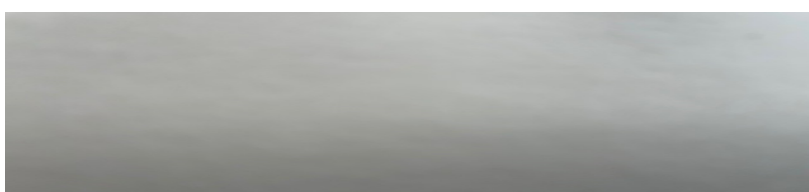


MOBILITEITSPLAN NIJMEEGSE 4DAAGSE 2025 (107^{DE} EDITIE)



Opdrachtgever: Stichting DE 4DAAGSE

Documentnummer: N4D-MP-001
Revisie: A03
Status: Concept
Datum: 18 februari 2025



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

Versiegeschiedenis

Versie	Datum	Wijziging
A01	14-01-2025	Mobiliteitsplan 80% voor interne review
A02	15-02-2025	Mobiliteitsplan aanpassingen na interne review ter bespreking in VTO

Inhoudsopgave

Inleiding.....	6
1 Proces.....	7
1.1 Processtappen	7
1.1.1 Strategisch.....	7
1.1.2 Tactisch.....	7
1.1.3 Operationele voorbereiding.....	7
1.1.4 Uitvoering.....	7
2 Verantwoordelijkheden	8
2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling mobiliteit.....	8
2.1.1 Overall	8
2.1.2 Gemeente Nijmegen	8
2.1.3 Doorkomstgemeenten	8
2.1.4 Realisatie	9
2.2 Leerpunten 2024	9
3 Evenementenprofiel.....	11
3.1 Locatie	11
3.2 Parcours.....	11
3.3 Starttijden wandeldagen	12
3.3.1 Dag 1 – De dag van Elst	12
3.3.2 Dag 2 – De dag van Wijchen.....	12
3.3.3 Dag 3 – De dag van Groesbeek.....	12
3.3.4 Dag 4 – De dag van Cuijk	13
3.4 Overig	13
3.5 (Actieve) bezoekers evenement	13
3.5.1 Deelnemers	14
3.5.2 Toeschouwers	14
3.6 Crew.....	15
3.7 Tijdsplanning.....	15
4 Bereikbaarheid	16
4.1 Visie op bereikbaarheid evenement.....	16
4.1.1 STOMP-principe	16
4.1.2 Vervoersopties	16
4.2 Modal split deelnemers.....	17
4.3 Modal split toeschouwers	19
4.3.1 Toeschouwers aan de parcoursen in de doorkomst gemeenten.....	19
4.3.2 Toeschouwers finish dag 1, 2 en 3	19
4.3.3 Toeschouwers finish dag 4	19
4.4 In- en uitstroom.....	20

5	Mobiliteitscommunicatie	21
5.1	Communicatie richting deelnemers en toeschouwers	21
5.2	Omgevingscommunicatie	21
6	Modaliteiten.....	23
6.1	Stappen.....	23
6.2	Trappen	23
6.3	Openbaar Vervoer	23
6.3.1	Werkzaamheden aan het spoor	24
6.4	Mobility as a Service (MaaS).....	24
6.5	Personenauto's.....	24
6.5.1	Kiss & Ride.....	24
6.5.2	Wegwerkzaamheden	24
7	Maatregelen	25
7.1	Maatregelen wandeldagen.....	25
7.1.1	Start-/finishlocatie.....	25
7.1.2	Afsluitingen	25
7.1.3	Parkeerverboden.....	25
7.1.4	Stakeholders.....	25
7.1.5	Impact openbaar vervoer.....	26
7.1.6	Nood- en hulpdiensten.....	26
7.2	Overig	27
8	Operatie	28
8.1	Structuur organisatie St4D	28
8.2	Sturingsniveaus.....	28
9	Calamiteitenscenario's	30
9.1	Extreem weer	30
9.2	Calamiteiten	30
10	Monitoring en evaluatie.....	31
10.1	Monitoring verkeer.....	31
10.2	Evaluatie	31
	Bijlage I: Digitale kaart	32
	Bijlage II: Risicodossier	33
	Bijlage III: Draaiboeken	34
	Bijlage IV: Afwegingskader verkeersmaatregelen.....	35
	Bijlage V: Algemeen tijdschema.....	41

Inleiding

In 1909 werd het startschot gegeven voor de allereerste editie van de 4Daagse (destijds georganiseerd als militaire oefenmars) en sinds 1925 is Nijmegen dé vaste startplaats voor deze wandeltocht. Inmiddels organiseert Stichting De 4Daagse (St4D) in 2025 de 107^e 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 mobiliteitsplan heeft als doel inzicht te verschaffen in de wijze waarop de mobiliteit en bereikbaarheid van deze meerdaagse wandeltocht zijn geborgd en welke mobiliteitseffecten het evenement heeft op de omgeving. Het plan gaat in op de maatregelen die van toepassing zijn en het tijdschema waarbinnen deze maatregelen plaatsvinden. Op strategisch niveau wordt gekeken naar het gehele evenement van opbouw, aanmelding, vlaggenparade tot en met de finish van de vierde wandeldag en daarna de afbouw. Op tactisch niveau wordt gekeken naar de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende inhoudelijk betrokken partijen. Grofweg focust dit mobiliteitsplan zich op de mobiliteitszaken en verantwoordelijkheidsverdeling rondom drie doelgroepen:

1. De deelnemers:
 - Aankomst van de deelnemers en toeschouwers in Nijmegen;
 - Veiligheid op de parcoursen in alle doorkomstgemeenten;;
 - Vertrek van de wandelaars en toeschouwers na wandeltocht.
2. De toeschouwers langs de parcoursen, :
 - Toeschouwers rondom de startlocatie;
 - Toeschouwers rondom de finishlocatie;
 - Toeschouwers elders langs het parcours.
3. De omgeving:
 - Bewoners;
 - Bedrijven.

Het mobiliteitsplan is in 2024 voor het eerst opgesteld en betreft een groeimodel. In overleg met gemeente Nijmegen is overeengekomen dat in 2026 dit plan volledig dekkend dient te zijn. In deze versie van het mobiliteitsplan zijn ook de doorkomstgemeenten, en daarmee buiten de gemeentegrenzen van Nijmegen, toegevoegd aan de reikwijdte van dit plan.

Dit mobiliteitsplan maakt 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 planvorming door St4D.

Het eerste hoofdstuk gaat in op de procesaanpak van mobiliteit rondom het evenement. Hoofdstuk 2 gaat in op de verantwoordelijkheden van gemeente Nijmegen en de doorkomstgemeenten. In het derde hoofdstuk wordt het evenementenprofiel geschetst. Hierin komen onder andere de belangrijkste locaties aan bod en wordt er inzicht gegeven in de deelnemers en toeschouwers van dit unieke evenement. Hoofdstuk 4 zoomt verder in op de bereikbaarheid van het evenement en hoofdstuk 5 gaat verder in op de communicatie rondom de bereikbaarheid van het evenement. In hoofdstuk 6 worden de uitwerkingen voor de verschillende modaliteiten uiteengezet. Het zevende hoofdstuk belicht de benodigde maatregelen, zowel in algemene zin, als per dag. Nadat alle voorbereidingen zijn doorgenomen, wordt in hoofdstuk 8 de operatie nader toegelicht. In hoofdstuk 9 staan de te mogelijke calamiteiten en bijbehorende scenario-uitwerkingen centraal. In het tiende en laatste hoofdstuk komt de monitoring en de evaluatie aan bod.

1 Proces

Voor dit evenement is het navolgende proces gevolgd om te komen tot een overkoepelend mobiliteitsplan welke als bijlage bij de aanvraag evenementenvergunning wordt toegevoegd.

1.1 Processtappen

Het is de ambitie van de organisatie om het proces van tot stand komen van dit mobiliteitsplan soepel en gestroomlijnd te laten plaatsvinden. In dit proces zijn vele stakeholders betrokken, waaronder en niet uitputtend gemeente Nijmegen, de doorkomstgemeenten, de veiligheidsregio, politie en openbaar vervoerders. Om te zorgen dat iedere stakeholder steeds op hetzelfde kennisniveau zit, wordt een strak proces gevolgd. Dit proces kenmerkt zich door duidelijk afgebakende stappen, waarbij van grof naar fijn wordt gewerkt.

1.1.1 Strategisch

In 2024 is een compleet nieuw mobiliteitsplan opgesteld waarin op hoofdlijnen wordt aangegeven hoe de organisatie haar verantwoordelijkheden rondom dit evenement vormgeeft. Dit plan is verder uitgebreid na een grondige evaluatie van de editie in 2024. Dit plan is in de uitwerking voor 2025 als basis gebruikt en dient als leidraad voor de verdere uitwerking in de tactische en operationele fase en daarnaast de verkeersmaatregeltekeningen.

1.1.2 Tactisch

In de tweede fase worden de verkeersmaatregeltekeningen uitgewerkt, maar ook het mobiliteitsplan krijgt concreet vorm. In deze fase worden tekeningen op 'bordjesniveau' gemaakt. De locaties waar verkeersregelaars en/of andere functionarissen worden ingezet worden bepaald om de wandeltochten veilig te faciliteren. Ook vindt overleg plaats met de wegbeheerders hoe zij voornemens zijn verkeersmanagementmaatregelen te nemen die nodig zijn om het doorgaande verkeer te faciliteren/begeleiden.

Het mobiliteitsplan dat na deze fase gereed is, wordt als bijlage bij het veiligheidsplan ingediend met de vergunningsaanvraag. Gegeven de dynamiek van het gehele proces kan, in overleg met Bevoegd Gezag, worden gesloten tot een aanvulling op het ingediende mobiliteitsplan in de vorm van een nieuwe versie, dan wel geüpdatete bijlagen (bv. Draaiboeken).

1.1.3 Operationele voorbereiding

In de operationele voorbereiding worden de inzetschema's uitgewerkt, verkeersmaatregelen aangevraagd in de systemen van de wegbeheerders en worden draaiboeken opgesteld om de gehele uitvoering voor te bereiden. De draaiboeken zijn een operationele uitwerking van het Mobiliteitsplan voor de 4Daagse. De draaiboeken zijn verdeeld in zeven onderdeel, die elk als zelfstandig leidend document dienen voor de onderdelen: Opbouw, Vlaggenparade, Wandeldagen 1 t/m 4, en Afbouw. Deze draaiboeken zijn gereed op 1 maart 2025, vóór de vergunningaanvraag. De draaiboeken vormen de basis voor de operationele voorbereiding en uitwerking.

De fase van operationele voorbereiding start in maart 2025 en loopt door tot de start van het evenement.

1.1.4 Uitvoering

Dit is de laatste fase waarin het mobiliteitsplan ten uitvoer wordt gebracht. De uitvoering vindt plaats voorafgaande aan de eventdagen, de eventdagen zelf, maar ook in de dagen na het evenement.

In afwijking op vorig jaar is St4D niet alleen verantwoordelijk voor de uitvoering van dit mobiliteitsplan in de gemeente Nijmegen, maar ook in de doorkomstgemeenten. Alle planvorming, maatregelen en faseringen worden, binnen de kaders van dit plan, zelfstandig geïnitieerd. Indien er afwijkingen ontstaan worden deze met de vergunningsverlener afgestemd en indien van toepassing gewijzigd.

2 Verantwoordelijkheden

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

2.1 Verantwoordelijkheidsverdeling mobiliteit

2.1.1 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.

2.1.2 Gemeente Nijmegen

Binnen de gemeentegrenzen van Nijmegen is St4D aanvullend op paragraaf 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 aan de draaiboeken toegevoegd.

2.1.3 Doorkomstgemeenten

St4D heeft met de verschillende doorkomstgemeenten een convenant gesloten. Deze convenanten hebben een langlopende doorlooptijd en lopen nagenoeg allemaal door tot minimaal 2025. Voor de gemeente Arnhem en Overbetuwe liep deze na de editie van 2024 af. Het bestuur van de Nijmeegse Vierdaagse is in gesprek met deze gemeentes om een nieuwe overeenkomst te tekenen.

2.1.4 Realisatie

2.2 Leerpunten 2024

Tijdens de editie van 2024 heeft St4D tijdens de dagen de verkeersmaatregelen en de inzet van de verkeersregelaars getoetst. Daarnaast is het proces van aansturing met de coördinatoren in de doorkomstgemeenten geëvalueerd. Aan de hand van deze evaluaties is een rapport¹ opgesteld.

Ter voorbereiding op de editie in 2025 is het inzetplan verkeersmaatregelen en verkeersregelaars uit de operationele fase herzien, 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.

I

Nr.			Paragraaf
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

1

Nr.	
1.	
2.	
3.	
4.	
5.	

3 Evenementenprofiel

In dit hoofdstuk wordt de inhoud van het evenement nader uitgewerkt, waarbij onder andere de belangrijkste locaties per wandeldag worden uitgelicht en wordt stilgestaan bij de bezoekers van het evenement en de tijden waarop het evenement plaatsvindt.

Waar de 4Daagse jaarlijks traditiegetrouw op de derde dinsdag van juli begint, is de 4Daagseweek inmiddels veel meer dan vier dagen wandelen. In paragraaf 3.4 wordt stilgestaan bij diverse activiteiten in Nijmegen en omgeving om een compleet beeld te schetsen en de wandeldagen in perspectief te zetten.

3.1 Locatie

Iedere dag starten en finishen de parcoursen in Nijmegen, maar dagelijks staat er een andere plaats centraal. De parcoursen van de 4Daagse wijken daarmee uit naar alle windrichtingen. De parcoursen zijn al jaar en dag nagenoeg hetzelfde en kennen een lange geschiedenis. Iedere straat en dorp prepareert zich ruim van tevoren op de doorkomst van de wandelaars. De gevolgen (draagvlak, betrokkenheid) van een omleiding zijn bijzonder groot en worden daarom nagenoeg niet toegepast.

In de volgende subparagrafen worden de parcoursen van de verschillende wandeldagen in hoofdlijnen geschetst, waarbij de belangrijkste locaties worden benoemd. Daarbij is het goed te vermelden dat de reguliere deelnemers starten en / of finishen in het gebied rondom de Wedren. Deze locaties zijn gedurende de 4Daagseweek als start- en finishterrein ingericht. Militairen starten en finishen vanaf Heumensoord. Op de laatste wandeldag wandelen ook de deelnemende militairen door tot de Wedren en worden vandaar met pendelbussen vervoerd naar Kamp Heumensoord.

De Wedren is als start- en finishlocatie ook het hart van het evenement. De centrale aansturing gebeurt dan ook vanaf deze locatie, vanuit het Meld- en Informatiecentrum (MIC). Daarnaast worden diverse diensten tijdelijk gehuisvest in het Karel de Grote College, gelegen aan de Wedren.

Vanwege de samenvallende Vierdaagsefeesten wordt de Oranjesingel als grens tussen het feestgebied (Vierdaagsefeesten) en het marsgebied (St4D) bestempeld, waarbij grofweg het feestgebied ten noorden van deze straat ligt en het marsgebied zich aan de zuidkant bevindt.

3.2 Parcours

De exacte parcoursen (30, 40 en 50 kilometer en 40 kilometer-militair, alsmede het alternatief parcours 20 kilometer) zijn bijgevoegd in het draaiboek. In het draaiboek 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.

3.3 Starttijden wandeldagen

De start- en finishtijden van de verschillende parcoursen tijdens de wandeldagen komen vrijwel met elkaar overeen. Hieronder staat een overzicht per afstand.

Datum	Alle wandeldagen
Start	- Reguliere deelnemers: Wedren (Wedren, Nijmegen) - Militairen: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden)
Finish	- Reguliere deelnemers: Wedren (Wedren, Nijmegen) - Militairen dag 1 t/m 3: Kamp Heumensoord (Beukenlaan, Malden) - Militairen dag 4: Wedren Nijmegen, daarna met pendelbussen naar kamp Heumensoord
Tijd	- Starttijd 50 km: Vanaf 04:00 uur - Starttijd 40km (militairen): Op dag 1 t/m 3 vanaf 04:30 uur, op dag 4 vanaf 03.30 uur - Starttijd 40 km: Vanaf 05.00 uur tot 06.50 uur - Starttijd 30 km: Vanaf 07.00 uur - Uiterlijke finishtijd: 12:00 - 17:00(met optionele verlening tot 18:00u) Op de laatste wandeldag is de uiterlijke finishtijd 18:00

3.3.1 Dag 1 – De dag van Elst

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.

3.3.2 Dag 2 – De dag van Wijchen

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.

Uit overwegingen van verkeersveiligheid is in de omgeving Zuiderdreef in Wijchen een parcourswijziging voorzien. Deze wijziging wordt samen met de gemeente Wijchen in de operationele fase verder uitgewerkt en in het Deeldraaiboek dag 2 opgenomen.

3.3.3 Dag 3 – De dag van Groesbeek

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.

3.3.4 Dag 4 – De dag van Cuijk

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.

Op nadrukkelijk verzoek van de inwoners van Overasselt, gemeente Heumen, heeft deze gemeente verzocht om een parcourswijziging in Overasselt. Deze wijziging betekent een parcoursverlenging van 400m voor de 50km wandelaars. Deze verlenging wordt gecompenseerd in het buitengebied tussen Beers en Vianen in de gemeente Land van Cuijk. Deze parcourswijzigingen worden in samenwerking met de gemeente Cuijk in de operationele fase uitgewerkt en in het Deeldraaiboek dag 4 opgenomen.

3.4 Overig

In deze paragraaf worden de overige activiteiten die impact hebben op mobiliteit en onder de vergunningsaanvraag vallen beschreven.

3.4.1.1 Op- en 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. De daarvoor relevante verkeersmaatregelen worden in de Deeldraaiboeken Op- en Afbouw uitgewerkt.

3.4.1.2 Aanmelding

Voorafgaand aan de eerste wandeldag, op zondag 13 juli van 13.00 uur tot 17.00 uur en maandag 14 juli, van 10.00 uur tot 17.00 uur, zullen de ingeschreven deelnemers zich aanmelden en hun inschrijving activeren bij het registratiebureau op de Wedren, Nijmegen.

Tijdens de aanmeldtijden is het Start-/Finissterrein rondom de Wedren in Nijmegen voor rijdend verkeer afgesloten.

3.4.1.3 Vlaggenparade

Op zondag 13 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.

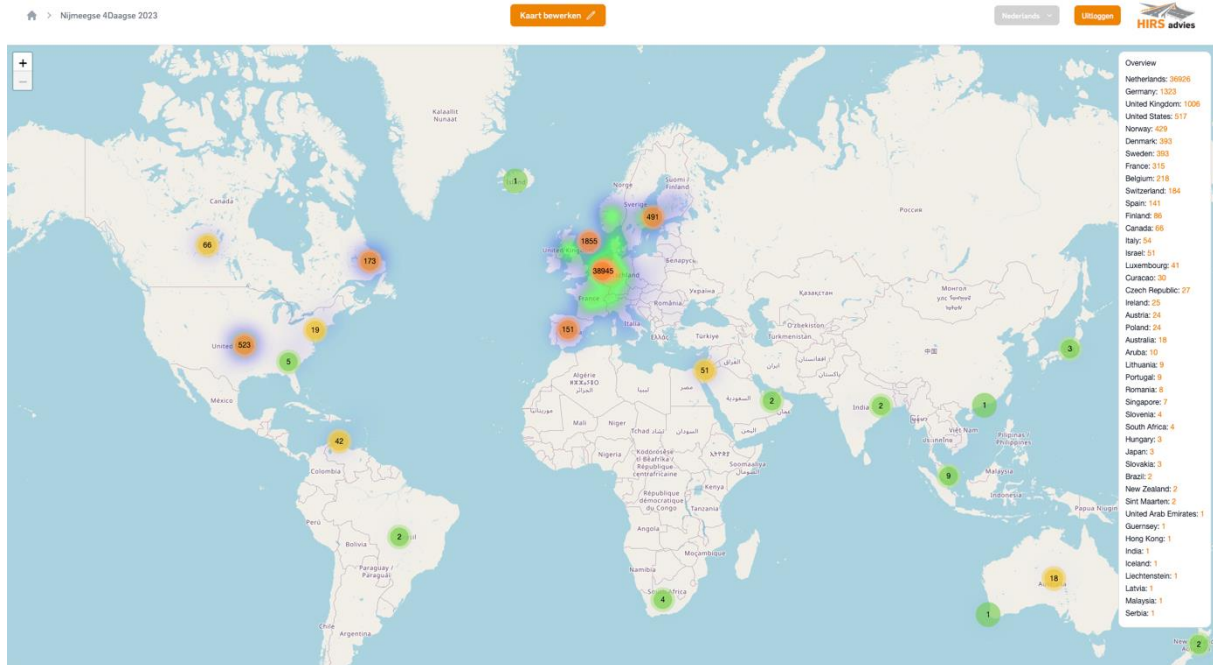
De wegafsluitingen en de tijden van de afsluitingen ten behoeve van de Vlaggenparade worden in afstemming tussen St4D en Stichting Vierdaagsefeesten vormgegeven. Waarbij de basis is dat voor de Vlaggenparade wegen enkel kortdurend afgesloten worden door de inzet van verkeersregelaars waarbij verkeer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

3.5 (Actieve) bezoekers evenement

De bezoekers van dit evenement worden opgesplitst in twee categorieën. In deze paragraaf wordt er enerzijds ingezoomd op de deelnemers van de wandeltocht, anderzijds wordt er gekeken naar het aantal te verwachten toeschouwers.

3.5.1 Deelnemers

De Nijmeegse 4Daagse staat wereldwijd bekend als The Walk of the World. Als er wordt gekeken naar historische data, wordt duidelijk dat het overgrote deel van de deelnemers uit Nederland komt (86% o.b.v. aanmeldingen in 2024), maar dat er dus ook vanuit andere hoeken in de wereld interesse is om deel te nemen aan de wandeltochten.



Figuur 1 Herkomst deelnemers 2023 (wereldwijd)

Er kunnen zich maximaal 47.000 deelnemers inschrijven voor de 4Daagse. Het inschrijfgeld bedraagt in 2025 €120,-. De inschrijving sluit wanneer het maximumaantal deelnemers is bereikt. Er vindt geen loting meer plaats. De ervaring leert dat door een aantal no-shows de 4Daagse van start gaat met ruim 45.000 deelnemers. Waarbij dit jaar weer wordt gewerkt met de overdraagbare inschrijving, waardoor de verwachting is dat het aantal no shows dit jaar evenhoog zal liggen.

3.5.2 Toeschouwers

Gedurende de 4Daagseweek bezoeken zo'n anderhalf miljoen mensen Nijmegen en omgeving. Dit zijn niet alleen familie en vrienden van de deelnemers die langs het parcours of bij de finish verzamelen om deelnemers aan te moedigen, maar ook de bezoekers van de Vierdaagsefeesten.

Ook in de doorkomstgemeenten verzamelen zich toeschouwers langs het parcours. In de diverse kernen wordt ook feest gevierd. Afhankelijk van de programmering in die kernen trekt dit ook publiek van elders. De daarvoor benodigde voorzieningen, denk aan parkeren, toiletten, etc, worden door de betreffende gemeenten geregeld. In het bijzonder de dorpen Elst, Bemmelen, Wijchen, Beuningen, Groesbeek en Cuijk hebben een zekere aantrekkingskracht.

Er heerst doorgaans een vriendelijke sfeer en feestelijke stemming rondom het evenement, zowel langs het parcours, als bij de start- en finishlocatie in Nijmegen. Men toont veel respect voor alle (mede)deelnemers, ondanks de verschillende nationaliteiten en achtergronden. De Vierdaagse is een wandelprestatietocht en er is geen wedstrijdelement gekoppeld aan de Vierdaagse en er heerst ook geen rivaliteit tussen het publiek.

Nauwe contacten van de deelnemers zullen met name gefocust zijn op de start- en finishlocatie. Daarbij zal de vierde en tevens laatste wandeldag het grootste bezoekersaantal aantrekken. Vele belangrijke gasten uit binnen- en buitenland zullen op de eretribune de wandelaars op de laatste wandeldag verwelkomen.

De toeschouwers langs het parcours in de doorkomstgemeenten zullen voornamelijk lokale bezoekers zijn die op het moment dat de wandelaars passeren hun huis of werkplek tijdelijk verlaten om langs de kant te kijken naar de prestatie die wordt geleverd door de deelnemers. Al dan niet vergezeld door familie en vrienden.

3.6 Crew

Crew is aanwezig tijdens de opbouw, het evenement zelf en de afbouw. De gehele periode loopt van woensdag 3 juli tot en met 21 juli 2025. In bijlage V zijn eveneens de verschillende op- en afbouwperioden uiteengezet.

Tijdens de eventdagen wordt het team uitgebreid met vrijwilligers. De vrijwilligers moeten zich regelmatig verplaatsen van A naar B. Sinds 2022 organiseert St4D de mogelijkheid om de verplaatsing per elektrische fiets of scooter te doen en zijn er door een sponsor een aantal elektrische auto's beschikbaar gesteld.

In totaal werken ongeveer 1.000 mensen mee om de Vierdaagse te faciliteren.

3.7 Tijdsplanning

De globale tijdsplanning voor zowel opbouw, afbouw als het evenement is schematisch weergegeven in de deeldraai boeken en als bijlage van dit mobiliteitsplan.

De eerste parkeerverboden zullen ingaan op donderdag 3 juli. Dit is de eerste opbouwdag. Op zondag 13 juli vindt de officiële opening plaats met onder andere de vlaggenparade en is tevens de eerste dag waarop wandelaars zich kunnen aanmelden. De wandeldagen vinden plaats van dinsdag 15 tot en met vrijdag 18 juli. De afbouw zal zijn afgerond op dinsdag 22 juli.

4 Bereikbaarheid

In dit hoofdstuk wordt verder ingezoomd op de bereikbaarheid van het evenement voor zowel deelnemers, als toeschouwers. De organisatie licht onder andere de visie en daarbij behorende aanpak toe aan de hand van de modal split.

4.1 Visie op bereikbaarheid evenement

De Nijmeegse 4Daagse is een toonaangevend sportevenement. Het wandelen en de prachtige uitzichten staan centraal, wat van zichzelf al een duurzame uitstraling heeft. De organisatie haakt dan ook zo veel mogelijk aan op dit duurzame beeld en de 4Daagse stimuleert al jaren haar deelnemers en toeschouwers om op een zo duurzaam mogelijk manier naar Nijmegen te komen.

De Stichting 4Daagse draagt zorg voor een vierdaagse prestatie wandelmars die voor alle deelnemers en bezoekers veilig en comfortabel moet zijn. Zonder daarbij afbreuk te doen aan de veiligheid, bereikbaarheid, doorstroming, in de omgeving van het evenement. Daarbij is de ambitie het wandelevenement duurzaam in het kwadraat te maken door te kijken naar de duurzame aan- en afvoer van deelnemers en toeschouwers,

Naast een focus op duurzaamheid, richten de verkeersmaatregelen zich op de volgende geprioriteerde speerpunten:

1. Veiligheid en comfort voor de deelnemers / Veiligheid voor medewerkers & vrijwilligers / Veiligheid voor hulpverleners;
2. Goede bereikbaarheid hulpdiensten;
3. Een veilige en vlotte doorstroming van het verkeer;
4. Het beperken van overlast voor overige weggebruikers en de omgeving.

Het is belangrijk dat de deelnemers ongehinderd het parcours kunnen afleggen, de toeschouwers de diverse plekken langs het parcours kunnen bereiken en de omgeving (bewoners, bedrijven en instellingen) zoveel mogelijk naar hun plaats van bestemming kunnen. Toch is enige hinder gedurende de 4Daagse-week niet te voorkomen.

4.1.1 STOMP-principe

Als uitwerking van de visie wordt het STOMP-principe gehanteerd. Binnen het STOMP-principe worden de verschillende modaliteiten onderverdeeld in vijf categorieën, te weten: Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (MaaS) en Personenauto's.

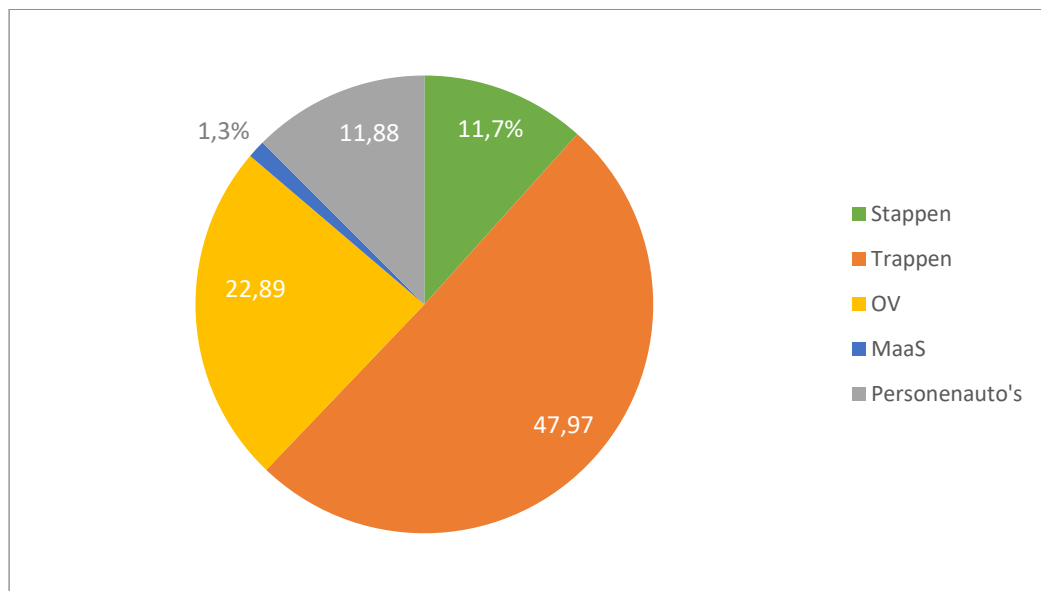
Het STOMP-principe wordt door diverse organisatoren en overheden als prioriteringskader en afwegingskader gebruikt bij het opstellen van een beleid op het gebied van duurzame mobiliteit. Daarnaast biedt het de organisatie houvast bij het maken van keuzes. Volgens het STOMP-principe krijgen duurzamere vervoerskeuzes een hogere prioriteit ten opzichte van het minder duurzame aanbod en worden er concurrerende reisalternatieven gefaciliteerd om ervoor te zorgen dat men de auto (eerder) laat staan.

4.1.2 Vervoersopties

Wanneer het STOMP-principe wordt vertaald naar het meerdaagse wandelevenement kunnen de deelnemers en toeschouwers gebruikmaken van de reguliere vervoerskeuzes, te weten:

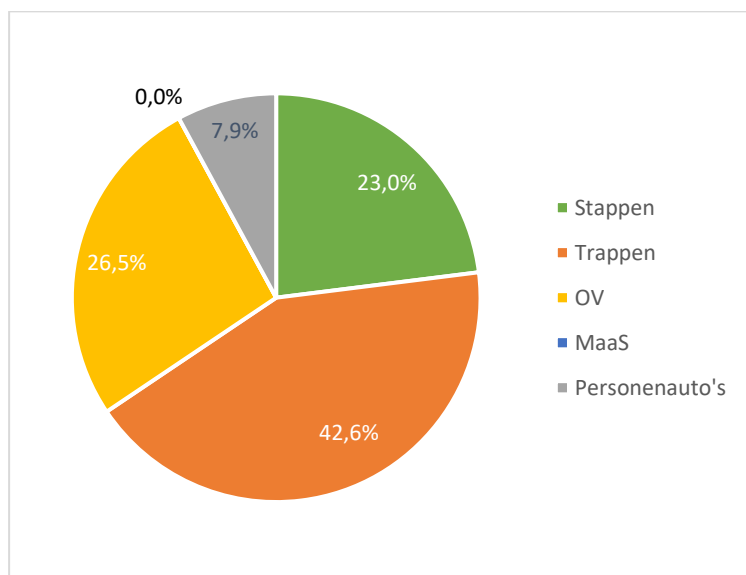
- Te voet (Stappen);
- (Brom)fiets (Trappen-fiets);
- Deelscooter (Trappen-deelvervoer);
- Trein en / of bus (Openbaar vervoer);
- Pendelbus (MaaS);
- Taxi of eigen auto (Personenauto's).

Uit de enquêteresultaten van de afgelopen twee jaar blijkt dat ruim 60% van de deelnemers (zeker 28.000 personen) gedurende de 4Daagse-week tijdelijk in Nijmegen en omgeving verblijft. Uit diezelfde enquêtes blijkt echter dat het aantal deelnemers dat te voet of met de trein afneemt, terwijl het aantal deelnemers dat met de auto naar de startlocatie reist toeneemt. Volgens het motto “Als je doet wat je deed, krijg je wat je kreeg” (Albert Einstein), is de te verwachten modal split voor de deelnemers in 2025 als volgt:



Figuur 3 Modal split deelnemers 2024

Er is tijdens de editie in 2024 een toename geweest in het aantal deelnemers dat op de fiets, met het OV of lopend naar de startlocatie is gekomen vergeleken met de editie in 2023. Mede hierdoor zijn er minder deelnemers met de auto afgereisd. De NS zegt aan de maximale capaciteit te zitten qua aantallen reizigers. Dit betekent dat er voornamelijk winst valt te halen met georganiseerd vervoer en/of regionaal busvervoer. Wanneer er, vanuit St4D, meer focus komt op de duurzamere vervoersopties, en met name minder Personenauto's, komt het droombeeld van de modal split voor de deelnemers in 2025 er als volgt uit te zien:



Figuur 4 Modal split deelnemers 2025 - Droombeeld

Deelnemers worden gestimuleerd om te voet, met de (brom)fiets of met het openbaar / georganiseerd vervoer (MaaS) naar de startlocatie en vanaf de finishlocatie te reizen. Daarentegen wordt het gebruik van de

personenauto (incl. motoren en taxi's) niet aangemoedigd. Door gemeente wordt er buiten de stadsgrenzen een Park+Ride ingericht inclusief een pendelbusvoorziening naar/van start-finishterrein.

4.3 Modal split toeschouwers

Het opstellen van de modal split voor de toeschouwers is uitdagend. Deze uitdaging is namelijk driedig:

1. Toeschouwers aan de parcoursen in de doorkomstgemeenten;
2. Toeschouwers bij de finish op de 1^e, 2^e en 3^e wandeldag;
3. Toeschouwers bij de finish op de 4^e wandeldag.

In onderstaande sub paragrafen wordt op deze drie categorieën specifiek ingegaan. Hierbij dient in ogenschouw te worden genomen dat er geen exacte data beschikbaar is en door de combinatie met de Vierdaagsefeesten het niet eenvoudig is om de toeschouwers te labelen. Op basis van expert judgement en interviews met vervoerders is een schatting van de modal split gemaakt.

4.3.1 Toeschouwers aan de parcoursen in de doorkomst gemeenten

Voor deze categorie wordt geen specifieke modal split uitgewerkt. De bezoekers in de doorkomstgemeenten zijn veelal lokaal en regionaal georiënteerd. Mensen bezoeken vanuit hun woning, al dan niet met een aantal vrienden/familie het parcours en de eventuele activiteiten. Na doorkomst van de deelnemers keren zij weer huiswaarts. Deze verplaatsingen vinden veelal te voet of per fiets plaats en beperkt per auto. Doordat deze groep, per strekkende meter parcours, beperkt is, heeft een modal split hier geen toegevoegde waarde. In geval van side events wordt de vergunning hiervan per doorkomstgemeente buiten St4D om afgehandeld.

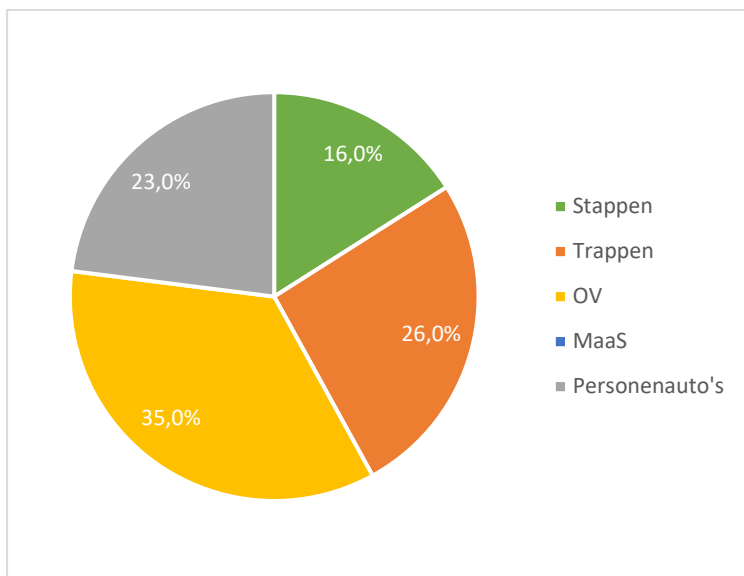
4.3.2 Toeschouwers finish dag 1, 2 en 3

Aan de finish op de eerste drie wandeldagen worden iedere dag de deelnemers slechts beperkt opgewacht door toeschouwers. Het is een verdedigbare aanname dat de aan- en afvoer van deze toeschouwers zich procentueel gelijk verdeelt over de modaliteiten als in de laatste finishdag. Daarom is voor deze categorie geen specifieke modal split uitgewerkt en wordt verwezen naar de navolgende sub paragraaf.

4.3.3 Toeschouwers finish dag 4

De laatste finish dag trekken er vele toeschouwers naar de Via Gladiola om vrienden/familie/bekenden in te halen. Voor deze intocht wordt een groot deel van het parcours in Nijmegen met hekwerken afgezet en zijn tribunes opgebouwd. Rijen dik staan de toeschouwers de deelnemers aan te moedigen op de laatste kilometers van de Nijmeegse 4Daagse.

Door de combinatie met de Vierdaagsefeesten in Nijmegen is het lastig de mensen die naar Nijmegen reizen te labelen als toeschouwer van de Vierdaagse of bezoeker van de Vierdaagsefeesten. Het is immers aannemelijk dat hier over en weer een (aanzienlijke) overlap is. Daarom is, op basis van inschatting gesteld dat op de vrijdag ongeveer 400.000 bezoekers in Nijmegen aanwezig zijn. De inschatting is dat de verdeling over de modaliteiten als volgt kan worden weergegeven.



Figuur 5 Modal split toeschouwers finish op de laatste wandeldag

4.4 In- en uitstroom

De instroom is sterk afhankelijk van de starttijden per afstand (30, 40 of 50km). Daarnaast kan er ook een piek in de instroom worden verwacht voorafgaand aan de finishtijden van de deelnemers, doordat toeschouwers zich verzamelen rondom de finish. Hierbij is de verwachting dat toeschouwers zo'n 1-2 uur van tevoren aankomen bij de finishlocatie om er zeker van te zijn dat zij hun familielid of vriend zien finishen.

De uitstroom is afhankelijk van de uiterlijke finishtijd, de snelheid van de deelnemers en eventuele activiteiten in de stad. Desalniettemin is de verwachting dat men kort na het finishen huiswaarts vertrekt, behalve wellicht op de laatste wandeldag. Een aantal deelnemers zal dan langer aanwezig zijn in de stad om hun prestatie te vieren.

5 Mobiliteitscommunicatie

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

5.1 Communicatie richting deelnemers en toeschouwers

Via diverse online kanalen (website en sociale 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.

5.2 Omgevingscommunicatie

Naast communicatie middels lokale media wordt er vanuit Mobiliteit 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-/finishterrein 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-/finishterrein 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-/finissterrein 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.
- Ondernemers rond, en omwonenden van het parcours in doorkomstgemeenten worden voorafgaand de Vierdaagse geïnformeerd door de betreffende gemeente over afsluitingen en omleidingen in de nabije omgeving.

6 Modaliteiten

In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de verschillende modaliteiten die van toepassing zijn op dit evenement, haar deelnemers en haar toeschouwers. Er wordt per modaliteit toegelicht welke maatregelen worden getroffen om deze modaliteit te faciliteren.

6.1 Stappen

Op diverse locaties in gemeente Nijmegen worden Vierdaagsecampings gefaciliteerd. Vanaf hier kunnen deelnemers en toeschouwers te voet naar en van de start-/finishlocatie lopen. Daarnaast zullen diverse deelnemers in de nabijheid verblijven in een hotel of Airbnb en zullen zij eveneens een aantal extra meters lopen tijdens de Nijmeegse Vierdaagse om het evenement wandelend te bereiken en te verlaten.

6.2 Trappen

St4D stelt nabij de Wedren gratis fietsenstallingen beschikbaar voor de deelnemers. Met behulp van bewegwijzering zijn de fietsenstallingen aan de Bijleveldsingel, de Oranjesingel en de Fagelstraat gemakkelijk te vinden.

Zowel deelnemers, als toeschouwers kunnen, naast hun eigen fiets, gebruik maken van een huurfiets via NS (OV-fiets), GoAbout en Nijmegen Actief.

De routes naar de tijdelijke fietsenstallingen voor deelnemers wordt middels bewegwijzering aangegeven.

- *De exacte locaties van de fietsenstallingen voor deelnemers en de beschikbaarheid van fietsenstallingen voor de toeschouwers, evenals de promotie van en samenwerkingen met het deelfervoer worden in een latere fase inzichtelijk gemaakt.*

Op basis van de uitkomst van de modal split houdt de organisatie van de Nijmeegse Vierdaagse er rekening mee dat de helft van de bezoekers van de Nijmeegse Vierdaagse op de fiets komt. De organisatie is op moment van schrijven bezig met het uitwerken van de komst van verschillende fietsenstallingen om de bezoekers te faciliteren. Zodra deze fietsenstallingen zijn bevestigd worden die middels een kaart opgenomen in het draaiboek.

6.3 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 en lange treinen toegevoegd aan de reguliere dienstregeling. Tevens wordt op zondag 13 en maandag 14 juli het materieel inzet 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 net als vorige editie 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 bussen rijden dagelijks langs veel Vierdaagsecampings om wandelaars van en naar de start te brengen. Op de aanmeld dagen is een “blarenpas” voor deze speciale bus verkrijgbaar. Het betreffen de reguliere buslijnen die op wandeldagen veel vroeger ('s nachts) gaan rijden.

6.3.1 Werkzaamheden aan het spoor

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

De werkzaamheden op station Nijmegen zullen geen invloed hebben op de Nijmeegse Vierdaagse in 2025.

6.4 Mobility as a Service (MaaS)

De deelnemers en toeschouwers van de Nijmeegse 4Daagse komen voor hetzelfde evenement, maar zij komen ieder voor een eigen 'doel' (wandelen, familielid/bekende inhalen, algemeen sfeer proeven, etc). Doordat er onder deze doelgroepen geen eenzelfde start- en eindtijd is, is het niet haalbaar om de optie MaaS te faciliteren.

6.5 Personenauto's

St4D treft voor de personenauto's geen aanvullende maatregelen. In de communicatie worden de deelnemers en toeschouwers gewezen op de bestaande Park+Ride's (P+R) in en rondom de stad Nijmegen. Evenals eerdere jaren wordt door de gemeente Nijmegen wederom een P+R ten noorden van de Waal ingericht. Deze tijdelijk P+R is in de nabijheid van bestaande P+R in Lent. Vanaf de P+R rijden pendelbussen naar Nijmegen.

6.5.1 Kiss & Ride

Op beperkte schaal vindt er K&R plaats tijdens de wandeldagen. Deze toestroom vindt verspreid plaats en heeft in de achterliggende jaren niet tot problemen in de doorstroming geleid. Voor de K&R worden daarom geen aanvullende voorzieningen ingericht.

6.5.2 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 raakvlakken met werkzaamheden direct op te pakken.

Rijkswaterstaat heeft genoemd dat er rondom de Vierdaagse wegwerkzaamheden plaatsvinden op de A73. De precieze impact voor de Vierdaagse wordt nog onderzocht.

7 Maatregelen

In de eerdere hoofdstukken heeft de organisatie haar plannen geschetst. In dit hoofdstuk wordt concreet omschreven welke maatregelen worden getroffen om de plannen te realiseren. In de draaiboeken wordt 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. 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.

7.1 Maatregelen wandeldagen

De verschillende maatregelen tijdens het evenement worden in de deeldraaiboeken benoemt. Ook wordt de specifieke uitwerking van de maatregelen en de impact van de uitwerking wordt opgenomen in de deeldraaiboeken.

7.1.1 Start-/finishlocatie

De inrichting van de Start-/Finishlocatie zal in 2025 ingrijpend worden gewijzigd. Dit geeft meer ruimte voor de wandelaars om zich te verzamelen voor de start en na de finish. Tevens zullen enkele tribunes langs de Oranjesingel en Prins Bernhardstraat in Nijmegen komen te vervallen. Enerzijds heeft dit dus minder impact op de op- en afbouw en de daarmee gepaard gaande verkeersmaatregelen. Anderzijds wordt hiermee meer ruimte gecreëerd voor een goede looproute van de Wedren naar het Centrum van Nijmegen en het NS-station.

De mobiliteitsmaatregelen voor de start-/finishlocatie zijn voor het overige grotendeels vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en zijn terug te vinden in het Deeldraaiboek Op- en Afbouw.

De uiterste finishtijd is uiterlijk 17.00 uur en op de laatste dag 18.00 uur.

7.1.2 Afsluitingen

De afsluitingen voor de wandeldagen zijn vergelijkbaar als in voorgaande jaren. De verkeersmaatregeltekeningen worden in de operationele fase nader uitgewerkt en daarna zal een update plaatsvinden van de deeldraaiboeken. In de deeldraaiboeken is een overzicht opgenomen van de afgesloten straten in 2024 per wandeldag. De verwachting is dat dit op hoofdlijnen vergelijkbaar is voor dit jaar.

Diverse binnenstadafsluitingen ten behoeve van de Vierdaagsefeesten raken het parcours van de wandeldagen. Dit zorgt voor een overlap van een aantal verkeersposten. Vanaf 03:30 uur (half uur voorafgaand aan start eerste deelnemer) tot 09:00 uur is St4D leidend op de overlappende verkeersposten. De organisatie van de Vierdaagsefeesten neemt op wandeldag 1 en 2 vanaf 09:00 uur deze verantwoordelijkheid over.

7.1.3 Parkeerverboden

Aan de hand van de tekeningen die momenteel worden uitgewerkt, wordt kenbaar gemaakt waar eventuele parkeerverboden van toepassing zijn voor activiteiten rondom de Nijmeegse Vierdaagse, zoals de Vlaggenparade, de officiële opening incl. vuurwerkshow en de inschrijfdagen op de Wedren (Nijmegen). Deze tekeningen zijn terug te vinden in de draaiboeken.

7.1.4 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. Alle overige afspraken met stakeholders worden opgenomen in de draaiboeken.

7.1.5 Impact openbaar vervoer

De impact op het openbaar vervoer wordt in de operationele fase met Connexxion, NS en Arriva nader uitgewerkt. Deze impact is groot. Het aantal dienstwijzigingen in verband met de 4Daagse marsen en de Vierdaagsefeesten is complex. Een intensieve en effectieve communicatie, met de coördinatoren van het openbaar vervoer, met name het busvervoer, is een vereiste. Vooral bij (last-minute) wijzigingen in de beschikbaarheid van het wegennet.

7.1.6 Nood- en hulpdiensten

Vanuit het overleg dat tussen St4D en de veiligheidsregio Gelderland-Zuid heeft plaatsgevonden zijn afspraken gemaakt rondom hulpverlening en doorkruisingen van de route.



7.2 Overig

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.

8 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.

Gedetailleerde uitwerking van de operatie is te vinden in het draaiboek.

8.1 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.

8.2 Sturingsniveaus





9 Calamiteitenscenario's

In dit hoofdstuk worden de verschillende calamiteitenscenario's beschreven. Calamiteiten raken in het algemeen niet alleen de Mobiliteit, maar hebben een veel bredere impact. Het Veiligheidsplan van de St4D voorziet integraal in deze scenario's.

9.1 Extreem weer

Bij extreem weer zal het Weeradviesteam bijeen komen en de Operationeel Leider c.q. het bestuur van de St4D adviseren. Het Weeradviesteam wordt voorgezeten door het Hoofd Medische Dienst van de St4D of diens plaatsvervanger. De procedure staat beschreven in de Medische draaiboeken.

Een gedetailleerd calamiteitenplan zal worden afgestemd met de hulpdiensten en daarna in de deeldraaiboeken worden opgenomen. Hieronder een kort overzicht van mogelijke beheersmaatregelen bij extreme weersomstandigheden.

Extreme hitte

- Informeren en adviseren van de wandelaar, of
- Inkorten van de afstanden, of
- Afgelasten van één wandeldag / wandeldagen / de 4Daagse
-

Extreme regenval, valwinden, storm etc.

- Voorspelbaar:
 - o Informeren en adviseren van de wandelaar, of
 - o Zie extreme hitte
- Acut:
 - o Informeren en adviseren van de wandelaars op het parcours
 - o Verwijzen naar grote schuilmogelijkheden (sporthallen, parkeergarages, winkelcentra, boerenschuren,..... etc.)

9.2 Calamiteiten

Bij incidenten 'bv een brand in een woning' op of nabij de route kan het noodzakelijk zijn, een deel van de route af te sluiten en een omleidingsroute in te stellen. Mogelijke alternatieve routes zijn deels voorbereid en deels ad-hoc instelbaar. Hiervoor worden evt. de routes gebruikt welke door de diverse wegbeheerders in hun coördinatieplannen zijn aangegeven. Bij een incident op de start/finish locatie kan het noodzakelijk zijn een alternatieve finish locatie in gebruik te nemen. Per marsdag is een alternatieve finishlocatie voorbereid. De noodzaak van het in gebruik nemen van een alternatieve finishlocatie kan ook ontstaan door een ernstig incident op- of nabij de route waardoor de reguliere start/finishlocatie niet meer bereikbaar is.

Een gedetailleerd calamiteitenplan zal worden afgestemd met de hulpdiensten en daarna in de deeldraaiboeken worden opgenomen. Hieronder een kort overzicht van mogelijke beheersmaatregelen bij een blokkade op het parcours door een ongeval, brand, andere calamiteit.

- Instellen van een vooraf geprepareerde omleiding parcours (veelal in doorkomstkernelen), of
- Improviseren van een omleiding parcours (veelal in de buitengebieden), of
- Tijdelijk ophouden van wandelaars op rustplaatsen verspreid over het parcours, of
- Beëindigen van de wandeldag
 - o De wandelaar zoekt zijn eigen weg naar huis
 - o Opschaling openbaar vervoer

10 Monitoring en evaluatie

Na elke 4Daagse vindt een interne evaluatie plaats op verschillende niveaus binnen St4D. Voorts wordt geëvalueerd in het Veiligheidsoverleg (VO) en het Coördinatorenoverleg met alle stakeholders. Ook doorkomstgemeenten evalueren de doorkomst van de Nijmeegse Vierdaagse afzonderlijk en delen de relevante uitkomsten met St4D.

10.1 Monitoring verkeer

Tijdens de operationele fase houdt het Meld- en Informatiecentrum (MIC) een logboek bij waarin alle bijzonderheden worden vastgelegd. Met name bijzonderheden rondom het functioneren van de safety-car, gesignaleerde opstoppen en afhandeling van calamiteiten op het parcours worden vastgelegd. Motorrijders van Mobiel Toezicht hebben een belangrijke, signalerende functie. Daarnaast zijn op het parcours meerdere camerapunten ingericht. In een “drukte-app” wordt met gebruikmaking van telefoongegevens van wandelaars, real-time de drukte op het parcours gemeten.

10.2 Evaluatie

De Dienst Mobiliteit haalt bij alle bredere evaluaties relevante informatie op. Integraal evalueert de Dienst met het Verkeerstechnisch Overleg (VTO) in de gemeente Nijmegen en binnen de eigen Dienst met alle medewerkers en vrijwilligers. Daarnaast zal het logboek van het MIC waardevolle informatie verschaffen.

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 15 juli) – De dag van Elst

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1FTKvvYNKbA9l1Y9HZfVYGKEJcPI67j4&usp=sharing>

Route 2 (woensdag 16 juli) – De dag van Wijchen

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

Route 3 (donderdag 17 juli) – De dag van Groesbeek

<https://www.google.com/maps/d/u/0/edit?mid=1fNfTobBvHLI8vsXzh6vUpz0aix4WRE&usp=sharing>

Route 4 (vrijdag 18 juli) – De dag van Cuijk

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

Bijlage II: Risicodossier

Bijlage III: Draaiboeken

Documentnummer	Omschrijving	Datum	Versie
N4D-DB-001	Draaiboek Opbouw	15-02-2025	A02
N4D-DB-002	Draaiboek Vlaggenparade		A02
N4D-DB-003	Draaiboek Wandeldag 1 dinsdag 15 juli		A02
N4D-DB-004	Draaiboek Wandeldag 2 woensdag 16 juli		A02
N4D-DB-005	Draaiboek Wandeldag 3 donderdag 17 juli		A02
N4D-DB-006	Draaiboek Wandeldag 4 vrijdag 18 juli		A02
N4D-DB-007	Draaiboek Afbouw		A02

Bijlage IV: 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.

Kader

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 of grote oversteekpunten, wordt de inzet van een kwalitatieve coördinator mogelijk noodzakelijk geacht om het overzicht op de verkeerssituatie af te stemmen met de verkeersregelaars.

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 x E	(risico = kans x effect).
K = W x B	(kans = waarschijnlijkheid x blootstellingsfrequentie)
R = W x B x E	(risico = waarschijnlijkheid x blootstellingsfrequentie x 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.

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 gelijkvloerse) 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 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.

Bijlage V: Algemeen tijdschema

Het algemene tijdschema is hieronder weergegeven. Op het moment van schrijven worden er nog afspraken gemaakt met de facilitaire dienst over de exacte tijdsplanning. Dit schema is onder voorbehoud.

Donderdag 3 juli		
	Ingaan Parkeerverboden	Van Gentstraat (Nijmegen)
Vrijdag 4 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 7 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 8 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 9 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 10 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 11 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 13 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 14 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 15 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 Kareplein (Nijmegen)
12:00-17:00	Uiterlijke finishtijd	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
17:00	Einde opbouw tribunes dag 4	Middeneiland Keizer Kareplein (Nijmegen)
Woensdag 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)
12:00-17:00	Uiterlijke finishtijd	Wedren (Bijleveldsingel, Nijmegen)
Donderdag 17 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)
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 18 juli		
03:30	Starttijd 40 km militairen	Kamp Heumensoord
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 19 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 20 juli		
20:00	Start afbouw loopbruggen	Oranjesingel (Nijmegen)
Maandag 21 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 22 juli		
07:00	Start algehele afbouw	Wedren (Nijmegen)
16:00	Einde algehele afbouw	Wedren (Nijmegen)