

SYMPOSIUM FIETS+VOETBRUGGEN

Kon de Bruggenstichting in maart met de Bruggendag de dans nog ontspringen van de Coronamaatregelen, dit keer moest ze eraan geloven: een lijfelijke uitvoering op locatie van het symposium was niet mogelijk.

Om het festijn toch doorgang te laten vinden, heeft het platform Fiets+Voetbruggen van de Bruggenstichting samenwerking gezocht met het platform WOW (Weg ontmoet Weg & Weg ontmoet water), dat ervaring heeft met het organiseren van digitale bijeenkomsten. Het is verheugend dat zich door deze manier van presenteren het aantal aanmeldingen voor de bijeenkomst meer dan tweehonderd bedroeg en het aantal daadwerkelijke deelnemers ca. 150. En dat is meer dan op een lijfelijke bijeenkomst tot nu toe gebruikelijk was. Ook de digitale beschikbaarheid van de lezingen na de bijeenkomst heeft grote voordelen (zie <https://platform-wow.nl> onder 'terugblikken'), al doet het gemis aan persoonlijke, informele contacten zich gevoelen. Die terugblikken zijn dan ook de reden dat in dit verslag slechts globaal op de inhoud wordt ingegaan. Wel zal op een enkel onderwerp nu of in de toekomst meer aandacht worden besteed. Een voorbeeld daarvan is de eerste lezing over het Jan Linzelviaduct over de A4 bij Den Haag, waarover elders in dit nummer meer.

LEUNINGHOOGTEN VAN BALUSTRADEN

De tweede lezing is verzorgd door Lisette van Beek en Violette Swieriks van Sweco en betreft een onderzoek naar de leuninghoogten van balustraden. De hoogten van de diverse instanties zijn: Bouwbesluit (nieuwbouw 1,0 m en 1,2 m bij een hoogteverschil ≥ 13 m), Rijkswaterstaat (1,20 m), CROW (bij voorkeur 1,30 m) en Fietsersbond (1,35 m). Sweco onderzocht op verzoek van deze laatste instantie of de

minimaal voorgeschreven leuninghoogten objectief veilig zijn en, indien niet, welke verbeteringen er kunnen worden aangebracht. Hierbij is uitgegaan van een biomechanische analyse, waarbij het zwaartepunt van de fietser op zijn fiets is bepaald, alsmede de ontwikkeling van de lichaamslengte, de houding en de zithoogte op de fiets. Daarnaast is een overzicht van een aantal fietsbruggen en hun leuninghoogten gemaakt. Tot slot is er gekeken naar de geregistreerde ongevallen. Conclusie is dat de minimaal voorgeschreven leuninghoogte objectief 'niet onveilig' is. Een hogere leuning verhoogt daarentegen wel de subjectieve veiligheid waarbij de beleving van de omgeving (schermen, verkeer, leuningstand, hoeveel verkeer, breedte fietspad, e.d.) een belangrijke rol speelt.

Onderzoek: 1. Aanleiding

Brief Fietsersbond e.a. over het volgende:

- Bouwbesluit:
- Nieuwbouw:
 - 1,0 m
 - 1,2 m (bij $\Delta h > 13$ m)
 - Bestaande bouw:
 - 0,9 m

RWS

- 1,20 m

Crow-richtlijn 342:

- 1,20 m
- 1,30 m (geniet de voorkeur)

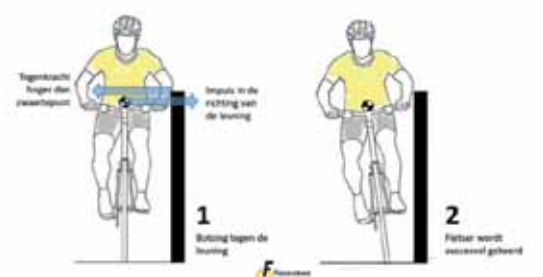
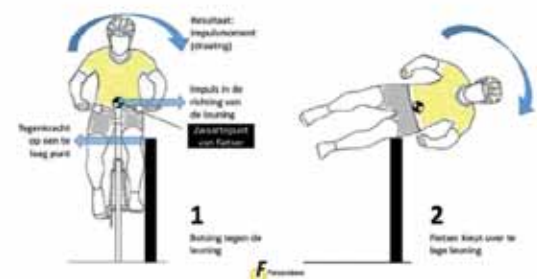
Fietsersbond:

- 1,35 m

SPIRAALFIETSBRUG LEUVEN

De derde bijdrage is van Marijn Laethen van bureau Greisch, die een fietsbrug in Leuven beschrijft. Het fietsviaduct voorziet in een hoogteverschil van 7,3 m, van een passerelle over het station naar het 7,3 m lager gelegen Martelarenplein en een tussenliggend niveau van een esplanade. Dit hoogteverschil wordt gerealiseerd met inachtneming van een maximale helling van 3% (plaatselijk max. 5%), een minimale breedte van 3,5 m en maximale bochtstralen (voor de bakfiets!). Het dek is voorzien van een antislipafwerking. Resultaat is een spiraalsgewijs viaduct dat zich door en rond een aanwezige trap slingert.

SWECO 



Van stationsoverkapping
naar Martelarenplein,
Leuven



VIADUCT LINDSEDIJK, EINDHOVEN

Na de pauze was het de beurt aan Marijn Laethem (Ney & Partners) die het ontwerp van een viaduct in de Lindsedijk bij Eindhoven toelichtte. Doorzicht was daarbij het toverwoord en het resultaat was een springwerkconstructie met een gebogen gedeelte tussen de pijlers en een doorzichtige, roestvaststalen leuning. De leuning bestaat uit dicht naast elkaar geplaatste stijlen met boven- en onderin LED-verlichting.

ROESTVASTSTAAL

staat centraal in de presentatie van Benoit Van Hecke van het Nickel Institute die de toepassingsmogelijkheden van dit materiaal belicht en de diverse vooroordelen ontkracht die er rond dit materiaal bestaan. RVS blijkt een goede 'total cost of ownership' te bezitten en is volledig recyclebaar. In de laatste presentatie besteedt Anton van Tuijl, secretaris van de Federatie 'Behoudt de Langstraatspoorbruggen', aandacht aan een viertal spoorbruggen: draaibrug over de Donge bij Geertruidenberg, in het Halve

Zolenpark in Waalwijk, over den Baardwijksche Overlaat, de Venkantbrug in Vlijmen en de ons bekende Moerputtenbrug. Het bestaan van de bruggen wordt bedreigd door het ontwerp van een brug in een snelfietsverbinding in een weggegraven spoordijk met pijlers op bestaande fundering van metselwerk. De presentatie werd gelardeerd met diverse vragen waarop de deelnemers interactief konden reageren of achteraf in een 'breaking outssessie'.



Ontwerp fietsbrug Eindhoven
Foto: Ney & Partners



Águilas, voetbrug Murcia (Sp)
Foto: acuaMed, Madrid

Het is verheugend dat zich door deze manier van presenteren het aantal aanmeldingen voor de bijeenkomst meer dan tweehonderd bedroeg