

## 4 AANBEVELINGEN

De Raad voor de Transportveiligheid is van mening dat er in het Nederlandse wegennet plaatsen zijn te onderscheiden, waar – ter voorkoming van catastrofale ongevallen – extra veiligheidswaarborgen moeten worden gecreëerd om te voorkomen dat voertuigen van de weg raken en vervolgens op een andere transportbaan terechtkomen. Daarbij valt primair te denken aan ongelijkvloerse kruisingen in het hoofdwegennet of van het hoofdwegennet met (belangrijke) spoor- of waterwegen, maar ook aan plaatsen waar wegen van een lagere orde over een dergelijke transportbaan gaan.

Uiteraard zijn ook andere aspecten dan de veiligheid van belang voor beoordeling van de bedoelde situaties. Bij die afweging moet echter naar het oordeel van de Raad, zeker op plaatsen waar het uit koers raken van een voertuig direct of indirect tot catastrofale gevolgen kan leiden, relatief veel gewicht worden toegekend aan het veiligheidsaspect.

Om die reden doet de Raad, naar aanleiding van de in hoofdstuk 3 gesignaleerde veiligheidstekorten, de volgende aanbevelingen:

### **(1) Richtlijnen m.b.t. spoorvorming en stroefheid**

*De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen om voor bruggen en viaducten aanvullende richtlijnen op te stellen met betrekking tot de eigenschappen van de deklaag van rijkswegen, zowel voor aanleg als voor onderhoud en reparatie. Deze aanvullende richtlijnen zouden moeten waarborgen, dat de spoorvorming en stroefheidsvermindering (ook bij relatief hoge buitenluchttemperaturen) beperkt blijven.*

*Voor bruggen en viaducten waarvan de deklaag nog niet aan deze aanvullende eisen voldoet, dient een systeem te worden ontwikkeld voor het adequaat bewaken van en reageren op weersomstandigheden die een relatief snelle verslechtering van de spoorvorming en stroefheid tot gevolg kunnen hebben.*

Toelichting:

De Raad is van oordeel dat het op bruggen en viaducten extra van belang is om te voorkomen dat voertuigen uit koers raken. Daarom dient ook bij uitzonderlijke weersomstandigheden gewaarborgd te zijn dat de weg voldoende vlak en stroef is. Dit geldt onverkort voor ‘tussentijdse’ onderhoudswerkzaamheden zoals op de Ketelbrug waren uitgevoerd.

Bruggen en viaducten met een wegdek uit asfaltbeton zijn in die zin extra gevoelig voor bepaalde weersomstandigheden, dat het bij zomerse omstandigheden kan voorkomen dat in relatief korte tijd de spoorvorming aanmerkelijk toeneemt en/of (bij daarvoor gevoelige toplagen) de stroefheid (door vet slaan van het oppervlak) plotseling drastisch vermindert. Van de wegbeheerder mag worden verwacht dat dergelijke situaties en omstandigheden op structurele wijze worden bewaakt en dat er in voorkomende gevallen tijdig adequate maatregelen worden getroffen.

## **(2) Kerend vermogen van zijbermbeveiligingen**

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen te bevorderen dat alle wegbeheerders nieuwe richtlijnen ontwikkelen die ertoe leiden dat het kerend vermogen van zijbermbeveiligingen op zogenaamde kunstwerken wordt verbeterd. Deze nieuwe richtlijnen dienen voor zowel nieuwe als bestaande situaties te gelden en voor alle wegtypen.

Toelichting:

Bij de huidige richtlijnen van CROW en de huidige interne richtlijnen van Rijkswaterstaat met betrekking tot zijbermbeveiligingen wordt geen onderscheid gemaakt tussen wegen in het algemeen en kunstwerken als bruggen en viaducten. Bij toekomstige interne richtlijnen van Rijkswaterstaat – één van de wegbeheerders- krijgen kunstwerken in rijksautosnelwegen waarschijnlijk wel een aparte status. Naar het oordeel van de Raad moet het kerend vermogen van de zijbermbeveiligingen op alle bruggen en viaducten afgestemd zijn op het relatief grote risico dat verbonden is aan het op die plaats van de weg raken van een voertuig. Bij de beoordeling van risico's zouden niet alleen ongelijkvloerse kruisingen van alle wegen – dus niet alleen autosnelwegen in beheer van het Rijk- met andere wegen, maar ook met vaar- en spoorwegen moeten worden betrokken. Daarbij zouden zowel de nu reeds door de Bouwdienst van Rijkswaterstaat meegewogen kans op een vervolgongeval, als de ernst van een dergelijk vervolgongeval een rol moeten spelen.