

KRACHT

VAN

UTRECHT

Aan: Stichting Behoud Boogbrug t.a.v. de heer W. Van Sijl

Betreft: Reactie van de Kracht van Utrecht op stukken voor het Hoger Beroep bij de Raad van State tegen de beslissing van de gemeente Vianen inzake de afwijzing Boogbrug Vianen als gemeentelijk monument

Datum: 7 augustus 2013

Geachte heer van Sijl,

Na bestudering van de voorliggende stukken voor uw Hoger Beroep bij de Raad van State wend ik mij tot u met het volgende commentaar:

1. Wij zijn zeer verbaasd en teleurgesteld dat Rijkswaterstaat in haar brief aan de Raad van State van 5 juli 2013 in het geheel niet ingaat op de door ons bij de overheid ingediende klachten en bezwaren omdat uit onderzoek blijkt dat het fietspad met aan twee zijden relingen aan de Oostzijde van de Jan Blankenbrug niet aan de fietspad-, veiligheids- en CROW-normen voldoet. Bovendien voldoet de vluchtstrook op de A2 ter plekke niet aan de normen en veroorzaakt de vluchtstrookversmalling ter plekke aanrijdgevaar. [Melding Incident: 120612-000150]. Voor de onderbouwing hiervan zie bijlage 1 d.d. 22 mei 2012.
2. Recente rechtelijke uitspraken in verband met de aansprakelijkheid van de wegbeheerder onderstrepen het belang van een gedegen afweging van wegontwerpen op het gebied van verkeersveiligheid. (Casus Boete Gemeente Stichtse Vecht na dodelijk ongeval met 2 motorrijders dd 10.12 Rechtbank Utrecht). Rijkswaterstaat is ter plaatse de wegbeheerder.
3. Rijkswaterstaat geeft bovendien niet aan welke richtlijnen zij heeft gehanteerd voor het realiseren van een fietspad op de Jan Blankenbrug.
4. Rijkswaterstaat beweert daarnaast in haar brief dat de breedte van het huidige fietspad ruim 3.00 meter bedraagt. Dit is onjuist.

Afmeting huidig fietspad over de nieuwe brug: 2 meter 80, excl. rooster Normbreedte voor dit fietspad is 4 meter 50 Reling 90 cm; Normhoogte reling minimaal 125 cm Breedte en vangrail: Van vangrail A2 tot witte lijn bij de brugleuning is de afstand 280 cm, exclusief een afwateringsrooster, zie bijgaande foto in het dossier.

Afleiding normbreedte: Aantal fietsers: 200 a 300 fietsers per sitsuur >> normbreedte bij 100 fietsers per uur 450 cm. Bron: Theo Zeegers, Ketting 173.
--

Wij komen dan ook tot de volgende conclusies:

Het huidige fietspad is te smal en gevaarlijk en een voetpad ontbreekt terwijl er een monumentale brede werkloze Boogbrug naast ligt

Het fietspad is veel te smal voor de gemeten hoge spitsuurintensiteit. De breedte zou bij >> 100 fietsers / u 4,50 meter moeten zijn. "Als voetganger in de spits de brug over willen steken is dat geen pretje" horen wij van omwonenden en toeristen. Niet alleen het

fietsbelang maar ook het voetgangersbelang is onvoldoende afgewogen in de beslissing de Boogbrug buiten gebruik te stellen.

De vangrail aan de ene en de reling en aan de andere kant zijn gevaarlijk laag

Om te voorkomen dat (brom)fietsers over een reling vallen, dient deze 125cm (maar liefst 130cm) hoog te zijn. (Bron: Theo Zeegers, Ketting 198) Een vangrail volstaat absoluut niet wanneer hij als reling wordt aangemerkt. Enkel een 90cm lage vangrail als afscheiding tussen snelweg en (brom)fietspad is simpelweg gevaarlijk. Deze normen houden overigens geen rekening met de extreem lage afscheiding tussen snelweg en (brom)fietspad. Deze normen gaan uit van 'normale' situaties waarbij het fietspad b.v. grenst aan een stoep en een 50km weg. Er staat in de artikelen niets over welke normen moeten worden gehanteerd bij een (brom)fietspad die gesandwicht wordt tussen een brugleuning en een snelweg met enkel een 90cm hoge vangrail als afscheiding tussen deze verkeersstromen. Is de bestaande vangrail eigenlijk wel wettelijk toegestaan naast een fietspad? *“Ik moet er toch niet aan denken dat een auto (laat staan een vrachtwagen) tegen de afzetting/vangrail aan rijdt en ik er als fietser of voetganger op dat moment fiets of loop? Aan de ene kant opgesloten zitten met een lage vangrail met daarachter voorbijrazende auto's anderzijds de brugleuning met daarachter de grote diepteafgrond naar de Lek? “*

De normen zijn er op gebaseerd dat fietsers beide richtingen naast elkaar kunnen fietsen en niet achter elkaar hoeven te gaan rijden bij tegemoetkomend verkeer. Als er weinig fietsers zijn en je slechts incidenteel achter elkaar hoeft te fietsen wordt dat niet als hinderlijk gezien. Voorts vormen hellingen een probleem bij bruggen: stijgend verkeer kent grote snelheidsverschillen: bakfiets, e-fiets, brommer, wel of geen conditie, kind achterop leidt tot heel veel inhaalbewegingen. Dalend verkeer rijdt sneller en heeft daardoor meer ruimte nodig. 4 meter 50 als norm is nog niks te breed.

Onze slotconclusie luidt dan ook:

De monumentale Boogbrug van Vianen ligt er nog steeds in al haar kwaliteiten en dient zo snel mogelijk haar functie voor veilig langzaam verkeer te gaan vervullen.

Met vriendelijke groet,

Drs J.P. Korff de Gidts

Projectleider Kracht van Utrecht
Poortstraat 6
3572 HH Utrecht
infooesa@gmail.com
0633630344