

REACTIE
RWS

op

Hoger
BEROEP



Retouradres Postbus 24094 3502 MB Utrecht

Raad van State
Postbus 20019
2500 EA Den Haag

RWS Midden-Nederland

Griffioenlaan 2
3526 LA Utrecht
Postbus 24094
3502 MB Utrecht
T +31(0)88 797 3111
F +31(0)88 797 1899
www.rijkswaterstaat.nl

Contactpersoon

F. Waarsenburg
projectleider
T 06 11 95 44 93
frank.waarsenburg@rws.nl

Datum 05 juli 2013
Onderwerp Stichting Boogbrug Vianen
Reactie op ingediend beroepschrift

Ons kenmerk
RWS-2013/34497

Uw kenmerk
201211680/1/A2
van 28 mei 2013

Bijlage(n)
3

Geachte voorzitter,

Inleiding:

De stichting Boogbrug Vianen heeft een beroepschrift ingediend tegen het besluit van 2 november 2012 van de rechtbank Utrecht. De rechtbank Utrecht heeft besloten om het besluit van de gemeente Vianen om de boogbrug over Lek bij Vianen niet als gemeentelijke monument voor te dragen, in stand te houden. Het beroepschrift van de stichting geeft mij aanleiding om het volgende bij u onder de aandacht te brengen.

Geen noodzaak tot behoud van de boogbrug.

De boogbrug over de Lek tussen Nieuwegein en Vianen (hierna: de boogbrug) heeft vanaf 1938 tot het voorjaar van 2000 dienst gedaan als onderdeel in de rijksweg A2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Vianen. De brug bestaat uit een boogbrug van 160 meter en 2 keer 4 aanbruggen van elk ruim 40 meter lang. De totale overspanning van de brug is ruim 480 meter.

In het voorjaar van 2000 is naast de boogbrug een betonnen brug over de Lek in gebruik genomen ten behoeve van al het snelwegverkeer in beide richtingen op de A2 tussen Nieuwegein en Vianen. Fietzers en landbouwvoertuigen waren verplicht om gebruik te blijven maken van de boogbrug in verband met het ontbreken van ruimte op de betonnen brug voor deze weggebruikers.

In 2004 is de 2^e betonnen brug over de Lek in gebruik genomen. De meest westelijke betonnen brug voor het noord-zuid verkeer en de oostelijke betonnen brug voor het zuid-noord verkeer van de A2. Voor het fietsverkeer en de landbouwvoertuigen kwam op de beide betonnen bruggen ruimte beschikbaar. De boogbrug werd in 2004 volledig buiten gebruik gesteld en ligt nu naast de huidige rijksweg A2. De verharding aan beide zijden naar de boogbrug is verwijderd.

Na het buitengebruik stellen van de boogbrug hebben fietsers en voetgangers nog steeds gebruik gemaakt van de boogbrug. Om de Lek te passeren is de passage over de boogbrug minder hoog dan de passage over de betonnen brug. Fietzers hebben een "geitenpaadje" gemaakt op de beide terpen naar de brug. Rijkswaterstaat heeft dit niet verboden.

De boogbrug is niet meer met autoverkeer bereikbaar en er worden ook geen visuele inspecties meer uitgevoerd door de weginspecteurs. Vanaf de A2 rijdend op de betonnen bruggen is er geen zicht op het wegdek van de boogbrug. Het wegdek van de boogbrug ligt lager c.q. uit het zicht van de A2.



Diverse collega's van mijn dienst die per fiets vanaf Vianen naar kantoor komen of om andere redenen nabij de boogbrug aanwezig waren, hebben rijdend op de betonnen bruggen of rijdend op het geitenpaadje enkele malen geconstateerd dat kinderen speelden op, in en onder de brug. Zij kropen letterlijk in de brug. Dit heeft mij er toe doen besluiten om de brug fysiek af te sluiten met een hek. Vanaf oktober 2011 is de brug afgesloten. Dit geeft nog geen 100% garantie voor niet betreden. We hebben geconstateerd dat personen toch langs het hek klimmen en over de leuningen van de boogbrug klimmen en zich uitleven met graffiti. Het sluispersoneel op de nabijgelegen Beatrixsluizen in het Lekkanaal krijgen van onder de boogbrug varende schippers de opmerkingen dat op de boogbrug jongeren staan en stenen naar de schepen/schippers gooien. De stenen gooiende jongeren staan uit het zicht van de weggebruikers op de betonnen bruggen van de A2 en schippers kunnen niet naar boven komen op de boogbrug. Deze jongeren hebben vrij spel. Stenen gooien gebeurt voornamelijk in een vakantieperiode. De boogbrug heeft voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu geen functie meer voor het wegverkeer en er is voor mij geen noodzaak om de brug te behouden.

RWS Midden-Nederland

Ons kenmerk
RWS-2013/34497

Datum
05 juli 2013

Veiligheid van de boogbrug

De boogbrug wordt nu niet meer onderhouden. Uiteraard doet zich nu de vraag voor: "Valt de boogbrug een dezer dagen uit elkaar en levert dit een gevaar op voor de scheepvaart op de Lek?"

Rijkswaterstaat heeft in 2011 de brug onderworpen aan een inspectie. Deze inspectie is uitgevoerd met de kennis dat deze brug niet meer in gebruik is. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen het feit dat de onvoldoende draagkracht van het rijdek leidt tot schades aan de hoofddragconstructie. Zo ook door de scheuren en corrosie ontstaan losse delen aan deze hoofddragconstructie.

Door corrosie ontstaan tevens losse delen aan de vloerdelen (hoofdbrug), die eveneens tot onveilige situaties kunnen leiden.

Door niet juist aansluiten van de roosters op elkaar en de omgeving en door het afbreken van bevestigingsmiddelen, is een onveilige situatie ontstaan. Hoewel de brug met een hek is afgesloten komen er toch personen op de brug. De veiligheid van personen kan door het afbreken van bevestigingsmiddelen niet worden gewaarborgd. Dit risico niveau krijgt het predicaat "hoog risico".

Uit de inspectie komt ook naar voren het risico op onveiligheid van vallende stenen/brokken van de onderzijde van de brug.

De algemene conclusie van deze inspectie is dat deze boogbrug aan het einde van de levensduur is.

Reactie op het beroepschrift Stichting Boogbrug Vianen.

In punt 15 van het beroepschrift wordt gesteld dat Rijkswaterstaat sinds 1999 van plan is om de twee bruggen aan de westzijde van de boogbrug over de Lek uitsluitend voor snelwegverkeer te bestemmen en om een nieuwe brug voor langzaam verkeer te bouwen op de onderbouw / pijlers van de boogbrug. Hierop past de volgende nuancering:

Begin 90-er jaren besloot de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat om de rijksweg A2 (2x2 rijstroken) te verbreden naar 2x3 rijstroken. Op de boogbrug is geen ruimte om 2x3 rijstroken aan te leggen. Er werd besloten om een nieuwe betonnen brug over de Lek aan te leggen aan de westzijde van de boogbrug. De betonnen brug zou worden bestemd met 3 rijstroken voor het noord-zuid verkeer, een weefstrook (in verband met de toe- en afritten van de aansluitingen Nieuwegein/IJsselstein en Vianen direct ten noorden en zuiden van de brug) en een vluchtstrook. Op de betonnen brug werd ruimte gereserveerd voor een 4^e



rijstrook. Bij 4 rijstroken per rijbaan gold toentertijd de verplichting om tevens een vluchtstrook aan de linkerzijde van de rijbaan aan te leggen. De betonnen brug kreeg derhalve een breedte van 4 rijstroken met aan beide zijde van de rijbaan een vluchtstrook en een weefstrook voor de 2 toe- en afritten.

In dat zelfde besluit werd vermeld dat de boogbrug zou worden gerenoveerd naar 3 rijstroken voor het zuid-noord verkeer. Tevens werd in dat besluit opgenomen dat indien de A2 verder verbreed zou moeten worden van 2x3 rijstroken naar 2x4 rijstroken dat er dan een 2^e betonnen brug zou moeten worden gebouwd. Op elke betonnen brug zou dan 1 rijbaan met 4 rijstroken en 2 vluchtstroken per richting en 1 weefstrook worden aangelegd. Wanneer deze situatie zich zou voordoen was er voor het langzaam verkeer en de landbouwvoertuigen geen ruimte beschikbaar op de betonnen bruggen en zou een derde brug worden aangelegd. Het besluit geeft niet aan dat deze derde brug de boogbrug of een nieuwe brug zou moeten zijn.

In het voorjaar van 2000 is de 1^e betonnen brug in gebruik genomen. Rijkswaterstaat heeft al het snelwegverkeer op deze betonnen brug laten rijden. Het langzaam verkeer en de landbouwvoertuigen bleven verplicht gebruik maken van de boogbrug omdat op de betonnen brug voor deze verkeersdeelnemers geen ruimte was.

Ten tijde van de bouw van de betonnen brug is gestart de boogbrug te inspecteren voor de renovatie. Uit de inspectie kwam naar voren dat er hoge kosten mee gemoeid waren. Uit de analyse kwam naar voren dat een 2^e betonnen brug bouwen goedkoper was dan het renoveren van de boogbrug. Er is besloten een 2^e betonnen brug aan te leggen.

In 2004 is de 2^e betonnen brug over de Lek in gebruik genomen. Deze 2^e betonnen brug is identiek als de 1^e betonnen brug. Op elke betonnen brug was ruimte voor 4 rijstroken met 2 vluchtstroken en 1 weefstrook voor de toe- en afritten Nieuwegein/IJsselstein en Vianen. De meest westelijke betonnen brug voor het noord-zuid verkeer en de oostelijke betonnen brug voor het zuid-noord verkeer van de A2. In 2004 werd op elke betonnen brug 3 rijstroken met 1 vluchtstrook en een weefstrook aangelegd. (bijlage 2, bovenzijde van de foto is noordzijde.) Voor het fietsverkeer en de landbouwvoertuigen kwam op de beide betonnen bruggen ruimte beschikbaar. De boogbrug werd in 2004 volledig buiten gebruik gesteld. De verharding aan beide zijden naar de boogbrug is verwijderd. Eind 2010 heeft de minister van Infrastructuur en Milieu het besluit genomen om de A2 tussen de knooppunten Oudenrijn en Everdingen te verbreden van 2x3 naar 2x4 rijstroken. In 2010 gold niet meer de richtlijn om bij 4 rijstroken op een rijbaan een vluchtstrook aan de linkerzijde van de rijbaan aan te leggen. Op de 2 betonnen bruggen was indertijd ruimte gereserveerd voor een vluchtstrook aan de linker zijde van de rijbaan. Door het niet aanleggen van een vluchtstrook aan de linkerzijde van de rijbaan en de 4 rijstroken, weefstrook en de vluchtstrook per betonnen brug te verschuiven naar de as van de snelweg, is aan de buitenzijde van de snelweg ruimte vrijgekomen voor langzaam verkeer en landbouwvoertuigen. Het langzaam verkeer rijdt over de oostelijke betonnen brug en het landbouwverkeer rijdt over de westelijke betonnen brug. (bijlage 3) Door de gewijzigde inzichten over de verplichting tot het aanleggen van een vluchtstrook aan de linkerzijde van de rijbaan waardoor ruimte vrijkwam voor langzaam verkeer en landbouwvoertuigen, bestaat er daarom geen noodzaak meer tot het aanleggen van een nieuwe derde brug c.q. gebruik van de boogbrug. De boogbrug vervult geen functie meer.

RWS Midden-Nederland

Ons kenmerk
RWS-2013/34497

Datum
05 juli 2013



Kazematten in de pijlers van de boogbrug

In punt 31 van het beroepschrift wordt aangegeven dat de vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat heeft aangegeven dat Rijkswaterstaat de intentie heeft om de 2 pijlers met de kazematten van boogbrug te behouden. Ik kan u melden dat ik de voorzitter van het nationaal project Nieuwe Hollandse Waterlinie heb laten weten dat ik bij het afbreken van de boogbrug de 2 pijlers met de kazematten zal laten staan. Een afschrift van deze brief stuur ik u toe (bijlage 1).

RWS Midden-Nederland

Ons kenmerk
RWS-2013/34497

Datum
05 juli 2013

Gebruik door langzaam verkeer en landbouwvoertuigen op de bruggen

In de punten 33, 34 en 35 van het beroepschrift wordt aandacht besteed aan de passages voor landbouwvoertuigen en het langzaam verkeer. In oktober 2012 heb ik de situatie van het gebruik van de ruimte voor de landbouwvoertuigen en voor het langzaam verkeer besproken met de gemeente Vianen. Ter toelichting hierop dient het volgende.

Vanuit de afweging veiligheid is er indertijd voor gekozen om fietsers en landbouwverkeer gescheiden over de Lekbrug te geleiden.

Het landbouwverkeer passeert de Lekbrug aan de westzijde van de westelijke brug. Het landbouwverkeer kan elkaar niet passeren op de brug. Het van twee kanten komende landbouwverkeer wordt voor de passage gereguleerd aan het begin van de brug op de terp met een verkeersregelinstantie. De breedte van de strook voor het landbouwverkeer is 3,45 m. Landbouwvoertuigen mogen wettelijk 2,55 m breed zijn en in sommige situaties ook 3 m. De voertuigen kunnen dus de passage over de Lekbrug nemen. Rijkswaterstaat heeft bij het ontwerp de aanwezige breedte van de vluchtstrook iets versmald om de breedte voor de strook voor het landbouwverkeer mogelijk te maken. Hiermee is aan de wens van de agrariërs tegemoet gekomen.

Het fietsverkeer passeert de Lekbrug aan de oostzijde van de oostelijke betonnen brug. Fietsverkeer is in twee richtingen op deze strook mogelijk. Bij de uitwerking/inrichting van de configuratie van de snelweg op de oostelijke brug bleef er een breedte beschikbaar voor de fietsers van ruim 3.00 meter. Deze breedte is getoetst aan de richtlijnen voor fietspaden. Hierbij heb ik gebruik gemaakt van de richtlijnen fietspaden binnen de bebouwde kom omdat in 2011 geen richtlijnen bestonden van fietspaden buiten de bebouwde kom. Bij een gemiddelde passage van tussen de 50 en 100 fietsers per uur volstaat een breedte van 3.00 m. Uiteraard ben ik mij er van bewust dat op sommige momenten van de dag de intensiteit van fietsers wel eens hoger kan zijn. Deze incidentele hogere intensiteit van fietsverkeer rechtvaardigt niet een veel bredere fietsstrook. Een aanpassing doorvoeren om de barrier nabij de fietsstrook te verschuiven ten koste van de vluchtstrook geeft enige ruimte echter deze aanpassingen wegen niet op tegen de enorme investering bij het verplaatsen van de barrier, nieuw asfalt en het opnieuw inrichten van het fietspad. Daarnaast leidt een breder fietspad/smaller vluchtstrook tot een afwijking van de ontwerprichtlijn voor autosnelwegen die mede is gebaseerd op verkeersveiligheid. Dit leidt tot een hoger risico op het aanrijden van stilstaande voertuigen op de vluchtstrook doordat het voertuig dicht op de rijstrook is gepositioneerd en leidt tot een hoger risico op aanraking met de barrier. Zeker op een locatie waar veel rijstrookwisselingen worden gemaakt heeft Rijkswaterstaat de keuze gemaakt de ruimte toe te bedelen aan de hoofdrijbaan.

De laatste zin in punt 35 van het beroepschrift is een uitspraak die ik niet herken. Ik verwijst naar mijn opmerkingen over de kazematten en de brief aan de voorzitter van het nationaal project Nieuwe Hollandse Waterlinie.



Productie 8, adhesiebetuigingen.

Het beroepschrift van de stichting bevat 8 producties. Productie 8 is een opsomming van instanties die aangeven draagvlak uit te spreken voor het behoud van de boogbrug. In deze opsomming staat bij de 10^e organisatie: Rijkswaterstaat met een prijsvraag voor de boogbrug. Het vermeende draagvlak is een volstrekt verkeerde weergave van de werkelijkheid. De prijsvraag had ten doel om RWS-breed onderzoek uit te voeren naar (on)mogelijkheden en kansen, risico's indien een RWS object tijdelijk anders gebruikt/bestemd zal worden dan waarvoor het object oorspronkelijk is bedoeld. De boogbrug was een fictief onderzoeksobject om te onderzoeken en heeft niets te maken met draagvlak voor behoud van de boogbrug

RWS Midden-Nederland

Ons kenmerk
RWS-2013/34497

Datum
05 juli 2013

Concreet voornemen tot sloop van de boogbrug

Binnen mijn dienst is nu een projectgroep opgericht om een opdracht in de markt te zetten tot sloop van de boogbrug met behoud van de 2 pijlers van de hoofdoverspanning.

Verzoek,

Ik verzoek u het beroepschrift van de stichting Boogbrug Vianen ongegrond te verklaren

Met vriendelijke groet,
Hoofdingenieur-directeur RWS Midden-Nederland


ir. T.F.J. van de Gazelle