

Bouwverkeer Waalsprong

Raamwerk

Klant: Gemeente Nijmegen

Referentie: BG6516TPRP1905101047

Status: Concept/P01.01

Datum: 24 mei 2019

CONCEPT

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Postbus 151
6500 AD Nijmegen
Transport & Planning
Trade register number: 56515154

+31 88 348 70 00 **T**
+31 24 323 93 46 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: **Bouwverkeer Waalsprong**

Ondertitel: **Concept**

Referentie: **BG6516TPRP1905101047**

Status: **P01.01/Concept**

Datum: **24 mei 2019**

Projectnaam:

Projectnummer: **BG6516**

Auteur(s): **Leon Leferink, Jeroen van Ginkel**

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum/Initialen:

Goedgekeurd door:

Datum/Initialen:

Classificatie

Projectgerelateerd



Disclaimer

No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.

Inhoud

1	Inleiding	1
2	Uitgangspunten	2
3	Raamwerk bouwontsluiting	3
3.1	Infranetwerk	3
3.2	Ontwikkelvlekken	4
3.3	Planning	5
3.3.1	Planning vlek niveau	5
3.3.2	Bouwfases en verkeer	6
3.4	Aandachtspunten veiligheid	6
3.5	Maatregelen bouwverkeer	7
4	Procesbewaking	9

Bijlagen

Bouwroutes per ontwikkelvlek

A1.1	Zand en grondtransport bouwrijp
A1.2	14 Ressen
A1.3	34 Hoge Bongerd
A1.4	37 Woenderskamp
A1.5	38 Hof van Holland

1 Inleiding

Eind jaren 90 is Nijmegen begonnen met de bouw van de Waalsprong. In totaal moeten hier zo'n 15.000 woningen worden gebouwd. Momenteel is de helft hiervan gerealiseerd. De bouw zal op grond van de huidige plannings nog tot 2028 doorlopen. Daarna is alleen nog activiteit gepland in het bedrijfspark de Grift.

Naar aanleiding van de vele vragen over zandtransport Stelt-zuid, waarbij de vrachtwagens via de Vrouwe Udasingel en de Turennesingel reden, is een motie ingediend: "Waar een wil is, is een weg. Geen zandtransport door Lent". Deze is unaniem aangenomen. Dit plan voor bouwverkeer Waalsprong is een uitvloeisel van deze motie.

Bouwen gaat gepaard met verkeer waarvan een groot deel vrachtverkeer. Dat bouwverkeer kan overlast en veiligheidsrisico's veroorzaken, zeker waar het mengt met regulier verkeer. De prioriteit zal altijd liggen bij veiligheid; overlast zal niet altijd voorkomen kunnen worden. Voor veiligheid kun je nooit 100% garantie geven: daarvoor zijn we uiteindelijk ook afhankelijk van het gedrag van de gebruikers van de openbare ruimte

In dit kader is de definitie van bouwverkeer: alle bouw gerelateerde (zware) vrachtverkeer ten behoeve van de gemeentelijke bouwopgave Waalsprong zodra dit zich bevindt op het gemeentelijk wegennet van Nijmegen. Zolang dit verkeer zich bevindt op provinciale of rijkswegen beschouwen we het als normaal verkeer.

Met dit plan stellen we een raamwerk op van uitgangspunten en procesregels om de overlast en veiligheidsrisico's van bouwverkeer zo veel mogelijk te beperken. Op deze wijze willen we meer transparantie in de mogelijke keuzes en de gemaakte en te maken keuzes brengen en met name naar de inwoners van de Waalsprong duidelijkheid verschaffen over wat zij in hun omgeving kunnen verwachten ten aanzien van bouwverkeer.

Om bouwen in een groot gebied als de Waalsprong beheersbaar te houden is het gebied opgedeeld in verschillende vlekken. Voor al deze vlekken geldt een aparte planning. Dit raamplan beperkt zich over de route van bouwverkeer van en naar die vlekken. Voor bouwverkeer in de vlekken zal op basis van dit raamplan meer gedetailleerde plannen moeten worden opgesteld waarbij aandacht gegeven moet worden aan de in dit plan opgenomen risico's.

2 Uitgangspunten

Zoals aangegeven in de inleiding is veiligheid de prioriteit. Bij het formuleren van uitgangspunten is veiligheid dan ook leidend geweest. Veiligheid gaat in dit geval met name over het conflict tussen zwaar verkeer en meer kwetsbare verkeersdeelnemers als fietsers en voetgangers. In het verkeer hebben we daarom standaard onderscheid gemaakt tussen zogenaamde gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Bij gebiedsontsluitingswegen staat de verkeersfunctie voorop en is vaak sprake van het scheiden van zwakke en sterke verkeersdeelnemers. Bij erftoegangswegen staat verblijven voorop en zijn verkeerssoorten veelal gemengd. Het eerste type weg is vanuit de functie meer geschikt voor bouwverkeer dan het tweede type. Met bouwverkeer doelen we hier met name op het aan de bouw gerelateerde (zware) vrachtverkeer.

Om de veiligheid te garanderen streven we daarom naar:

- Geen menging van vrachtverkeer en langzaam verkeer op dezelfde rijbaan,
- Voldoende scheiding tussen fietsverkeer en vrachtverkeer;
- Overzichtelijke kruispunten/oversteekmogelijkheden met goede afwikkeling;
- Voldoende kruispunten/oversteekmogelijkheden met goede afwikkeling;
- Wegprofiel met voldoende breedte voor vrachtverkeer in twee richtingen;
- Niet ernstig verstoren van de doorstroming van het overige gemotoriseerde verkeer;
- Geen overlap met routes voor kwetsbare groepen op de hoofdrijbaan (o.a. schoolroute, fietsroute, routes naar sport en recreatiegebieden en zorginstellingen);
- Beperkt aantal kruisingen met routes voor kwetsbare groepen (o.a. schoolroute, fietsroute, routes naar sport en recreatiegebieden en zorginstellingen).

Rekening houdend met deze doelstellingen kan aangegeven worden waar bouwverkeer in principe wel en niet kan worden toegestaan. Dit is het onderstaande overzicht uitgewerkt langs vijf typen wegkenmerken.

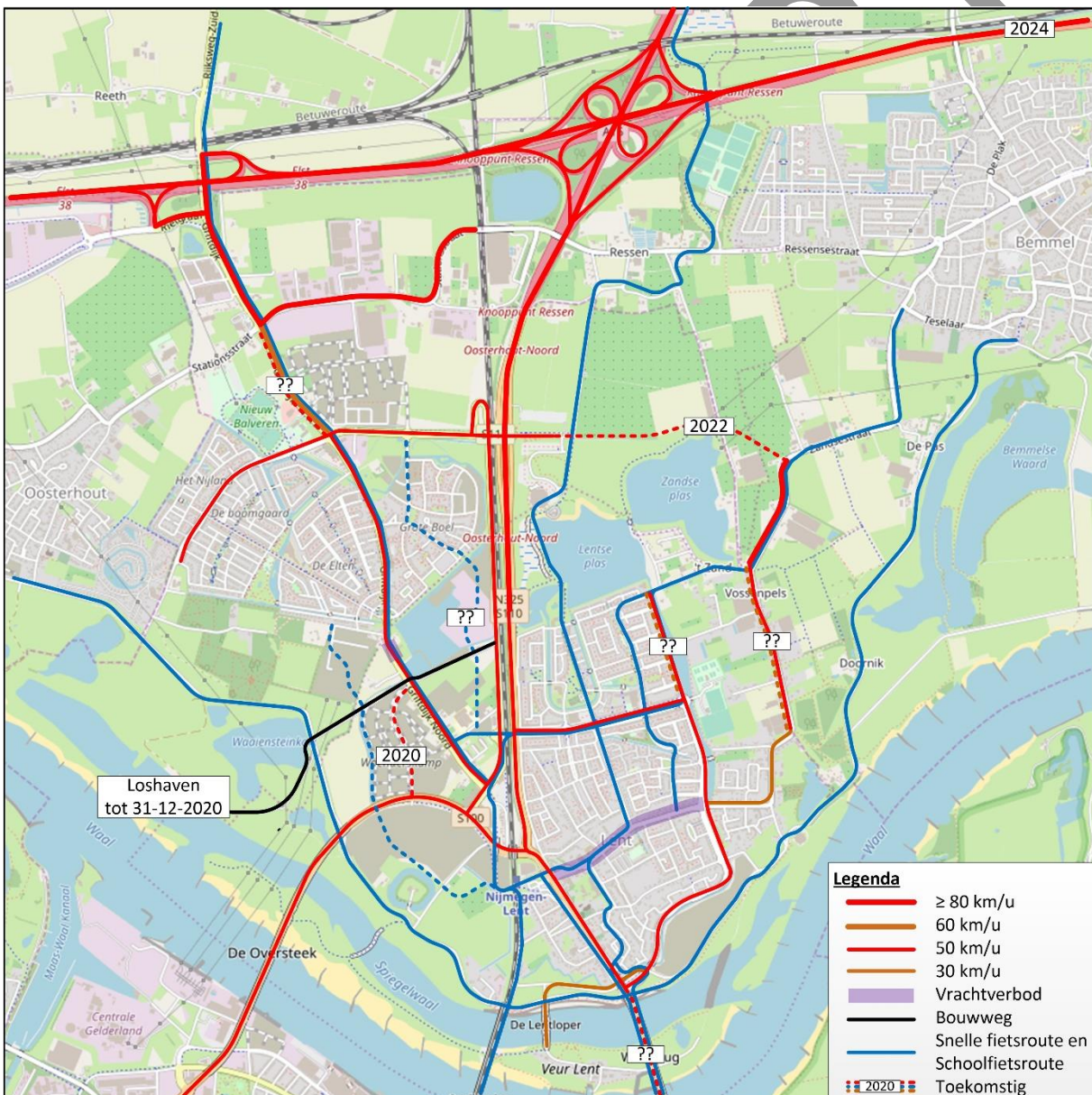
<i>Wegcategorie</i>	<i>Bouwverkeer toegestaan</i>	
Op Gebiedsontsluitingsweg (GOW) 80, 70, 50 km/u	Ja, tenzij	
Op Erftoegangsweg (ETW) 60 en 30 km/u	Nee, tenzij geen andere route / onmisbare schakel	
<i>Wegbeheerder</i>		
Op wegen van Rijkswaterstaat	Ja	(we beschouwen dit als normaal verkeer)
Op wegen van Provincie Gelderland	Ja	(we beschouwen dit als normaal verkeer)
Op wegen van Gemeente Nijmegen	Ja	
Op wegen van Gemeente Lingewaard	Ja	(in overleg met gemeente Lingewaard)
Op wegen van Gemeente Overbetuwe	Ja	(in overleg met gemeente Overbetuwe)
<i>Gebiedsfunctie</i>		
Door Werkgebieden	Ja, tenzij	
Door Winkelgebieden	Ja, mits	
Door Sport & Recreatiegebieden	Ja, mits	
Door Woongebieden	Nee, tenzij	
Door Schoolgebieden	Nee, tenzij	
<i>Routes</i>		
Langs OV-lijnen	Ja, tenzij	
Op Schoolfietsroutes	Parallel nee, tenzij geen conflict, Haaks ja, mits overzichtelijk conflict,	
Op Snelfietsroutes	Parallel nee, tenzij geen conflict, Haaks ja, mits overzichtelijk conflict	
<i>Verkeersregiem</i>		
Fietssuggestiestroken	Nee	
Fietsstraten	Nee	
Busbaan	Nee, tenzij status eraf kan of ontheffing verleend wordt	
Ja, tenzij	<i>in principe toegestaan tenzij er een specifieke (tijdelijke) aanleiding is om hiervan af te wijken</i>	
Ja, mits	<i>in principe toegestaan mits zorgvuldig aandacht wordt besteed aan specifieke aandachtspunten</i>	
Nee, tenzij	<i>in principe niet toegestaan tenzij er geen alternatieven mogelijk zijn en/of zorgvuldig aandacht wordt besteed aan specifieke aandachtspunten en het ondervangen van de verkeersveiligheidsrisico's.</i>	

3 Raamwerk bouwontsluiting

Hoe bouwverkeer kan worden afgewikkeld hangt af van het beschikbare netwerk, de locatie van de bouwactiviteit en de planning in de tijd.

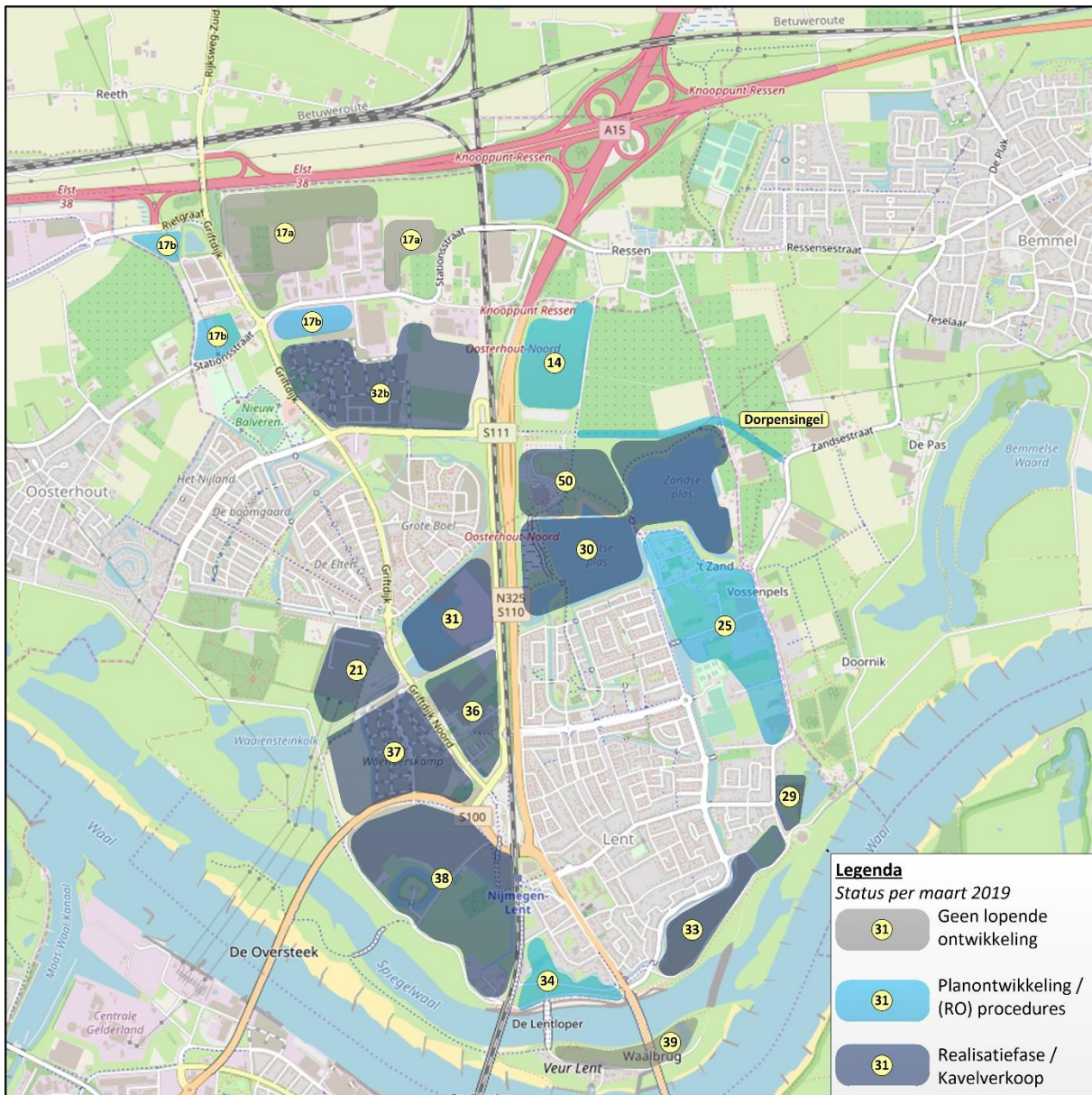
3.1 Infranetwerk

In principe is het netwerk van wegen zoals hier op kaart aangegeven zoekgebied voor bouwroutes. De aangegeven fietsroutes zijn potentiële risico's. Het infranetwerk zal in de loop van het bouwproces van de Waalsprong worden uitgebreid met de Dorpensingel, de Italiëstraat en een doorgetrokken A15. De weergegeven data geven globaal weer wanneer de openstelling wordt verwacht. Ook het netwerk van fietsroutes zal in die tijd verder worden uitgebreid. De loshaven die nu nog aanwezig is in de nevengeul zal vanwege de aflopende vergunning opgeheven moeten zijn op 31 december 2020. Langer openhouden of opnieuw aanleggen is onder andere niet mogelijk vanwege de ligging in natura 2000 gebied.



3.2 Ontwikkelvlekken

De Waalsprong is in een aantal ontwikkelvlekken verdeeld. Deze indeling wordt tevens gehanteerd bij de planvorming en planning. Voor elk van de vlekken is uiteindelijk een voorlopige voorkeurs bouwontsluiting bepaald.

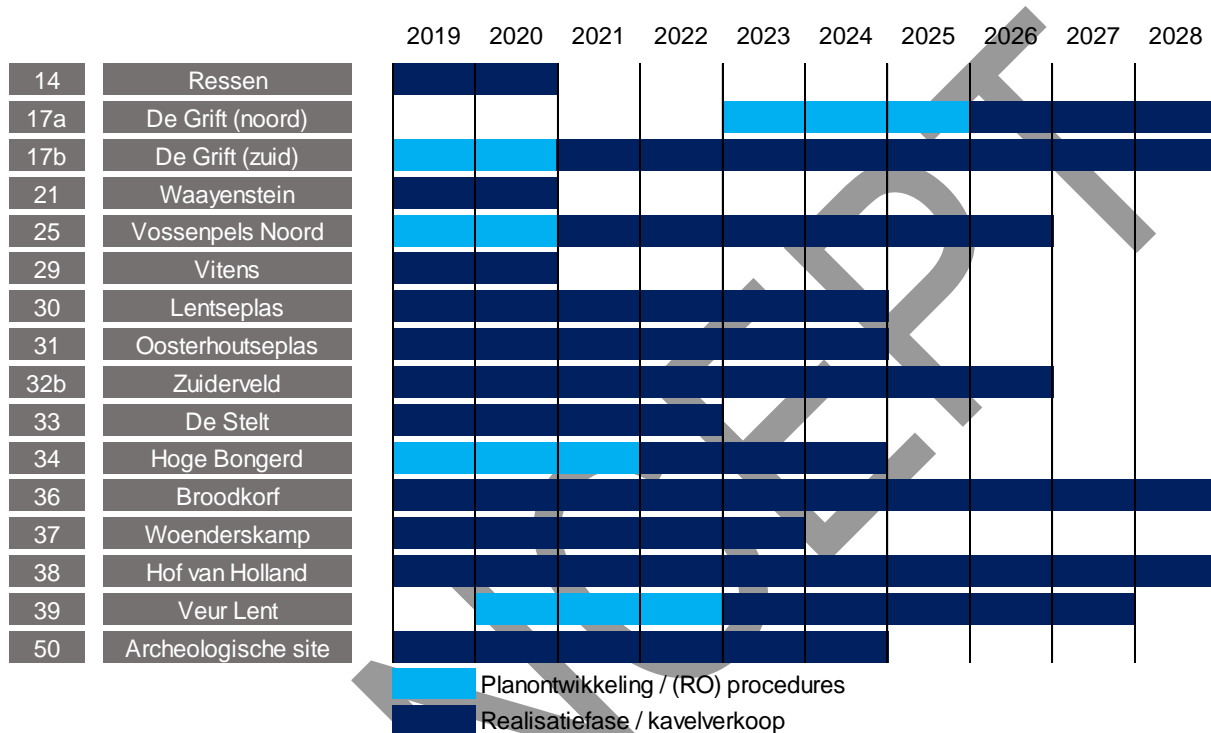


3.3 Planning

De planning valt in twee delen uiteen. De eerste is de planning op vlek niveau. Binnen de daarin aangegeven realisatiefase onderscheiden we verschillende stadia die ieder hun eigen karakteristiek ten aanzien van bouwverkeer kennen.

3.3.1 Planning vlek niveau

De planning op vlek niveau is overgenomen uit het actuele kwartaalbericht Waalsprong 21.



n.b. De aangegeven planning kan onderhevig zijn aan wijzigen in tijd of volgorde van planontwikkeling door onvoorziene omstandigheid en/of marktontwikkelingen

Naast bovenstaande planning heeft Boskalis een opgave het zandtransport nodig voor de ophoging voor 2020 uit te voeren vanwege de aflopende vergunning van de loswal. Dit geldt voor alle vlekken tot en met 31 december 2020.

3.3.2 Bouwfasen en verkeer

	Bouwrijp	Ruwbouw	Afbouw	Woonrijp	Gebruiksfase
Opdrachtgever	gemeente	Ontwikkelaar / eigenaar	Ontwikkelaar / eigenaar	Gemeente/ Ontwikkelaar	Bewoner / eigenaar
Veroorzaker	Zandtransport Riolering nuts	Aannemers Leveranciers	Aannemers Leveranciers	Aannemers Leveranciers	Verhuizers Leveranciers Dienstverleners
Type verkeer	Zwaar	Middelzwaar Zwaar	Middelzwaar	Middelzwaar Zwaar	Middelzwaar
Vooraf vastgelegde route bouwverkeer	ja	invalswegen	invalswegen	invalswegen	nee
Sturing gemeente	ja	deels	beperkt	deels	nee
Sturing via	contract	Vergunning, Contract Fysieke maatregel	Vergunning, Contract Fysieke maatregel	Contract Fysieke maatregel	verkeersmaatregel

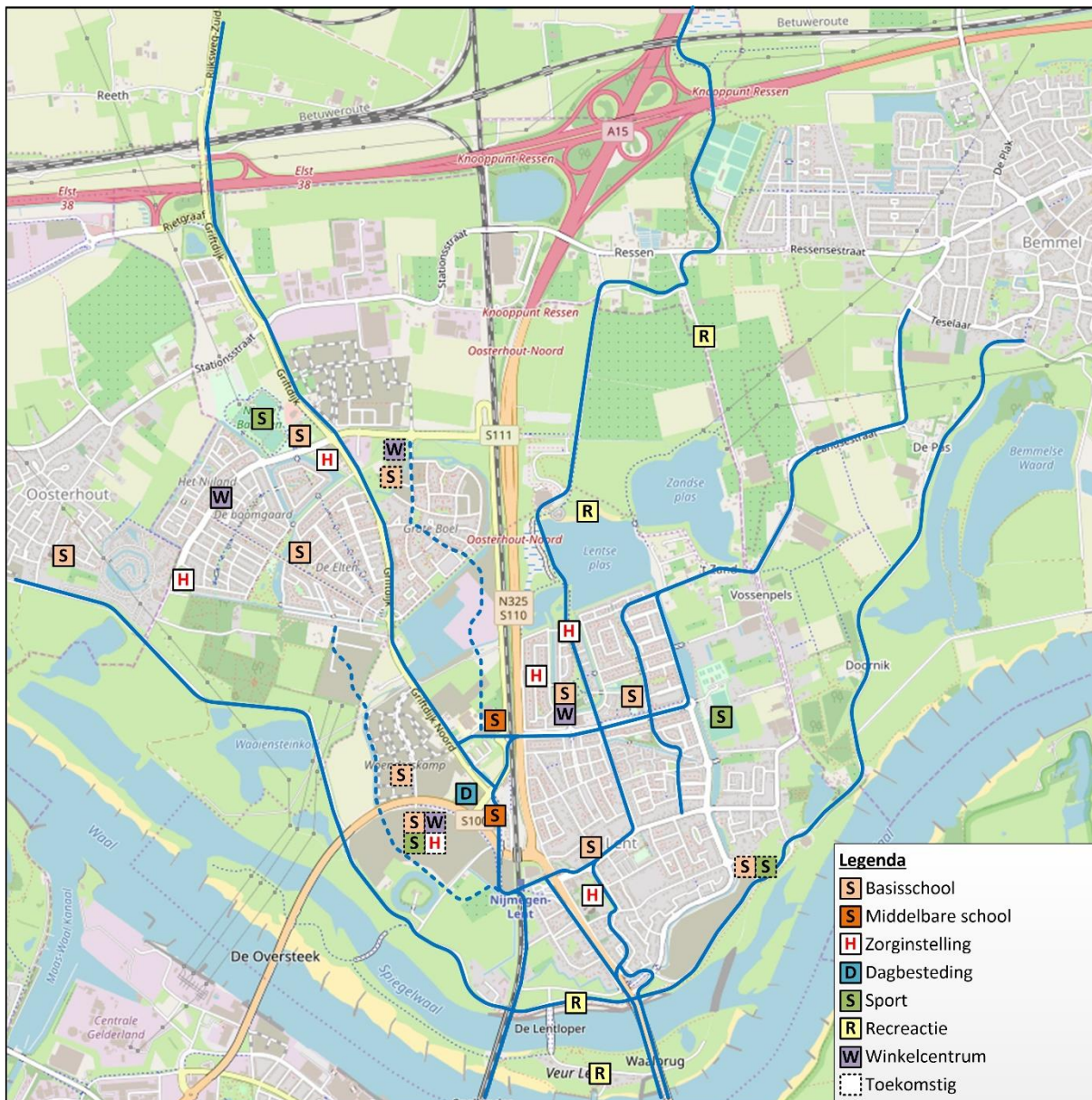
Binnen de realisatiefase onderscheiden we in de bouw een aantal sub-fasen: bouwrijp, ruwbouw, afbouw, en woonrijp. Na de realisatiefase volgt de gebruiksfase waarin ook nog sprake is van extra vrachtverkeer ten behoeve van verhuizing, leveranciers goederen, dienstverleners enz. Die laatste fase betreft zeker geen bouwverkeer maar kan wel voor overlast zorgen. Na mate het bouwproces vordert is de sturing op de stromen steeds ingewikkelder en soms door de veelheid van onderaannemers geheel onmogelijk. De fases waarin de gemeente als opdrachtgever optreedt zijn het best te sturen. In geval van grote ontwikkelende partijen is de sturing iets minder. Bij vrije kavels is zelfs de ruwbouwfase slecht te sturen om zij in de tijd niet altijd synchroon lopen met de omgeving.

3.4 Aandachtspunten veiligheid

Vanwege de aard van het verkeer zijn op voorhand een aantal risico's aan te geven die samenhangen met het conflict tussen bouwverkeer en overig verkeer. In dit plan worden vijf basisrisico's onderscheiden en in kaart gebracht. Dat zijn

- **Scholen:** Voor basisscholen is met name de begin en eindtijd een risico, voor middelbare scholen de fietsroute naar die school toe.
- **Recreatiegebieden:** In het zomerseizoen en in weekenden worden met name de gebieden langs het water intensief gebruikt. Gebruikers hebben op die momenten weinig oog voor veiligheid. Combinatie met bouwverkeer is dan niet gewenst. Omdat de recreatiemomenten niet vooraf te bepalen zijn, en bouwverkeer toch nodig is, dient dit met extra zorg omkleed te worden.
- **Sportvelden/sporthallen:** deze worden met name in het weekend, en middagen intensief bezocht door kwetsbare verkeersdeelnemers; met name zelfstandig fietsende jonge kinderen.
- **Winkelgebieden:** met name in de zone waar ook geparkeerd wordt houden bezoekers geen rekening met de aanwezigheid van bouwverkeer.
- **Zorginstellingen:** rondom zorginstellingen concentreren zich veel zwakkere verkeersdeelnemers. Met name als deze zich zelfstandig in het verkeer bewegen is er een verhoogd risico wanneer aan dit verkeer bouwverkeer wordt toegevoegd.

Op de volgende kaart staan de locaties van de voorzieningen aangegeven.



3.5 Maatregelen bouwverkeer

Ook na de keuze van de best mogelijk aanrijroute naar een vlek of bouwlocatie kunnen op die route risico's aanwezig zijn die vragen om aanvullende maatregelen. Maatregelen dienen handhaafbaar, uitvoerbaar en betaalbaar te zijn.

In onderstaande tabel staan een aantal mogelijke maatregelen aangegeven. Veel van die maatregelen hebben tot doel de kwetsbare verkeersdeelnemers te ontvlechten met bouwverkeer of wanneer dat niet kan het conflict zo klein en overzichtelijk mogelijk te maken. Ontvlechten kan fysiek door bijvoorbeeld fietsroutes te verleggen, of in de tijd door bouwverkeer niet toe te staan bij start en einde schooltijd of door deze stromen via een VRI afzonderlijk af te wikkelen.

Maatregel	Overweging
Alternatieve vervoerwijze	<p>Opgemerkt moet worden dat de loshaven een vergunning heeft die eindigt op 31 december 2020. Aandacht is bij nodig voor een aantal aspecten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alternatieve tijdelijke loswallen vragen veel tijd vragen voor voorbereiding/vergunningen; • Het verplicht stellen van leveren per schip werkt kostenverhogend; • Het verplicht stellen van leveren per schil is niet efficiënt voor geringe bouwopgaven; • Mogelijke vertraging doordat de loswal niet bereikt kan worden door de extreme peilschommelingen van de Waal;
Extra bouwweg	<p>Wanneer hoofdwegen ontbreken kan een nieuwe bouwweg worden gerealiseerd. Aandachtspunten zijn bijvoorbeeld procedures en eigendomssituaties. (Tijdelijke bouwwegen mogen niet op definitieve tracés komen te liggen).</p>
Verschuiven planning	<p>Is zinvol als er een periode is waarin het mogelijke risico niet of nauwelijks optreedt of een route beschikbaar komt die veel veiliger is.</p>
Blok- of Venstertijden	<p>Op piekmomenten voor kwetsbare verkeersgroepen geen bouwverkeer toelaten. Deze maatregel kan gecombineerd worden met opzetten van depots om voldoende materiaal op de bouwplaats beschikbaar te hebben. Aandachtspunt is de handhaafbaarheid van de maatregel bij werken buiten de directe opdracht van de gemeente Nijmegen.</p>
Fysiek afsluiten	<p>Door opwerpen van tijdelijke blokkades voorkomen dat bouwverkeer via andere routes de locatie benadert of verschillende typen vervoer zich mengen.</p>
Extra afslagen	<p>Toestaan van extra afslagen vanaf de 50 weg direct naar de vlek. Voorwaarde is dan wel dat dit veilig kan gebeuren. Veilig betekent in deze gevallen ook vaak met behoud van afwikkelingskwaliteit.</p>
Fysiek ontvlechten	<p>Dit kan betekenen het omleggen van langzaam verkeerroutes al dan niet ondersteund met verkeersbesluiten of het aanleggen van nieuwe tijdelijke voorzieningen voor langzaam verkeer.</p>
Aanbrengen VRI of andere technische maatregelen	<p>Indien langdurig sprake is van kruisende stromen bouwverkeer en langzaam verkeer</p>
Verkeersregelaar	<p>Indien gedurende korte tijd sprake is van kruisende stromen bouwverkeer en langzaam verkeer</p>
Snelheid remmende maatregelen	<p>Als ontvlechten niet mogelijk blijkt zal de snelheid zodanig moeten worden verlaagd dat de gevolgen van een eventueel conflict zo klein mogelijk zijn</p>
Tijdelijke aanpassing infra	<p>Onder deze maatregel valt bijvoorbeeld de tijdelijke verruiming van een rotonde om de afwikkeling te verbeteren en daarmee bouwverkeer in de gelegenheid te stellen hun aandacht van de manoeuvre te verleggen naar de veiligheid van kruisend verkeer.</p>

4 Procesbewaking

P.m.

CONCEPT

Appendix

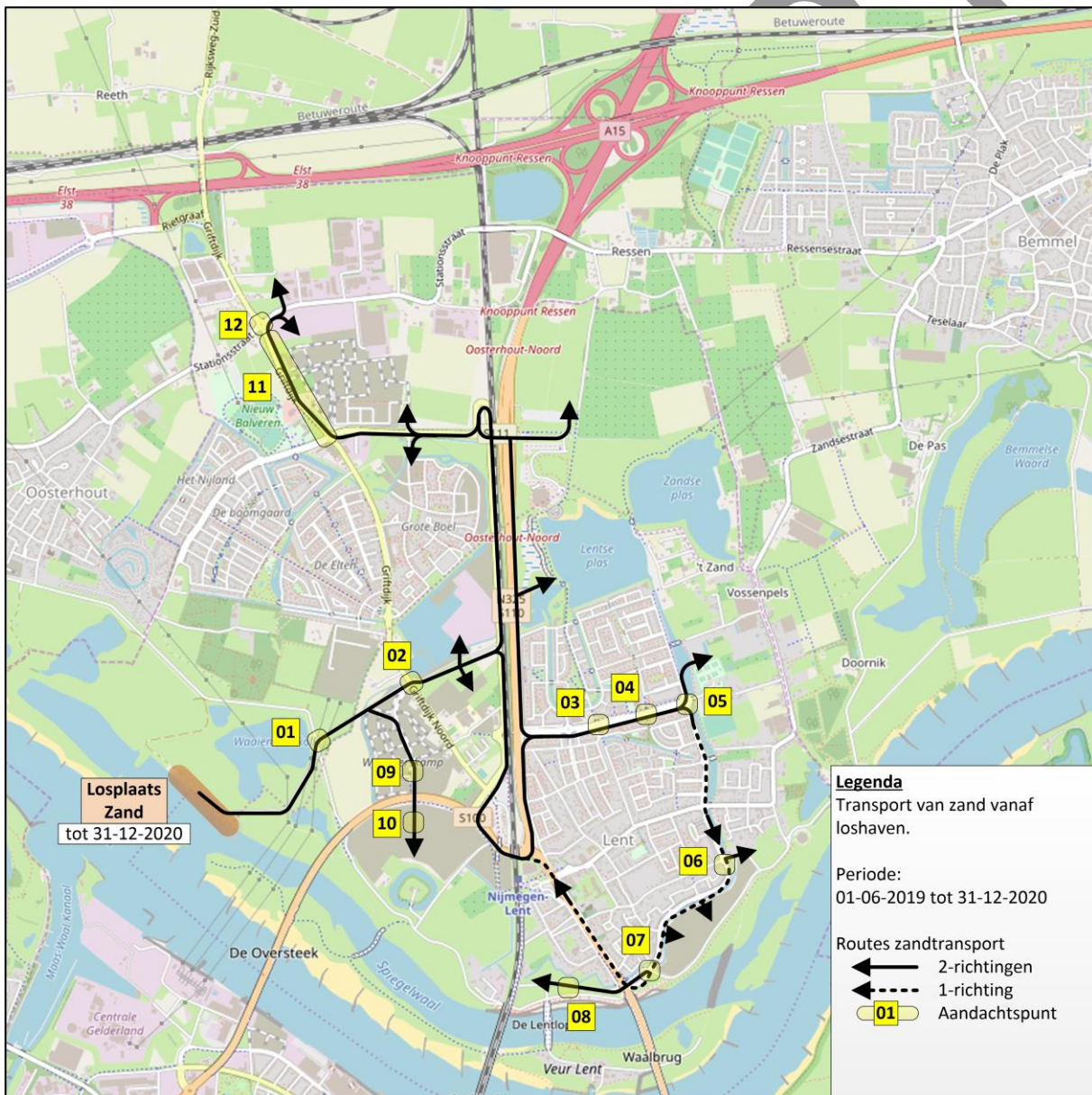
CONCEPT

Bouwroutes per ontwikkelvlak

In deze bijlage zijn voor alle vlekken de te hanteren bouwroutes aangegeven. In afwijking van de kwartaalrapportage Waalsprong is vlek 29 niet opgenomen omdat het hier alleen een heel gering aantal vrije kavels betreft waar bouwverkeer nauwelijks te sturen is. Voor vlek 37 en 38 is een aparte kaart gemaakt van de dijkzone in die vlekken omdat deze in planning en ontsluiting los staat van de oorspronkelijke vlekken. Voor de bouwrijfphase is een aparte kaart opgemaakt omdat dit versneld wordt uitgevoerd.

A1.1 Zand en grondtransport bouwrijf

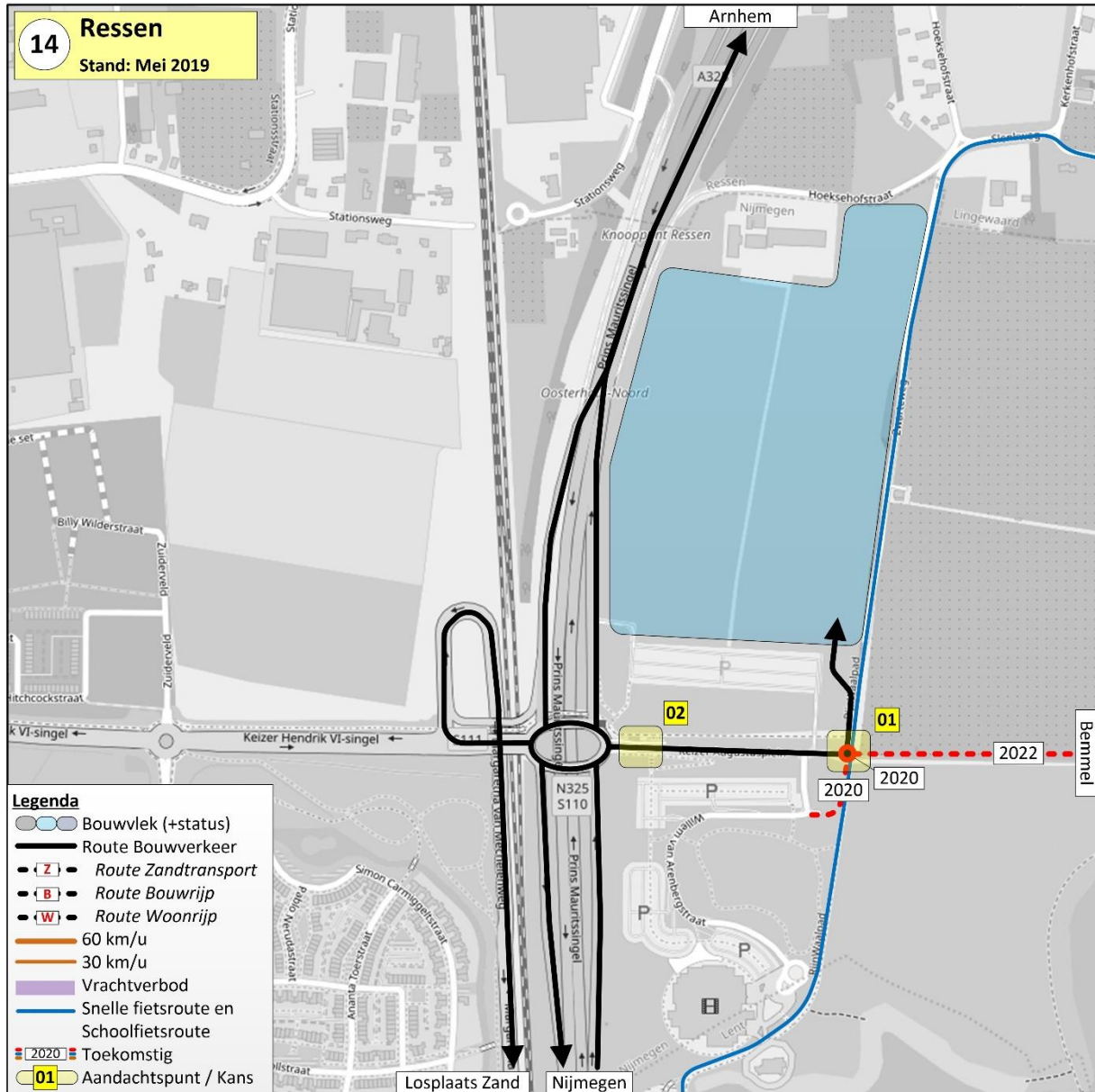
Boskalis heeft een opgave het zand nodig voor de ophoging voor 2020 uit te voeren. In onderstaande kaart is aangegeven hoeveel grond op iedere locatie over die hele periode nodig is, hoeveel ritten dat bij benadering oplevert en de route die daarbij wordt gevolgd.



Planning procedure	Aandachtspunten
<p>Vergunning bestaande loswal verloopt op 31-12-2020.</p> <p>Opgave Boskalis om tot 31-12-2020 zand te transporteren naar alle vlekken ten behoeve van ophoging en bouwrijfphase.</p> <p>Voor een aantal vlekken betekent dit dat vooruitlopend op de ontwikkeling het zand naar een depot binnen de vlek wordt getransporteerd om later transport over de weg te minimaliseren.</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fietsroute Oosterhoutsedijk 2. Fietsroute Griftdijk 3. Fietsroute Rijnwaalpad 4. Fietsroute Queenstraat/Fluitenkruid 5. Fietsroute Sportpark 6. Basisschool De Stelt 7. Fietsroute Rijnwaalpad 8. Recreatie 9. Basisschool Woenderskamp 10. Winkelcentrum, sporthal en basisschool Hof van Holland 11. ETW (60 km/u) Griftdijk 12. Fietsroute Griftdijk
Uitgangspunten ontsluiting	Kansen
<p>Zandtransport komt via de loswal en de beschikbare bouwweg tussen de loswal en de Margretha van Mechelenweg de Waalsprong binnen. Vervolgens wordt gebruik gemaakt van het beschikbare infranetwerk.</p>	<p>Gebruik bouwroute zandwinlocatie</p>

CONCEPT

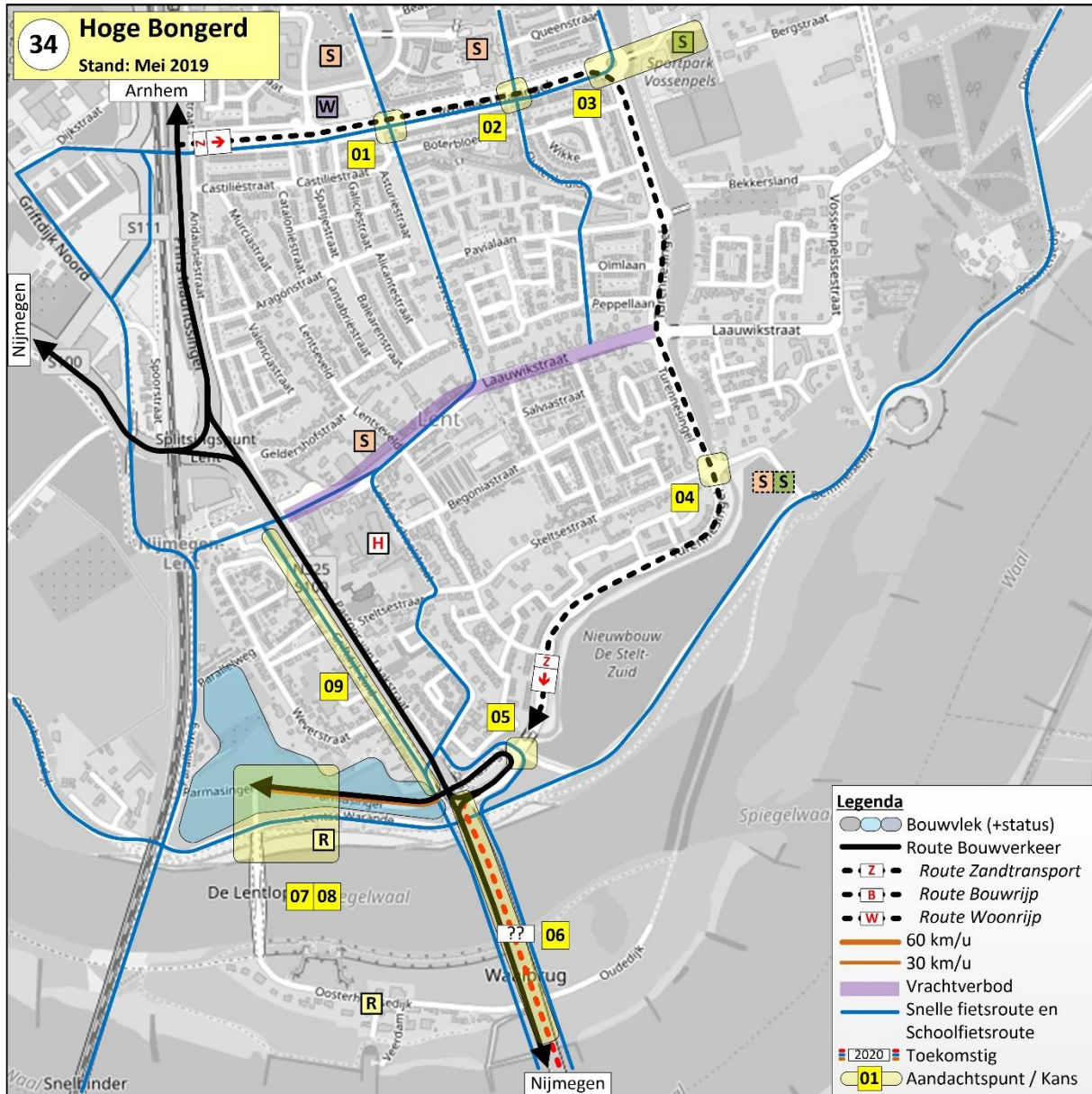
A1.2 14 Ressen



Planning procedure	Aandachtspunten
<ul style="list-style-type: none"> • Functie: Ontwikkellocatie voor Hornbach. • Ontwerpstatus: DO gereed • Procedure: bestemmingsplan in voorbereiding, • Start bouw: gepland begin 2021 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Snelfietsroute Rijnwaalpad 2. Oversteek naar bushalte (wordt verplaatst naar zuidzijde dorpsingel na realisatie rotonde).
Uitgangspunten ontsluiting	Kansen
<ul style="list-style-type: none"> • Ontsluiting via Keizer Augustusplein en nieuw te realiseren rotonde op de Dorpsingel-Oost welke tevens de bioscoop gaat ontsluiten. Hierbij wordt het Rijnwaalpad verlegd. 	

CONCEPT

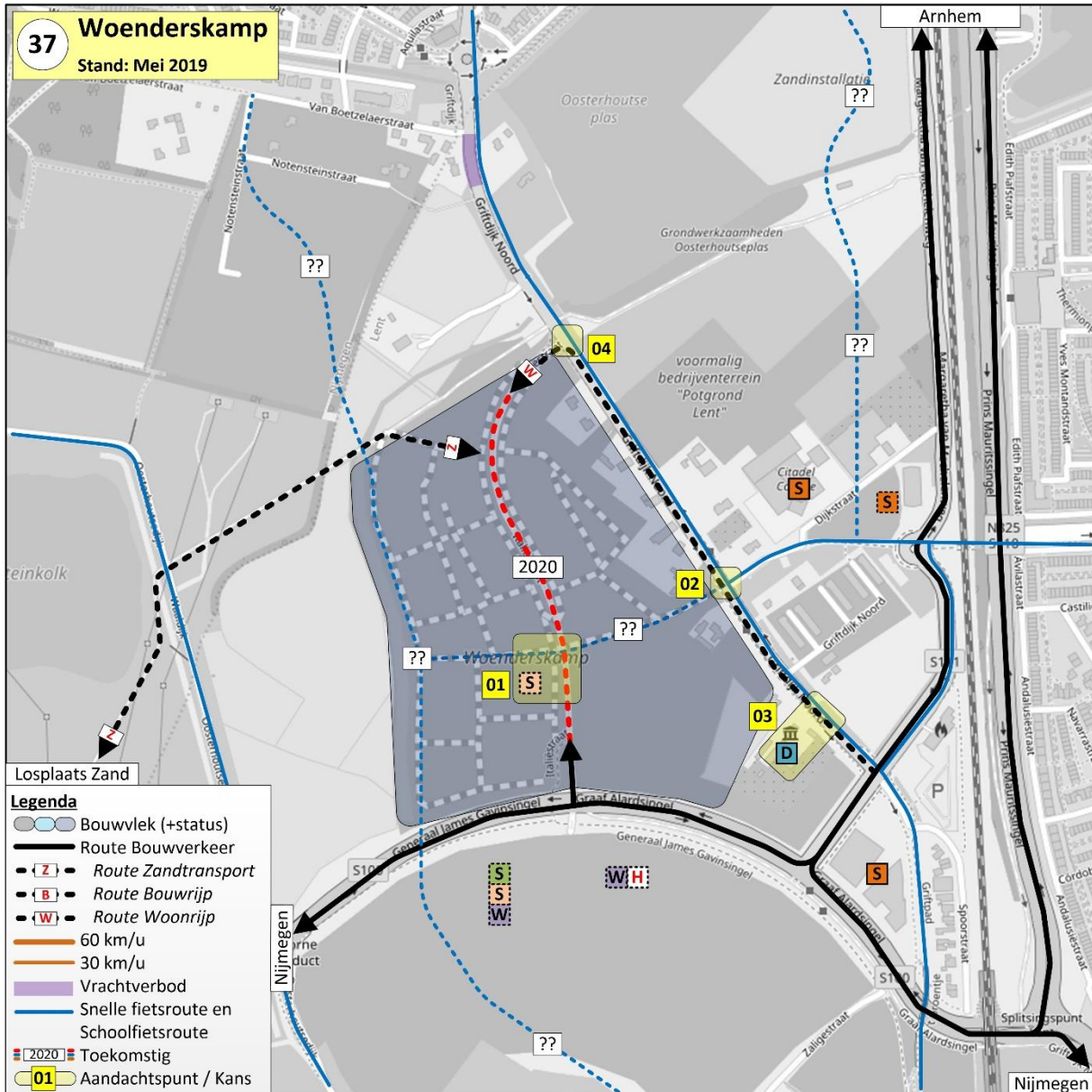
A1.3 34 Hoge Bongerd



Planning procedure	Aandachtspunten
<ul style="list-style-type: none"> • Functie: Woningbouw. • Ontwerpstatus: • Procedure: bestemmingsplan in voorbereiding, • Start bouw: gepland begin 2022 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Snelfietsroute Rijnwaalpad 2. Schoolroute 3. Route sportpark 4. Schoolroute basisschool 5. Snelfietsroute Rijnwaalpad 6. Renovatie Waalbrug 7. 30km zone Parmasingel 8. Recreatie 9. Aslastbeperking op de Grifdijk Zuid.
Uitgangspunten ontsluiting	Kansen
<ul style="list-style-type: none"> • Verkeer rijdt in één richting op circuit Vrouwe Udasingel/Turennensingel/Prins Mauritszingel • Aanrijden via een linksafbeweging op de Turennensingel is ongewenst. Binnen de fysieke ruimte op het Parmasingelviaduct is er geen ruimte voor een opstelvak om linksaf te slaan. Daarnaast betekent deze afslaande beweging een sterke stop op het doorgaande verkeer vanuit Nijmegen naar het noorden. Binnen de verkeersregelininstallaties is het niet haalbaar om deze afslaande beweging mogelijk te maken. Dit zou ook een grote inefficiëntie en extra wachttijden betekenen voor het staduitwaartse verkeer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bouwrijp fase starten na renovatie Waalbrug (toegang door keren op keizer.Trajanusplein)

CONCEPT

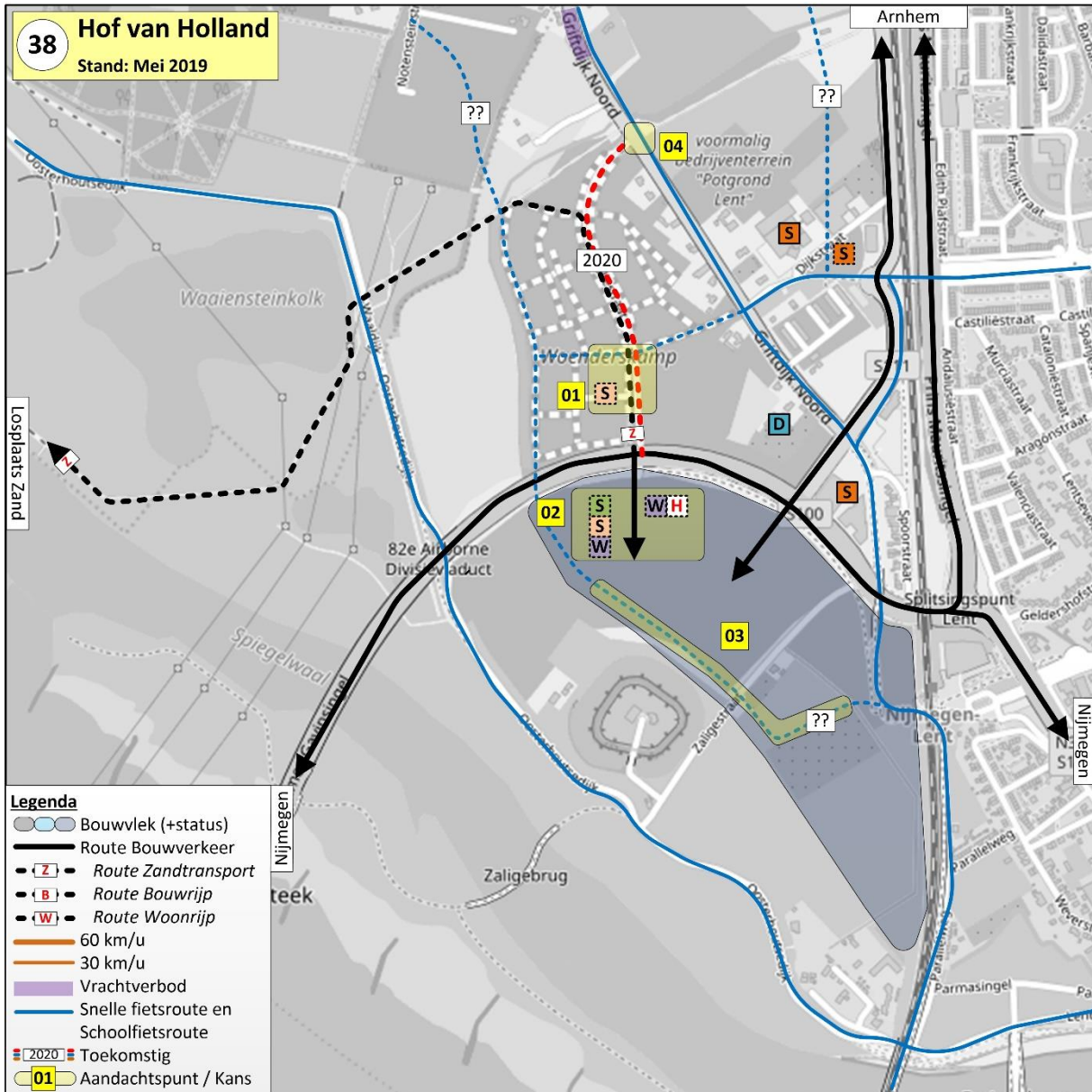
A1.4 37 Woenderskamp



Planning procedure	Aandachtspunten
<ul style="list-style-type: none"> • Functie: Woningbouw mn ontwikkelaars, maatsch. doeleinden. • Ontwerpstatus: DO gereed • Procedure: bestemmingsplan onherroepelijk, • Start bouw: 2019 	<ol style="list-style-type: none"> 1. School & fietsroute 2. Schoolfietsroute 3. Dagopvang 4. Openstelling rotonde Italiëstraat/Griftdijk begin 2020.
Uitgangspunten ontsluiting	Kansen
<ul style="list-style-type: none"> • Zandtransport vanaf de tijdelijke bouwweg • Bouwrijp en woonrijfphase via Graaf Alardsingel • Geen ontheffing voor knip 	<ul style="list-style-type: none"> • Gebruik parallelweg Italiëstraat om fietsverkeer en bouwverkeer te ontvlechten.

CONCEPT

A1.5 38 Hof van Holland



Planning procedure	Aandachtspunten
<ul style="list-style-type: none"> • Functie: woningbouw centrumgebied. • Ontwerpstatus: DO gereed • Procedure: bestemmingsplan onherroepelijk, • Start bouw: 2019 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Schoolroute 2. 30km, School & winkel & sport 3. Fietsroute 4. Openstelling rotonde Italiëstraat/Griftdijk begin 2020.
Uitgangspunten ontsluiting	Kansen
<ul style="list-style-type: none"> • Primaire ontsluiting via Graaf Alardsingel • steeds in samenhang met dijkzone 	

CONCEPT