

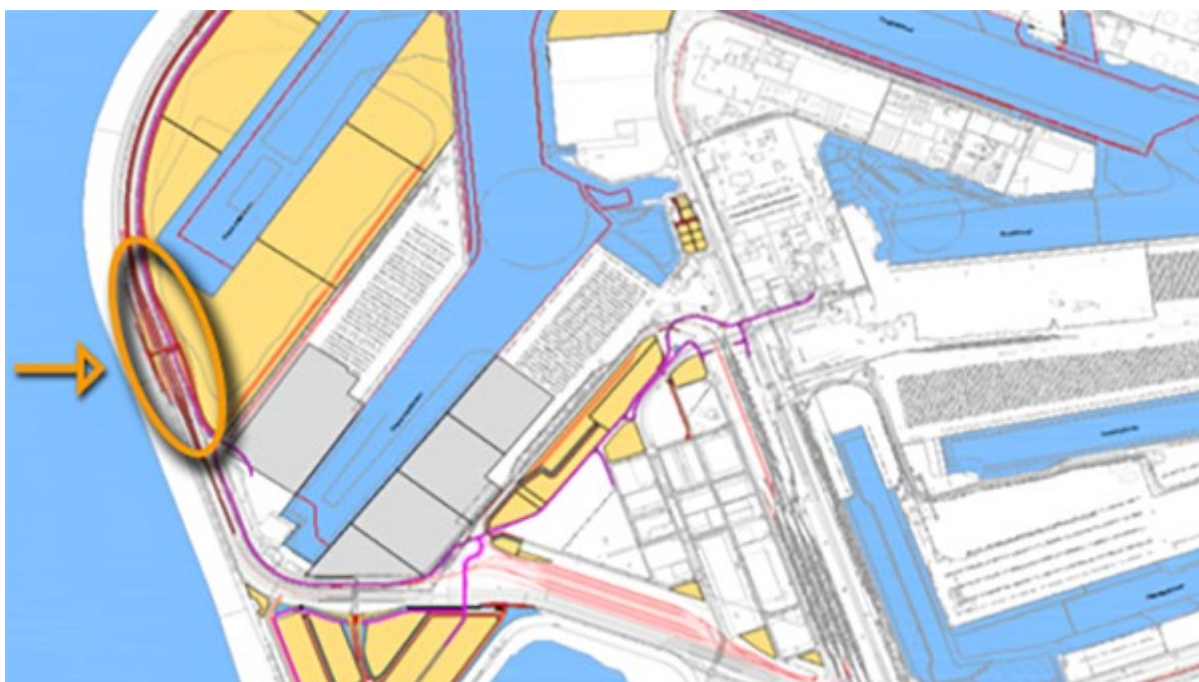
# PROJECT PRINSES ALEXIAVIADUCT

NIEUWSBRIEF



Editie 2, januari 2025

**Voor een toekomstvaste bereikbaarheid van de terreinen rondom de Prinses Alexiahaven vervangt het Havenbedrijf Rotterdam de gelijkvloerse kruising tussen de Maasvlakteweg en de Mekongweg door een ongelijkvloerse kruising: het Prinses Alexiaviaduct. Dit verbindt de Maasvlakte, de Mekongweg en de Prinses Máximaweg. Ter plaatse wordt de Maasvlakteweg verdubbeld.**



*Oriëntatie Prinses Alexiaviaduct*

**In deze nieuwsbrief:**

1. fasering van project Prinses Alexiaviaduct;

2. vergunningen, afstemming met stakeholders;
3. bouwplaats: inrichting;
4. verleggen parkeerplaats P5;
5. ecologische maatregelen;
6. duurzaamheid: elektrisch materieel, laadplein;
7. veiligheid: o.a. loopbrug;
8. wegverkeer: belijning / social traffic management.

## 1 Fasering

### Ontwerpfase



In juli 2024 heeft Havenbedrijf Rotterdam het project gegund aan BAM Infra Nederland. In de twee maanden hierna is gewerkt aan het voorlopig ontwerp. Dit geeft een globaal beeld van de bouwwerken en de landschappelijke inpassing. Sinds september jongstleden werken we aan het definitieve ontwerp. In deze fase worden de verschijningsvorm en specificaties vastgelegd, tekeningen gemaakt, de fasering en uitvoeringsmethoden afgestemd en de omgevingsvergunning aangevraagd. In het eerste kwartaal van 2025 zal dit zijn afgerond.

### Realisatie

Het project wordt opgeleverd in het derde kwartaal van 2026. Hieronder een overzicht van de fasering.



*Prinses Máximaweg en Maasvlakteweg – bron: Topview*

In de huidige periode, tot en met maart, gaan we het benodigde ketenpark inrichten en bereiden we de doorsteken aan de Maasvlakte voor. We leggen een tijdelijke voetgangersbrug aan over het spoor.

### **Geen verkeersafsluitingen, wel spaarzame ‘om-en-om-regelingen’**

Gedurende het gehele project zal de wegcapaciteit beschikbaar blijven voor verkeer. Er is minimale hinder voor (weg)gebruikers en een rustig wegbeeld door weinig wijzigingen. Er blijft te allen tijde een ongehinderde doorgang voor nood- en hulpdiensten en ook het truckbufferscenario blijft in stand: bij een calamiteit op de Maasvlakteweg of verstoring bij een of meerdere terminals, kan het vrachtverkeer te allen tijde parkeren in de bufferzones op de Prinses Máximaweg.

Wel horen er bij elke hieronder genoemde fase van het project (nachtelijke) rijbaanafzettingen en ‘om-en-om-regeling’ voor het omzetten van de weg. Hierin treffen we voorbereidingen om vanuit de ene fase van het project over te schakelen op de aansluitende fase. Over de data waarop dit zal plaatsvinden, zullen we te zijner tijd uiteraard nader berichten (zie ook verderop in deze nieuwsbrief).

### **Fase 1 (april /mei 2025)**





We beginnen met voorbereidingen voor de bouw van de viaducten en aanpassingen aan de Prinses Maximaweg. We maken een tijdelijke verlegging van de Maasvlakteweg (1). Hierdoor heeft het verkeer geen of minimale hinder van de werkzaamheden. Ook de functionaliteit van het fietspad blijft behouden. Vervolgens leggen we de nieuwe westelijke rijbaan van de Maasvlakteweg aan (2). We richten de werkterreinen van de Mekongweg en spoorviaduct in (3). De Prinses Maximaweg wordt verlegd en ook verplaatsen we P5 (zie onderwerp 4 in deze nieuwsbrief), een van de parkeerplaatsen bij de opgangen naar het Maasvlakte 2-strand om ruimte te maken voor de aansluiting van het viaduct op de Prinses Maximaweg (4).

### **Overige fasen**

In de fasen tot oplevering bouwen we het viaduct op de Maasvlakteweg inclusief de rijbanen, toe- en afritten en het spoorviaduct. Buiten het stormseizoen bouwen we het westelijk landhoofd voor het kabels- en leidingenviaduct. We verbreden het zuidelijk deel van de Maasvlakteweg van km 18.06 tot 16.40. We leggen de nieuwe Mekongweg aan en verwijderen de oude. We werken aan de kruising met het Alexiaviaduct en de Prinses Maximaweg.

## **2 Vergunningen**



In deze opstartfase werken we niet alleen aan het definitieve ontwerp, maar vragen wij ook een aantal vergunningen aan die nodig zijn om het viaduct 'te hebben en te houden', zoals dat heet. Bijvoorbeeld de Bouwvergunning, de Spoorwegwetvergunning en de Aanlegvergunning. Maar ook vergunningen voor het uitvoeren van de werkzaamheden zelf, zoals een bouwplaatsvergunning en een zogenaamde 55G vergunning om langs het spoor te mogen werken.

### 3 Bouwplaats inrichten

Zoals gezegd richten we voor het voorjaar van 2025 een ketenpark in. Dit komt achter de flyover van de Container Exchange Route (CER) aan de Mekongweg. In mei, tijdens nachten van onderhoud aan het spoor, bouwen we een tijdelijke voetgangersbrug over het spoor. Aan de noordzijde van het spoor zal dan een deel van het bouwterrein worden ingericht. De bouwplaats voor het spoor-, CER- en Maasvlaktewegviaduct richten we in na de ingebruikname van de omleiding in de Maasvlakteweg.

### 4 Verleggen parkeerplaats/strandopgang P5



### *Parkeerplaats P5 (bron: Google)*

P5, een parkeerplaats voor bezoekers van het sportstrand, moet verhuizen vanwege de aansluiting van het viaduct op de Maximaweg in noordelijke richting. De nieuwe P5 sluit aan op de locatie van de huidige. Recreanten kunnen gebruik maken van de strandopgang die daar nu al ligt. Voor alle typen gebruikers blijft P5 beschikbaar in elke fase van dit project. De functies als calamiteitenroute en bufferruimte blijven te allen tijde mogelijk. De bereikbaarheid en aanrijdtijden voor nood- en hulpdiensten blijven gelijk aan de bestaande situatie. We minimaliseren bovendien het aantal gehinderde recreanten door werkzaamheden af te ronden vóór de piek in het recreatieseizoen (juni- september) en door omzetmomenten in nachten uit te voeren.

Om P5 te verleggen, zullen we achtereenvolgens:

- verharding aanleggen ter plaatse van de nieuwe P5;
- verkeer omleiden over deze verharding, terwijl we de naastgelegen Prinses Maximaweg ophogen tot definitieve hoogte;
- verkeer terugleiden over de verhoogde Prinses Maximaweg om de nieuwe P5 te realiseren en aan te sluiten op de nieuwe Prinses Maximaweg;
- het fietspad doortrekken over de bestaande P5;
- de tijdelijke verlegging van de Prinses Maximaweg realiseren ter hoogte van het viaduct;
- fietsers en voetgangers over het nieuwe fietspad leiden en gemotoriseerd verkeer over de tijdelijk verlegde Prinses Maximaweg.

## **5 Ecologische maatregelen**



In voorbereiding op het project heeft ecologisch onderzoek plaatsgevonden. Sinds augustus 2024 lopen de voorbereidende acties voor noodzakelijke ecologische maatregelen. De resultaten hiervan zijn:

- er zijn geen rugstreepvelden aangetroffen in het projectgebied;
- het terrein wordt gedurende de looptijd van het project broedvrij gehouden;
- in het projectgebied aanwezige konijnen worden gedurende de looptijd van het project afgevangen;
- glad biggenkruid is niet aangetroffen.

## 6 Duurzaamheid: materiaal, elektrisch materieel, laadplein

### GROENR-beton

BAM gebruikt voor dit project hun nieuwe duurzamere GROENR-beton dat minder cement bevat. De innovatieve toevoeging van de hulpstof RVB (Reductie Van Bindmiddel) zorgt voor significante reductie van benodigd cement en daarmee van CO<sub>2</sub>-uitstoot ten opzichte van traditionele mengsels. Aan het einde van de levenscyclus is GROENR-beton net zoals traditioneel beton herbruikbaar en klaar voor een nieuw leven.

## **Asfalt**

### **Toepassing gerecycled materiaal**

In zowel de tussenlagen als onderlagen past aannemer BAM Infra 70% gerecycled materiaal (PR) toe. In de deklagen passen zij waar mogelijk 30% PR toe. Dit verlaagt de uitstoot doordat er minder winning van nieuwe grondstoffen nodig is. De kwaliteit van mengsels met PR is vergelijkbaar van die met mengsels zonder PR.

### **Productie op groen gas**

Alle specifiek berekende asfaltmengsels worden op groen gas geproduceerd. Groen gas koopt de BAM in als groen gascertificaten. Zo zorgen we dat de hoeveelheid gas die wordt gebruikt bij de productie van het asfalt, duurzaam is opgewekt. Dit is een officiële manier van verrekenen binnen de Bepalingsmethode.

### **Asfalt van dichtbij gehaald**

Door het asfalt van zo dichtbij mogelijk te halen, is er minimale uitstoot door transporten. Standaard is 50 km het uitgangspunt voor de transportafstand en sommige asfaltmengsels worden geleverd vanuit een leverancier in Rotterdam, op slechts 32 km afstand. Dit zorgt voor een vermindering van de milieubelasting.

### **Elektrisch materieel en HVO100**

Op het project gebruiken we elektrische vrachtwagens, graafmachines, hulpkraan, shovels en een asfaltset. Hiermee reduceren we aanzienlijk de uitstoot van CO<sub>2</sub>, stikstof en fijnstof.

Het overig materieel van BAM draait altijd standaard op HVO100, een hoogwaardige dieselvevanger gemaakt van duurzame grondstoffen, die tot 100% gemengd kan worden met conventionele diesel. HVO100 reduceert CO<sub>2</sub>-emissies aanzienlijk.

### **Laadplein**

Maasvlakte 2 heeft geen laadplein. Daarom wordt er speciaal een laadplein aangelegd voor het opladen van het elektrisch materieel van de BAM. We



gebruiken hiervoor de beschikbare ruimte van circa 750 m<sup>2</sup> direct naast onze bouwkeet.

## 7 Veiligheid: plaatsing voetgangersbrug



*Egbert van der Wal (Havenbedrijf Rotterdam) en Henk Post (BAM Infra Nederland) met de ondertekende veiligheidsverklaring voor project Prinses Alexiaviaduct*

Veiligheid heeft topprioriteit. Havenbedrijf Rotterdam besteedt daar veel aandacht aan en het heeft voor dit project met BAM Infra Nederland een veiligheidsverklaring getekend. Voor alle activiteiten op dit project zullen we de consequenties voor fysieke en mentale veiligheid meewegen in onze beslissingen. Zo gaan we onder andere een voetgangersbrug aanleggen om het personeel veilig van het ketenterrein naar de bouwlocatie te kunnen laten komen. Deze loopbrug leggen we in maart 2025 aan over het spoor.

## 8 Wegbelijning en social traffic management

### Wegbelijning

- De Maasvlakteweg is de belangrijkste (vracht)verkeersader van Maasvlakte 2. Tijdens de werkzaamheden zal de Maasvlakteweg daarom altijd beschikbaar blijven, met dezelfde capaciteit en functionaliteit.

- De tijdelijke verlegging (bypass) wordt in april/mei als definitief wegvak opgenomen in de Maasvlakteweg.

## Social traffic management



Gedurende de twee weken voorafgaand aan de weekenden met verkeersmaatregelen op de Maasvlakteweg voeren wij een social traffic managementcampagne onder weggebruikers. Alle weggebruikers die gedurende die periode door ons werkgebied passeren (geofence techniek), ontvangen via social media (Facebook, Instagram, X en TikTok) advertenties en berichten met informatie over de aankomende verkeersmaatregel. Deze informatie wordt automatisch vertaald naar de standaardtaal op het toestel van de weggebruiker. In deze periode leggen we bij de portiersloges van de omliggende bedrijven ook flyers met informatie in tenminste Nederlands, Duits en Engels over de aankomende verkeersmaatregel. In overleg met de terminals voegen we naar behoefte andere talen toe.



## Hoe blijf ik op de hoogte?

- Algemeen nummer: **088 7123 505**. Hier kan men 24/7 terecht voor vragen en meldingen.
- Tijdens kantooruren:
  - over de uitvoering: Peter Mathlener, Omgevingsmanager BAM, +31(0)6 52 87 06 47 / [peter.mathlener@bam.com](mailto:peter.mathlener@bam.com)
  - voor algemene informatie over het project: Linda Vervooren, Omgevingsmanager Havenbedrijf Rotterdam, +31(0)6 16 58 84 69 / [l.vervooren@portofrotterdam.com](mailto:l.vervooren@portofrotterdam.com)
- Noodsituaties: bel 112.

Op [portofrotterdam.com/prinsesalexaviaduct](http://portofrotterdam.com/prinsesalexaviaduct) bieden we tot de oplevering meer informatie over het project. Hieronder kunnen mensen zich aanmelden voor deze nieuwsbrief met aanvullende actuele zaken over het project. Attendeer gerust mensen in je omgeving op de mogelijkheid om zich aan te melden voor deze nieuwsbrief, als ze er belang bij kunnen hebben.

## Meer weten over het Prinses Alexiaviaduct?

Voor algemene vragen over het project kun je mailen naar [Linda Vervooren](mailto:Linda.Vervooren).

Kijk voor meer informatie op [www.portofrotterdam.com/prinsesalexaviaduct](http://www.portofrotterdam.com/prinsesalexaviaduct)

*Deze nieuwsbrief is uitsluitend bedoeld voor informatieve doeleinden. Hoewel wij streven naar nauwkeurigheid en actualiteit van de informatie die hierin wordt verstrekt, kunnen wij geen garanties bieden voor de volledigheid of juistheid van de inhoud. We aanvaarden geen enkele verantwoordelijkheid voor eventuele fouten in de informatie. De inhoud van deze nieuwsbrief is auteursrechtelijk beschermd.*