpdiensten.



Figuur 4 Parcoursen dag 4

6.7.1 Startlocatie

De startlocatie is op de vierde wandeldag gelijk aan de eerste wandeldag, zie paragraaf 6.4.1. Enige uitzondering hierop is dat het start-/finishgebied op de laatste wandeldag wordt uitgebreid wat verder wordt toegelicht in subparagraaf

Op de vierde wandeldag starten de militairen vanaf Heumensoord een uur eerder (03:30u). Hierdoor hebben zij tegen het einde van het parcours tijd om zich om te kleden voor de intocht/parade op de Via Gladiola.

6.7.2 Finishlocatie

De maatregelen voor de finishlocatie zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf. De uiterste finishtijd op deze laatste dag is 18:00 uur.

6.7.3 Afsluitingen

De afsluitingen voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf. In Bijlage III: is een overzicht opgenomen van de afgesloten straten in 2023. De verwachting is dat dit op hoofdlijnen vergelijkbaar voor dit jaar.

6.7.4 Parkeerverboden

De parkeerverboden voor deze wandeldag zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van deze subparagraaf.

6.7.5 Stakeholders

De afspraken met stakeholders worden in de operationele fase nader uitgewerkt. Wel staat al vast dat bewoners van de Bijleveldsingel (vanaf notaris Stoker tot hoek Staringstraat) een ontheffing ontvangen voor de Wedren waarmee zij met de auto doorgang krijgen naar het parkeerterrein gelegen achter de Bijleveldsingel. De ontheffingen worden door het Organisatiebureau uitgereikt aan de conciërge van het complex. De conciërge zorgt voor verdeling onder de bewoners.

6.7.6 Maatregelen tbv wandelaars

Het parcours wordt geopend met een eerste voertuig, de safety-car. Dit voertuig zorgt dat de eerste lopers de wandelsnelheid van 7,5 à 8 km/u niet overschrijden. Motorrijders van Mobiel Toezicht verifiëren vooruitlopend op de safety-car of de nodige verkeersmaatregelen zijn getroffen en waarborgen samen met verkeersregelaars de verkeersveiligheid en de veiligheid van de deelnemers.

Uitvallers welke niet op eigen gelegenheid voor vervoer naar de startlocatie kunnen, worden opgevangen door de bezemwagen. Hiervoor rijdt erop elke afstand één bezemwagen achter de laatste loper aan. Pendelbusjes (8-persoons) zorgen voor vervoer vanaf de bezemwagen naar de start/finishlocatie of medische post bij de start/finishlocatie. De bezemwagen blijft in positie aan de staart van het parcours.

6.7.7 Impact openbaar vervoer

De impact op het openbaar vervoer wordt in de operationele fase met Connexxion, NS en Arriva nader uitgewerkt.

6.7.8 Nood- en hulpdiensten

Op 28 februari heeft er tussen St4D en de veiligheidsregio Gelderland-Zuid overleg plaatsgevonden om de afspraken rondom hulpverlening en doorkruisingen van de route met elkaar vast te leggen. In deze subparagraaf zijn de afspraken geldig voor deze wandeldag vastgelegd.

- De Stichting 4Daagse zorgt dat tijdens de wandeldagen de toegangswegen tot de SEH van het Radboud UMC vrij zijn. Op de Heijendaalseweg, ter hoogte van het R-UMC, gebruikt de 4Daagse uitsluitend de oostelijke rijbaan. De westelijke rijbaan van de Heijendaalseweg ter hoogte van het R-UMC, de Kapittelweg en de Erasmuslaan worden vrijgehouden voor hulpdiensten. Op dag 4 in de Sint Annastraat in gebruik ten behoeve van de intocht en kan op twee plaatsen in Nijmegen doorsneden

worden en worden andere aanrijroutes gebruikt, waarbij de Sint Annastraat op twee plaatsen kan worden overgestoken. Ambulance/spoedritten naar het R-UMC uit andere regio's melden zich aan via hun eigen Meldkamer Ambulancedienst bij de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost Nederland. Zij worden opgevangen door de politie en op deze dag begeleid via de op dat moment geldende calamiteitenroute en zo goed mogelijk gefaciliteerd door verkeerregelaars van St4D.

- Bij incidenten OP of AAN het parcours wordt aan de hulpdiensten toegang verschaft op het parcours. St4D faciliteert hierbij zo goed als mogelijk, waarbij alle betrokkenen oog hebben voor de veiligheid van de wandelaars.
 - In deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit onverwijld aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige veiligheidsmaatregelen voor de wandelaars kunnen worden getroffen en de vereiste ondersteuning aan de betreffende hulpdienst kan worden geboden.
- Voor de bereikbaarheid van het verzorgingsgebied rondom de parcoursen is gekeken naar kaartmateriaal "wegafzetting 2023". Op deze kaarten is aangegeven welke wegen in gebruik zijn voor het parcours en daarom zijn afgesloten. Tevens is met rood aangegeven welke aanpalende (zij)wegen (voor doorgaand verkeer) zijn afgesloten, omdat zijn "doodlopen" tegen het parcours. Belangrijk voor hulpdiensten zijn de plaatsen waar het parcours veilig en snel kan worden doorsneden. Met groen is aangegeven waar het parcours onbelemmerd kan worden overgestoken. Dit zijn veelal ongelijkvloerse kruisingen. Met zwart is aangegeven waar het parcours "met hinder" kan worden overgestoken. Dit zijn gelijkvloerse kruisingen waar verkeerregelaars en/of politie aanwezig is.
 - Ook in deze gevallen meldt de Gemeenschappelijk Meldkamer Oost Nederland (Apeldoorn) dit zo mogelijk aan het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D, zodat de nodige maatregelen kunnen worden getroffen.
 - De oversteeklocaties worden in de verkeersmaatregelentekeningen opgenomen in de operationele fase.
- Hulpdiensten zorgen zelf voor instructies aan hun personeel over alternatieve, parallelle routes ter vermindering van het parcours.
- Communicatie. Alle partijen spannen zich in om elkaar te informeren over afwijkingen van standaardsituaties. De informatielijn loopt van de Gemeenschappelijke Meldkamer Oost-Nederland (hulpdiensten) naar het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van St4D en vice versa.

6.8 Afbouw

Om de marsen mogelijk te maken worden diverse op- en afbouwactiviteiten uitgevoerd. Deze opbouw begint ruim voor de eerste wandeldag en eindigt enkele dagen na de finish van de vierde wandeldag.

7 Operatie

In dit hoofdstuk wordt de operationele uitvoeringsorganisatie van St4D beschreven. Er wordt inzicht gegeven in de wijze waarop de organisatie uitvoering geeft aan het voorliggende mobiliteitsplan en hoe zij acteert op afwijkingen die zich tijdens de uitvoering voordoen.

Dit hoofdstuk gaat in op drie aspecten, te weten de operationele mobiliteitsorganisatie van St4D, het MIC (Meld- en Informatiecentrum) en de activiteiten die daar plaatsvinden en de wijze waarop St4D data inwint en presenteert aan de stakeholders.

Van belang is te beseffen dat de operationele voorbereiding nog volop gaande is en niet alle details daarom in het voorliggende mobiliteitsplan beschreven kunnen worden.

7.1 Structuur organisatie St4D

De uitvoering van het mobiliteitsplan is primair een verantwoordelijkheid van St4D, wat betekent dat St4D het initiatief neemt in de uitvoering en haar processen zodanig inricht, dat zij in staat is het plan naar behoren uit te voeren. De betrokken wegbeheerders behouden vanzelfsprekend hun eigen reguliere verantwoordelijkheid, maar zijn terughoudend, zodat St4D ruimte heeft om haar verantwoordelijkheid te nemen.

St4D heeft als doel de goede samenwerking, zoals die in de voorbereiding van het evenement met de stakeholders is vormgegeven, tijdens de uitvoering te behouden. St4D is niet alleen te gast in de openbare ruimte, maar ook gastheer voor de eigen deelnemers en toeschouwers. Vanuit deze verantwoordelijkheid zijn de navolgende structuren opgezet, om de diverse processen op elkaar aan te sluiten.

7.2 Sturingsniveaus

Om structuur aan te brengen in de aansturing tijdens de uitvoering, hanteert St4D een onderscheid in drie niveaus, te weten:

1. Strategisch niveau: dit draait om 'wat gaan we doen'. De uitgangspunten hiervoor zijn in basis beschreven in het mobiliteitsplan, wat de leidraad is voor de uitvoering. In situaties waarin moet worden afgeweken van het mobiliteitsplan of wanneer het mobiliteitsplan niet voorziet in een situatie, is het Bestuurslid van Dienst (St4D) verantwoordelijk dit af te stemmen met de stakeholders, bijvoorbeeld via het Veiligheidsoverleg (VO) dat op wandeldagen elke middag plaatsvindt. De afgevaardigden die namens de stakeholders deelnemen aan het VO, kunnen problematiek op strategisch niveau inbrengen bij het Bestuurslid van Dienst.
2. Tactisch niveau: dit gaat over 'hoe gaan we het doen'. Ook dit staat grotendeels beschreven in het mobiliteitsplan. Bij afwijkingen is de Operationeel Leider (St4D) in samenspraak met het Hoofd Mobiliteit (St4D) leidend in het bepalen op welke wijze vorm wordt gegeven aan acties die zijn bepaald op het strategisch niveau of acties die benodigd zijn om de continuïteit op operationeel niveau te waarborgen. Daar waar bijvoorbeeld het Bestuurslid van Dienst (St4D) bepaalt wat er moet gebeuren om knelpunten op te lossen of proactief bij te sturen om knelpunten te voorkomen, zijn de Operationeel Leider (St4D) en het Hoofd Mobiliteit (St4D) verantwoordelijk dit te vertalen naar concrete acties en maatregelen die vervolgens op operationeel niveau bij de juiste personen worden weggezet.

3. Operationeel niveau: dit gaat over de uitvoering, 'op straat', van datgene wat op dat moment gaande is. Aansturing van de uitvoering op dit niveau wordt uitgevoerd door de coördinatoren van St4D. Zij zijn buiten op straat verantwoordelijk voor de gebieden en zijn daar het aanspreekpunt voor de mobiliteitspartners. Het Hoofd Mobiliteit (St4D) monitort de werkzaamheden en ondersteunt hierin waar mogelijk en noodzakelijk.

Het bovenstaande is zwart-wit beschreven, maar niet iedere issue gaat precies passen in één van de drie niveaus. Het doel van de sturingsniveaus is om helder te maken welke vraag of welk knelpunt op welk niveau moet worden ingebracht. Dit bevordert de besluitvorming en voorkomt dat bijvoorbeeld de uitvoering op straat onnodig wordt gehinderd. In de praktijk blijkt dat deze afstemlijnen en sturingsniveaus goed functioneren en alle stakeholders elkaar in overleg goed vinden.

7.3 Logging

Alle activiteiten die vanuit het MIC worden ontvangen en uitgezet worden in een logging opgenomen op basis van datum, tijd en plaats. Deze logging vormt de basis voor de evaluatie en verdere verbetering van de planvorming.

8 Calamiteitenscenario's

In dit hoofdstuk worden de verschillende calamiteitenscenario's beschreven.

8.1 Extreem weer

8.2 Calamiteiten

Bijlage I: Digitale kaart

Om inzicht te geven en een overzicht te bieden van de in dit mobiliteitsplan besproken punten zijn er digitale kaarten in MyMaps gemaakt. Deze digitale kaarten geven overzicht over de diverse parcoursen.

Route 1 (dinsdag 16 juli) – De dag van Elst

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1FTKvvYNKbA9U1Y9HZfVYGKEJcPI67j4&usp=sharing>

Route 2 (woensdag 17 juli) – De dag van Wijchen

https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1jxALD_r8n6AedYL-LTuLZ3yrxSWWT6U&usp=sharing

Route 3 (donderdag 18 juli) – De dag van Groesbeek

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1fNfTobBvHLII8vsXzh6vUpz0aix4WRE&usp=sharing>

Route 4 (vrijdag 19 juli) – De dag van Cuijk

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1e195KjcoGNS2spXXYw3yS5tiSOSEDDA&usp=sharing>

Bijlage II: Afwegingskader verkeersmaatregelen

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de afwegingen die vooruitlopend op de editie 2025 worden gemaakt bij het uitwerken van de verkeersmaatregelen. Hierbij is aansluiting gezocht bij de bestaande richtlijn, wetgeving en ervaringen op andere evenementen.

5.1.2e

Er is een groot aantal verkeersmaatregelen noodzakelijk om de afsluitingen en mogelijke omleidingen aan de weggebruiker kenbaar te maken. De verkeersmaatregelen worden gerealiseerd op het beheergebied van diverse wegbeheerders en daarmee gepaard gaande richtlijnen per wegbeheerder. Gemeenschappelijk is dat deze richtlijnen (veelal) verwijzen naar de CROW-richtlijn 96b 'werken op niet-autosnelwegen' (publicatie 527, editie 2020) en de richtlijn 96a 'Werken op autosnelwegen' (publicatie 529, editie 2020) als toetsingskader.

In de CROW Publicatie 96a en 96b worden afwegingskaders omschreven op basis waarvan bepaald kan worden welke verkeersmaatregelen in een specifieke situatie worden toegepast. Bij de keuze voor toepassing van verkeersmaatregelen moet rekening worden gehouden met een reeks beleidsuitgangspunten:

- verkeersveiligheid;
- veiligheid wegwerker;
- verkeersmanagement;
- informeren;
- lifecycle.

Risicoafweging

De standaardfiguren van de richtlijnen Werk in Uitvoering gaan uit van een afweging van risico's. Hierbij wordt overwogen of het plaatsen/aanbrengen van een maatregel meer gevaar oplevert dan dat er in de werksituatie wordt voorkomen. In de risicoafweging wordt het verschil duidelijk tussen planmatige en kleinschalige werkzaamheden en complete verkeerssystemen. Voor de eerste categorie ligt een dynamische afzetting voor de hand, mits de maatregel rijdend wordt uitgevoerd of zeer kort duurt. Op autosnelwegen zijn kleinschalige en kortdurende werkzaamheden verdeeld in werkzaamheden langer dan een dag, korter dan een dag en korter dan 30 minuten per plek (rijdende afzetting). Op niet-autosnelwegen duurt kleinschalig en kortdurend werk maximaal 2 uur.

Bij de marsen van de 4Daagse is er sprake van wandelaars en geen wegwerkers die over hoofdzakelijk hetzelfde parcours, met afstandspecifiek enkele 'lussen' als uitzondering. Deze marsen bewegen zich als een dynamisch pakket met een gemiddelde van 4,5 km/u voort over de route en maakt daarbij gebruik van wegen van diverse categorieën. Doordat de starttijd en de finishtijd gelimiteerd zijn is het mogelijk om per parcours vast te stellen wat de afsluitingsduur van de betreffende structuren is.

Bij het bepalen van maatregelen voor (zeer) kortdurende werkzaamheden, in dit geval de marsen, is het van belang dat zowel het aanrijdrisico voor de wandelaars als de risico's voor de weggebruikers zo veel mogelijk worden beperkt. Verder moet ook de hinder voor het verkeer minimaal zijn.

Wegwerkzaamheden in het algemeen, en de zeer kortdurende wegwerkzaamheden in het bijzonder, zijn en blijven risicovolle activiteiten. Maar ook het plaatsen en verwijderen van de maatregelen bij wegwerkzaamheden brengen risico's met zich mee. Dit houdt in dat de maatregelen zodanig moeten zijn, dat de aanrijdrisico's voor de wegwerkers bij het uitvoeren van de feitelijke wegwerkzaamheden in verhouding staan tot de aanrijdrisico's die de wegwerkers lopen bij het plaatsen en verwijderen van de maatregelen. Of anders gezegd: voor de wegwerkers moeten de aanrijdrisico's in de situatie met maatregelen per saldo lager zijn dan in de situatie zonder maatregelen.

Het gaat dus niet om de vraag of de moeite en inspanningen die worden gepleegd om maatregelen te plaatsen en te verwijderen als nuttig en noodzakelijk worden ervaren, maar om de vraag of de risico's bij het plaatsen, werken en verwijderen in totaal tot een acceptabel geacht minimum kunnen worden beperkt. Voor het creëren van een veilige werkplek geldt dus niet: maatregelen 'koste wat het kost', maar 'in alle redelijkheid'. Voor de (zeer) kortdurende werkzaamheden houdt dit in dat een risicoafweging moet plaatsvinden.

Om de risicoafweging juist te kunnen maken is het van belang de karakteristieken van de marsen inzichtelijk te maken. In de navolgende sub paragrafen is getracht de bijzonderheden die in de risicoafweging een rol spelen te benoemen.

Inzet verkeersregelaars

In de risicoafweging wordt niet alleen gekeken naar het effect op de doorstroming van het verkeer en de veiligheid van de wandelaars, maar ook naar de veiligheid en arbeidsomstandigheden van de verkeersregelaars. Maatregelen met inzet van verkeersregelaars moeten aansluiten bij de beleidsuitgangspunten.

Het aanrijrisico op het parcours verschilt voor de verkeersregelaars en wandelaars. Waar de verkeersregelaar het parcours gedurende 8 uren per marsdag, per locatie begeleid wordt hij/zij op één locatie blootgesteld aan het aanrijrisico. De wandelaars passeren een specifieke locatie binnen 2 minuten, waardoor de kans van optreden op een aanrijrisico verspreid is over het gehele parcours.

Het is echter van belang, in de hedendaagse praktijksituatie, om bij specifieke afsluitingen verkeersregelaars in te zetten. De weg wordt immers afgesloten zonder dat er direct zichtbare 'werkzaamheden' plaatsvinden. Hierdoor is het begrip van de weggebruiker voor de fysieke afzetting niet direct aanwezig. Om de voortgang van de marsen te waarborgen is het van belang dat de afsluiting bemenst blijft om het parcours verkeersvrij te houden. Daarbij dient ook in overweging te worden genomen dat de marsen al voor de, in 2025, 107^e keer plaatsvinden en de doorkomstgemeente vaak zelf 'onderdeel' zijn van de 4Daagse, waardoor de bekendheid met de impact en de maatregelen zeer hoog is. Hoger dan bij reguliere wegwerkzaamheden.

St4D zal, in samenspraak met de doorkomstgemeenten de inzet van verkeersregelaars, in lijn met de beleidsuitgangspunten, per locatie afwegen. Daarbij wordt gedifferentieerd tussen een verkeersregelaar met landelijke aanstelling of een verkeersregelaar met een evenementenaanstelling, te organiseren door de doorkomstgemeente waar deze evenementenregelaar actief is. Op specifieke locaties, bijvoorbeeld gekoppeld aan calamiteitenroutes, kan de inzet van politie noodzakelijk zijn.

Berekening aanrijdrisico

Het grootste risico dat kan optreden is het aanrijdrisico. Om het risico te kwalificeren is, in lijn met de CROW publicatie *Beleid en Proces* (publicatie 526), gebruik gemaakt van het model van Fine & Kinney om het risico te kunnen wegen. Hierbij is de navolgende formule gehanteerd.

$$R = K \times E \quad (\text{risico} = \text{kans} \times \text{effect}).$$

$$K = W \times B \quad (\text{kans} = \text{waarschijnlijkheid} \times \text{blootstellingsfrequentie})$$

$$R = W \times B \times E \quad (\text{risico} = \text{waarschijnlijkheid} \times \text{blootstellingsfrequentie} \times \text{effect})$$

Waarin:

W = De waarschijnlijkheid dat het risicoscenario optreedt;

B = De duur en frequentie van de blootstelling aan de gevaarlijke situatie;

E = Het effect (materiële, financiële of milieuschade, lichamelijk letsel en/of imagoschade).

Hierbij zijn voor de variabele de volgende uitgangspunten op basis van expert judgement vastgesteld:

Variabele	Waarde	Toelichting waarde
W	1	Denkbaar, niet waarschijnlijk (laatste 10 jaar niet binnen St4D gebeurd)
B	10	Diverse keren per dag
E	2	Belangrijk, letsel, kort verzuim

Afhankelijk van de grootte van deze risicoscore wordt een prioriteit aan het betreffende risico toegekend. De indeling hiervan wordt als volgt weergegeven:

Risicoklasse	Risicoscore	Omschrijving
1	$R < 20$	Risico wellicht aanvaardbaar
2	$R = 20 - 75$	Mogelijk risico
3	$R = 75 - 200$	Belangrijk risico
4	$R = 200 - 400$	Hoog risico
5	$R > 400$	Zeer hoog risico

Wanneer deze waarde in de formule worden ingevoerd dan geeft dit:

$$R = 1 * 10 * 2 = 20$$

Hieruit kan worden geconcludeerd dat het aanrijdrisico in deze situatie wellicht een 'mogelijk risico' is.

Overweging

In onderstaande paragrafen wordt per type maatregel aangegeven wat het basisprincipe is. Indien wordt afgeweken van standaard richtlijnen/toetsingskaders wordt daarbij de argumentatie vermeld.

Vooraankondigingen

Langs rijkswegen worden voor de vooraankondiging van de afsluitingen van toe- en afritten gebruik gemaakt van de bestaande dynamische middelen. Op locaties waar geen dynamische middelen beschikbaar zijn, wordt gekeken naar de wijze waarop de weggebruiker vooraf wordt geïnformeerd.

Uitgangspunt is dat op het onderliggend wegennet vanuit St4D slechts op een zeer beperkt aantal locaties vooraankondigingsborden worden geplaatst.

Uitgangspunt daarbij is dat de wegen op de dagen van de marsen veelal worden gebruikt door forensen die via de lokale media en actuele navigatiesystemen worden bereikt. Desgewenst kunnen wegbeheerders besluiten zelf vooraankondigingsborden te plaatsen. In dat geval dient zij dit te melden bij St4D, zodat afstemming kan plaatsvinden over de tekstopbouw en de te hanteren afsluittijden.

Parkeerverboden

Het uitgangspunt van St4D is dat de route een doorstroombreedte heeft van 6m. Dit kan inhouden dat parkeren op de rijbaan en in de parkeervakken niet kan worden toegestaan. Dit heeft dan tot gevolg dat alle parkeervakken gelegen langs de route een parkeerverbod krijgen. Dit parkeerverbod gaat in op de dag van de mars vanaf 0:01u, zodat er voldoende ruimte ontstaat om het parcours ook daadwerkelijk autovrij te maken door Handhaving.

St4D gaat situationeel en op basis van de jarenlange ervaring kijken waar het mogelijk is om haaks parkeervakken in stand gehouden mogen worden, met uitzondering van specifieke locaties waarbij op basis van zicht of andere veiligheidsuitgangspunten parkeren niet veilig is. Indien er bij langsparkeren door gebrek aan alternatieve parkeerruimte in de directe omgeving sprake is van een uitzonderings situatie. In de communicatie is het van belang aan te geven dat het gebruik van geparkeerde voertuigen niet mogelijk is ten tijde van wanneer de marsen voorbij trekken.

Omleidingsroutes

De marsen vinden plaats op dinsdag t/m vrijdag, waarbij de tijden waarop de marsen plaatsvindt voor het grootste deel buiten de spitsperiode liggen en de intensiteit over de dag gezien laag is. Hierbij moet echter te allen tijde rekening gehouden worden met locatie en tijd specifieke omstandigheden. Immers bepaalde delen van het parcours worden wel tijdens de ochtendspits afgesloten.

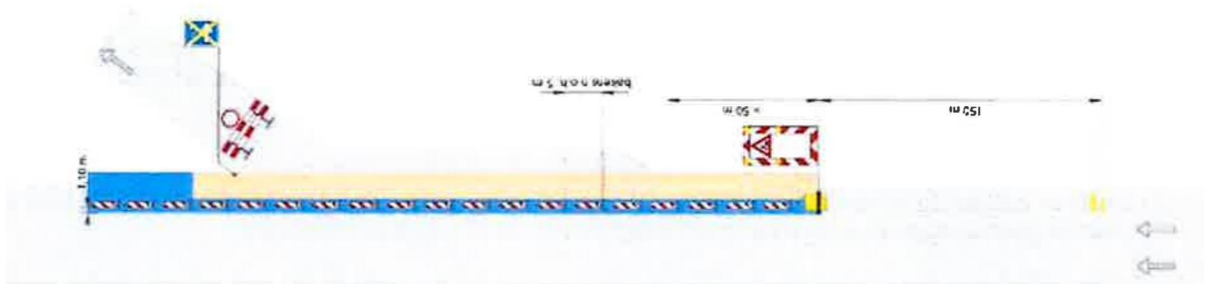
Uitgangspunten toepassing omleidingsroutes bij dynamische begeleiding:

- Bij wegafsluitingen langer dan 4 uur wordt langs wegen met een doorgaande functie een omleidingsroute ingesteld. De omleidingsroutes worden niet voorzien van routeborden ter hoogte van iedere zijweg. Waar mogelijk wordt gewerkt met "volg". Waar dit niet mogelijk is, wordt op cruciale locaties ondersteunende bewegwijzering geplaatst.
- Op de overige stroomwegen, dan wel wegen, die onderdeel uitmaken van het RVM netwerk wordt een omleiding ingesteld als de intensiteit op deze weg normaal gesproken groter is dan 1.000 motorvoertuigen in het afgesloten blok.
- Voor overige afsluitingen worden geen omleidingsroutes ingericht.

Voor het afplakken van bewegwijzering geldt het uitgangspunt dat deze conform de richtlijnen niet wordt afgeplakt gezien de korte tijdsduur van de afsluiting (< 24 uur).

Verkeersmaatregelen autosnelwegen

Vanwege de aanwezigheid van meerdere rijstroken per rijbaan en de hoge snelheid van het verkeer worden alle verkeersmaatregelen op autosnelwegen uitgevoerd conform CROW-richtlijn 96a als zijnde een statische maatregel. Hierbij wordt vooral gebruik gemaakt van figuur 112, omdat het afsluitingen van afritten betreft. Situationeel kan dit, afhankelijk van de wegconfiguratie, tot een andere figuur leiden.



Figuur 5 Standaard maatregel autosnelwegen - figuur 112

Verkeersmaatregelen tegengestelde rijbaan

De tegengestelde rijbaan wordt vrijgemaakt van verkeer. Hierop zijn uitzonderingen mogelijk als aan de volgende drie voorwaarden wordt voldaan:

- Afsluiting tegengestelde rijbaan zorgt voor zeer grote verstoring van de verkeersafwikkeling of bereikbaarheid.
- De tegengestelde rijbaan is of kan fysiek van het parcours worden gescheiden.
- Onveilige situaties door publiek verkeer op de tegengestelde rijbaan kunnen redelijkerwijs worden voorkomen.

Voor aanliggende parallelwegen geldt dat op basis van een locatie specifieke risicoanalyse, gebruikmakend van de ervaringen van de afgelopen jaren wordt bepaald of deze parallelwegen vrij gemaakt moeten worden van verkeer.

Verkeersmaatregelen t.b.v. afsluitingen op het onderliggend wegennet

Op het onderliggend wegennet dienen veel verkeersmaatregelen getroffen te worden. Rekening houdend met de karakteristieken van het evenement is het standaard maatregelfiguur voor verkeersmaatregelen op iedere locatie specifiek toegesneden.

Hierbij zijn de volgende argumenten van belang:

- Overwegende dat er tijdens de 4Daagse geen sprake is van wegwerkers die wegwerkzaamheden verrichten in een werkvak, maar dat alle toe te passen verkeersmaatregelen bedoeld zijn om bepaalde weggedeelten vrij te maken van verkeer ten behoeve van de marsen die een bepaalde route aflegt, is er geen directe noodzaak om hiervoor een afzetting te plaatsen conform CROW publicatie 96. Deze publicatie beschrijft namelijk de vormgeving van verkeersmaatregelen waarmee een veilige werkplek kan worden gecreëerd.
- De verkeersmaatregelen ten behoeve van de 4Daagse hebben niet tot doel om een veilige werkruimte te creëren. Zij hebben tot doel een aanliggende (of ongelijkvloerse) kruising of wegvak vrij te houden van verkeersdeelnemers. De veiligheid van de medewerker welke de toe te passen verkeersmaatregel moet plaatsen, is in dit kader wel een punt van aandacht. Deze medewerker moet zijn werkzaamheden veelal verrichten zonder dat een afgeschermd werkplek voor hem kan worden gerealiseerd. Hij verricht zijn werkzaamheden veelal slechts onder dekking van zijn eigen werkvoertuig, terwijl het verkeer hem op korte afstand passeert. Hoe minder deze medewerker wordt blootgesteld aan gevaar van passerend verkeer, hoe beter het is.
- Verkeersmaatregelen in het verkeer zijn bij een hoog verkeersaanbod/filevorming relatief onveilig. Tevens moet rekening worden gehouden met mogelijke agressie van weggebruikers vanwege reeds opgelopen vertraging. Het toepassen van een minimaal aantal maatregelen in het verkeer verdient in dat kader de voorkeur.
- De toe te passen verkeersmaatregelen hebben ten doel de doorstroming van het verkeer zo veel als mogelijk in stand te houden en alle plaatsen/wijken bereikbaar te houden. In dat kader wordt met alle betrokken wegbeheerders een netwerkbenadering toegepast om de meest optimale omleidingsroutes in te stellen. Middels deze maatregelen worden de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van het gebied en het milieu zoveel als mogelijk beperkt.
- Het plaatsen en verwijderen van verkeersmaatregelen dient gepaard te gaan met minimale (extra verkeers)hinder, zowel in:
 - extra capaciteitsonttrekkingen;
 - langere duur van capaciteitsbeperkingen.
- Op lokaal en regionaal niveau zal uitgebreide informatie worden verstrekt aan de weggebruiker over de verkeershinder op deze dagen. Voorafgaand aan de afsluiting is de weggebruiker middels de (diverse) dynamische omleidingsroute(s) gewaarschuwd over de naderende afsluiting. Deze afsluitingen worden ook via de verschillende serviceproviders actueel doorgegeven en aangepast. Hierdoor mag worden uitgegaan van een verhoogde alertheid bij de weggebruiker.
- De toe te passen verkeersmaatregelen zijn bedoeld om het verkeer om te leiden. Rijstroken welke leiden in de richting van een afgesloten wegvak, zullen middels verkeerskegels fysiek worden afgesloten. Het fysiek onmogelijk maken van verkeersbewegingen verdient de voorkeur boven het toepassen van verkeerstekens om aan te geven dat verkeersbewegingen niet zijn toegestaan.
- De materialen waarmee de afsluitingen worden gerealiseerd bestaan uit dranghekken voorzien van één retroreflecterende plank, waarbij het C1-bord op het hek is gemonteerd en niet voldoet aan de minimale hoogte van 1,20m. Dit is ingegeven vanuit de ARBO-wetgeving om de fysieke belasting, waar mogelijk, zoveel als mogelijk te beperken.
- Een beheerste en gecontroleerde uitvoering. Het parcours van de langste mars kent een lengte van circa 50 kilometer per dag. Over deze lengte dienen verkeersmaatregelen op basis van een strak tijdschema, afgeleid van de geplande doorkomsttijden van de marsen, opgebouwd en na passage van de marsen afgebouwd te worden. Teneinde dit proces gecontroleerd en beheerst uit te voeren is het wenselijk het aantal en de complexiteit van de handelingen, met in achtneming van de (verkeers)veiligheid en doorstroming, te beperken.

Al het bovenstaande in overweging genomen, is besloten af te wijken van de standaardmaatregelen uit CROW-publicatie 96.

Gevolgen:

- Conform deze standaard dient op wegen met rijbanen welke breder zijn dan 5 meter bijlageborden aan beide zijden van de weg te worden geplaatst. Gezien het feit dat deze borden bedoeld zijn om aan te geven dat een bepaalde rijrichting is afgesloten is, in combinatie met de fysieke afsluiting van de betreffende rijstroken, besloten om in dit specifieke kader deze borden enkel aan de rechterzijde van de weg te plaatsen.
- Minimaliseren van inzet van splits- en actiewagens op (enkelstrooks) wegen. Het verwijderen van actiewagens kost (in vergelijking met het verwijderen van een hek) relatief veel tijd. Daarnaast vraagt dit aanvullend materieel (werkbus) voor het plaatsen en verwijderen. Dit materieel kan vertraging oplopen op het onderliggend wegennet als gevolg van de vele afgesloten wegen. Door het toepassen van hekken kan, in het uiterste geval, de afzetting relatief eenvoudig door aanwezig personeel (verkeersregelaar) worden verwijderd.
- Snelheidsbeperkingen worden, ten gunste van de doorstroming, alleen ingesteld op wegen die haaks op de afzetting af komen rijden. Door het toepassen van langsafzetting in combinatie met de omleidingsroutes is in dit specifieke kader besloten geen snelheidsbeperking toe te passen op wegen die naar de afsluiting leiden.
- Afsluitingen worden gerealiseerd door St4D, ondersteund door verkeersregelaars. Waarbij naar type weg en tijdsduur wordt gedifferentieerd.
- Afsluitingen en omleidingen zullen vooraf via de lokale en regionale media uitgebreid worden aangekondigd.

Gezien het bovenstaande, gelet op het feit dat de verkeersmaatregelen niet het doel hebben werkplekken af te schermen, gelet op het feit dat de toe te passen verkeersmaatregelen slechts (zeer) kortdurend zullen zijn, gelet op het feit dat er uitgebreide informatie verstrekt zal worden om weggebruikers te informeren over de geplande afsluitingen en omleidingen, alsmede het beperken van de tijdsduur waarin de wegwerkers welke de verkeersmaatregelen moeten plaatsen worden blootgesteld aan gevaar, is het billijk af te wijken van standaardmaatregelen uit CROW publicatie 96. Daar waar maatwerk noodzakelijk is, worden locatie specifieke omstandigheden zorgvuldig gewogen en doorgevoerd op de tekeningen en in te zetten maatregelen.