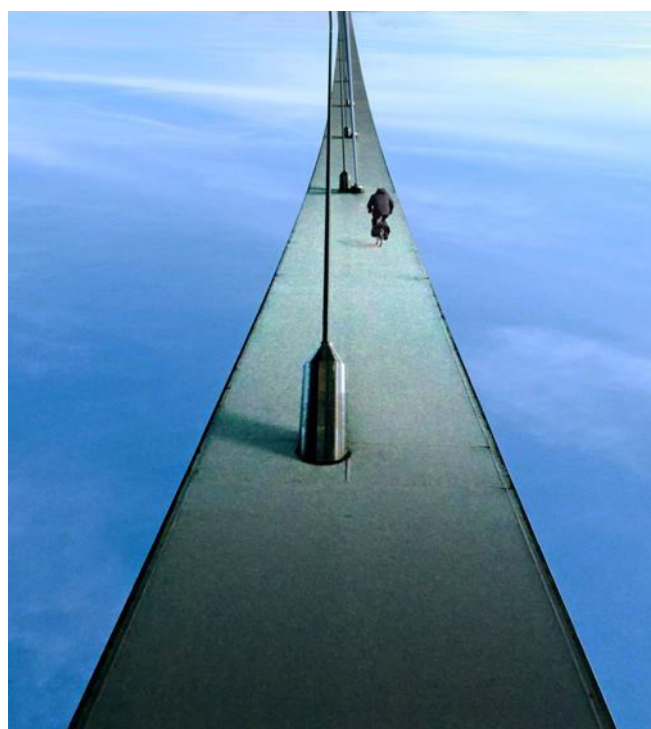




**Fietzersbond  
Drechtsteden**



**Brugpassages Drechtsteden**

**Over de brug**

*Arij van der Stelt en William Nederpelt*



Foto voorzijde: A. van der Stelt

De Fietsersbond 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 Fietsersbond heeft ruim 33.000 leden, 170 afdelingen en 1500 actieve vrijwilligers, verspreid over heel Nederland.

© Copyright Fietsersbond 2024, 2025

Overname van teksten is toegestaan met bronvermelding.

Fietsersbond  
Nicolaas Beetsstraat 2a  
3511 HE Utrecht

[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

Telefoon 030-2918171

Afdeling Drechtsteden

E-Mail [drechtsteden@fietsersbond.nl](mailto:drechtsteden@fietsersbond.nl)  
<https://drechtsteden.fietsersbond.nl>

Doel en inleiding .....	5
1 Werkwijze .....	6
2 Richtlijnen .....	7
2.1 RWS-richtlijnen .....	8
2.2 CROW-richtlijnen .....	8
2.2.1 <i>Gebruikers van een brug</i> .....	8
2.2.2 <i>Voetgangers</i> .....	9
2.2.2.1 <i>Hoogteverschil</i> .....	9
2.2.2.2 <i>Hellingbaan</i> .....	9
2.2.3 <i>Fietsers</i> .....	10
2.2.4 <i>Doorfietsroutes</i> .....	10
2.2.5 <i>Nieuwe/andere gebruikers</i> .....	11
2.2.6 <i>Relingen/leuning</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 Alblaserdam .....	14
5.1.1 <i>Brug over De Noord, Grote Beer</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/Papendrechtse brug</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>Amstelwijck fietsbrug</i> .....	36
5.2.10 <i>Mijlwegbrug</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 Ydenviaduct</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
	Team 52	
	Enquête .....	53

## Doel en inleiding

Onverwachts kregen we van een aantal fietsers die een recreatieve fietstocht maakten te horen dat ze sommige bruggen in de regio niet over durfden. Dat was tijdens de fietsvierdaagse in het voorjaar van 2022.

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 aan het stimuleren van fietsen en het wegnemen van mogelijke beperkingen. Eén van die knelpunten lijkt 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 misschien ontbreken.

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

Een en ander heeft geleid tot de volgende vraagstellingen:

- *Welke ervaringen hebben fietsers met de brugpassages in de regio?*
- *Bestaat 'bruggenangst'?*
- *Is bij 'bruggenangst' een leeftijdsverschil relevant?*
- *Als een negatief effect van brugpassages vastgesteld wordt, hoe kan de overheid vervolgens zorgdragen voor een kwalitatieve verbetering, mogelijk gekoppeld aan regulier onderhoud?*

In deze nota is aan aantal bruglocaties beschreven, die als maatgevend worden gezien voor veronderstelde problematiek. Vervolgens zijn de gegevens uit interviews met vragenlijsten geanalyseerd. Het opstellen/schrijven van dit rapport heeft geruime tijd geduurd, zodat er steeds weer nieuwe informatie kon worden toegevoegd.

De afsluiting van dit rapport wordt gevormd door conclusies en een aantal aanbevelingen.

## **1 Werkwijze**

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

De resultaten zouden kunnen leiden tot een beter zicht op en beter inzicht in de huidige praktijk. Daarmee worden veronderstelde vraagstukken verhelderd en indien noodzakelijk vertaald naar te nemen maatregelen.

Ook is onderzocht wat de huidige richtlijnen zijn voor de doorfietsroutes (voorheen snelfietsroutes). De meeste bruggen zijn namelijk onderdeel van een doorfietsroute. Uiteindelijk zijn er 35 personen geweest die een mening hebben gegeven over één 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, eventueel in combinatie met 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 dichtbijgelegen 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 door middel van de enquête.

Ten aanzien van de belevingskwaliteit is er een nog relatief onbekend fenomeen, namelijk 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 voorbeeld, en ook bekender. 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, afval, nat gespetterd worden en verblinding door koplampen. In de nota zijn deze aspecten meegenomen.

### Richtlijnen

Er komen steeds meer en verschillende voertuigen op het fietspad. Dat 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 en geen ongemakkelijke verkeersdrempels. De overgang van dilatatievoegen fungeert namelijk 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 die vergevingsgezind wil inrichten. Dit om het aantal eenzijdige ongevallen door een te haaks niveauverschil te beperken.



## 2.1 RWS-richtlijnen





Onder andere vanwege de vele bruggen die moeten worden gerenoveerd in West Nederland is door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een brief<sup>1</sup> opgesteld waarin de beoogde basiskwaliteit van het netwerk van Rijkswaterstaat wordt beschreven. Deze brief is in maart 2023 naar de Tweede Kamer gezonden.

## 2.2 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.

### 2.2.1 Gebruikers van een brug

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

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

<sup>1</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/17/basiskwaliteitsniveau-rws-netwerken>

## **2.2.2 Voetgangers**

### **2.2.2.1 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.

### **2.2.2.2 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 voor voetgangers in meer detail. 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.

### 2.2.3 Fietsers

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

#### Voorbeeldberekeningen breedte fietsbrug

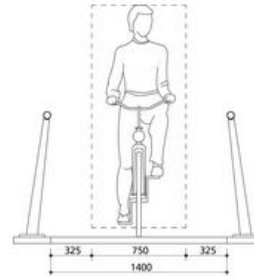
##### Voorbeeld 1.

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.

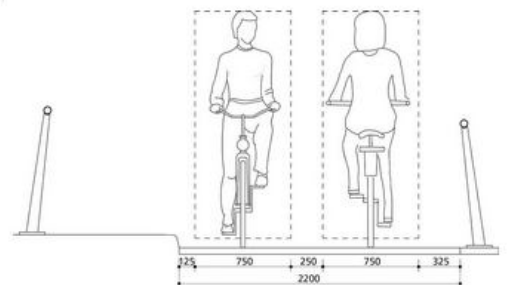
Tweerichtingsverkeer, lage intensiteit.

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



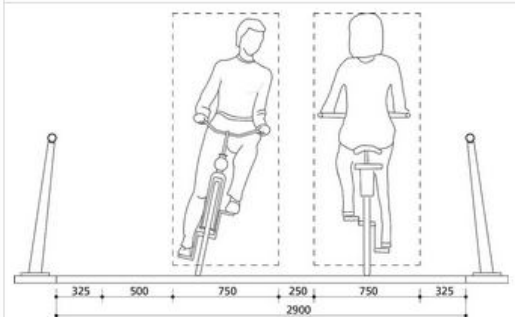
##### Voorbeeld 3.

Als voorbeeld 2, maar zonder voetpad en met neergegaande 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



### 2.2.4 Doorfietsroutes

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

#### 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.

### **2.2.5 Nieuwe/andere gebruikers**

Volgens het CROW zijn er geen aparte eisen voor paden die ook, al dan niet legaal, worden gebruikt door bromfietzers of brommobielen. Er 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.

### **2.2.6 Relingen/leuningen**

In 2019 is door het Rijk een onderzoek gepresenteerd over de hoogte van brugrelingen/brugleuningen. Na onderzoek bleek dat de gewenste, veilig gevoelde hoogte van de reling/leuning 130 cm is.

### 3 Regio

In de regio wordt de fiets als volwaardig vervoermiddel behandeld in de verkeers- en vervoersplannen. Het beleid richt zich lokaal en regionaal op een toename van het gebruik van de fiets, een groter aandeel in de *modal split*<sup>2</sup>. 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 Fietsersbond 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.

---

<sup>2</sup> Modal split is jargon uit de transportwereld en is de verdeling van de (personen) verplaatsingen over de vervoerwijzen (modaliteiten).

## **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 Alblasterdam en Hendrik-Ido-Ambacht krijgt de meeste negatieve reacties, terwijl het fietsviaduct Amstelwijck het positiefst wordt beoordeeld. Daar is de 'hinder' het minst, met een gemiddelde beoordeling van 3,6. De Brug over de Noord wijkt met een score 6,48 significant 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. Deze 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. De Brug over de Noord wordt met een gemiddelde van 5,08 het laagst gewaardeerd.

## 5 Overzicht bruggen

### 5.1 Alblasserdam

#### 5.1.1 Brug over De Noord, Grote Beer



Fietspad zuidzijde Grote Beer, Alblasserdam

Fietspad noordzijde brug Grote Beer, Alblasserdam

#### Plannen

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

#### 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 namelijk een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm.

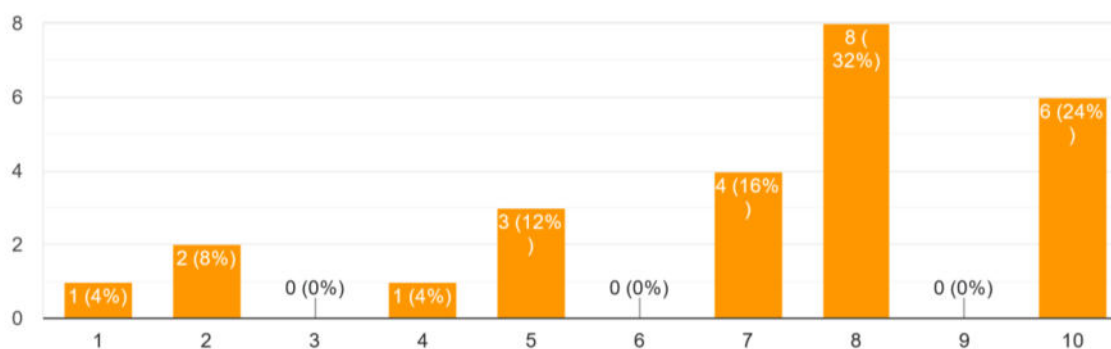
Het fiets-/voetpad is aan beide zijden 1,6 km lang.

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)

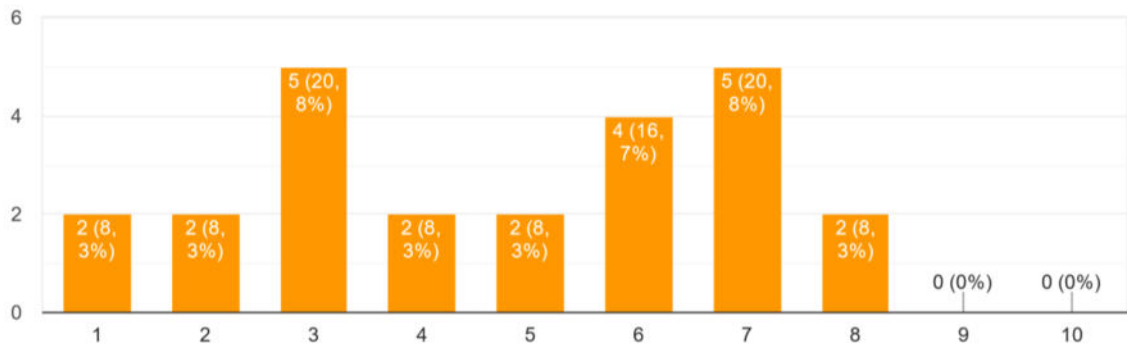
25 antwoorden



Figuur 1 weinig → veel

### kwaliteit wegdek

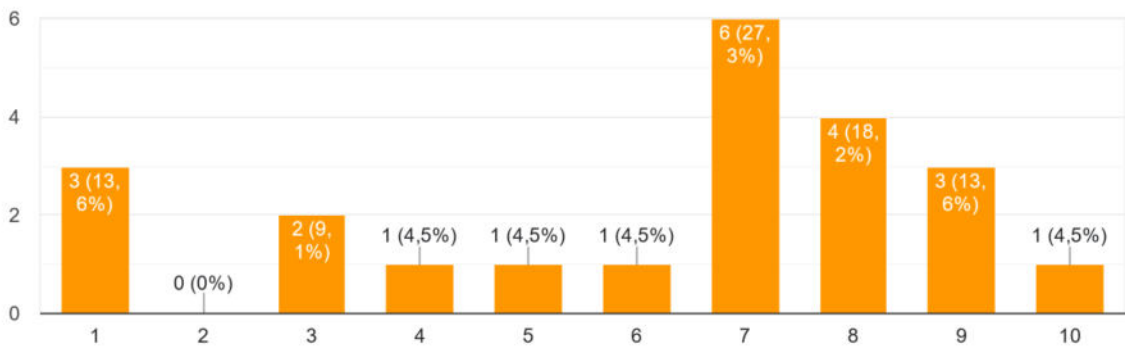
24 antwoorden



Figuur 2 Slecht → goed

### verlichting

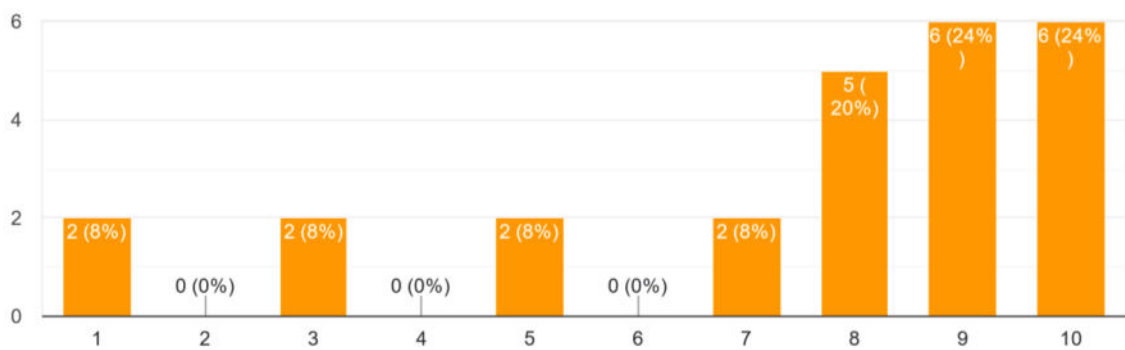
22 antwoorden



Figuur 3 Slecht → goed

### Afscheiding van autodeel

25 antwoorden



Figuur 4 slecht → goed



## Opmerkingen uit de enquête

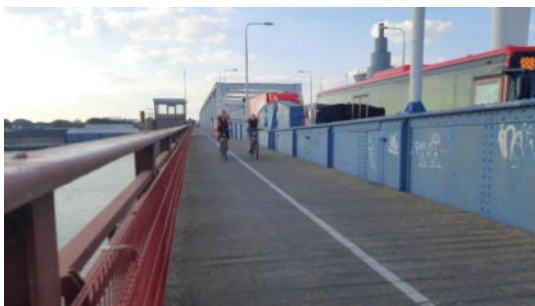
- Erg smal op de brug, wegdek oprit westzijde vrij slecht, geen ruimte bij de trap om op/af te stappen, trappen erg steil en glibberig in de regen, brugopeningen duren onvoorstelbaar lang.
- Veel te smal, veel hinder bij de trappen.
- Inhalen door bijv. scooters op fietspad heel gevaarlijk. Diversen 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 reling c.q. leuning aan de waterkant en autorijbaan is op onvoldoende hoogte.
- De afscheiding van de autorijstroken 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 miniumbreedte (CROW-richtlijnen) wordt gehanteerd, dan is de feitelijke beschikbare ruimte 170 cm. Aan beide zijden op het fietspad dient namelijk een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm. Dat is aan één zijde niet het geval.

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

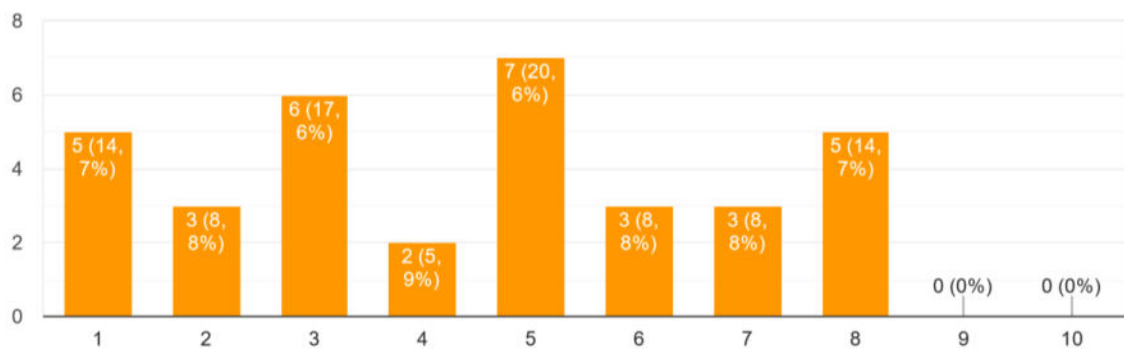
Aan de oostzijde is aan het begin van de daadwerkelijke brug een fietslift aangebracht. Aan de zuidzijde ligt een 'borstelgoot'. Deze vertraagt de afdaling (en zorgt voor schonere velgen...).



## Enquête

### hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

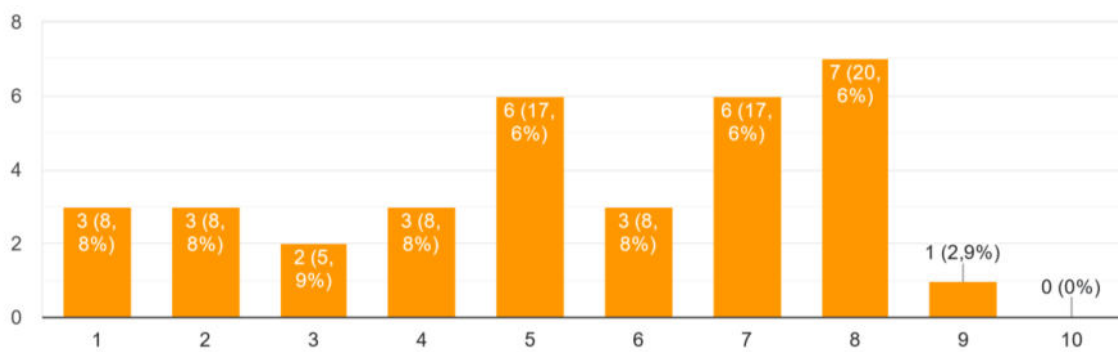
34 antwoorden



Figuur 5 weinig → veel

### kwaliteit wegdek

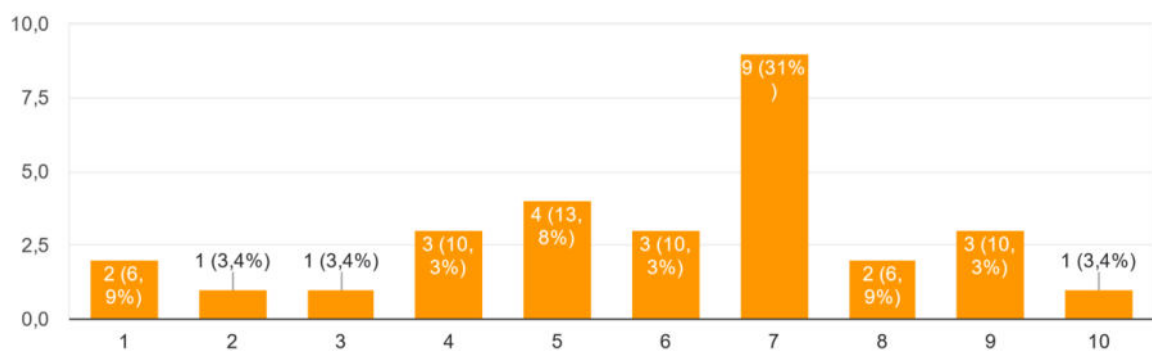
34 antwoorden



Figuur 6 slecht → goed

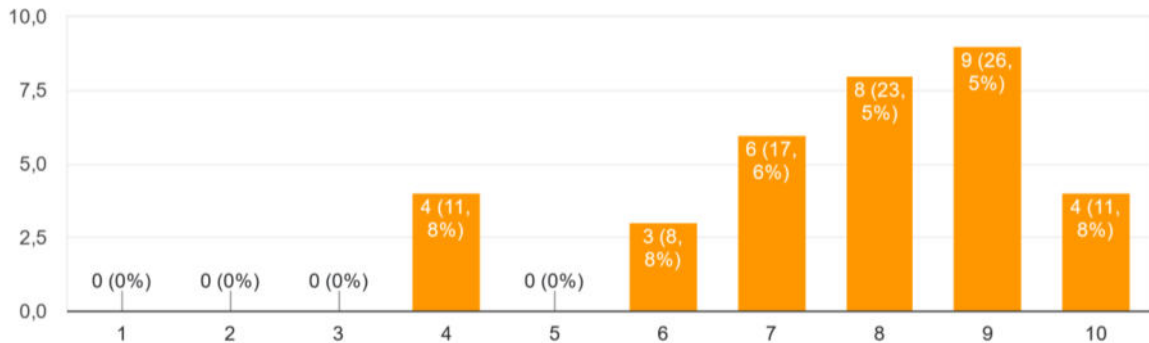
### verlichting

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 Weeskinderendijk 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 storing.
- 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 reling/leuning aan de waterkant en autorijbaan is op onvoldoende hoogte.
- De afscheiding van de autorijstroken is voldoende.

## 5.2.2 Moerdijkbrug

### Plannen

De brug is van Rijkswaterstaat. Er zijn geen plannen bekend met betrekking tot 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 namelijk een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm. Dat is aan beide zijden niet het geval. In feite is 50 cm te smal.

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

Het tweerichtingenfiets-/voetpad is aan de westzijde 2,5 km lang. Aan de oostzijde 1,6 km lang.

Het vormt nog geen onderdeel van een doorfietsroute. Het 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 wordt gevormd door lage open relingen/leuning.



**Figuur 8 Zuidwestzijde**

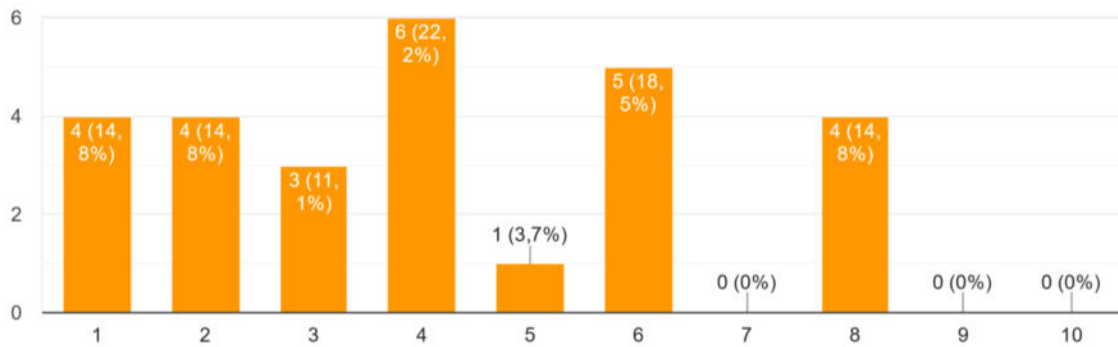


Nabij de voet van de brug is er op het eiland van Dordrecht een begin van een voetpad naar het Biesbosch Natura 2000 gebied.

## Enquête

### hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

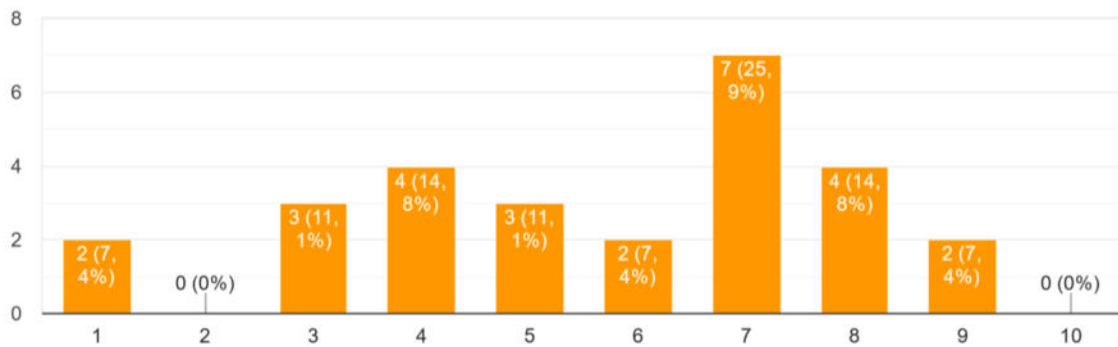
27 antwoorden



Figuur 9 weinig → veel

### kwaliteit wegdek

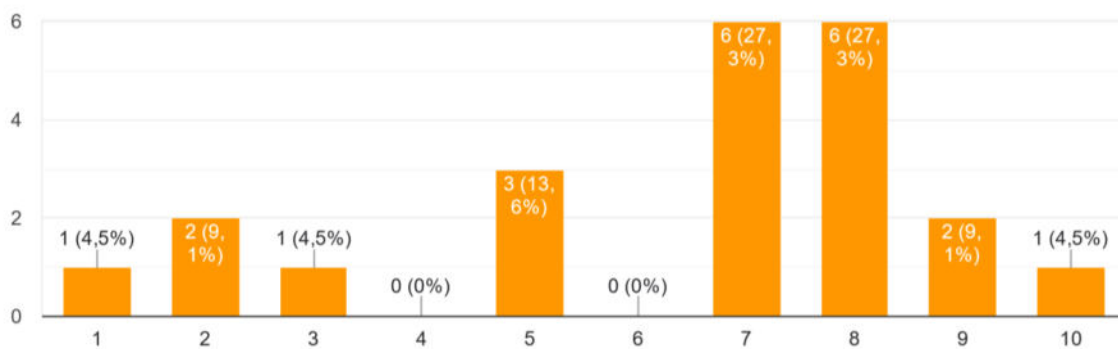
27 antwoorden



Figuur 10 slecht → goed

### verlichting

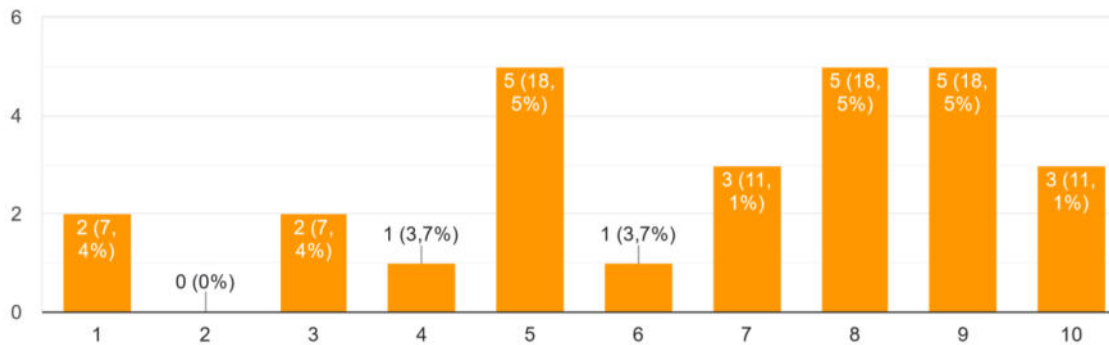
22 antwoorden



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 fietsonvriendelijke 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 geluids-, sproei- en stofwering maakt het gebruik van de brug een 'penetentie'.

### Oordeel

- De breedte is volstrekt onvoldoende voor alleen al een fietspad.
- De reling/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/Papendrechtse brug

#### Plannen

De brug is van Rijkswaterstaat. Er zijn plannen voor renovatie in 2024.

#### Situatie

De breedte van het tweerichtingenfiets-/voetpad op de brug varieert van 300 tot 350 cm. Wanneer de miniumbreedte (CROW-richtlijnen) wordt gehanteerd is de feitelijke beschikbare ruimte 250 cm. Aan beide zijden op het fietspad dient namelijk een obstakelvrije zone te zijn van 50 cm. Dat is aan beide zijden niet het geval. In feite is dat 150 cm te smal.

Er zijn verschillende dilatievoegen/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 reling/leuning. 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.

De brug is een onderdeel van het doorfietsnetwerk de Beneden Merwederoute.

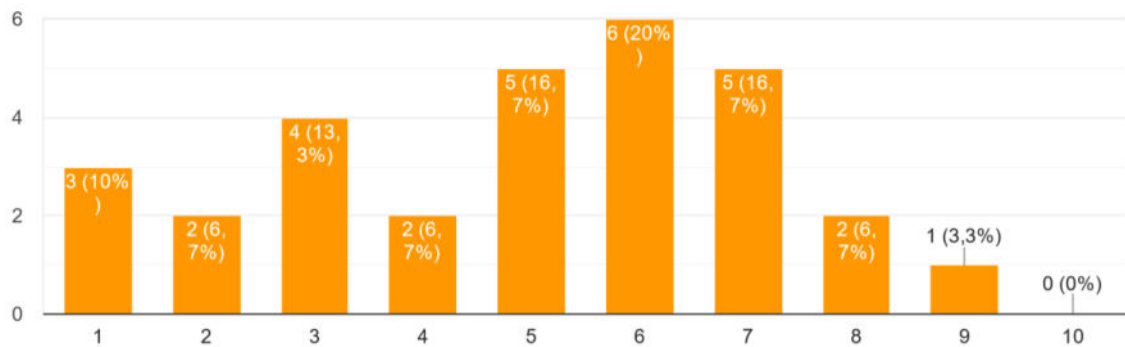




## Enquête

### hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

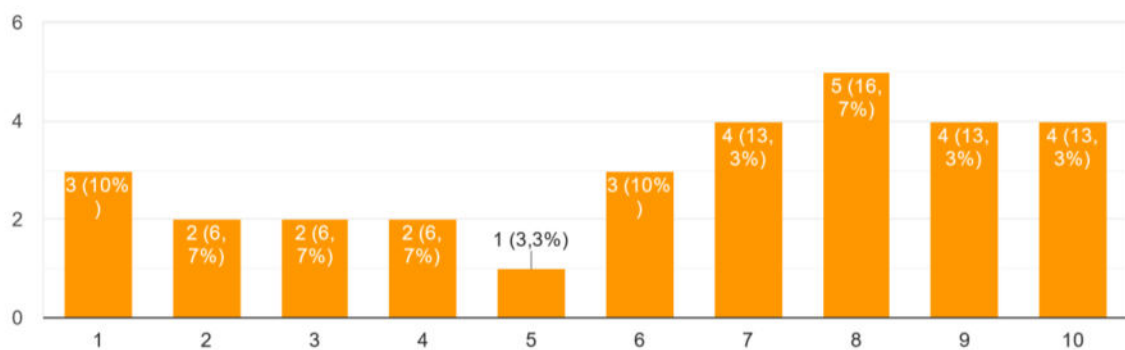
30 antwoorden



Figuur 13 weinig → veel

### afscheiding van autodeel

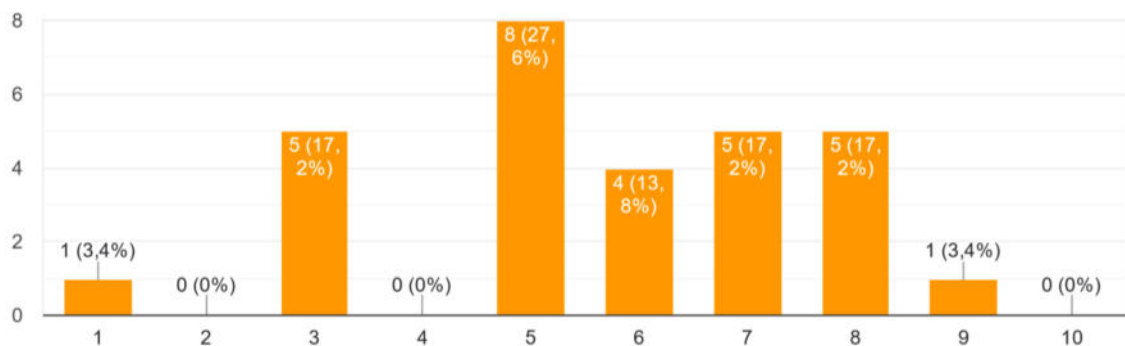
30 antwoorden



Figuur 14 Slecht → goed

### verlichting

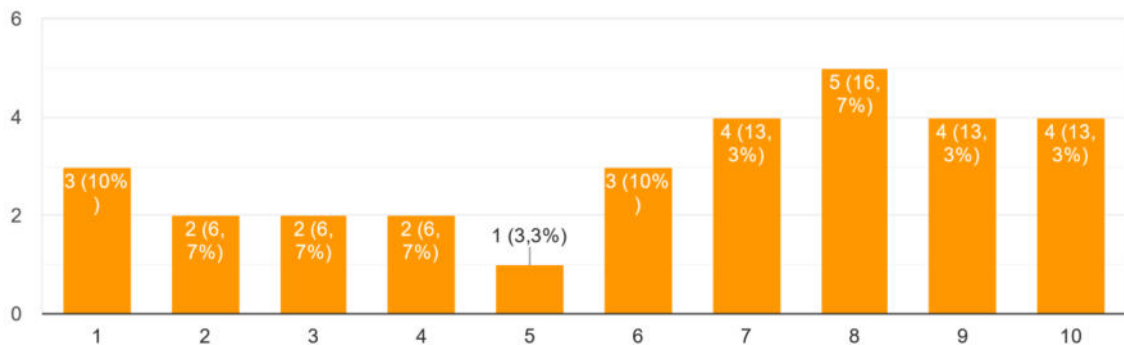
29 antwoorden



Figuur 15 slecht → goed

## afscheiding van autodeel

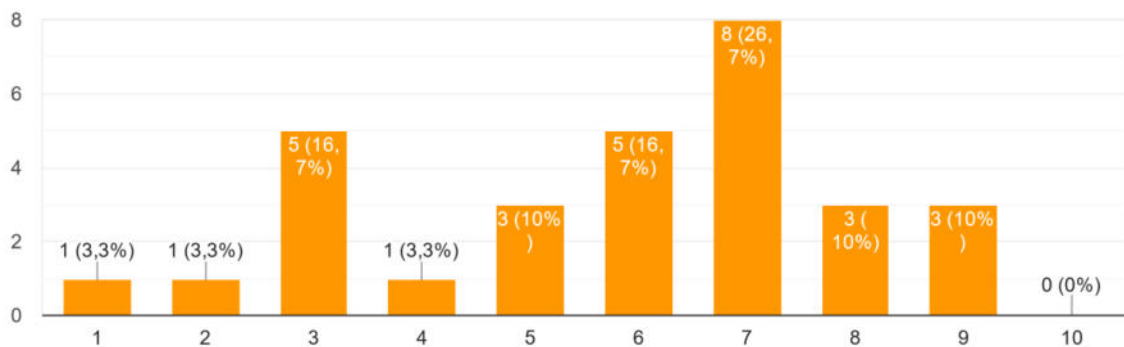
30 antwoorden



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 bloeiers 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 reling/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. Dat leidt tot een beschikbare breedte van 240 cm.

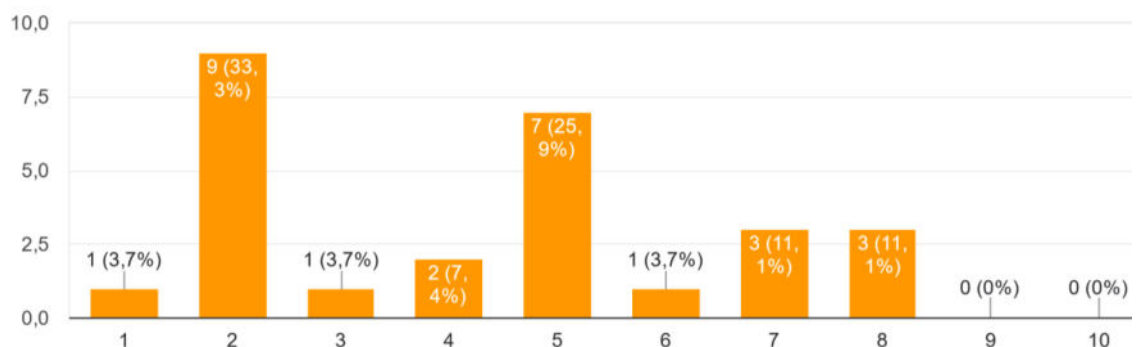
De totale lengte van het pad is 1,5 km. Aan de Sliedrechtse kant is er 150 meter vanaf de brug een toegangspad voor voetgangers (met een fietsgeul).



### Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

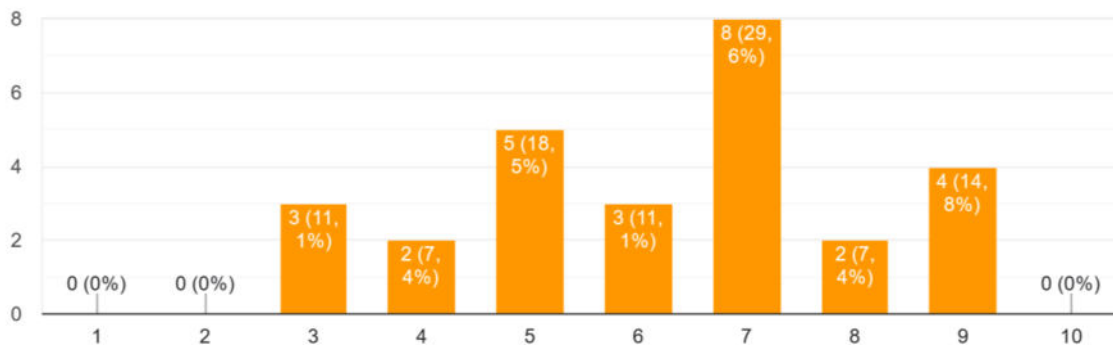
27 antwoorden



Figuur 18 weinig → veel

## kwaliteit wegdek

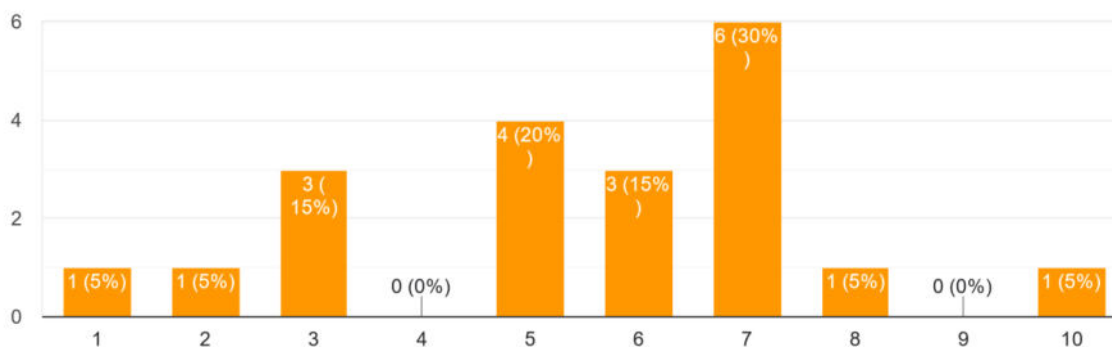
27 antwoorden



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 reling/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.

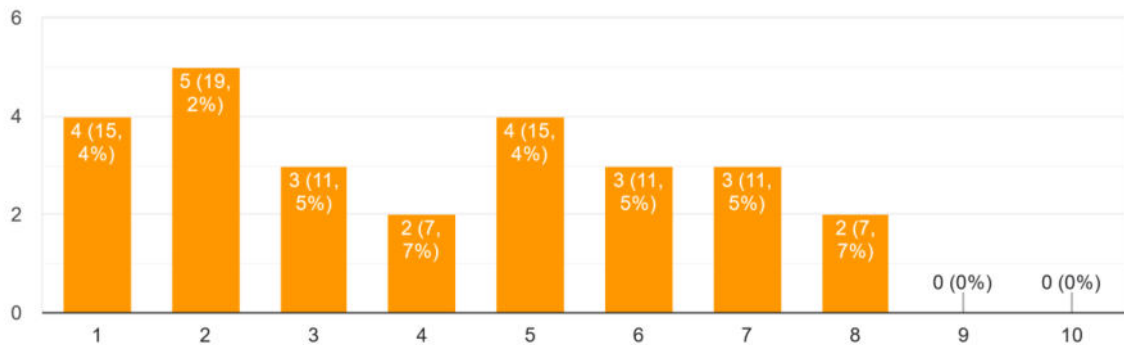
De fietsbrug is 3,85 meter breed op het smalste en daarmee meest kritische deel. De reling/leuning is ruim 1 meter hoog. De brug is in 2021 zodanig versterkt dat ze ook in de route van hulpdiensten kan worden opgenomen. Er kan nu bijvoorbeeld een brandweerauto over.



## Enquête

### hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

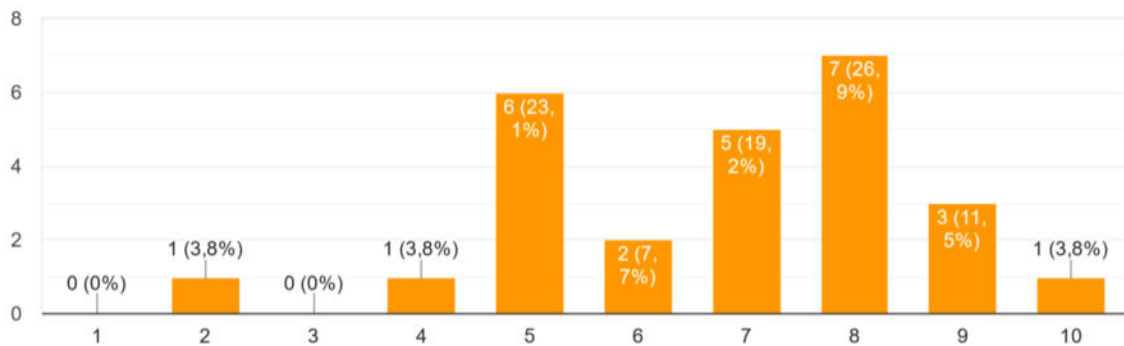
26 antwoorden



Figuur 21 weinig → veel

### kwaliteit wegdek

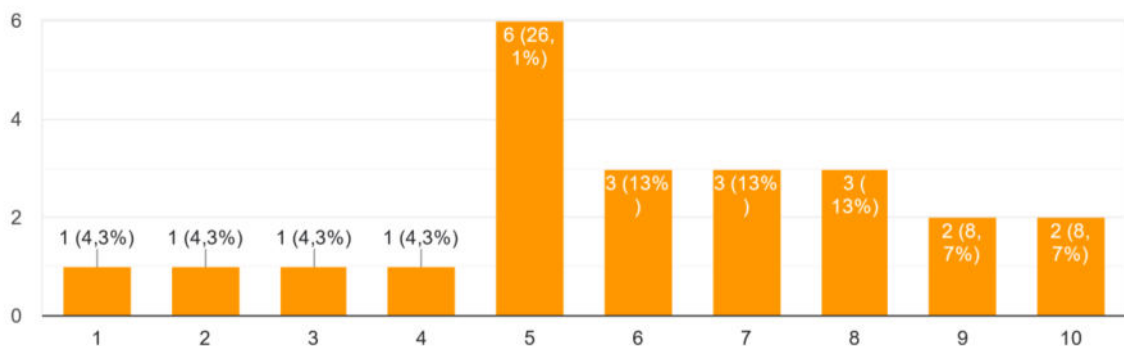
26 antwoorden



Figuur 22 slecht → goed

### verlichting

23 antwoorden



Figuur 23 slecht → goed

## Opmerkingen

- Verlichting kan beter. Geen autoverkeer. Wegdek optimaliseren.

## Oordeel

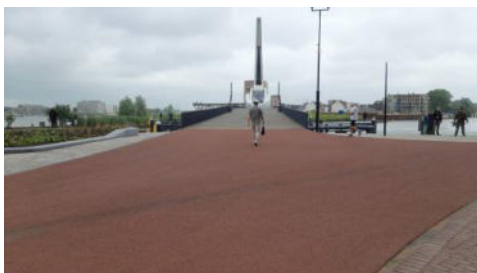
- Het fietspad is te smal, naar de maatstaf van de CROW-norm.
- De reling/leuning te laag. De geadviseerde norm is 130 cm. Gelet op het belang voor voetgangers is die helemaal te smal.

### 5.2.6 Prins Clausbrug

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

Aan beide zijden is er een reling/leuning van ongeveer 1.10 cm.

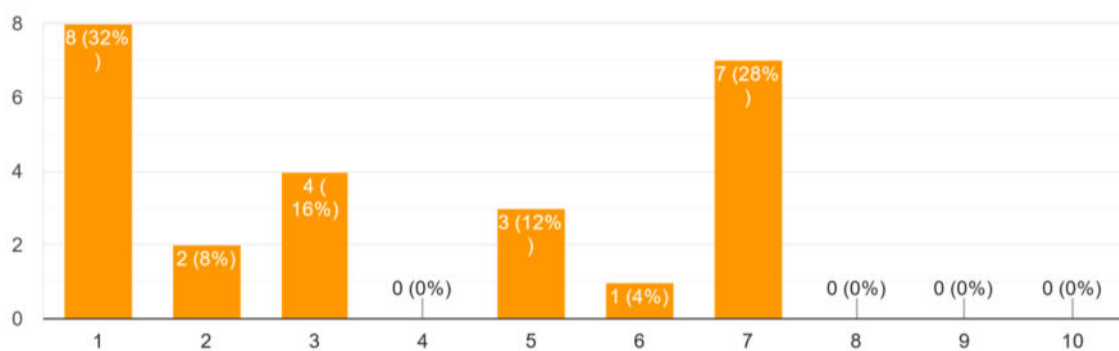
Ze vormt een onderdeel van het doorfietsnetwerk de BenedenMerwederoute.



## Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

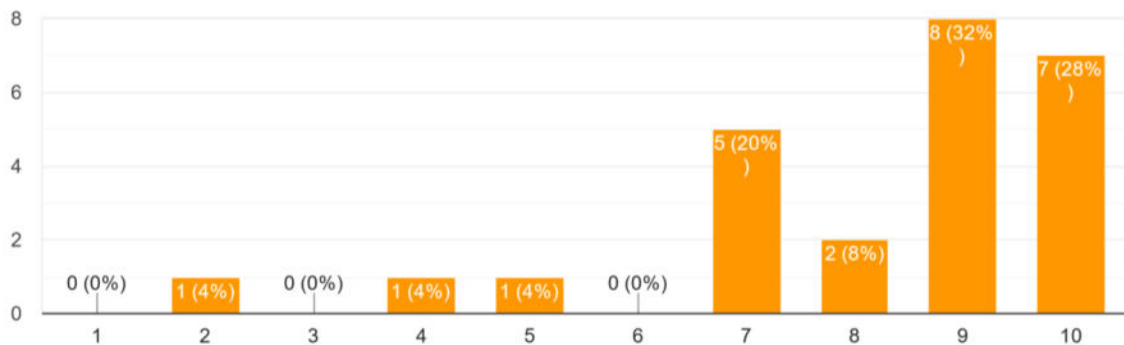
25 antwoorden



Figuur 24 weinig → veel

## kwaliteit wegdek

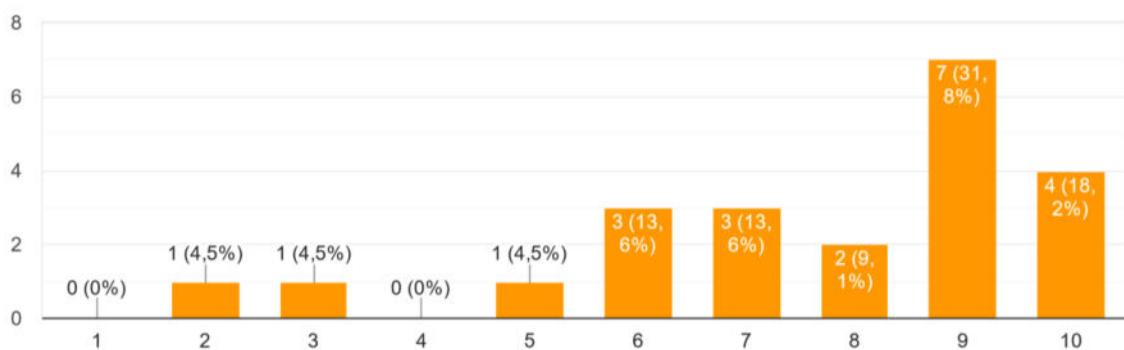
25 antwoorden



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 reling/leuning aan de waterkant is op onvoldoende hoogte, namelijk 120 cm. Dit is vooral van belang voor voetgangers.



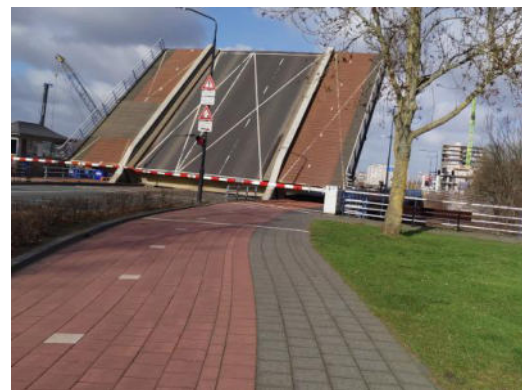
## 5.2.7 Prins Hendrikbrug

### Situatie

De brug vormt naast de Prins Clausbrug een belangrijke verbinding tussen De Staart en het historisch centrum en het winkelgebied in het centrum.

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

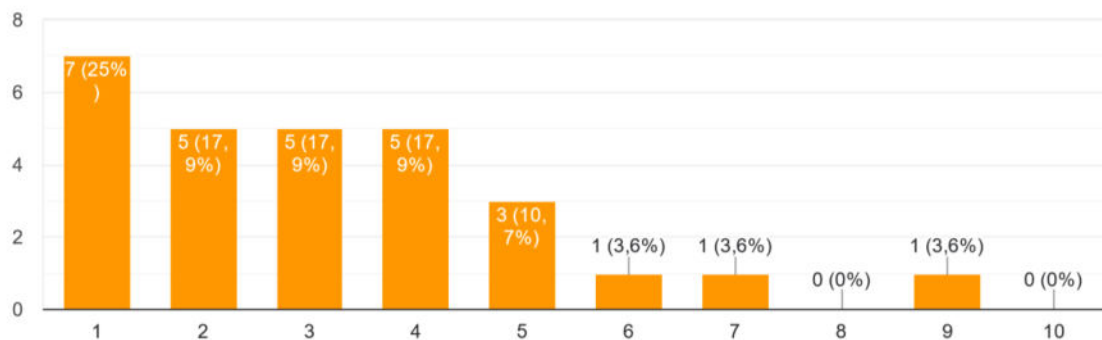
Het fietspad is 280 cm breed, terwijl het voetpad 80 cm breed is. Voor het tweerichtingenfietsvoetpad geldt dat dit te smal is, gelet op de norm. De norm geeft aan dat de kans dat er gevaarlijke situaties kunnen ontstaan zeer groot is.



### Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

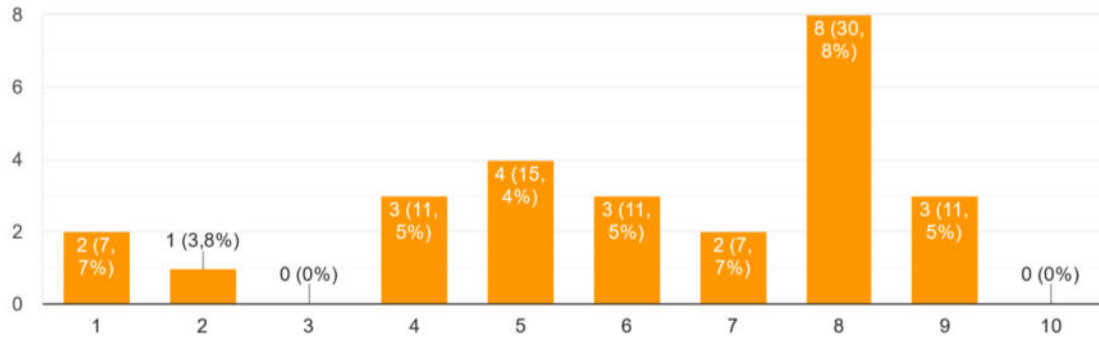
28 antwoorden



Figuur 27 weinig → veel

### kwaliteit wegdek

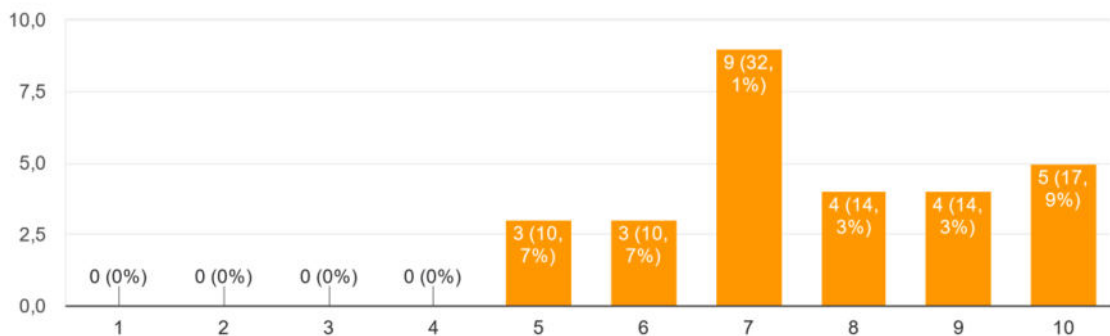
26 antwoorden



Figuur 28 Slecht → goed

### afscheiding van autodeel

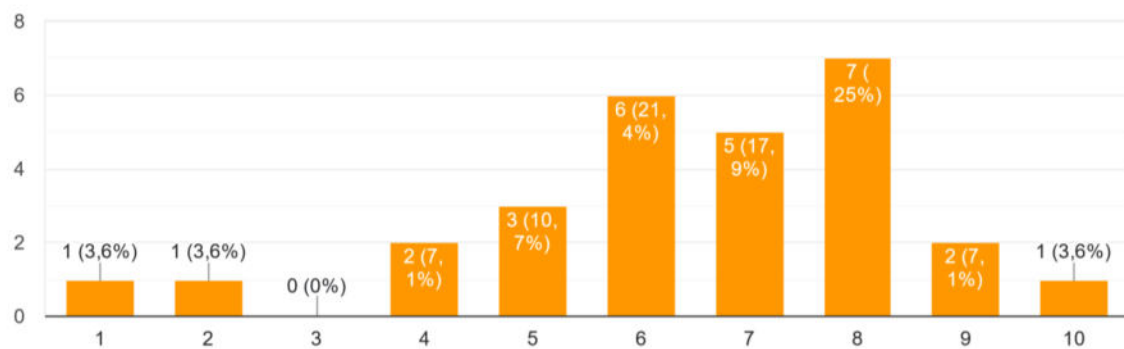
28 antwoorden



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 reling/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

Deze brug is een belangrijke verbinding in het verlengde van de Papendrechtse brug.

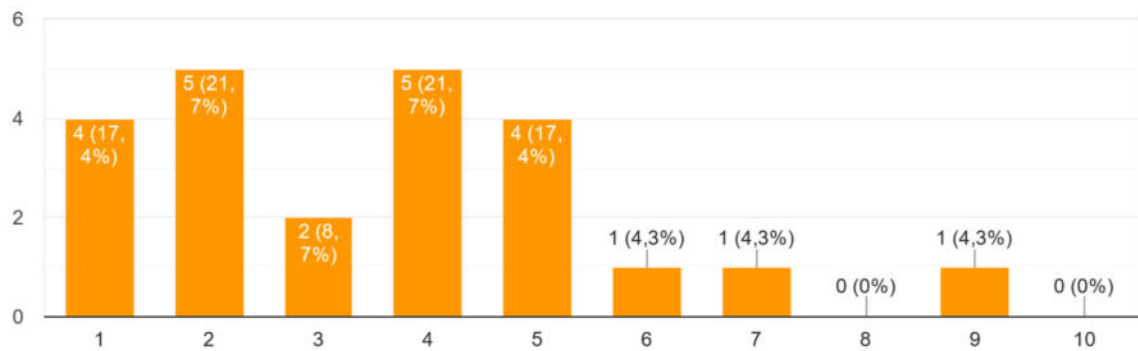
Het betreft een tweerichtings fiets-/voetpad. Het fietspad is 300 cm breed, tussen het fiets- en voetpad ligt een trottoirband.



## Enquête

### hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

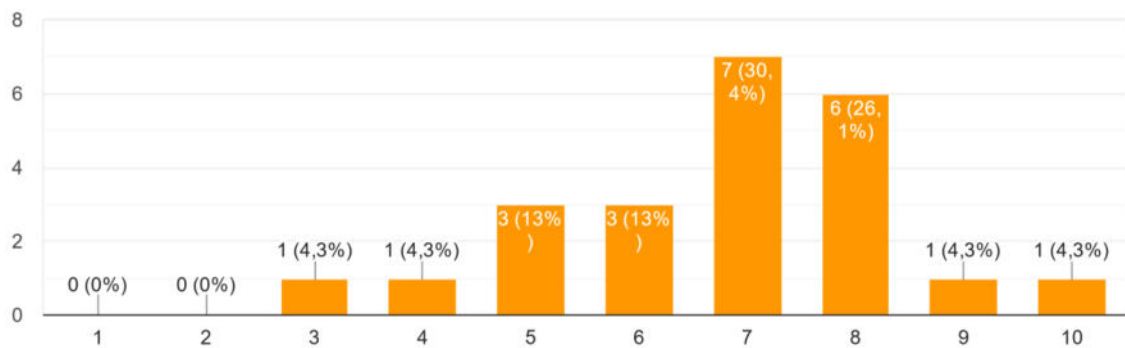
23 antwoorden



Figuur 31 weinig → veel

### kwaliteit wegdek

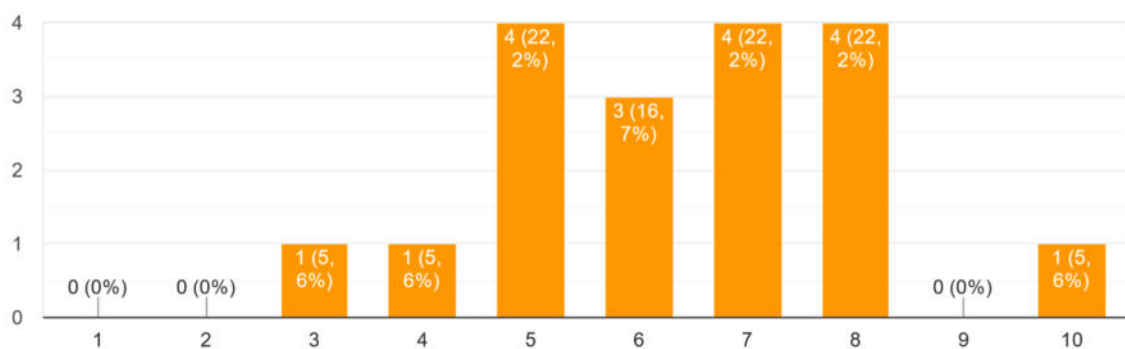
23 antwoorden



Figuur 32 slecht > goed

### verlichting

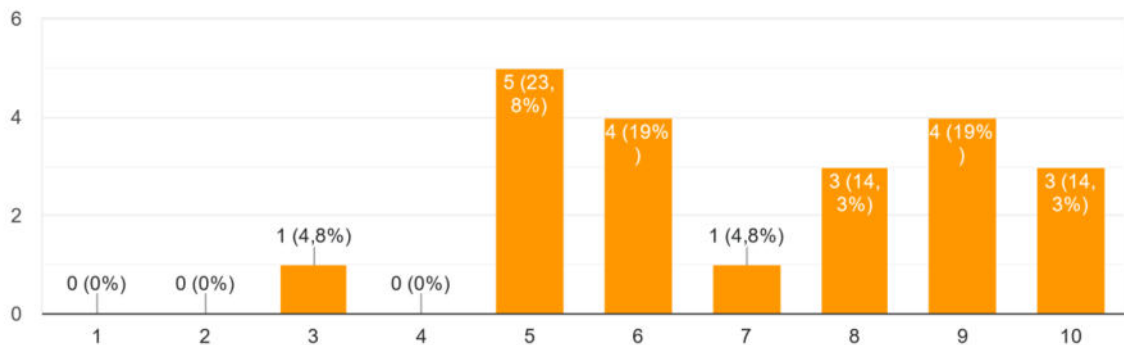
18 antwoorden



Figuur 33 slecht → goed

## afscheiding van autodeel

21 antwoorden



Figuur 34 slecht → goed

### Opmerkingen

- Voor mensen die de brug aan de kant van De Staart over zijn en niet hun weg vervolgen naar beneden maar via een scherpe bocht naar rechts naar het Wantij-fietspad moeten is het best eng. Moet je omhoog aan die kant is het veel te steil.
- 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 reling/leuning aan de waterkant is op voldoende hoogte 120 cm. Deze loopt namelijk langs een voetpad.
- Aan de oostelijke en westelijke zijde is er veel kans op verblinding van fietsers door tegemoetkomende automobilisten.

### 5.2.9 Amstelwijck fietsbrug

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.

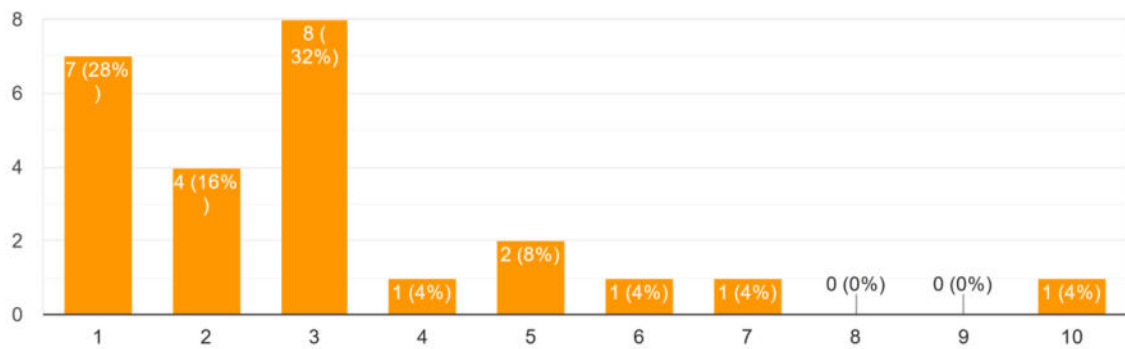
De brug kent alleen een fietspad. Deze is met een zonder ophoging uitgevoerd zodat er maximaal gebruik kan worden gemaakt van de optimale breedte.

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)

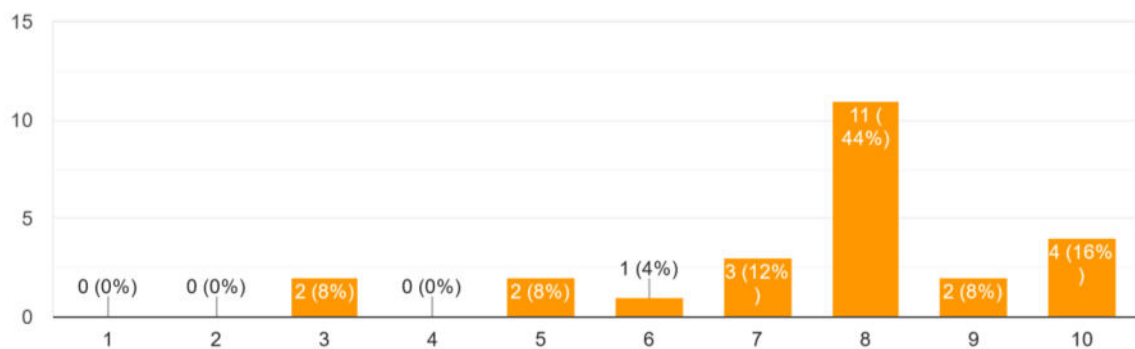
25 antwoorden



Figuur 35 weinig → veel

### Kwaliteit wegdek

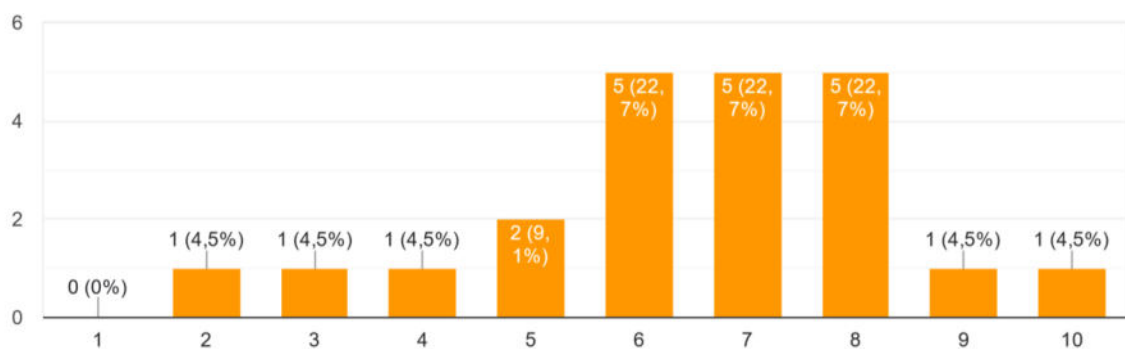
25 antwoorden



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 Kil-kant

### Oordeel

- Er is voldoende hoogte van alle relingen/leuning.
- Er ontbreekt ruimte voor voetgangers.



### 5.2.10 Mijlwegbrug

Deze brug ligt 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- en afritten 300 cm breed zijn. De effectieve breedte op de brug is 350 cm.



### Oordeel

- Er is voldoende hoogte van alle relingen/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 deze alleen goed toegankelijk voor valide voetgangers.

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





### Oordeel

Teneinde de brug meer functies te laten hebben, ligt het voor de hand 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 twee fietsstroken. De breedte van dit fietspad is 250 cm.



### Oordeel

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

## 5.5 Papendrecht

### 5.5.1 Merwedebrug Papendrecht

Deze brug is beschreven in paragraaf 5.2.3 op p. 23.

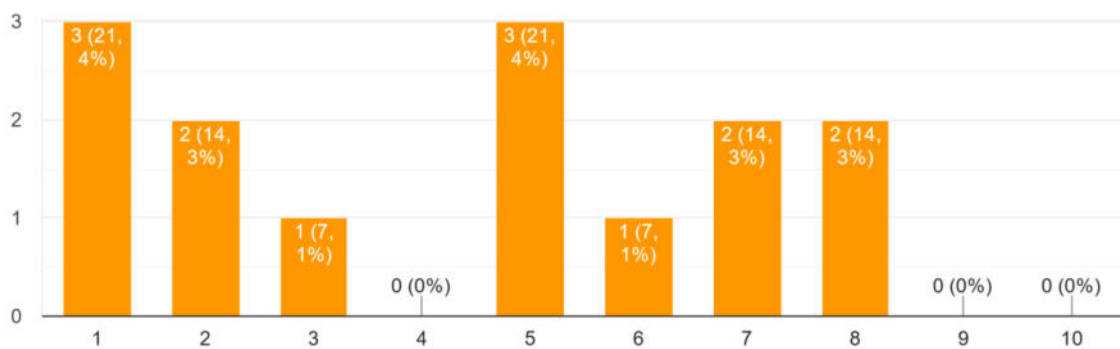
Verder moet worden vermeld dat er aan de Papendrechtse zijde geen aparte voetgangerstrook is. Verder is er een noodtrap. Deze is niet toegankelijk. Wanneer deze trap wel toegankelijk wordt gemaakt, wordt de route vanaf de Dordrecht naar de Visschersbuurt 1300 meter korter.

### 5.5.2 Brug over de A15

#### Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

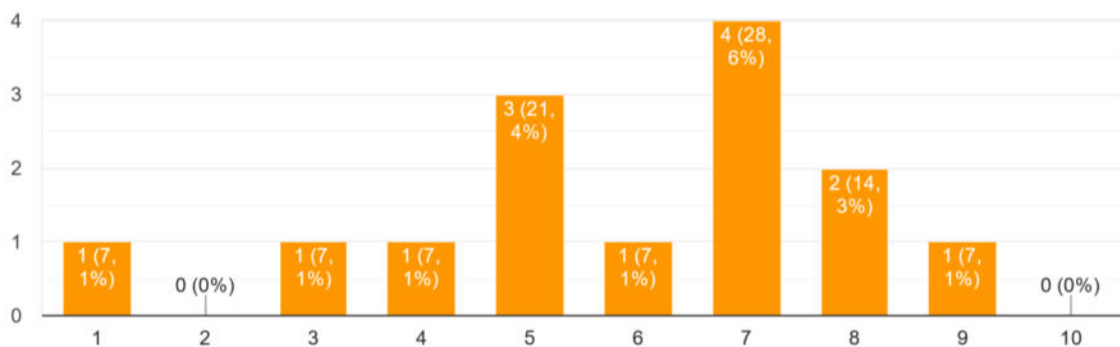
14 antwoorden



Figuur 38 weinig → veel

kwaliteit wegdek

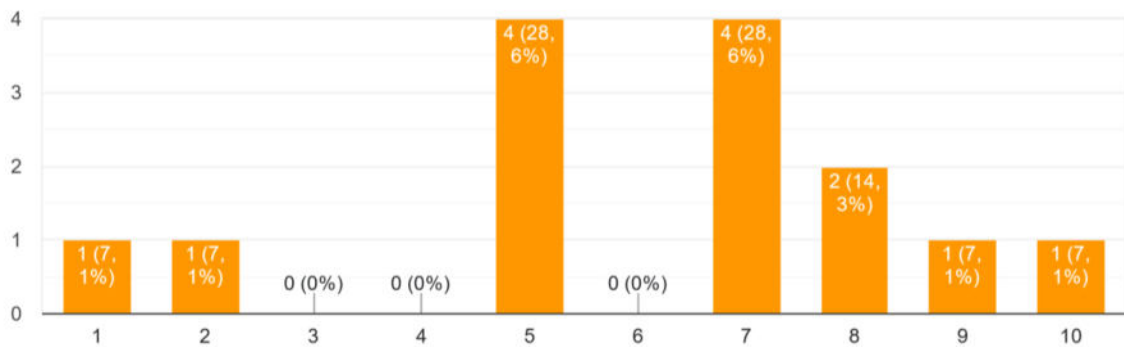
14 antwoorden



Figuur 39 Slecht → goed

## verlichting

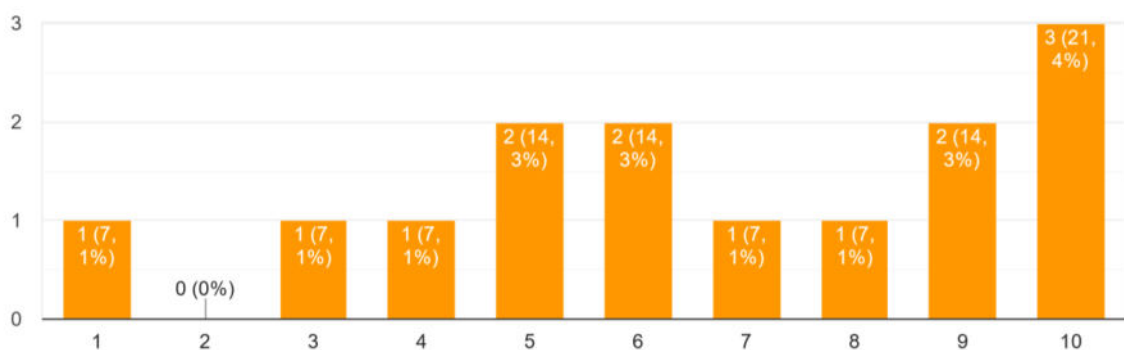
14 antwoorden



Figuur 40 slecht → goed

## afscheiding van autodeel

14 antwoorden



Figuur 41 Slecht → goed

## Opmerkingen

- Geen geluid, stof en uitlaatgassen, sproeiwering ten opzichte van autoverkeer.
- Drukke overgang met veel herrie.


## Oordeel

### 5.5.3 Fietsbrug Matenasche Scheidkade

#### Beschrijving

Deze brug heeft uitsluitend een fietsstrook.

Deze brug heeft de twijfelachtige eer om te worden genoemd op de site HeuvelsFietsen.nl. Hierbij de schermafdruck. Het is de enige brug in de Drechtsteden met een stijgingspercentage van maar liefst 5.3%!



## HeuvelsFietsen: Matenasche Scheidkade-noord

zoek

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%**

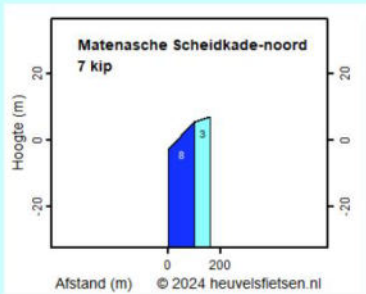
Voet: -2 m Top: 7 m  
Gemiddelde helling: 5.3%  
Lengte: 170 m

Vanuit: Oud Alblas  
Straten: Matenasche Scheidkade

Download gpx

Andere klimmen Rest van Nederland



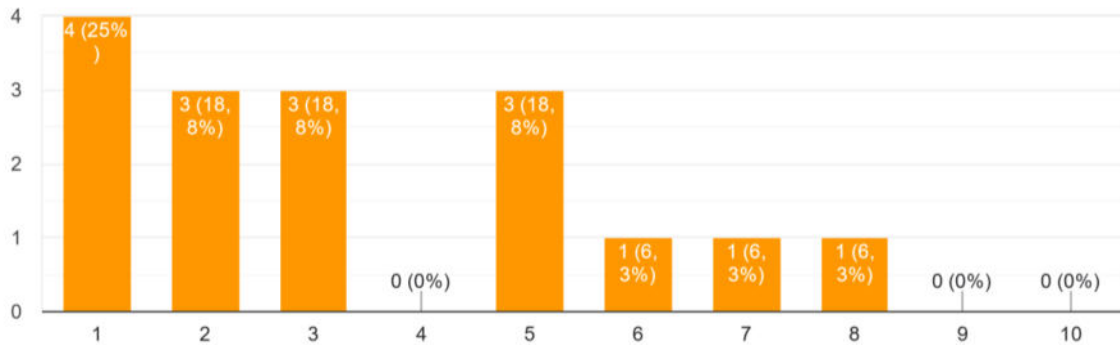


© 2024 heuvelsfietsen.nl

### Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

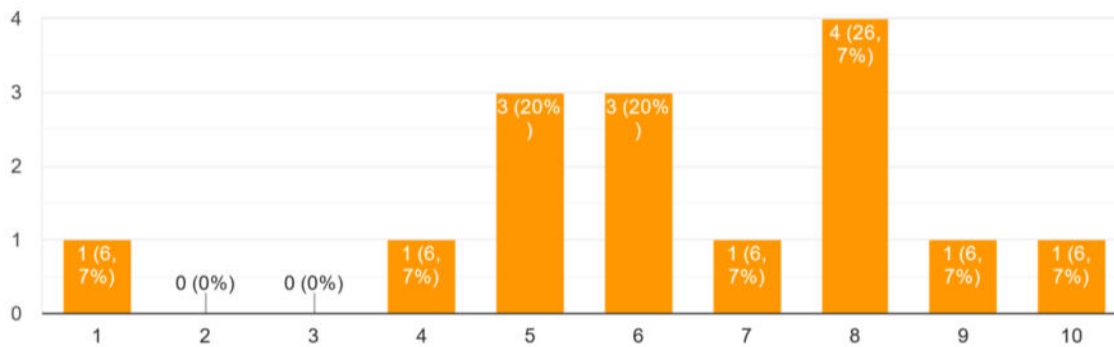
16 antwoorden



Figuur 42 weinig → veel

## kwaliteit wegdek

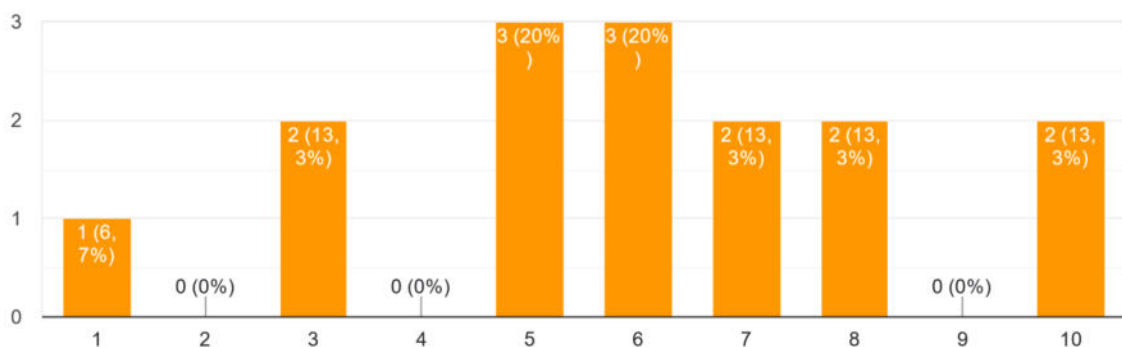
15 antwoorden



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

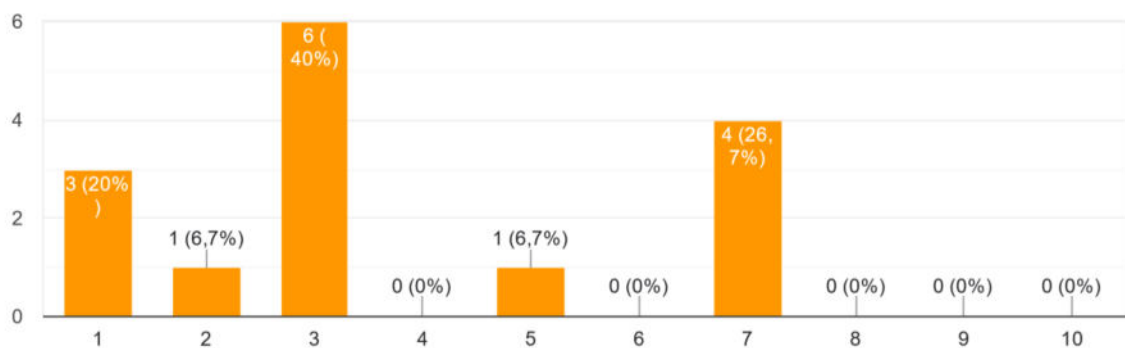


Deze brug is met advies van de Fietsersbond Drechtsteden, met name van Nico van Delft, in 2014 dusdanig goed opgeknapt dat ze ruimte biedt aan fietsers en de mogelijkheid bestaat om er een voetpad aan te leggen. Dat voetpad zorgt tegelijkertijd voor een grotere afstand tussen de reling/leuningen en het fietspad.

#### Enquête

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

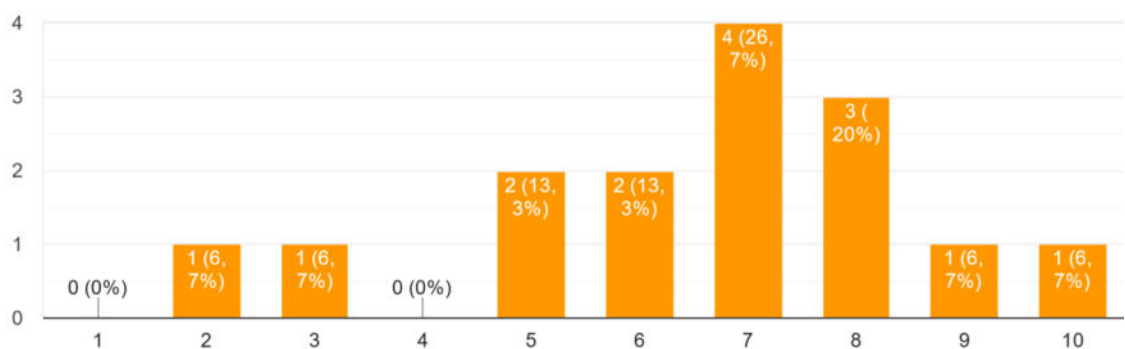
15 antwoorden



Figuur 45 weinig → veel

kwaliteit wegdek

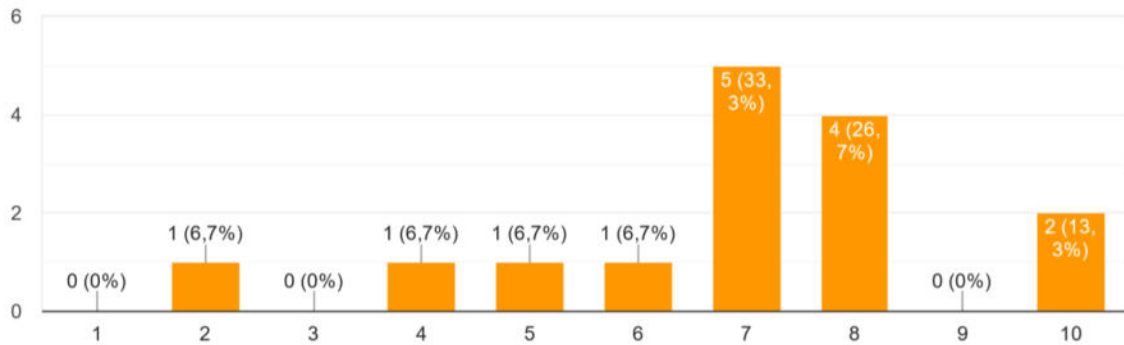
15 antwoorden



Figuur 46 slecht → goed

## verlichting

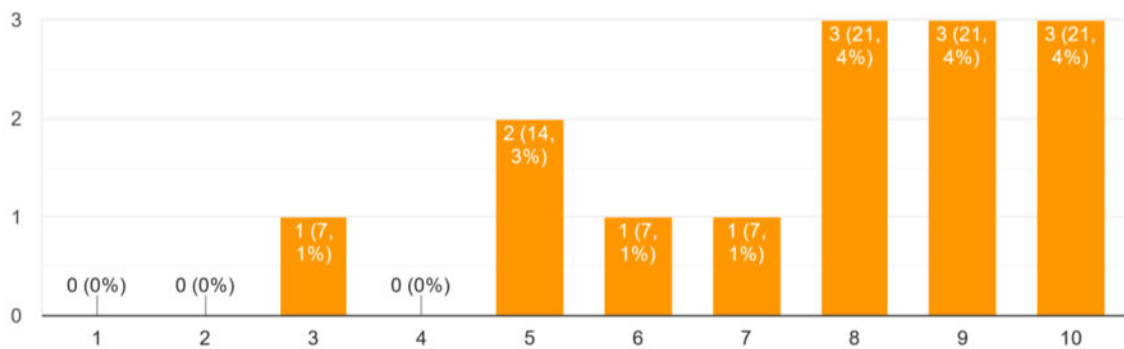
15 antwoorden



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 fiets-/voetpad Wel geen afscheiding voor voetgangers	Wel/geen trap	Max. hoogte-verschil t.o.v. water en maaiveld	Lengte en gemiddeld Hellingspercentage	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	Fietspad 2,2 m beide zijden Voetpad Zuid 1 m Noord 1.65 m	Wel	13 á 14 m t.o.v. water 9 m t.o.v. maaiveld	West: 470 m 1:36 Oost: 750 m 1:57	(Te) hoog	Zeer nabij			West: hellingen Oost: hellingen en borsteltrap	Gesloten hekwerk
Baanhoekbrug / Spoorbrug naar Sliedrecht	Interlokaal	2x 1.70m	Wel/niet in Sliedrecht	16 m t.o.v. water 11 m t.o.v. maaiveld	Noord: 500m 1:38 Zuid: 530 m 1:44	Trein	Zeer nabij				Open hekwerk
Moerdijkbrug	Interlokaal	2 x 200 cm = 4 m	Niet	10 m? 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 / Merwedebrug naar Papendrecht	Interlokaal	3 m twee richtingen Oprit Dordrecht 3,50 m breed Brug 3 m breed Oprit Papendrecht 3,50 m breed Toeleiding Papendrecht 3 m breed. Geen voetpad.	Niet	15 m hoogste punt	790 m, r. Z; 1:72 650m r. N; 1:43	Max.	Zeer nabij	Twijfelachtig, Ondanks recente vernieuwing Oprit Dordrecht Zwart asfalt Burg rood asfalt Papendrecht rood asfalt	Vooraf op de brug worden fietsers verblind door de lage wegafscheiding		Open hekwerk Dordtse zijde Links 1,45 m Rechts 1,10 m Op de brug Waterzijde 1,45 m Wegzijde 70 cm Papendrechtse zijde Wegkant 1,85 m Waterzijde 1,45 m



Brug	Betekenis	Breedte fiets-/voetpad Wel geen afscheiding voor voetgangers	Wel/geen trap	Max. hoogte-verschil t.o.v. water en maaiveld	Lengte en gemiddeld Hellingspercentage	Geluids - Belasting	Nabijheid t.o.v. overig verkeer	Kwaliteit wegdek	Verlichting	Aansluitingen	Afscherming maten gelet op de richtlijnen als norm Links en rechts
Prins Hendrikbrug	Lokaal	Aan elke zijde tweerichtingen-fiets-/ voetpad Elke zijde 2.80 m fietspad en 0,80 m voetpad	Niet	5m	Noorzijde 40 m, 1:40 Zuidzijde 100 m, 1:100	Hoog	Zeernabij				Gesloten hekwerk
Prins Clausbrug	Lokaal	2x 4 m Voetgangers 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 200 m 1:40	Hoog	Zeernabij				Open hekwerk

**Noot 1:** Hellingen van bruggen kunnen aan beide kanten variëren vanwege verschillende maaiveldhoogten en hellingslengte. Als gevolg daarvan ook gevarieerde stijgingspercentages. Dit item lijkt nergens een echt knelpunt.

**Noot 2:** De breedte van de fietspaden is niet altijd constant. Dat geldt ook voor de afscherming aan de zijkant zoals hekwerk, begroeiing en dergelijke/ De breedte is soms wel een knelpunt.

**Noot 3:** Waterstanden zijn variabel, onder meer als gevolg van eb en vloed (0,7m); daarmee varieert ook de hoogtebeleving. Er is geen aantoonbaar effect ten aanzien van hoogtevrees gemeten. De veronderstelde hoogtevrees kan niet worden bewezen. Voor het geval dat dit toch een factor is, is verhoging van de vaak te lage relingen/leuning een remedie. Daarnaast geldt dat ook voor het verkleinen van de openingen.

## 5 Afbakening

In dit rapport is met de volgende aspecten 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 bruggen op twee 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 en kan dat tot conflicten tussen voetgangers en fietsers leiden.

Uitzonderingen zijn 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 m 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, vuil waait het water in.

### 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' reling/zijkant hebben als veiliger worden ervaren dan de open relingen/leuningingen. Zie ook de twee afgebeelde voorbeelden hier onder.



Figuur 49 Reling/leuning Papendrechtse brug



Figuur 50 Reling/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 zodanig dat de voetgangers er ook makkelijker kunnen lopen. Dat verhoogt zowel het veiligheidsgevoel voor zowel de fietsers als de voetgangers.
  - a. De afstand tot de brug/leuning is dan immers groter voor de 'hoge' fietser.
  - b. Conflicten tussen voetgangers (en andere passanten) worden 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 relingen/leuningen, zodat ze aan de richtlijnen voldoen.
3. Zorg voor meer afscherming aan de waterkant van de brug, zodat vuil wordt tegengehouden en de gelegenheid 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 met name voor de Moerdijkbrug en de Papendrechtse brug. Het 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.alblasserdamsnieuws.nl/wordpress/2021/07/06/twee-fietsers-raken-gewond-bij-ongeval-op-brug-over-de-noord-bij-alblasserdam/](http://www.alblasserdamsnieuws.nl/wordpress/2021/07/06/twee-fietsers-raken-gewond-bij-ongeval-op-brug-over-de-noord-bij-alblasserdam/)
- [www.bruggenstichting.nl](http://www.bruggenstichting.nl)
- [www.crow.nl](http://www.crow.nl) Ontwerpwijzer bruggen voor langzaam verkeer
- <https://drechtsteden.fietsersbond.nl/>
- [www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)
- [www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/17/basiskwaliteitsniveau-rws-netwerken](http://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2023/03/17/basiskwaliteitsniveau-rws-netwerken)
- [www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/samen-werken-aan-een-bereikbaar-zuid-holland/doelen-en-resultaten](http://www.rijkswaterstaat.nl/wegen/projectenoverzicht/samen-werken-aan-een-bereikbaar-zuid-holland/doelen-en-resultaten)
- [www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/05/08/fietsrelingen-op-bruggen](http://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/05/08/fietsrelingen-op-bruggen)
- [https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012\\_nvt/11/algemeen-deel-bij-de-nota-van-toelichting-stb.-2021-147/4](https://rijksoverheid.bouwbesluit.com/Inhoud/docs/wet/bb2012_nvt/11/algemeen-deel-bij-de-nota-van-toelichting-stb.-2021-147/4)
- [www.ronduitdordrecht.nl](http://www.ronduitdordrecht.nl)
- <https://routeplanner.fietsersbond.nl>
- [www.tno.nl/nl/newsroom/2023/11/vernieuwing-infrastructuur-essentieel/](http://www.tno.nl/nl/newsroom/2023/11/vernieuwing-infrastructuur-essentieel/)
- [www.kennisnetwerkspv.nl](http://www.kennisnetwerkspv.nl)
- [www.wegenwiki.nl/Brug over de Noord#Kenmerken](http://www.wegenwiki.nl/Brug%20over%20de%20Noord#Kenmerken)
- <https://zuid-holland.fietsersbond.nl/>

## **Team**

De gebruikte foto's zijn gemaakt door Niek Fraterman, William Nederpelt, Arij van der Stelt, Dick Spaans en Edwin Vervaet. De metingen zijn ook door hen gedaan. Teksten zijn gecontroleerd door Henk Rotteveel.

## 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



verlichting

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
slecht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	goed

⋮

afscheiding van autodeel

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
slecht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	goed

Opmerkingen

Tekst lang antwoord

hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
weinig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	veel

kwaliteit wegdek

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
slecht	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	goed

Etcetera...



brug	Merwedebrug				Pr Hendrikbrug				Blauwe brug				Stadsbrug				Moerdijkbrug			
vraag	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit 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	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit wegdek	hinder van andere weggebruikers (fietsers/voetgangers)	afscheiding van autodeel	verlichting	kwaliteit 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	80	
aantal antwoorden	25	25	22	0	23	23	18	21	27	27	20	16	15	15	14	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	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
totaal	46	93	95	94	162	103	123	173	55	115	101	94	68	175	132
aantal antwoorden	15	15	15	14	25	24	22	25	18	18	16	17	25	25	22
gemiddeld per vraag	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
gemiddeld totaal per brug				6,54				5,08				6,29			6,76



**Fietzersbond**  
**Drechtsteden**