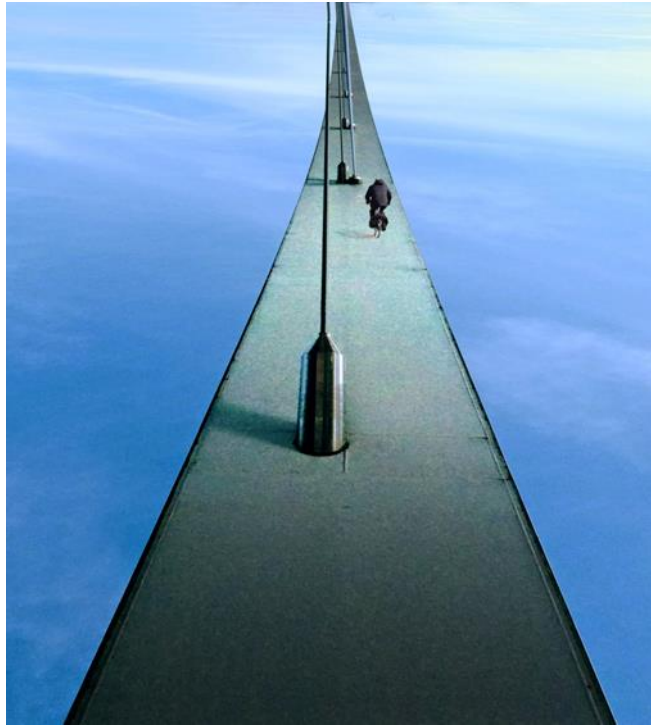




Brugpassages Drechtsteden

Over de brug

Arij van der Stelt en William Nederpelt

Foto voorpagina: A van der Stelt

De Fietzersbond komt op voor de belangen van fietsers in Nederland en zet zich in voor meer en betere mogelijkheden om te fietsen. Dat kan dankzij de steun van onze leden. De Fietzersbond heeft ruim 32.000 leden, 170 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

Copyright Fietzersbond 2024.

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietzersbond
Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE Utrecht

[Www.fietzersbond.nl](http://www.fietzersbond.nl)

Telefoon 030-2918171

Afdeling Drechtsteden

E-Mail drechtsteden@fietzersbond.nl
<https://drechtsteden.fietzersbond.nl>

Doel en inleiding	6
1 Werkwijze	7
2 Richtlijnen	8
2.1 CROW-richtlijnen	8
2.1.1 <i>Gebruikers van een brug</i>	9
2.1.2 <i>Voetgangers</i>	9
2.1.2.1 <i>Hoogteverschil</i>	9
2.1.2.2 <i>Hellingbaan</i>	9
2.1.3 <i>Fietsers</i>	10
2.1.4 <i>Doorfietsroutes</i>	10
2.1.5 <i>Nieuwe/ andere gebruikers</i>	11
2.1.6 <i>Leuningen</i>	11
3 Regio	12
4 Beoordeling	13
4.1 Hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	13
4.2 Kwaliteit wegdek	13
4.3 Verlichting	13
4.4 Afscheiding van autodeel	13
4.5 Totaal	13
5 Overzicht bruggen	14
5.1 Alblisserdam	14
5.1.1 <i>Grote Beer, brug over De Noord</i>	14
5.2 Dordrecht	16
5.2.1 <i>Verkeersbrug Dordrecht/ Stadsbrug/ Zwijndrechtse brug</i>	16
5.2.2 <i>Moerdijkbrug</i>	20
5.2.3 <i>Merwedebrug/ Papendrechtsebrug</i>	23
5.2.4 <i>Baanhoekbrug</i>	26
5.2.5 <i>Blauwe Brug</i>	27
5.2.6 <i>Prins Clausbrug</i>	30
5.2.7 <i>Prins Hendrikbrug</i>	32
5.2.8 <i>Wantijbrug</i>	34
5.2.9 <i>Amstelwijckfietsbrug</i>	36
5.2.10 <i>Mijlweg</i>	38
5.3 Hardinxveld – Giessendam	39
5.3.1 <i>Brug op Buitendams</i>	39

5.4	Hendrik-Ido-Ambacht	40
5.4.1	<i>Hendrik Ydeniadiuct</i>	40
5.5	Papendrecht.....	41
5.5.1	<i>Merwedebrug Papendrecht</i>	41
5.5.2	<i>Brug over de A15</i>	41
5.5.3	<i>Fietsbrug Matenasche Scheidkade</i>	42
5.5.4	<i>Witte Brug</i>	45
5.6	Sliedrecht	46
5.6.1	<i>Spoorbrug/ Baanhoekbrug</i>	46
5.7	Zwijndrecht	46
5.7.1	<i>Stadsbrug</i>	46
6	Matrix	47
5	Afbakening.....	48
6	Conclusies	49
6.1	Hellingen	49
6.2	Breedtematen	49
6.3	Lawaai/ licht.....	49
6.4	Vuil/ afscherming.....	49
6.5	Hoogtevrees.....	49
7	Aanbevelingen	50
	Bronnen	51
	Enquête	52

Doel en inleiding

Onverwacht kregen we, van een aantal fietsers die een recreatieve fietstocht maakten, te horen dat zij sommige bruggen in de regio niet over durfden. Voor ons was dat een reden om daar eens nader onderzoek naar te doen.

De Fietsersbond Drechtsteden wil immers graag dat er op een structurele wijze aandacht wordt geschonken het stimuleren van fietsen en het wegnemen van mogelijke beperkingen. Een van die knelpunten lijken nu de verschillende bruggen in de regio te zijn.

Deze passages vormen vaak een flessenhals in het wegennet, druk, smal en soms met een aanzienlijk hoogteverschil. Deze factoren zouden kunnen leiden tot een verminderd fietsgebruik, ook al omdat alternatieve routes mogelijk ontbreken.

Daarnaast is bekend dat juist de komende jaren er veel aandacht uitgaat naar de renovatie van bruggen in Zuid-Holland.

Dit heeft geleid tot de volgende vraagstellingen:

Welke ervaringen hebben fietsers met de brugpassages in de regio? Bestaat bruggenangst? Is daarbij een leeftijdsverschil relevant? En als een negatief effect van brugpassages vastgesteld wordt, hoe kan de overheid zorgdragen voor een kwalitatieve verbetering mogelijk gekoppeld aan regulier onderhoud?

In deze nota wordt aan aantal bruglocaties onderzocht, die als maatgevend worden gezien voor veronderstelde problematiek. Vervolgens worden de gegevens uit interviews met vragenlijsten geanalyseerd. Afgesloten wordt met conclusies en een aantal aanbevelingen.

1 Werkwijze

Om meer zicht te krijgen zijn door vrijwilligers van de Fietzersbond veel grote bruggen in de regio bezocht en geschouwd. Daarnaast is door de afdeling een online enquête verzorgd. Deze is gepubliceerd op onze website en is ook naar alle leden (350) gezonden.

De resultaten zouden moeten leiden tot een beter zicht op de huidige praktijk. Daarmee wordt veronderstelde vraagstukken verhelderd en indien noodzakelijk vertaald naar te nemen maatregelen. Ook is onderzocht wat de huidige richtlijnen zijn voor de doorfietsroutes (voorheen snelfietsroutes), dit omdat de meeste bruggen onderdeel zijn van een doorfietsroute. Uiteindelijk zijn er 35 personen geweest die een mening hebben gegeven over een of meer van de 16 onderzochte bruggen.

2 Richtlijnen

Algemeen

Het kruisen van barrières als spoorlijnen, snelwegen, rivieren vindt vaak ongelijkvloers plaats. Het gevolg kan zijn dat deze kruisingen fietsers en voetgangers dwingen tot het overbruggen van een aanzienlijk **hoogteverschil** via tunnels of bruggen. Lange hellingen met aanzienlijke hoogteverschil evt. in combinatie hoogtevrees op bruggen dragen mogelijk bij aan een **verminderd comfort** dat vooral bij oudere verkeersdeelnemers aan de orde zou kunnen zijn.

Vanwege de hoge kosten en grootte van de ingreep zijn kunstwerken als bruggen en tunnels spaarzaam verdeeld en trechteren daardoor het verkeer van een brede regio naar een beperkt aantal oversteekpunten. Met als gevolg een **gedwongen hoge gebruiksintensiteit** door het ontbreken van een dicht bij gelegen alternatief.

De primaire rol van de kunstwerken is het faciliteren van het gemotoriseerd verkeer. Het langzaam verkeer lift meestal ondergeschikt mee. De kans is groot dat deze lagere prioriteit negatief uitpakt in een **beperkte kwaliteit** qua afmetingen (breedte) en detaillering. In de nota zijn deze aspecten bij diverse bruggen hierop getoetst via de enquête.

Ten aanzien van de belevingskwaliteit is er een nog relatief onbekend fenomeen nl. het doorwerken van **het forse verschil in schaal** van de kunstwerken en die van fietsers en voetgangers. De materialisering, detaillering en afmetingen van de kunstwerken zijn immers gebaseerd op de wereld van snelverkeer, treinen en scheepvaart. En die staat (te?) ver af van het menselijke individu. Een vaak door de auto bepaalde unheimische parkeergarage is een dergelijk en bekender voorbeeld. In de nota is dit aspect bij de gebruikers nader onderzocht.

De beperkte breedte van de kunstwerken resulteert vaak in een **zeer nabije confrontatie** van het snelverkeer en het langzaam verkeer. Gevolg: blootstelling aan lawaai, slechte luchtkwaliteit, nat gespetterd, afval en verblinding door koplampen. In de nota zijn deze aspecten meegenomen.

Richtlijnen

Er komen steeds meer en verschillende voertuigen op het fietspad. Dit is een van de redenen dat de eisen die aan een fietspad worden gesteld steeds veranderen. Veranderen in die zin dat het wegdek glad moet zijn, goede afwatering moet kennen, geen ongemakkelijke verkeersdrempels (de overgang van dilatatievoegen fungeert vaak als 'verkeersdrempel').

Daarnaast worden voetgangers 'toegestaan' op fietspaden. Het landelijk beleid voorziet nog niet echt in fiets- voetpaden.

Voor de afscheiding tussen fiets- en voetpaden geldt dat men dat vergevingsgezind wil inrichten. Dit om het aantal eenzijdige ongevallen door een te haaks niveauverschil te beperken.

2.1 CROW-richtlijnen

In 2014 is de Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer gepubliceerd. Hierin is het proces om te komen tot een goed ontwerp, met draagvlak uitgebreid beschreven.

Er is geen aandacht geschonken aan allerlei technische aspecten zoals de mogelijke breedte van de fiets- wandelpaden. Wel wordt in deze ontwerpwijzer onderscheid gemaakt in typen gebruikers.

2.1.1 Gebruikers van een brug

Reguliere gebruikers	
voetgangers fietsers bromfietzers	
Bijzondere gebruikers mindervaliden kinderen	
Onbedoelde gebruikers	
motorvoertuigen fietsers en bromfietzers ruiters vandalen brugspringers	
Incidentele gebruikers	
onderhoudsvoertuigen hulpdiensten	
Overige gebruikers	
nutsbedrijven flora & fauna	

Landbouwvoertuigen bleven in deze **publicatie** buiten beschouwing. Bestuurders hiervan kunnen alleen reguliere gebruiker zijn bij verkeersbruggen

2.1.2 Voetgangers

2.1.2.1 Hoogteverschil

Voor hoogteverschillen groter dan 0,21 m is overbrugging door een vaste trap of hellingbaan verplicht. Is een hellingbaan of trap onvermijdelijk, pas dan de hiervoor geldende richtlijnen toe (zie hoofdstuk 9). De belangrijkste uitgangspunten voor hellingbaan en trap lichten we hieronder alvast kort toe.

CROW-publicatie 337 'Richtlijn toegankelijkheid' [8] beschrijft richtlijnen voor het loopoppervlak. Vanuit toegankelijkheidsperspectief is het aan te raden deze publicatie als uitgangspunt te gebruiken en voor een vlak loopoppervlak te zorgen, waarbij onregelmatigheden maximaal 5 mm bedragen.

2.1.2.2 Hellingbaan

Volgens het Bouwbesluit [7] heeft een hellingbaan voor voetgangers een breedte van ten minste 1,1 m en een hoogte van niet meer dan 1 m. Is het hoogteverschil groter dan 1 m, dan is opsplitsing nodig in stukken die ieder maximaal 1 m hoogteverschil overbruggen. De stukken hellingbaan moeten dan aan elkaar verbonden zijn door vlakke stukken (rustvlakken). Deze uitgangspunten gelden specifiek voor voetgangers.

CROW-publicatie 337 'Richtlijn toegankelijkheid' beschrijft richtlijnen voor hellingen in meer detail voor voetgangers. Voor een hellingbaan die ook wordt gebruikt door ander langzaam verkeer is hun

aanbeveling om bij het overbruggen van een hoogte van meer dan 5,0 meter een rustvlak met een lengte van ongeveer 25 meter op te nemen. Voor deze hellingen gelden ook andere hellingspercentages.

2.1.3 Fietzers

Door het CROW zijn enkele voorbeelden gemaakt die aangegeven hoe breed een fietsbrug zou kunnen zijn.

Voorbeeldberekeningen breedte fietsbrug

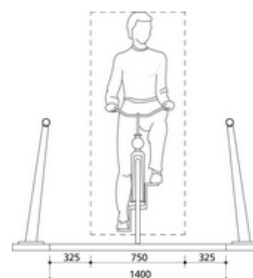
Voorbeeld 1.

Eenrichtingsverkeer, naast elkaar fietsen niet mogelijk.

Tabel 3.6. Maatvoering

Benodigde breedte fietser	1,75 m
obstakelafstand tot hekwerk, aan beide zijden	0,325 m
Totale breedte binnen de hekwerken	1,4 m

Figuur 3.13. Breedte brug



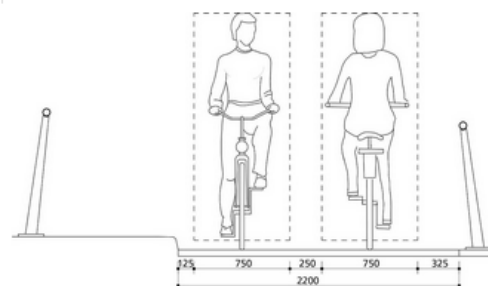
Voorbeeld 2.

Tweerichtingsverkeer, lage intensiteit.
Naastliggend voetpad aan één zijde.

Tabel 3.7. Maatvoering

Benodigde breedte fietser	1,75 m
obstakelafstand tot hekwerk	0,325 m
obstakelafstand tot trottoirband > 5 cm	0,125 m
Totale breedte tussen hekwerk en trottoir	2,2 m

Figuur 3.14. Breedte brug



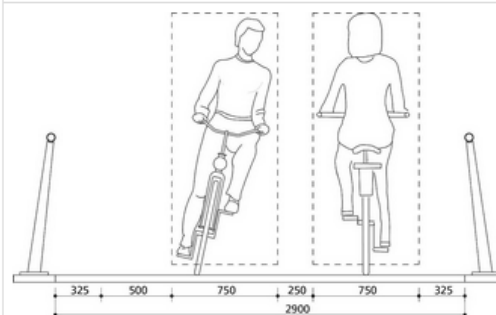
Voorbeeld 3.

Als voorbeeld 2, maar zonder voetpad en met neergaande bocht.

Tabel 3.8. Maatvoering

Benodigde breedte fietser	1,75 m
obstakelafstand tot hekwerk, aan beide zijden	0,325 m
extra breedte ivm scheefhang fietsers	0,5 m
Totale breedte tussen de hekwerken	2,9 m

Figuur 3.15. Breedte brug



2.1.4 Doorfietsroutes

Steeds meer bruggen vormen een belangrijke schakel in het interlokale netwerk, vormen een schakel in de doorfietsroutes of snelfietsroutes.

Kenmerken voor snelfiets zijn

2.1.5. Hellingbaan fietsers

Bij grote hoogteverschillen is de maximale hellingshoek 1:30 (3,3%). Indien rustvlakken worden toegepast is de maximale hellingshoek 1:25 (4%). De hellingsgraad voor fietsers mag over het algemeen niet groter zijn dan 6%, hoewel zeer korte stukken tot 10% acceptabel kunnen zijn. Voor langere beklimmingen moeten de hellingsgraden worden teruggebracht tot 2-3%

Bij een hoogteverschil tot 1,5 meter kan een helling 7,5% zijn, maar bij een hoogteverschil van 6,5 meter ligt het maximale hellingspercentage al op 3%, waarna deze afneemt tot 2% bij hoogteverschillen van 10 meter.

2.1.5 Nieuwe/ andere gebruikers

Volgens het CROW zijn er geen aparte eisen voor paden die ook, al dan niet legaal, worden gebruikt door bromfietsers of brommobielen. Door hen wordt wel aangeraden om voor brommers 1 meter aan te houden en voor brommobielen een breedte van 2 meter. Daarbij geldt dat, gelet op inclusiviteit, er rekening moet worden gehouden met het gegeven dat 10% van de bevolking een geestelijke of lichamelijke beperking heeft.

Van belang is het verder om rekening te houden met de toegankelijkheid van een brug voor hulpdiensten en onderhoudsdiensten.

2.1.6 Leuning

In 2019 is door het Rijk een onderzoek gepresenteerd over de hoogte van brugleuning. Na onderzoek bleek dat de gewenste veilig (gevoelde) hoogte van de leuning 130 cm is.

3 Regio

In de regio wordt de fiets als volwaardig vervoermiddel behandeld in de verkeers- en vervoersplannen. Het beleid zich lokaal en regionaal op een toename van het gebruik van de fiets, een groter aandeel in de modal split. Belangrijke drijfveer daarin zijn milieudoelstellingen en ongewenste toename van verkeerscongestie. De aanwezige rivieren in de regio hebben geleid tot een diversiteit aan op de fiets gerichte passages. De Fietzersbond heeft daarbinnen een selectie gemaakt, zodat een zo breed mogelijk beeld ontstaat aan fietservaringen. Duidelijk is dat de verschillen tussen bruggen ook tot specifieke reacties heeft geleid.

4 Beoordeling

Er zijn 14 bruggen/ viaducten in het onderzoek tegen het licht gehouden. Deze worden in het volgende hoofdstuk allemaal toegelicht. In het totaal hebben 35 mensen informatie verstrekt over een of meer bruggen/ viaducten. Daarbij zijn de volgende punten bevraagd:

1. Hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)
2. Kwaliteit wegdek
3. Verlichting
4. Afscheiding van autodeel
5. Hellingen

4.1 Hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

Het viaduct over de Noord tussen Alblasserdam en Hendrik-Ido- Ambacht krijgt de meeste negatieve reacties, terwijl het fietsviaduct Amstelveen het positiefst wordt beoordeeld. Daar is de 'hinder het minst. Bij een gemiddelde beoordeling van 3,6 en wijkt de brug over de Noord met een score 6,48 echt af in negatieve zin.

4.2 Kwaliteit wegdek

Het is niet verbazingwekkend, maar de nieuwe Prins Clausbrug in Dordrecht behaalt hier een score van 7,6. De brug over De Noord haalt hier de laagste score 4,29

4.3 Verlichting

Het is niet verbazingwekkend, maar de nieuwe Prins Clausbrug in Dordrecht behaalt hier een score van 7,05. De Baanhoekbrug tussen Dordrecht en Sliedrecht haalde hier de laatste score. Dit was 4,75.

4.4 Afscheiding van autodeel

De brug tussen Zwijndrecht en Dordrecht wordt het hoogst gewaardeerd gelet op de afscheiding tussen het fiets-voetgangersdeel en de autoweg met een 7,24. Het laagst wordt de afscheiding gewaardeerd op de Simon Danserbrug in Dordrecht met een 5,34.

4.5 Hellingen

Zowel uit de nagemeten hellingspercentages als de enquête zijn geen verontrustende gegevens naar voren gekomen.

4.5 Totaal

De nieuwe al veel bekroonde Prins Clausbrug wordt ook in dit onderzoek het hoogst gewaardeerd met een 7,23. En de Brug over de Noord wordt met een gemiddelde van 5,08 het laagst gewaardeerd.

5 Overzicht bruggen

5.1 Alblasserdam

5.1.1 Grote Beer, brug over De Noord



Plannen



In 2025 zal de brug over de Noord, de Grote Beer worden gerenoveerd. Er zal dan waarschijnlijk tijdelijk een pont worden ingezet. Ook zijn er plannen om het pad opnieuw te asfalterenⁱ.

Situatie

Het fiets- voetpad op de brug is 130 cm breed. Wanneer de miniumbreedte (CROW-richtlijnen) wordt gehanteerd, dan is de feitelijke beschikbare ruimte 30 cm. Aan beide zijden op het fietspad dient nl een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm.

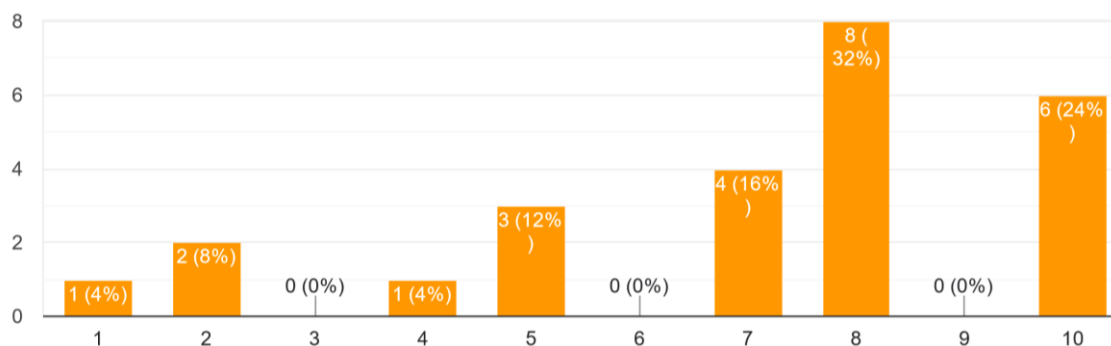
Het fiets- voetpad is 1,6 km lang aan beide zijden.

Aan de Alblasserdamse kant is aan het begin van de daadwerkelijke brug een fietslift aangebracht. Aan de zuidzijde in Alblasserdam ligt een 'borstelgoot'. Deze vertraagt de afdaling (en zorgt voor schonere velgen...).

Enquête

Hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

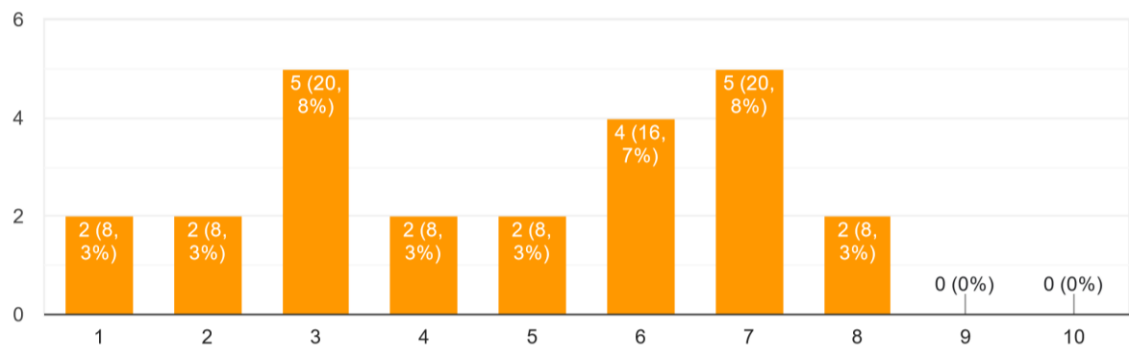
25 antwoorden



Figuur 1 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

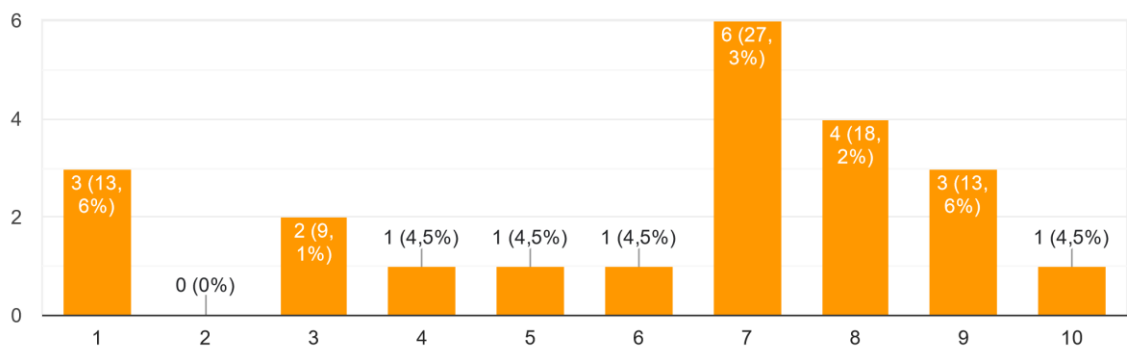
24 antwoorden



Figuur 2 Slecht -> goed

verlichting

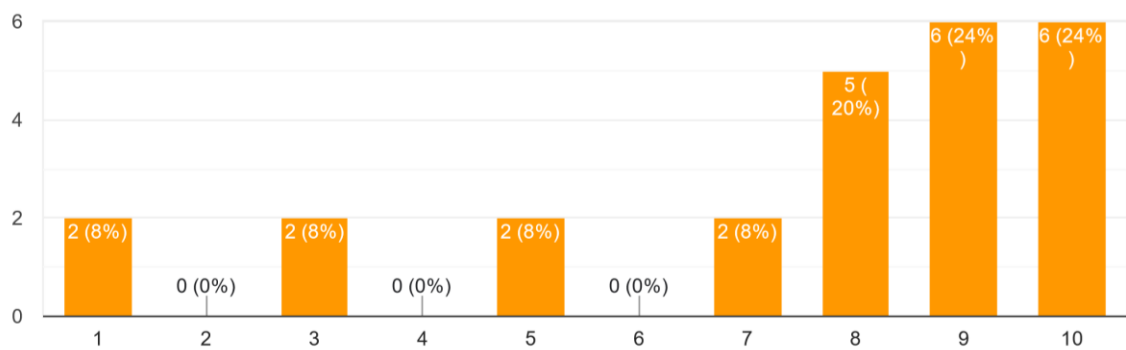
22 antwoorden



Figuur 3 Slecht -> goed

Afscheiding van autodeel

25 antwoorden



Figuur 4 slecht -> goed

Opmerkingen uit de Enquête

- Erg smal op de brug, wegdek oprit westzijde vrij slecht, geen ruimte bij de trap om op/af te stappen, trappen erg steil en glibberig in de regen, brugopeningen duren onvoorstelbaar lang.
- Veel te smal, veel hinder bij de trappen
- Inhalen door bijv. scooters op fietspad heel gevaarlijk. Diversen zijn al gevallen vanwege inhalen. Er zou een inhaalverbod op het fietspad moeten komen als het fietspad zo smal blijft.
- Te smal, erg gevaarlijk met inhalen
- De toegang vanuit Hendrik-Ido-Ambacht bij de verkeerslichten is bijzonder slecht. Vol met kuilen en zeer kleine draai en te smal. Bepaalde delen van het fietspad zijn erg smal. Zeker bij het afgaande deel richting Alblasserdam.
- De stoplichten voor de fietsers zijn een extra drama hier.
- Het weggedeelte dat van hout is slecht. Op de brug en aan beide zijden van de opritten ontbreekt elke vorm van geluids-, sproei- stof- en sproeiwering. Beide onderdelen verdienen een toekomstgerichte aanpak.
- Geen gebruik i.v.m. Waterbus
- Scoort vrijwel net zo slecht als de Moerdijkbrug
- Fietsstroken zijn veel te smal.
- Veel te smal
- Vuil wegdek met afval van rijweg

Oordeel

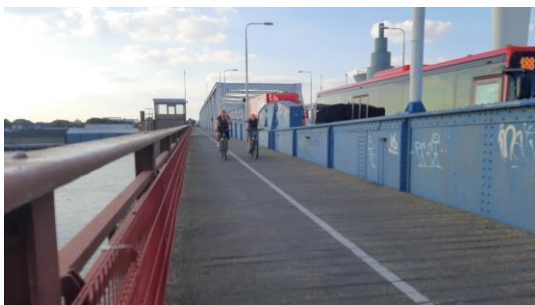
De breedte is volstrekt onvoldoende voor alleen al een fietspad.

De leuning aan de waterkant en autorijbaan is op onvoldoende hoogte

De afscheiding van de autorijkstroken is onvoldoende, vanwege de windvlagen.

5.2 Dordrecht

5.2.1 Verkeersbrug Dordrecht/ Stadsbrug/ Zwijndrechtse brug



Brug Zuidzijde Dordtse kant



Zuidzijde brug Dordtse kant



Noordzijde fiets- voetpad



Oprit noordzijde fietspad

De brug wordt ook wel de Zwijndrechtse brug genoemd.

Plannen

De gemeenten Dordrecht en Zwijndrecht hebben (geen gelijklopende) plannen/ ideeën over de wijze waarop de brug kan/ moet worden gebruikt. Op het eiland van Dordrecht zal de op- en afrit van de brug mogelijk een onderdeel vormen van het nieuwe Maasterras met onder meer een optie van het doortrekken van de fietsroute langs het spoor richting het station en bij de aanlanding een spiraal als verbinding met het maaiveld.

Situatie

Het fiets- voetpad op de brug is 220 cm breed. Wanneer de minimumbreedte (CROW-richtlijnen) wordt gehanteerd, dan is de feitelijke beschikbare ruimte 170 cm. Aan beide zijden op het fietspad dient nl een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm. Dit is aan een zijde niet het geval

Het fiets- voetpad is 1,2 km lang, zuidzijde. Aan de noordzijde is ze 1,5 km lang.

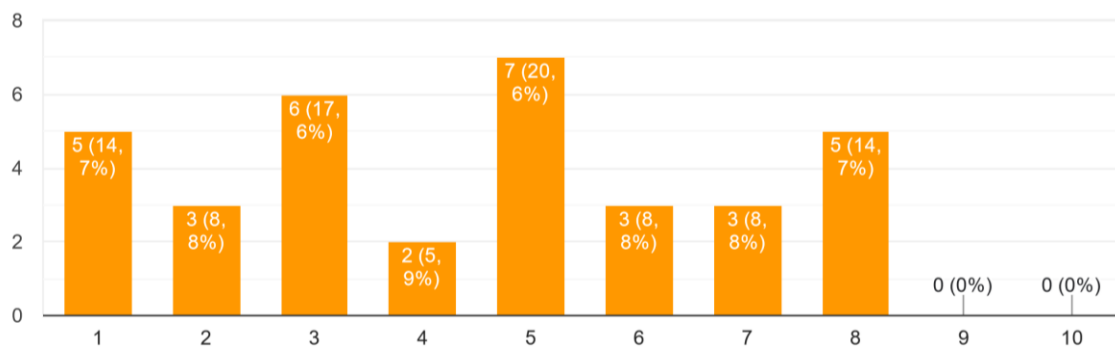
Aan de oostzijde is aan het begin van de daadwerkelijke brug een fietslift aangebracht. Aan de zuidzijde ligt een 'borstelgoot'. Deze vertraagd de afdaling (en zorgt voor schonere velgen...).



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

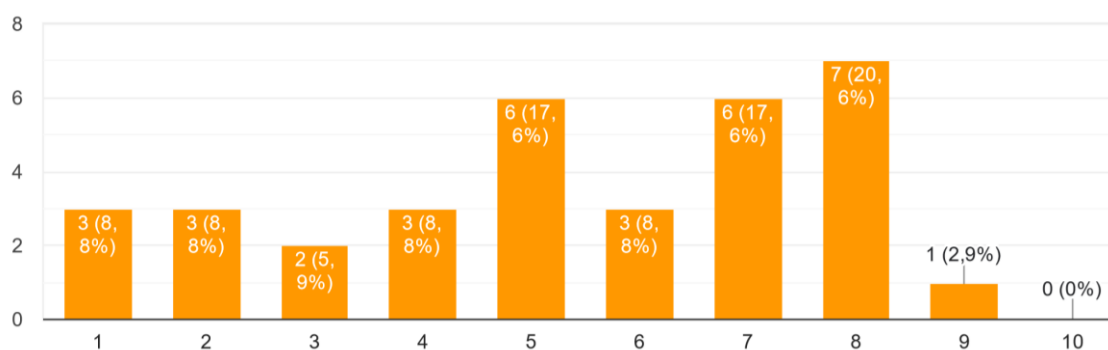
34 antwoorden



Figuur 5 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

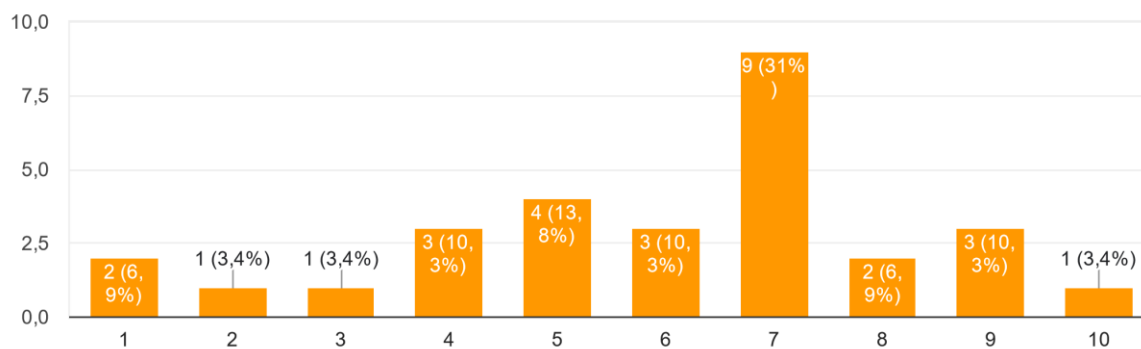
34 antwoorden



Figuur 6 slecht -> goed

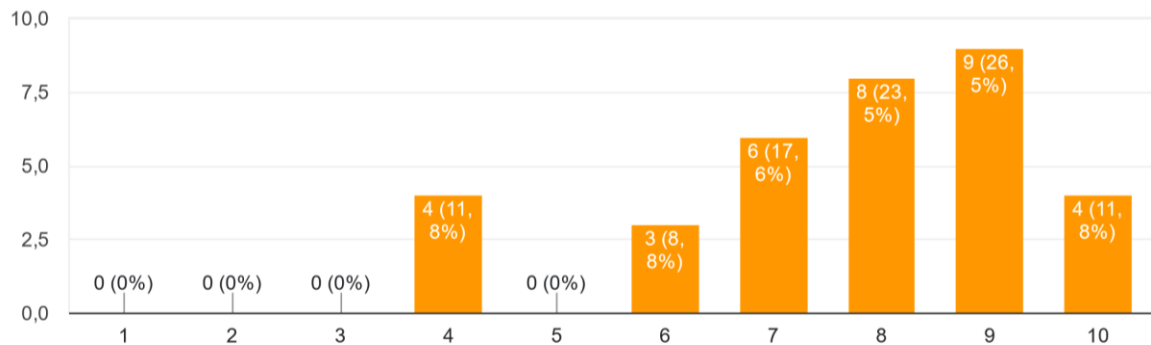
verlichting

29 antwoorden



afscheiding van autodeel

34 antwoorden



Figuur 7 slecht -> goed

Opmerkingen

- Sommige fietsers rijden aan de verkeerde kant. De afrit van Zwijndrecht naar Dordrecht is dan erg smal. Zou breder mogen.
- Verlichting en wegdek kan beter
- Je zit volop in de auto uitstoot
- Met name de oprit vanaf de Weeskinderdijk is erbarmelijk. De fietslift helpt, maar is niet ideaal.
- Lastige trap voor een 70+ er waar je je fiets naar boven moet duwen in Zwijndrecht
- Oprit naar Zwijndrecht erg smal. Beide zijden veel spookrijders! Trap in Dordt is een verbetering met vroeger, maar de 'lift' staat vaak in storting.
- Brommers op het fietspad, grote hoeveelheden spookrijders, het asfalt in Dordt is golfkarton en in Zwijndrecht gatenkaas.
- Veel mensen fietsen verkeerde kant op
- De verflijn als scheiding tussen fietsers en voetgangers functioneert niet.
- Door fietsers wordt er veel en vaak op het voetpaddeel gereden waarbij voetgangers niet altijd ruim gepasseerd worden.

Oordeel

De breedte is volstrekt onvoldoende voor alleen al een fietspad.

De leuning aan de waterkant en autorijbaan is op onvoldoende hoogte

De afscheiding van de autorijkstroken is voldoende.

5.2.2 Moerdijkbrug

Plannen

De brug is van Rijkswaterstaat. Er zijn geen plannen bekend over mogelijke renovatie.

Situatie

Het tweerichtingenfiets- voetpad op de brug is 400 cm breed. Wanneer de minimumbreedte (CROW-richtlijnen) wordt gehanteerd, dan is de feitelijke beschikbare ruimte 350 cm. Aan beide zijden op het fietspad dient nl. een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm. Dit is aan beide zijdes niet het geval. In feite is dat 50 cm te smal.

Er zijn verschillende dilatatievoegen/ afdichtingen. Deze functioneren feitelijk als verkeersdrempels.

Het fiets- voetpad is 2,5 km lang, westzijde. Aan de oostzijde is ze 1,6 km lang.

Ze vormt nog geen onderdeel van een doorfietsroute. Ze is echter niet expliciet opgenomen in een interlokaal fietsnetwerk (een grensgeval)

Er is alleen een fysieke scheiding met behulp van de vangrails van het autoverkeer, terwijl de afscheiding van het Hollands Diep word gevormd door open, lage leuning.



Figuur 8 Zuidwestzijde

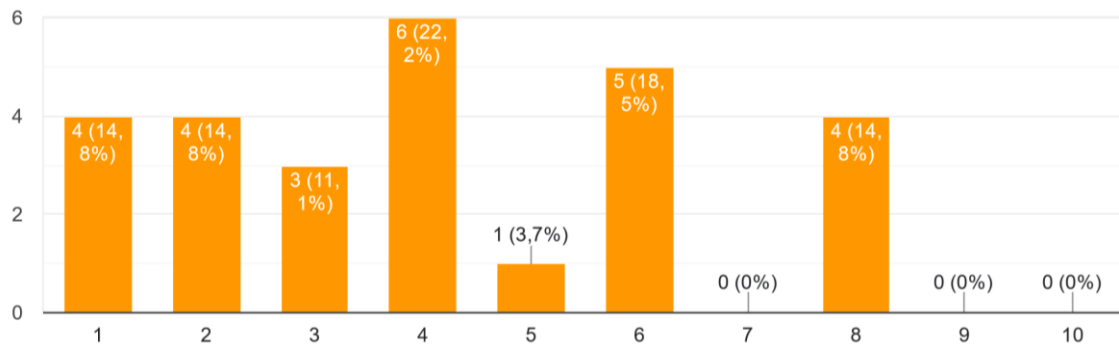


Vlak bij het begin van de brug is er op het eiland van Dordrecht een begin van een voetpad, een voetpad naar het Biesbosch Natura 2000 gebied.

Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

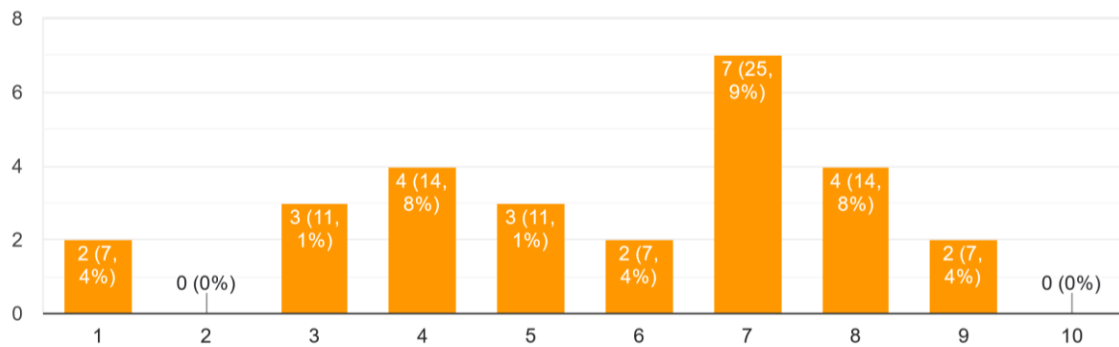
27 antwoorden



Figuur 9 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

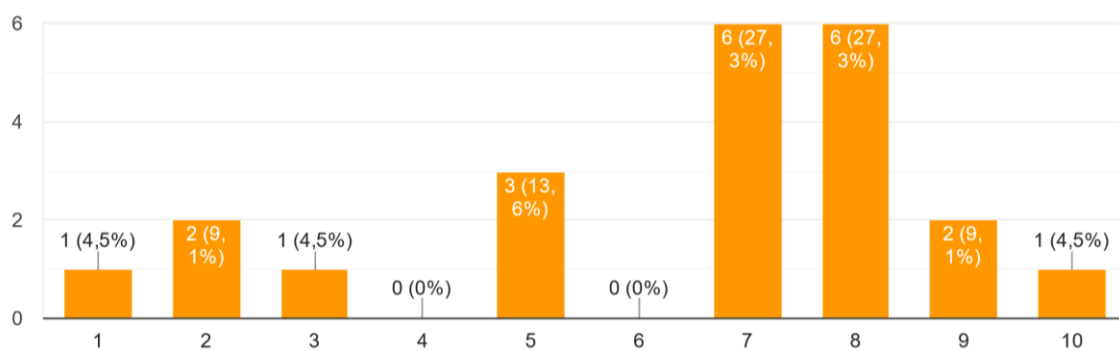
27 antwoorden



Figuur 10 slecht -> goed

verlichting

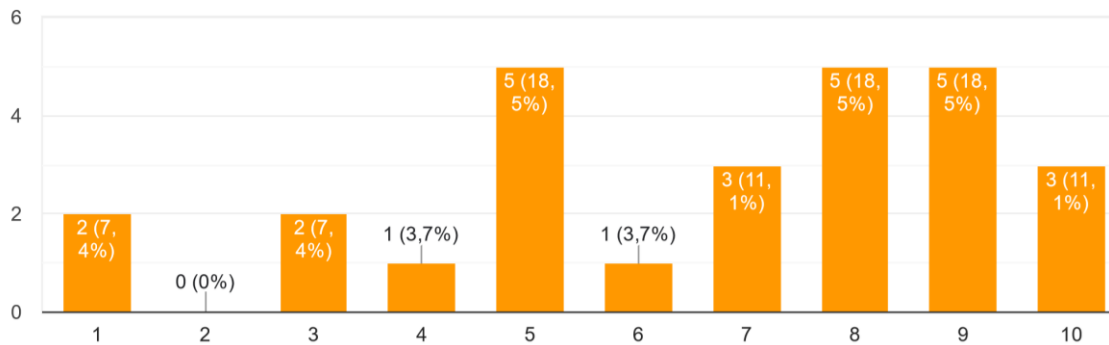
22 antwoorden



Figuur 11 slecht -> goed

afscheiding van autodeel

27 antwoorden



Figuur 12 slecht -> goed

Opmerkingen

- Ik rijd met een brommobiel en moet dadelijk na 9 juni via het fietspad over de Moerdijkbrug. Ik ben bang dat ik het toch een aantal keer mee ga maken dat er tegenliggers gaan komen en ben bang dat ik dan in z'n achteruit terug zal moeten. Het zou fijn zijn dat dit ooit zal veranderen en dat je de brug echt aan twee kanten kunt passeren. Of maak het fietspad een meter breder.
- Dit is de meest fietsonvriendlijke brug die ik ken. Lawaai, vuil, opspattend water van verkeer, wordt als afvalbak gebruikt door automobilisten
- vuil wegdek en afval van autoweg op het fiets pad
- Echt weinig aandacht voor fietser. Slecht wegdek, zeer matige verlichting, veel troep van autoweg, dichte en iets hogere afscheiding beter. Geeft tevens bescherming bij wind. Voor de trein wel een windscherm, maar voor de fietser nope.
- Ook hier weer adem je de auto uitstoot erg, en natuurlijk ook het geluid is erg hard en veel vanwege de snelweg er direct naast
- Opvallend veel glasscherven en afval op het fietspad.
- Voegovergangen zijn gigantische hobbels. Hekwerk aan de waterkant is laag en minimaal. Ik ben hier altijd bang te worden geraakt voor uit auto's gegooide voorwerpen die her en der liggen. Een griezelige brug.
- Het ontbreken van geluid, sproei en stofwering maakt het gebruik van de brug een penitentie.

Oordeel

De breedte is volstrekt onvoldoende voor alleen al een fietspad.

De leuning aan de waterkant en autorijbaan is op onvoldoende hoogte

De afscheiding van de autorijkstroken is onvoldoende, vanwege de windvlagen en het 'tegenlicht'.

5.2.3 Merwedebrug/ Papendrechts brug

Plannen

De brug is van Rijkswaterstaat. Er zijn plannen bekend over renovatie. Ze wordt in 2024 gerenoveerd.

Situatie

Het tweerichtingenfiets- voetpad op de brug is afwisseld 300 tot 350 cm . Wanneer de miniumbreedte (CROW-richtlijnen) wordt gehanteerd, dan is de feitelijke beschikbare ruimte 250 cm. Aan beide zijden op het fietspad dient nl. een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm. Dit is aan beide zijdes niet het geval. In feite is dat 150 cm te smal.

Er zijn verschillende dilatatievoegen/ afdichtingen. Deze functioneren feitelijk als verkeersdrempels.

Het fiets- voetpad is 1,5 km lang, net voor het begin van de brug is er aan de Papendrechtse zijde een (afgesloten) trap voor voetgangers. .

Er zijn verschillende soorten afscheidingen van het autoverkeer, terwijl de afscheiding van de Beneden Merwede wordt gevormd door hoge leuningen. De afscheiding van de autorijstroken wordt gevormd door verschillende soorten harde afscheidingen. Deze voorkomen geen verblinding en maken het fietsen 's avonds soms (sociaal) onveilig.

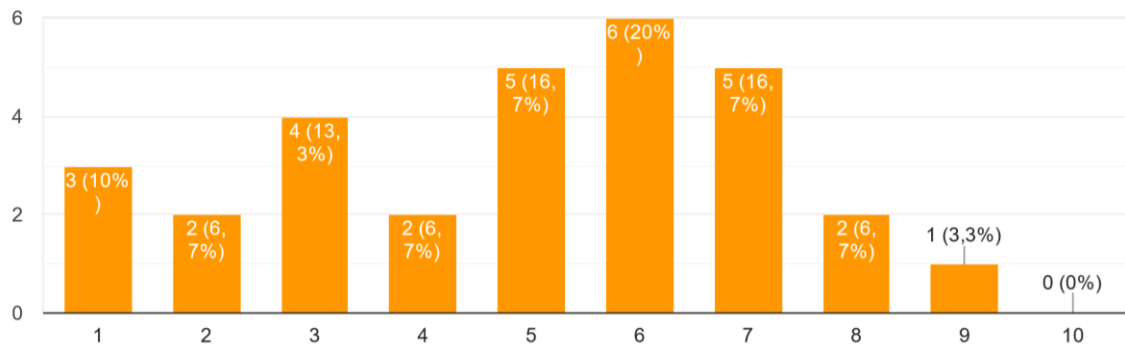
Ze vormt een onderdeel van het doorfietsnetwerk de BenedenMerwederoute



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

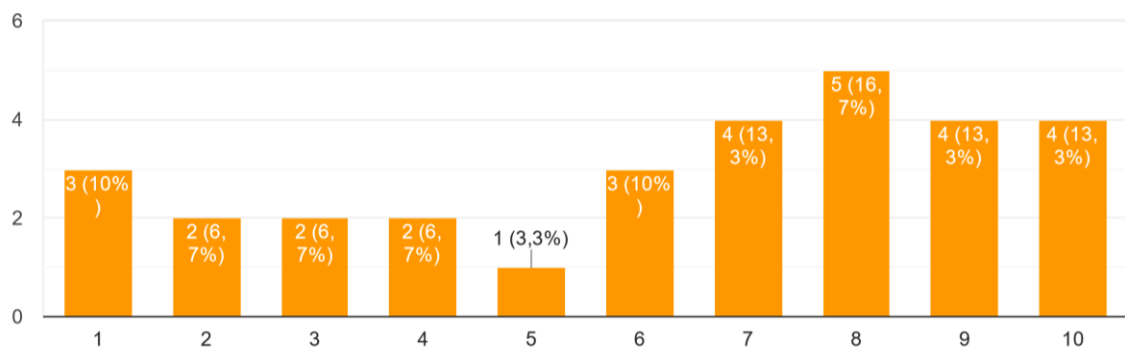
30 antwoorden



Figuur 13 weinig - > veel

afscheiding van autodeel

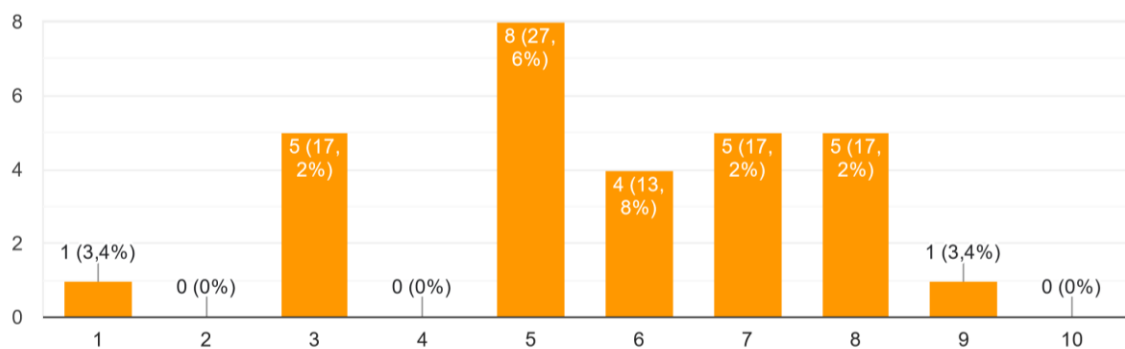
30 antwoorden



Figuur 14 Slecht - > goed

verlichting

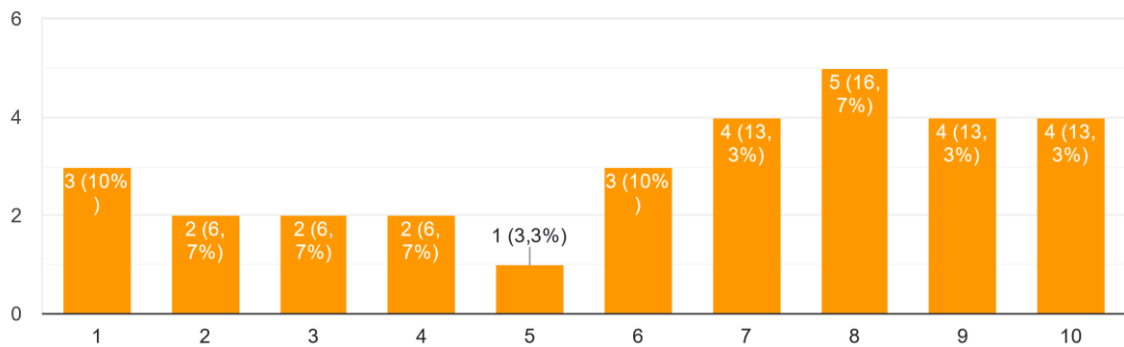
29 antwoorden



Figuur 15 slecht - > goed

afscheiding van autodeel

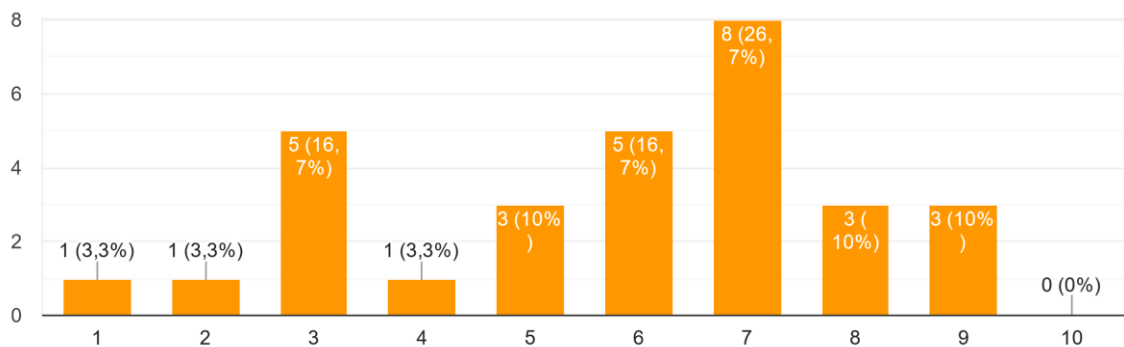
30 antwoorden



Figuur 16 slecht -> goed

kwaliteit wegdek

30 antwoorden



Figuur 17 Slecht -> goed

Opmerkingen

- Jammer dat je moet kiezen bij vragen die je niet kunt beantwoorden. Ik fiets nooit in het donker dus weet niet hoe het met de verlichting gesteld is.
- Valt op dat de fietspaden op bruggen veel 'troep' langs de kanten van het fietspad heeft
- Het beweegbare deel is onbeschermd als afscheiding met het autoverkeer. Bij regenweer word je 'nat gespreoid' door het razende autoverkeer. Het fietspad is onlangs gerenoveerd maar wordt nooit schoongemaakt. Veel zand en bladeren. Bij regen is het dan glad. De meeste scooters gaan veel te hard voorbij. Een betere controle zou een hoop ergernis kunnen voorkomen.
- Prima fietsbrug
- De afscheiding van het autoverkeer is slecht vanwege te dichtbij en geen geluidswal
- Beter zou een losliggende fietsbrug zijn verder verwijderd van het autoverkeer.
- Bij westelijke wind en nat wegdek vind ik de spray van vooral vrachtwagens vervelend
- Het weggedeelte dat van hout is zelfs na de 'renovatie' van 2 jaar terug bar slecht. De afscheiding tussen langzaam verkeer en autoverkeer is aan de Papendrechtse kant prima in orde met een variëteit bloeiërs geluidscherm. Op de brug en aan de Dordtse kant ontbreekt

elke vorm van geluidswering, waardoor ook de afscherming tegen sproeiwater, maar stof en uitlaatgassen ontbreekt. Beide onderdelen verdienen een toekomstgerichte aanpak.

Oordeel

De breedte is volstrekt onvoldoende voor alleen al een fietspad.

De leuning aan de waterkant is op voldoende hoogte

De afscheiding van de autorijkstroken is onvoldoende, vooral omdat fietsverkeer 's avonds 'in de koplampen' kijkt van het tegemoetkomende autoverkeer.

5.2.4 Baanhoekbrug

De spoorbrug is in 1986 voorzien van een aanhangbrug. Het tweerichtingenfiets- voetpad op de brug is 340 cm breed. Dit leidt tot een beschikbare breedte van 240 cm.

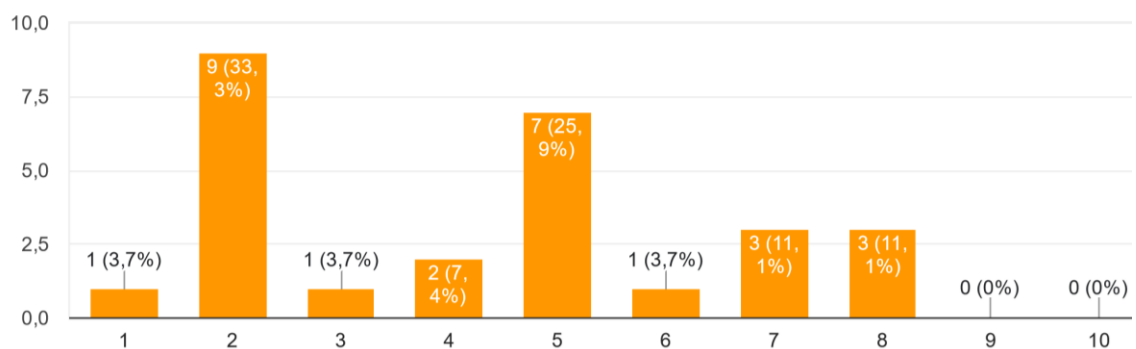
De totale lengte van het pad is 1,5 km. Aan de Sliedrechtse kant is er 150 meter vanaf de brug een toegangspad voor voetgangers (met een fietsgeul).



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

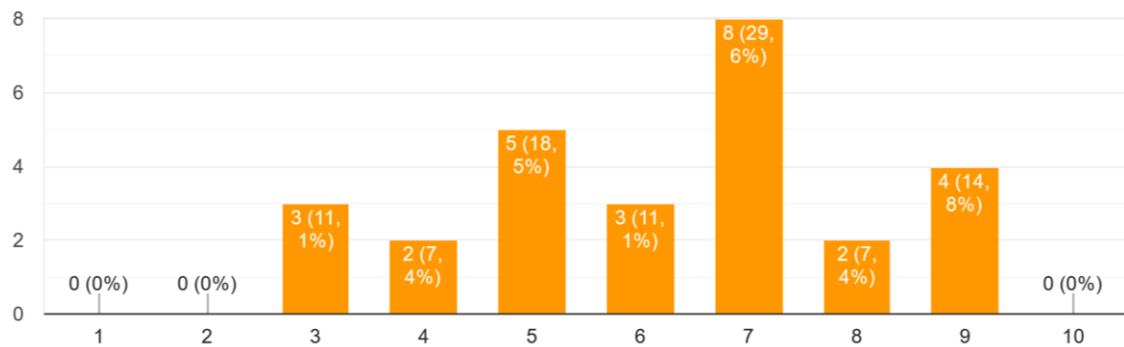
27 antwoorden



Figuur 18 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

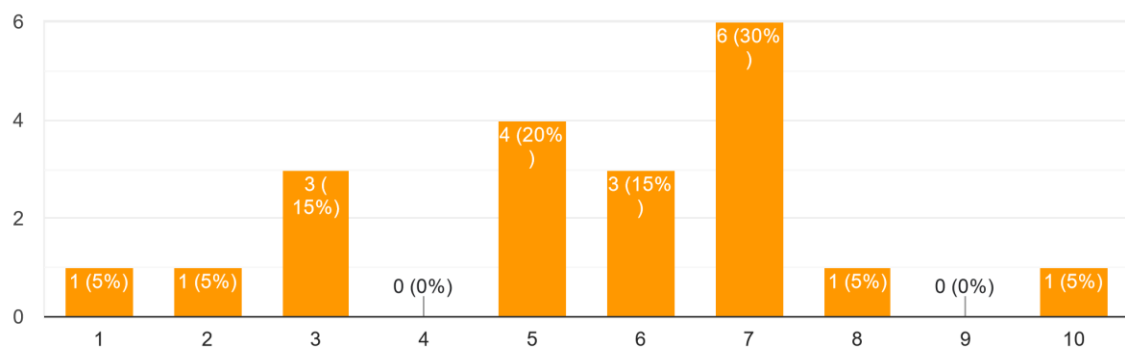
27 antwoorden



Figuur 19 slecht -> goed

verlichting

20 antwoorden



Figuur 20 slecht -> goed

Opmerkingen

- De oprit aan de Sliedrechtse kant is best pittig. Helemaal als je via de trap aan de zijkant bij de patatzaak omhoog bent gekomen.
- Prima brug. Gebruiken we erg veel.
- Matige overgang. Echt een spoorwegovergang met weinig aandacht voor fietsers.
- De brug ligt ver van het meest bewoonde gedeelte van Dordrecht, tussen de brug naar Papendrecht en de baanhoek zou ergens in het midden een mooie oplossing zijn voor een fietsbrug

Oordeel

De breedte is volstrekt onvoldoende voor alleen al een fietspad.

De leuning aan de waterkant is op onvoldoende hoogte 120 cm

5.2.5 Blauwe Brug

Deze brug verbindt de wijk Stadpolders met het recreatiegebied De Merwelanden, de Baanhoekweg.

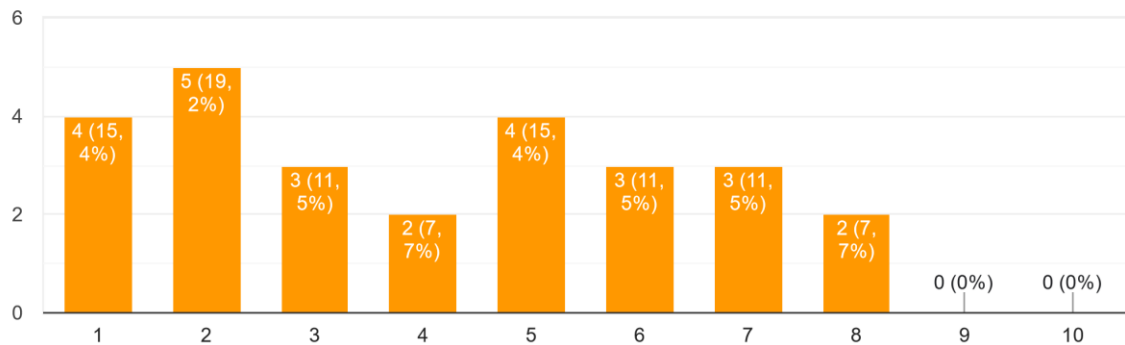
De fietsbrug is 3,85 meter breed op het smalste en daarmee meest kritische deel. De leuning is ruim 1 meter hoog. De brug is in 2021 zodanig versterkt dat ze ook in de route van hulpdiensten kan worden opgenomen (er kan nu een brandweerauto over).



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

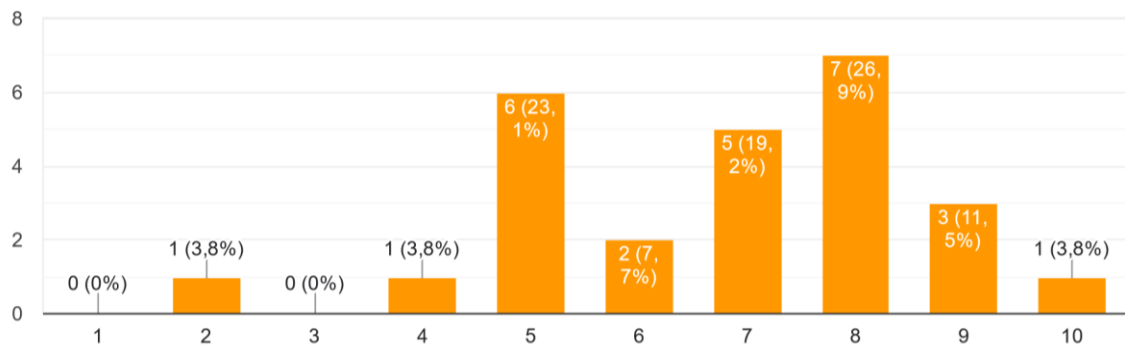
26 antwoorden



Figuur 21 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

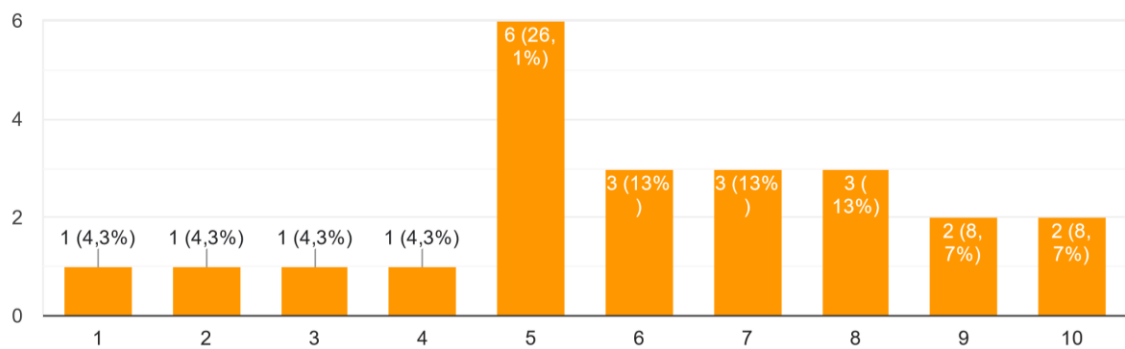
26 antwoorden



Figuur 22 slecht -> goed

verlichting

23 antwoorden



Figuur 23 slecht -> goed

Opmerkingen

- Verlichting kan beter. Geen autoverkeer. Wegdek optimaliseren

Oordeel

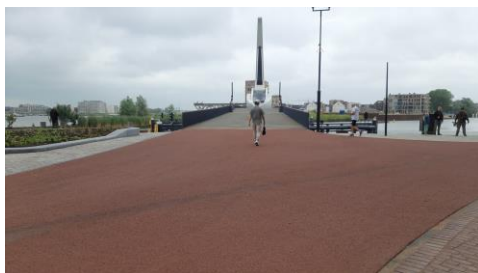
Het fietspad is te smal, wanneer gekeken de CROW-norm. Daarnaast is de leuning te laag. De geadviseerde norm is 130 cm. Gelet op het belang voor voetgangers is ze helemaal te smal.

5.2.6 Prins Clausbrug

De Prins Clausbrug is in 2018 opgeleverd. Het is een fiets-voetgangersbrug. Ze is 8 meter breed.

Aan beide zijden is een leuning van ongeveer 1.10 cm.

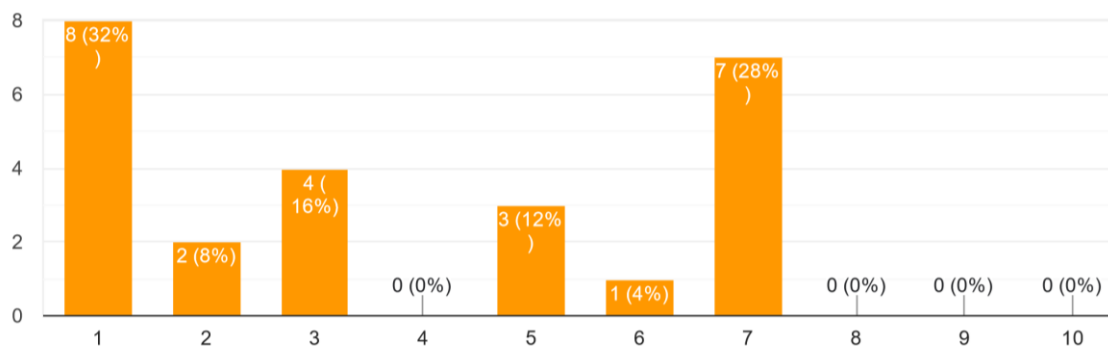
Ze vormt een onderdeel van het doorfietsnetwerk de BenedenMewederoute



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

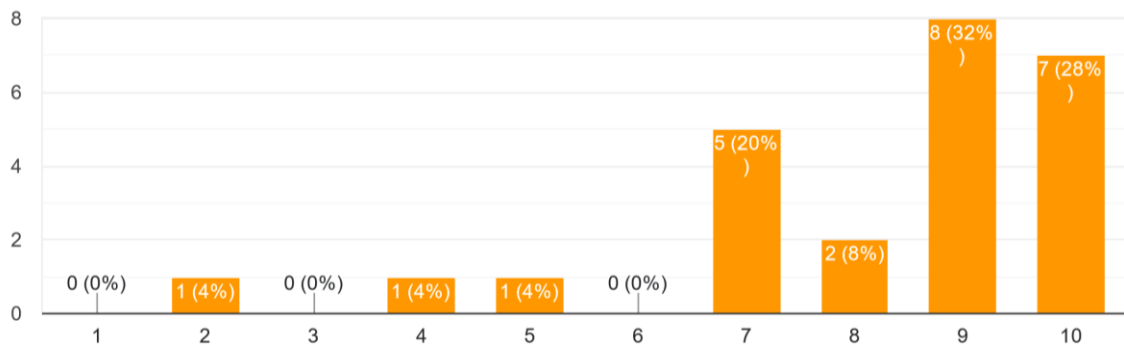
25 antwoorden



Figuur 24 weinig - > veel

kwaliteit wegdek

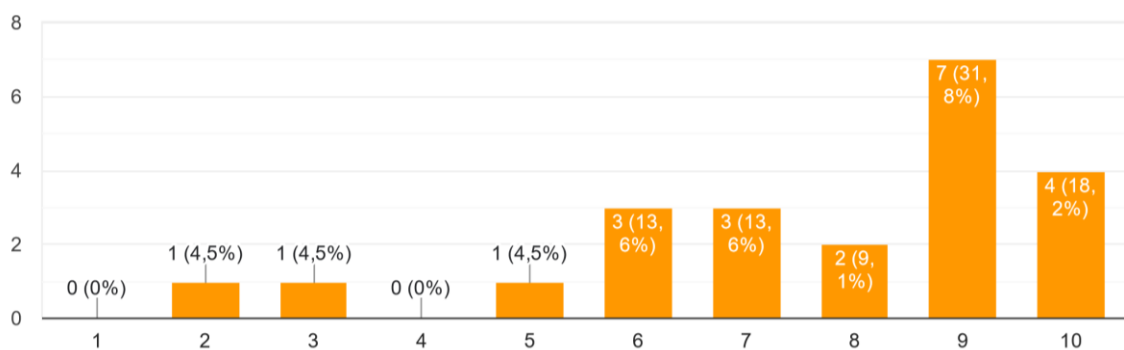
25 antwoorden



Figuur 25 slecht - > goed

verlichting

22 antwoorden



Figuur 26 slecht - > goed

Opmerkingen

- De brug heeft te veel slagbomen. Aan beide zijden eentje is goed genoeg. Nu hoorde ik een bel en bleef staan maar werd ik door de brugwachter per luidspreker gewaarschuwd dat ik terug moest achter de 1e slagboom (die ik helemaal niet had gezien). Ik had overigens gewoon op de plek kunnen blijven staan want de brug ging toch wel open.
- Brug sluit soms niet goed en is aan de kant van de Bleijenhoek een licht verhoogde drempel. Waarom.....ik weet het niet. Als je de brug afkomt richting de Stadswerven, staan er heel irritant paaltjes. Haal die dingen weg. Kunnen erg gevaarlijk zijn. Overigens elke paal op een fietspad. Ik begrijp dat dit gedaan is om auto's te weren maar toch.....het middel is erger als de kwaal.

Oordeel

De breedte is voldoende voor een fiets- voetpad.

De leuning aan de waterkant is op onvoldoende hoogte 120 cm, ze is vooral van belang voor voetgangers.

5.2.7 Prins Hendrikbrug

Situatie

Ze vormt naast de Prins Clausbrug een belangrijke verbinding tussen De Staart en het oostelijke deel van het centrum.

De brug kent aan beide zijden een fiets- voetpad. Dit is zonder ophoging uitgevoerd, zodat er maximaal gebruik kan worden gemaakt van de optimale breedte.

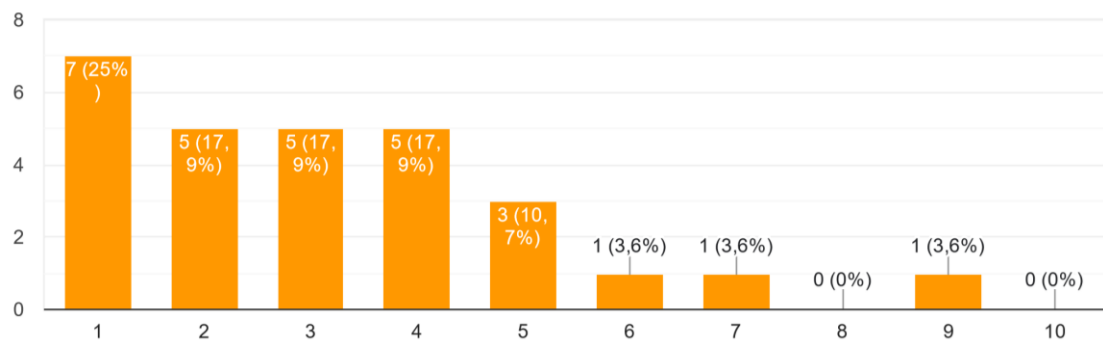
Het fietspad is 280 cm breed terwijl het voetpad 80 cm breed is. Voor het tweerichtingenvoetpad geldt dat het te smal is voor gelet op de norm. Deze norm geeft aan dat de kans dat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan zeer groot zijn.



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

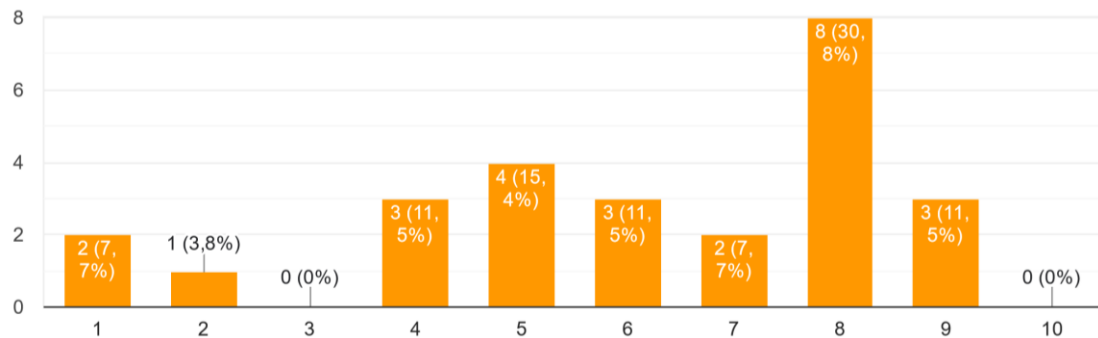
28 antwoorden



Figuur 27 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

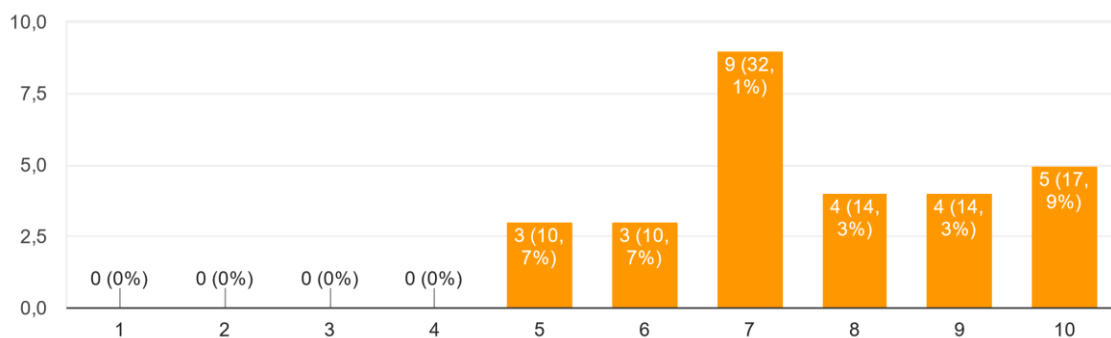
26 antwoorden



Figuur 28 Slecht - > goed

afscheiding van autodeel

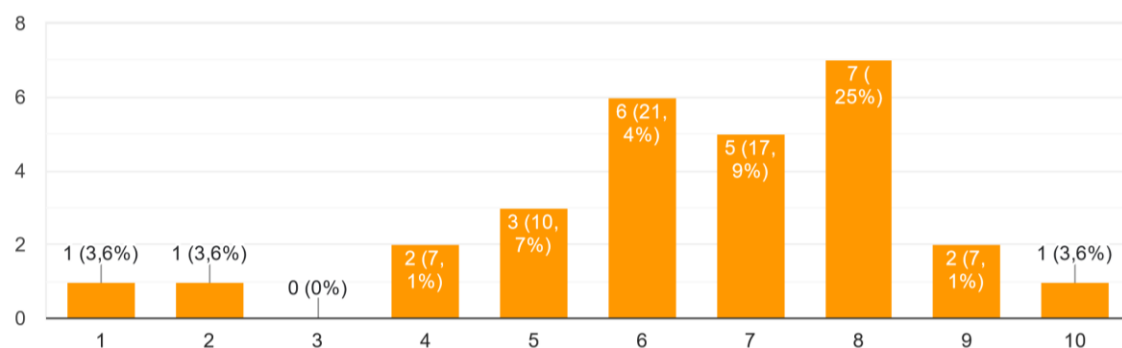
28 antwoorden



Figuur 29 Slecht - > goed

verlichting

28 antwoorden



Figuur 30 Slecht - > goed

Opmerkingen

- Twee richtingen geeft wat hinder. Ligt niet aan de indeling maar aan de gebruiker(s)
- Te weinig ruimte tussen autoverkeer en fietsverkeer, ook zou het gedeelte voor de fiets breder moeten zijn vanwege steeds meer fietsers, dat geldt overigens voor alle fietspaden en bruggen
- Er zit een vreselijk ribbeldeel in de brug. Bijna niet te fietsen.

Oordeel

De breedte is onvoldoende voor een fiets- voetpad.

De leuning aan de waterkant is op onvoldoende hoogte 120 cm.

Aan de oostelijke en westelijk zijde is er veel kans op verblinding van fietsers door tegemoetkomende automobilisten.

5.2.8 Wantijbrug

Situatie: Dit is een belangrijke verbinding in het verlengde van de Papendrechtse brug.

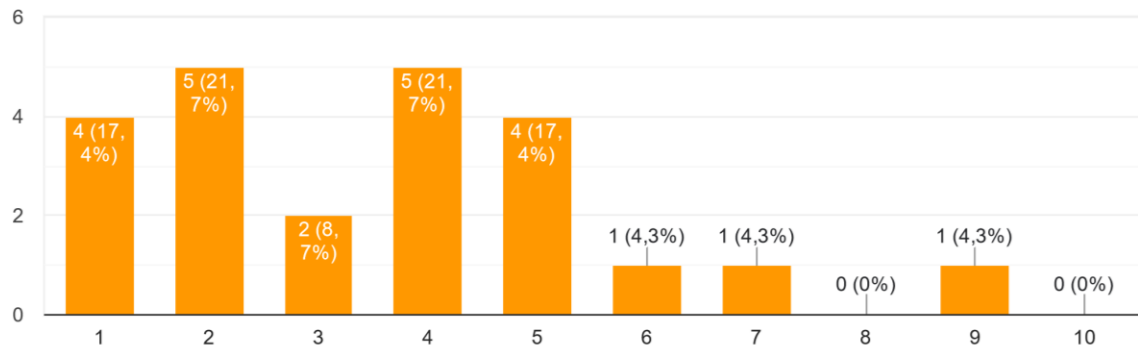
Het betreft een tweerichtings fiets- voetpad. Het fietspad is 300 cm breed, tussen het fiets- en voetpad ligt een trottoirband.



Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

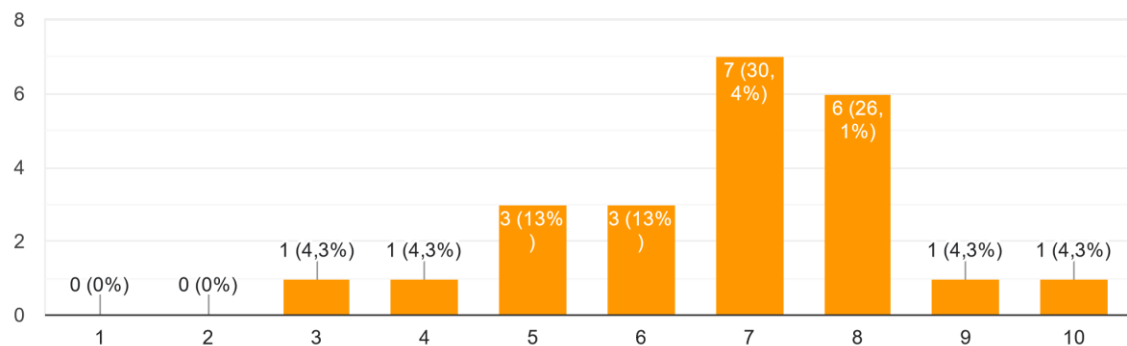
23 antwoorden



Figuur 31 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

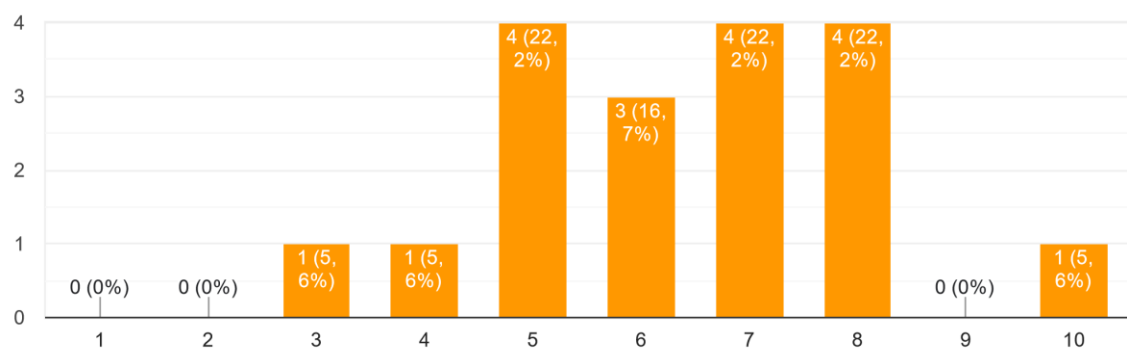
23 antwoorden



Figuur 32 slecht > goed

verlichting

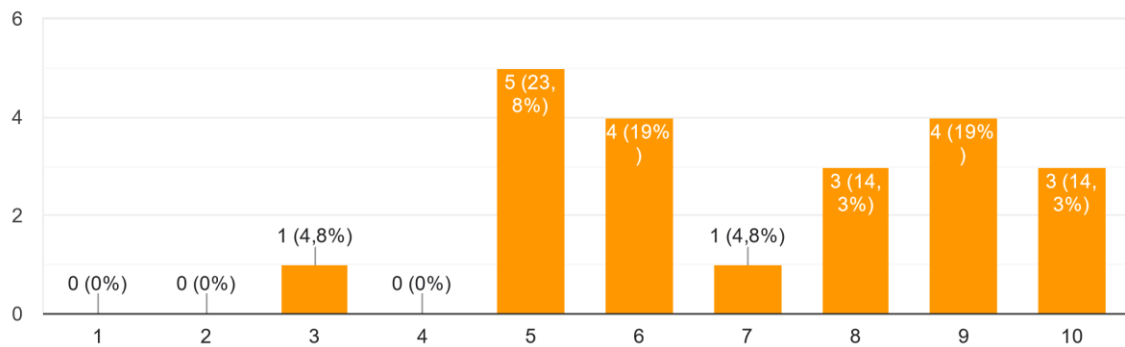
18 antwoorden



Figuur 33 slecht -> goed

afscheiding van autodeel

21 antwoorden



Figuur 34 slecht -> goed

Opmerkingen

- Voor mensen die de brug aan de Staartkant over zijn en niet hun weg vervolgen naar beneden maar via een scherpe bocht naar rechts naar het Wantijfietspad moeten is het best eng. Moet je omhoog aan die kant is het veel te stijl.
- Pas nieuw maar wegdek en verlichting kunnen beter.
- Ook te dicht langs het autoverkeer, aparte fietsbrug zou beter zijn ook vanwege het lawaai

Oordeel

De breedte is onvoldoende voor een tweezijdig fiets- voetpad.

De leuning aan de waterkant is op voldoende hoogte 120 cm, temeer omdat dat een voetpad is.

Aan de oostelijke en westelijk zijde is er veel kans op verblinding van fietsers door tegemoetkomende automobilisten.

5.2.9 Amstelwijckfietsbrug

Deze brug gaat over de A16 en verbindt het bedrijventerrein Dordtse Kil II en III met de westelijke stadsdelen. Veel fietsers (scholieren) uit de Hoekse Waard.

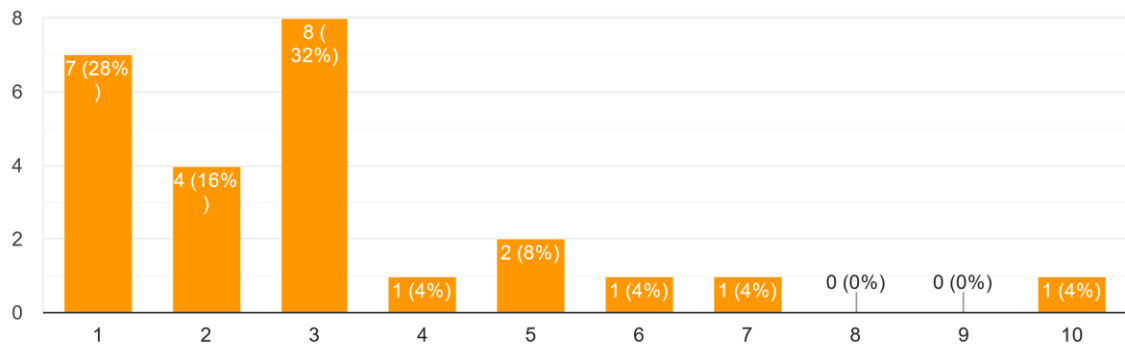
De brug kent alleen een fietspad. Deze is met een zonder ophoging uitgevoerd, zodat er maximaal gebruik kan worden gemaakt van de optimale breedte.

Het fietspad is 400 cm breed terwijl de op- afritten 300 cm breed zijn. De effectieve breedte, vanwege de trottoirband is 350 cm.

Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

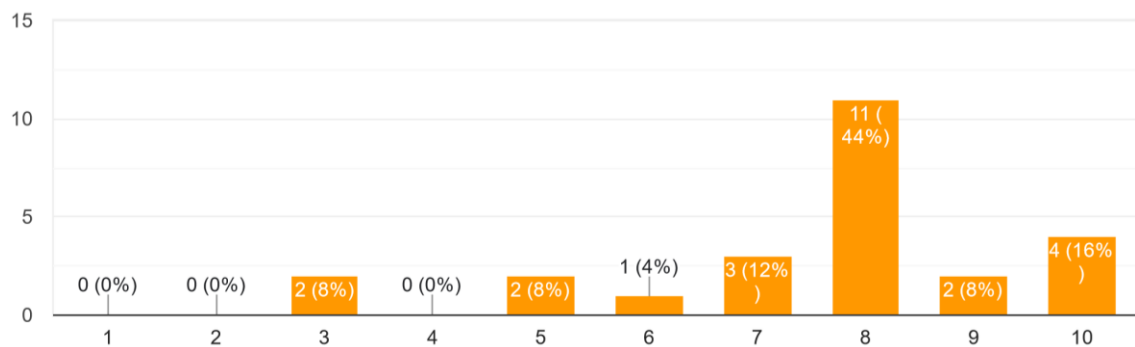
25 antwoorden



Figuur 35 weinig - > veel

Kwaliteit wegdek

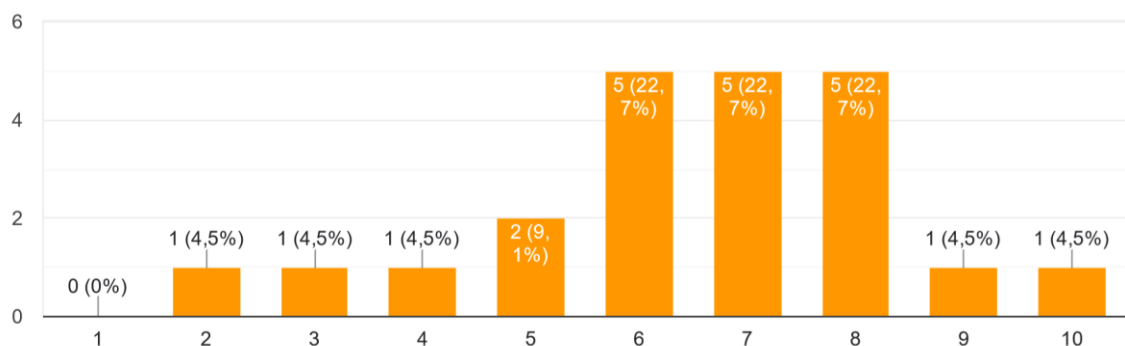
25 antwoorden



Figuur 36 Slecht -> goed

verlichting

22 antwoorden



Figuur 37 Slecht - > goed

Opmerkingen

- Best een steile helling, maar deze brug is echt de moeite waard en met hoog plexiglas. Dit zou ook bij de Zwijndrechts brug aan de Dordtse kant moeten.
- De opritten zijn breed genoeg maar het zwikken, keren en draaien op de opritten leidt tot verkeersgevaarlijke situaties

- Tegenliggers komen elkaar in de bocht tegen al of niet met een flinke snelheid. Altijd opletten.
- Prima overgang. Blijft op- en afrit erg steil.
- De opgang is zeer gevaarlijk aan de Kill-kant

Oordeel

Er is voldoende hoogte van alle leuningën.

Er ontbreekt ruimte voor voetgangers.

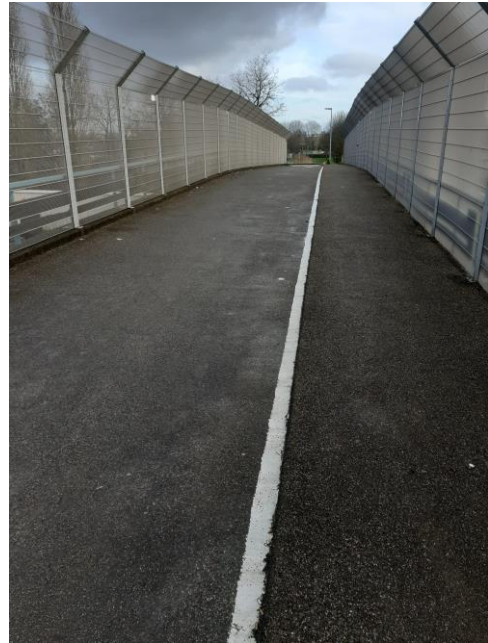


5.2.10 Mijlweg

Deze brug gaat over de A16 en verbindt de woonboulevard en bedrijventerreinen met Wielwijk

De brug kent een fiets- voetpad. Deze is met een ophoging gesplitst.

Het fietspad is 400 cm breed terwijl de op- afritten 300 cm breed zijn. De effectieve breedte op de brug is 350 cm.



Oordeel

Er is voldoende hoogte van alle leuningen. De breedte is voldoende.

5.3 Hardinxveld – Giessendam

5.3.1 Brug op Buitendams

Er is nu een voetgangersbrug op Buitendams. Deze brug is onderwerp van onderzoek in de gemeente. Momenteel is ze alleen goed toegankelijk voor valide voetgangers.

Er zijn nu drie varianten. Een van de varianten zou ook kunnen leiden tot een fietsvriendelijke verbinding.



Oordeel

Teneinde de brug meer functies te laten zijn ligt het voor de hand om de variant te kiezen die voor alle fietsers en 'wheelers' geschikt is.

5.4 Hendrik-Ido-Ambacht

5.4.1 Hendrik Ydenviaduct

Dit viaduct over de A15 kent 2 fietsstroken

De breedte van dit fietspad is 250 cm



Oordeel

De pad is volgens de criteria te smal. Immers aan twee zijden is een verhoging, waardoor de effectieve ruimte 1 meter smaller is. Dit betekent dat het fietspad 150 cm breed is.

5.5 Papendrecht

5.5.1 Merwedebrug Papendrecht

Deze brug is beschreven in de Dordtse paragraaf.

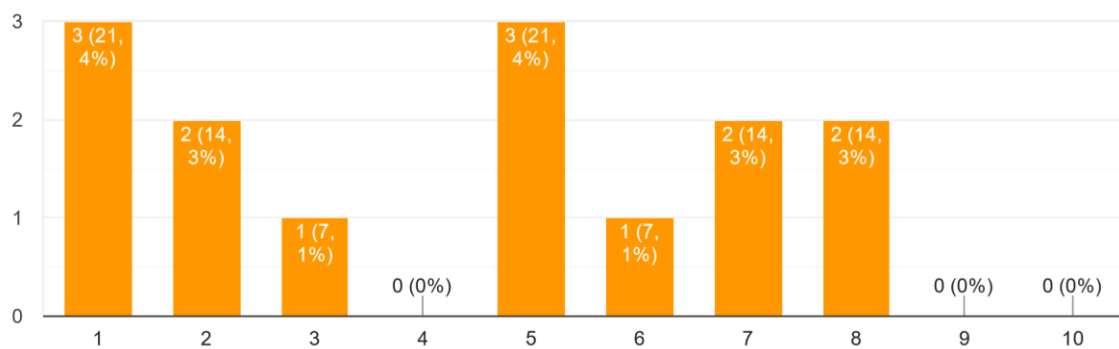
Daarnaast moet worden vermeld dat aan de Papendrechtse zijde er geen aparte voetgangerstrook is. Daarnaast is er een noodtrap. Deze is niet toegankelijk. Wanneer deze trap wel toegankelijk wordt gemaakt wordt de route vanaf de Dordrecht naar de Visscherbuurt 1300 meter korter.

5.5.2 Brug over de A15

Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

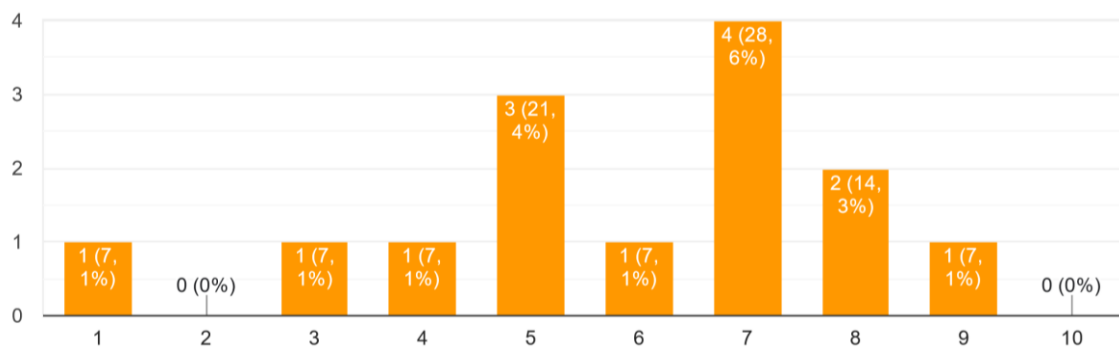
14 antwoorden



Figuur 38 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

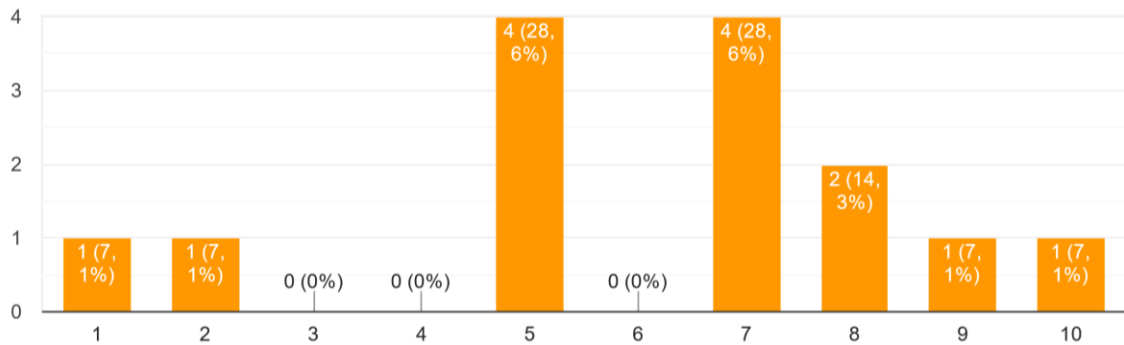
14 antwoorden



Figuur 39 Slecht -> goed

verlichting

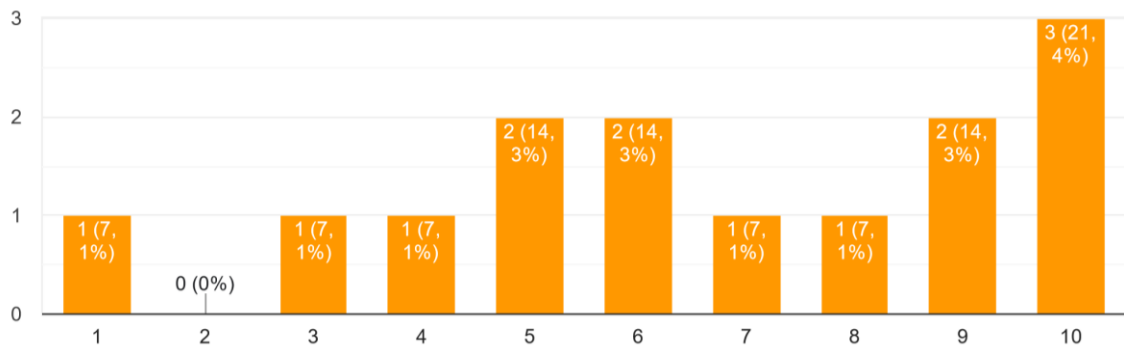
14 antwoorden



Figuur 40 slecht -> goed

afscheiding van autodeel

14 antwoorden



Figuur 41 Slecht -> goed

Opmerkingen

- Geen geluid, stof en uitlaatgassen sproeiwing t.o.v. autoverkeer.
- Drukke overgang met veel herrie.

Oordeel

5.5.3 Fietsbrug Matenasche Scheidkade

Beschrijving

Deze brug kent alleen een fietsstrook

Deze brug heeft de eer om voor te komen op de site Heuvels Fietsen. De enige brug in de Drechtsteden met een stijgingspercentage van 5.3%



HeuvelsFietsen: Matenasche Scheidkade-noord

[HOME](#)

[HEUVELS](#)

[Midden-Nederland](#)

[Zuid-Limburg](#)

[Rest van Nederland](#)

[niet zwaar genoeg](#)

[Ardennen](#)

[EUROPA](#)

[DIVERSEN](#)

[klimroutes](#)

[ranglijsten](#)

[methode](#)

[contact](#)

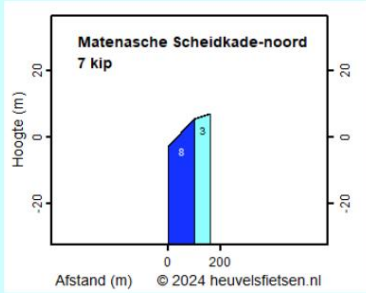
[links](#)

Regio: Rest van Nederland
Rang binnen regio: 44
Zwaarte: 7 kip
Hoogtemeters: 9
Steilste 300 m: 5.3%

Voet: -2 m Top: 7 m
 Gemiddelde helling: 5.3%
 Lengte: 170 m

Vanuit: Oud Alblas
 Straten: Matenasche Scheidkade

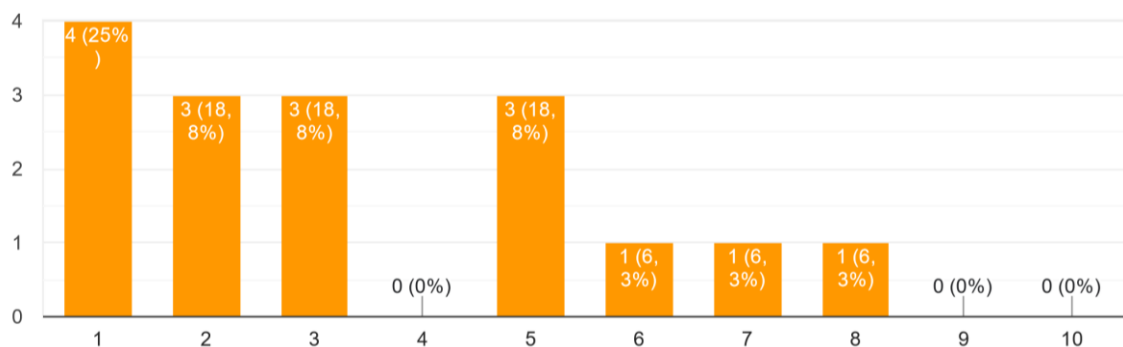




Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

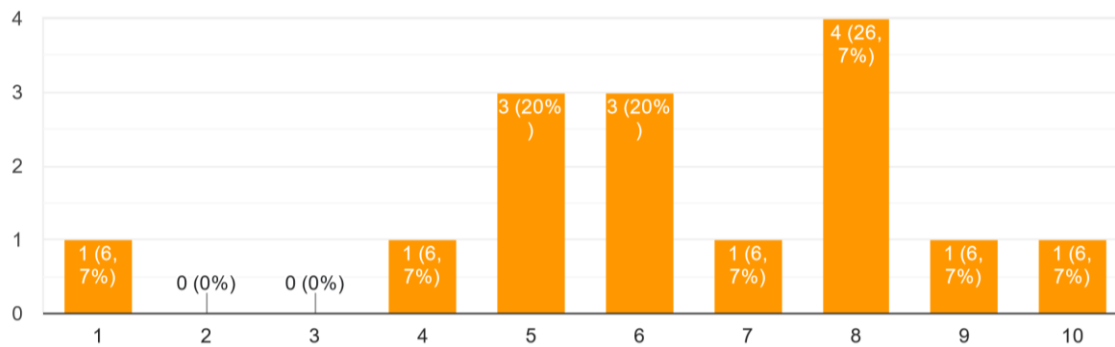
16 antwoorden



Figuur 42 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

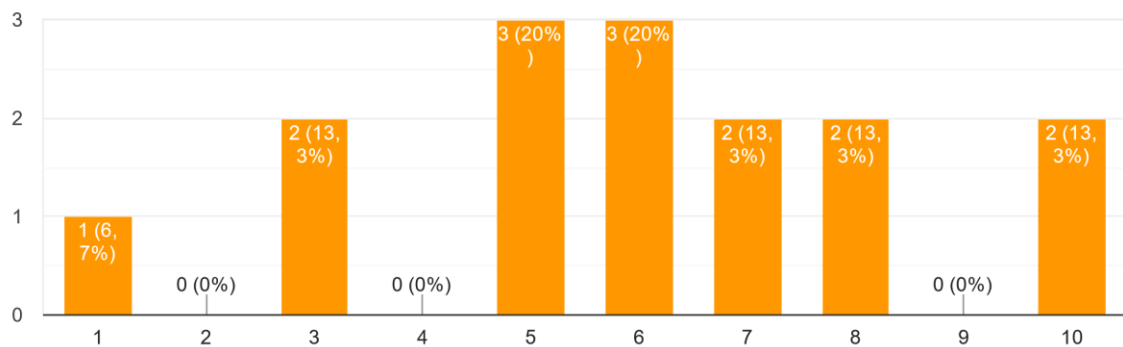
15 antwoorden



Figuur 43 slecht -> goed

verlichting

15 antwoorden



Figuur 44 slecht -> goed

Opmerkingen

- Ken de brug niet
- Prima brug. Gebruiken we ook heel veel.
- Geen waardeoordeel. Slechts één enkele keer gebruikt. Geeft wel een goede verbinding
- Nooit gebruik van gemaakt
- Brug nooit gebruikt
- Gebruik ik niet
- Kom ik niet
- Door een ontwerpfout is de helling van deze brug aan beide zijden te steil. Voetganger en fietser maken van hetzelfde brugdeel gebruik wat bij stijgen (fors trappen om boven te komen) en dalen (hoge snelheden) tot onveilige situaties leidt

Oordeel

Het is een brug die door haar helingsgraad voor velen als uitdaging wordt gezien. Met andere woorden ze nodigt niet uit om te worden benut.

5.5.4 Witte Brug

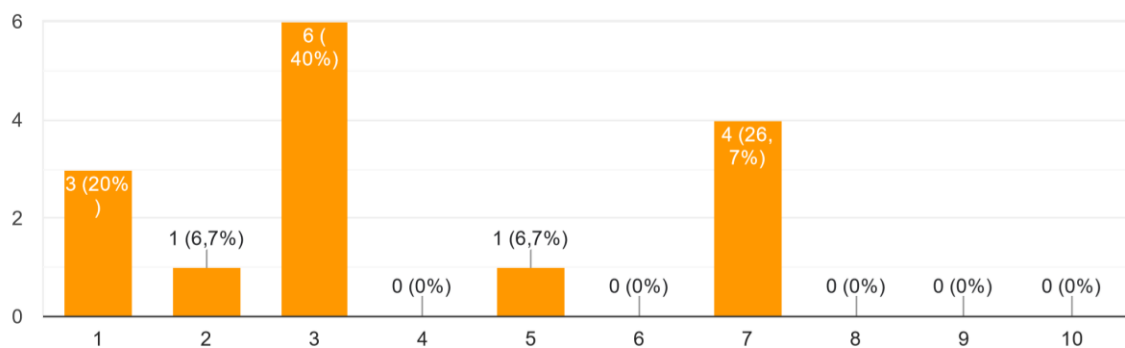


Deze brug is met advies van de Fietzersbond Drechtsteden, m.n. Nico van Delft in 2014 dusdanig goed opgeknapt da ze ruimte biedt aan fietsers en de mogelijkheid bestaat om er een voetpad aan te leggen. Dat mogelijke voetpad zorgt tegelijkertijd voor een groter afstand tussen de leuning en het fietspad.

Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

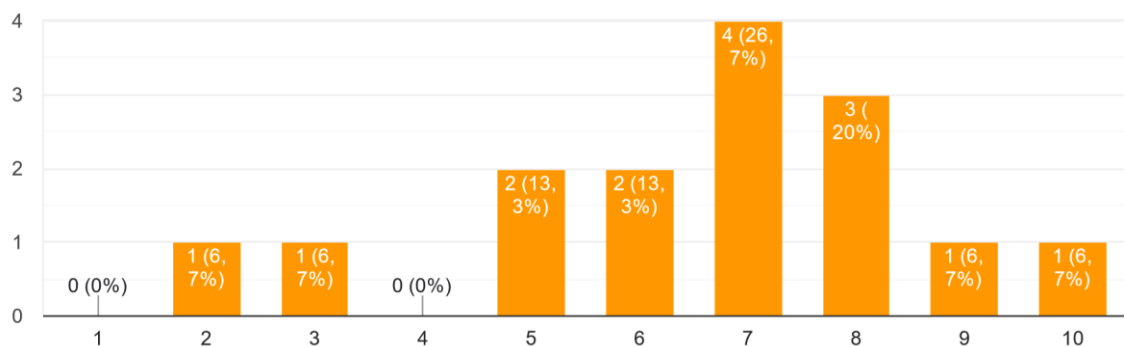
15 antwoorden



Figuur 45 weinig -> veel

kwaliteit wegdek

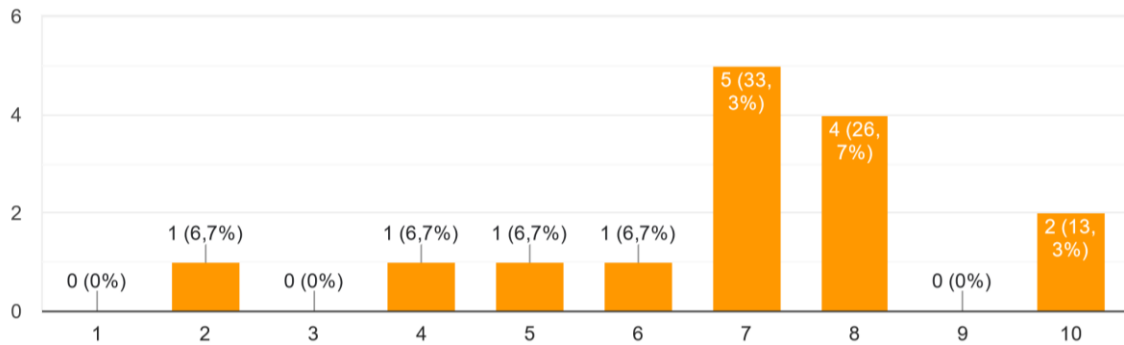
15 antwoorden



Figuur 46 slecht -> goed

verlichting

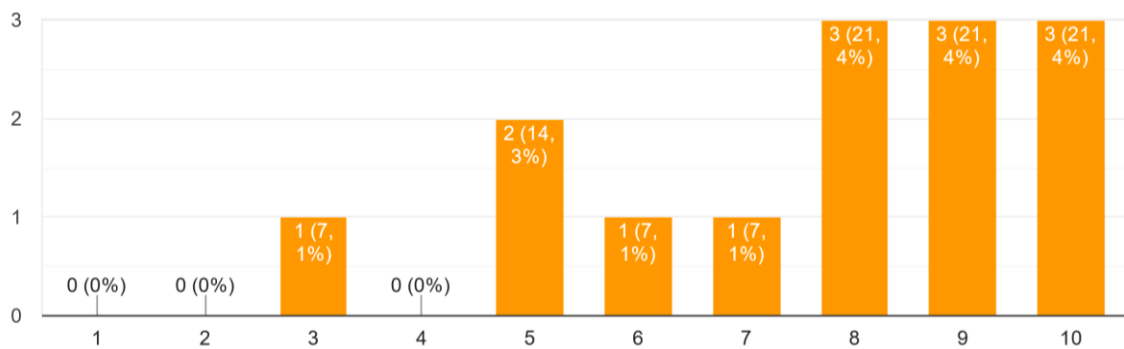
15 antwoorden



Figuur 47 slecht -> goed

afscheiding van autodeel

14 antwoorden



Figuur 48 slecht -> goed

Opmerkingen

- Prima brug
-

Oordeel?

5.6 Sliedrecht

5.6.1 Spoorbrug/ Baanhoekbrug

Zie Dordrecht

5.7 Zwijndrecht

5.7.1 Stadsbrug

Zie Dordrecht

Brug	Betekenis	Breedte Fietspad(voet) Wel geen afscheiding voor voetgangers	Wel/ geen trap	max. hoogte- Verschil t.o.v. water en maaiveld	Lengte en gemiddeld. hellingen%	Geluids- belasting	Nabijheid t.o.v. Overig verkeer	Kwaliteit wegdek	Verlichting	Aansluitingen	Afscherming maten gelet op de richtlijnen als norm... Links en rechts.
Brug over de oude Maas/ stadsbrug	Interlokaal	Fietsp. 2,2m beide zijden Voetg. Zuid 1m Noord 1.65m	Wel	13 à 14m t.o.v. water 9 m t.o.v. aansl, maaiveld	West: 470m 1:36 Oost: 750m 1:57	(Te) hoog	Zeer nabij			West: hellingen Oost: hellingen en borsteltrap	Gesloten hekwerk
Baanhoekbrug Spoorbrug naar Sliedrecht	Interlokaal	2x 1.70m	Niet/ wel in Sliedrecht	16m t.o.v. water 11m t.o.v. maaiveld	Noord: 500m 1:38 Zuid: 530m 1:44	Trein	Zeer nabij				Open hekwerk
Moerdijkbrug	Interlokaal	2 x 200 cm 4 mtr	Niet	10m? T.o.v. water	Dordrecht Brabant 640m 1:80	Max	Zeer nabij	Veel verkeerdrempels bij dilatatievoegen			Laag, open hekwerk, zowel links als rechts
Papendrechtse brug/ Merwedeburg naar Papendrecht	Interlokaal	3m (2 richtingen) Opgang Dordrecht 3,50 breed Brug 3 mtr breed Tussen brug en opgang Papendrecht 3,50 breed Oprijlaan Papendrecht 3 mtr breed. Geen voetpad.	Niet	15m hoogste punt	790 m, naar zuid; 1:72 650m naar noord; 1:43	Max	Zeer nabij	Twijfelachtig, Ondanks recente vernieuwing Oprit Dordrecht Zwart asfalt Burg rood asfalt Papendrecht rood asfalt	Vooral op de brug worden fietsers verblind door de lage wegafscheiding		Open hekwerk Dordtse zijde Links 1,45 Rechts 1,10 Op de brug Waterzijde 1,45 cm Wegzijde 70 cm Papendrechtse zijde Wegkant 1,85 mtr Waterzijde 1,45

Prins Hendrikbrug	Lokaal	Aan elke zijde 2 richtingen fiets en voetg. Per zijde 2.80m fiets en 0,80m voetg.	Niet	5m	Noorzijde 40m, 1:40 Zuidzijde 100m, 1:100	Hoog	Zeernabij				Gesloten hekwerk
Prins Clausbrug	Lokaal	2x 4m Voetg. en fietsers	Niet	Hoogste punt 6m	Helling 75 m, 1:22	Geen	Gemengd met voetgangers				Gesloten hekwerk
Wantijbrug	Lokaal	3m	Niet	8m	Zuidoost 1:60- 1:37 Noordoost 200m 1:40	Hoog	Zeernabij				Open hekwerk

Noot 1: hellingen van bruggen kunnen aan beide kanten variëren vanwege verschillende maaiveldhoogten en hellinglengte. Daarmee ook gevarieerde stijgingspercentages. Dit item lijkt nergens een echt knelpunt.

Noot 2: de breedte van de fietspaden is niet altijd constant; geldt ook voor de afscherming aan de zijkant zoals hekwerk, begroeiing enz. Breedte soms wel een knelpunt.

Noot 3: waterstanden zijn wisselend, onder meer door eb en vloed (0,7m); daarmee varieert ook de hoogtebeleving. Geen daadwerkelijk effect t.a.v. hoogtevrees is er gemeten. De veronderstelde hoogtevrees is niet gebleken. Voor het geval dat dit toch een factor is, is verhoging van de vaak te lage leuning een remedie, en ook het verkleinen van de openingen.

5 Afbakening

In dit rapport is met de volgende aspecten geen rekening gehouden:

- Gegevens zijn gebruikt voor zover bekend bij afsluiting van het onderzoek, zomer 2024.
- Bij het gebruik van de toolkit van het CROW is, vanwege het onbekende aantal passanten standaard de basisinstelling gebruikt
- Volgens het onderzoek van Frits Baarda dat in 2023 is gepubliceerd kende alleen de gemeente Dordrecht alleen al 704 bruggen. In dit onderzoek is vooral gekeken naar de bruggen die een belangrijke rol spelen in het lokale/ regionale netwerk van de Drechtsteden.
- Door het CROW is onlangs een nieuwe ontwerpwijzer gepubliceerd. 'Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer'. Deze gaat over het ontwerpen van nieuwe verbindingen. Hier is geen gebruik van gemaakt

6 Conclusies

Op grond van dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

6.1 Hellingen

Met uitzondering van de brug over de A15 in Papendrecht zijn alle hellingen goed 'te doen'.

6.2 Breedtematen

Kijkend naar de breedtematen, rekening houdend met de obstakelvrije ruimte, blijkt dat ze op 2 na overal in meer of mindere mate te smal zijn'.

Wanneer in ogenschouw wordt genomen dat het routes zijn die ook door voetgangers mogen worden gebruikt, dan zijn alle overgangen veel te smal/ kan dat tot conflicten tussen voetgangers en fietsers leiden.

Dit met uitzonderring van de Witte brug in Papendrecht en de prins Clausbrug in Dordrecht.

Een aantal van de fietsbruggen is ook onderdeel van het doorfietsnetwerk in Zuid-Holland. Geen van de brugovergangen voldoet aan de geadviseerde breedtemaat van 4,20 voor een tweezijdig fietspad.

6.3 Lawaai/ licht

De overgangen met autoverkeer, waar fietsers aan beide zijden kunnen oversteken zijn vooral aan de zijde waar fietsers 'tegen het verkeer' in fietsen onveilig zijn.

Er wordt dan in de donkere periode in de sterke verblindende verlichting van de koplampen gekeken.

Dit geldt met name voor de Moerdijkbrug en de Papendrechtse brug

6.4 Vuil/ afscherming

Fietspaden langs autowegen zijn vaak vervuild. Daar waar de spijlen een grotere opening kennen is dat weer minder het geval, waait het in het water.

6.5 Hoogtevrees

Zie noot 5 onder de matrix. Dit is niet expliciet uit het onderzoek gebleken. Wel lijkt het alsof de bruggen die een meer 'gesloten' railing/ zijkant hebben als veiliger worden ervaren dan de open leuning. Zie ook de twee voorbeelden hieronder



Figuur 49 Leuning Papendrechtse brug



Figuur 50 Leuning Moerdijkbrug

7 Aanbevelingen

De aanbevelingen die hieronder zijn beschreven volgen uit de beantwoording en overige informatie gedestilleerd uit het onderzoek.

1. Verbreed de fietspaden dusdanig dat de voetgangers er ook makkelijker kunnen lopen. Dit verhoogt zowel het veiligheidsgevoel voor de fietsers en voetgangers.
 - a. De afstand tot de brugleuning is dan immers groter voor de 'hoge' fietser.
 - b. Conflicten tussen voetgangers (en andere passanten) wordt voorkomen.
 - c. De aantrekkelijkheid van de doorfietsroutes wordt vergroot (Papendrechtse brug, de brug over de Oude Maas en de brug over de Noord en in wezen ook de Moerdijkbrug) meer ruimte naar 2 (volgende punt)
2. Verhoog en verdicht de leuningen zodat ze aan de richtlijnen voldoen.
3. Zorg voor meer afscherming aan de waterkant van de brug, zodat vuil wordt tegengehouden en de mogelijkheid om tussen de spijlen door te vallen onmogelijk wordt.
Dit geldt met name voor de Moerdijkbrug).
4. Zorg voor meer afscherming van auto/fietskoplampen/ licht/spatwater en wind bij bruggen die tweezijdige fietspaden kennen.
Dit geldt m.n. voor de Moerdijkbrug en de Papendrechtse brug.
Dit verhoogt de veiligheid voor fietsers en automobilisten.

Extra.

De dilatatievoegen van de fietspaden over de Moerdijkbrug werken voor fietsers als verkeersdrempels. Deze zouden anders kunnen worden vormgegeven.

Bronnen

- www.bruggenstichting.nl
- www.crow.nl Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer
- <https://drechtsteden.fietzersbond.nl/>
- www.fietzersbond.nl
- www.ronduitdordrecht.nl
- www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/05/08/fietsleuning-op-bruggen
- https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/11/algemeen-deel-bij-de-nota-van-toelichting-stb.-2021-147/4
- <https://routeplanner.fietzersbond.nl>
- www.tno.nl/nl/newsroom/2023/11/vernieuwing-infrastructuur-essentieel/
- www.kennisnetwerksnv.nl
- [www.wegenwiki.nl/Brug over de Noord#Kenmerken](http://www.wegenwiki.nl/Brug%20over%20de%20Noord#Kenmerken)
- <https://zuid-holland.fietzersbond.nl/>
- www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/samen-werken-aan-een-bereikbaar-zuid-holland/doelen-en-resultaten
- www.alblasserdamsnieuws.nl/wordpress/2021/07/06/twee-fietzers-raken-gewond-bij-ongeval-op-brug-over-de-noord-bij-alblasserdam/
-
- ¹ https://www.ad.nl/dordrecht/er-komt-een-breder-fietspad-op-de-alblasserdamse-brug-maar-de-vraag-is-wanneer~a9cf0cb0/?auth_rd=1

Enquête

Sectie 1 van 15

Bruggen

B *I* U [↗](#) [✂](#)

Bruggen zijn om waterwegen of autowegen te kruisen. Hierover bestaan nogal wat meningen. Wij willen graag die meningen horen. Dit om ze te verwerken in een onderzoek over fiets/voetgangersbruggen. Om ze met de tips van gebruikers nog beter te krijgen.

Afbeeldingstitel



Sectie 2 van 15

Merwedebrug

De burg in de Randweg N3

Merwedebrug



hinder van andere weggebruikers (fietzers/voetgangers)

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

weinig

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

veel

kwaliteit wegdek

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

slecht

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

goed

verlichting

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

slecht

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

goed

afscheiding van autodeel

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

slecht

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

☐

goed

Opmerkingen

Tekst lang antwoord

Etc.

Beoordeling overzicht

brug	Merwedebrug				Pr Hendrikbrug				Blauwe brug				Stadsbrug				Moerdijkbrug			
vraag	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)
totaal	126	160	150	175	79	152	174	194	95	162	126	111	134	161	164	246	97	136	131	164
aantal antwoorden	30	30	29	30	28	26	28	28	26	26	23	nvt	34	34	29	34	27	27	22	27
gemiddeld per vraag	5,80	5,33	5,17	5,83	7,18	5,85	6,21	6,93	6,35	6,23	5,48		6,06	4,74	5,66	7,24	6,01	5,04	5,95	6,07
gemiddeld totaal per brug				5,53				6,54			6,02					5,92				5,77

brug	Pr Clausbrug				Wantijbrug				Baanhoekbrug				Matenasche Scheidka				A15 N3			
vraag	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	af scheiding van auto deel	verlichting	kw aiteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)
totaal	74	190	155	104	75	144	103	136	104	152	95	49	90	84	52	77	83	80		
aantal antwoorden	25	25	22	0	23	23	18	21	27	27	20	16	15	15	14	14	14	14		
gemiddeld per vraag	7,04	7,60	7,05		6,74	6,26	5,72	6,48	6,15	5,63	4,75	6,94	6,00	5,60	6,29	5,50	5,93	5,71		
gemiddeld totaal per brug			7,23					6,30			5,51			6,18				5,86		

brug	Witte brug				Brug over de Noord				Simon Danserweg				Amstelwijk fietsbrug		
vraag	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	kwaliteit wegdek	verlichting	afscheiding van autodeel	Hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	kwaliteit wegdek	verlichting	Afscheiding van autodeel	Hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)?	Kwaliteit wegdek?	verlichting	Afscheiding van autodeel	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	Kwaliteit wegdek	verlichting
	46	93	95	94	162	103	123	173	55	115	101	94	68	175	132
	15	15	15	14	25	24	22	25	18	18	16	17	25	25	22
	6,93	6,20	6,33	6,71	3,52	4,29	5,59	6,92	6,94	6,39	6,31	5,53	7,28	7,00	6,00
				6,54				5,08				6,29			6,76
totaal															
aantal antwoorden															
gemiddeld per vraag															
gemiddeld totaal per brug															

