

Inspreeknotitie

Statencommissie Bereikbaarheid en wonen, provincie Zuid-Holland

15 januari 2025

Inspreker William Nederpelt Fietsersbond afdeling Drechtsteden.

Beste mensen,

Ooit was ik in Canada. Daar sprak ik een stedenbouwkundige over bruggen. Hij vertelde mij toen dat er nog nooit een brug is gebouwd **zodat** men niet meer naar de overkant zou zwemmen, terwijl dat nu wel zou gebeuren.

Dit geldt ook een beetje voor ons onderzoek. Dat een aantal deelnemers van een fiets4daagse (die ik al 10 jaar organiseer) de Moerdijkbrug niet over durfden, terwijl er in potentie wel veel meer gebruik van zou kunnen worden gemaakt zette ons aan het denken.

Dit alles leidde tot een onderzoek naar grote bruggen en viaducten in de Drechtsteden.

Hiervoor zijn onze leden benaderd, is de lokale publiciteit gezocht en zijn we gaan kijken en meten.

En hebben we ook in de wandelgangen geluisterd.

Daar werd gezegd. “Die brug ga ik gewoon niet over. Dat doe ik niet...Is eng...” Daarom vul ik de enquête niet in...”

Wat speelt er nu nog meer?

De komende jaren worden veel bruggen gerenoveerd. Wat daar de gevolgen van zijn is onduidelijk, behalve de tijdelijke overlast.

Het lijkt erop dat bijvoorbeeld de brug over de Noord, tussen Alblasserdam, Hendrik-Ido-Ambacht en Ridderkerk weer heel mooi in de oude staat wordt gebracht. Die oude staat houdt in dat ze weer hetzelfde zal worden als in 1939. Er nieuwe technische systemen worden geïnstalleerd.

Die brug is echter ontworpen in het kader van het Rijkswegenplan van 1927, bijna 100 jaar geleden.

De brug wordt nu anders gebruikt dan dat men er toen, in de dertiger jaren van de vorige eeuw, over dacht.

Onderdeel van de bruggen is was wel een fietspad. Bij de Papendrechtse brug is ze er weer later aangehangen.

Wat is een fietspad?

Een fietspad is ook een voetpad als er geen apart pad langs ligt. Op dat pad is de variatie tegenwoordig groot. Denk daarbij aan scooters, brommers, scootmobielen/ racefietsen/ speed pedelec's en wandelaars (dit wordt ook genoemd in de evaluatie).

En, veel van de bruggen liggen 'buiten de bebouwde kom'. Dus geldt er een maximumsnelheid van 40 km per uur. Dat, in combinatie met hoogteverschillen zorgt voor grote snelheidsverschillen op de smalle paden.

Ontwikkeling

Sinds de dertiger jaren zijn er meer auto's en nog veel meer fietsen gekomen. De afstanden werden groter omdat er steeds meer werd gecentraliseerd, zoals ziekenhuizen en scholen. Verder worden functies meer en meer gescheiden. In 1930 hadden we bijv. nog geen VINEX-wijken. Bruggen zijn daarom steeds meer een schakel tussen verschillende bestemmingen, ze zijn zelfs onderdeel van het doorfietsnetwerk, horen ze te **verbinden**.

Wat is het probleem?

De actuele CROW-norm voor de breedte van een tweerichtingen doorfietsroute is 4 en een halve meter. En, dan is er nog niet eens rekening gehouden met een voetgangersgedeelte en schrikstrook.

Het fiets- voetpad op de brug over de Noord is nu 1 meter 30 breed. Dus gewoon veel te smal.

Wat zijn nu de gevolgen voor de veiligheid?

Naast de **snelheidsverschillen** die o.a. leiden tot een grote subjectieve onveiligheid en dus minder gebruik zijn er nog andere zaken die de verkeersveiligheid beïnvloeden.

Zo is het **passeren** van fietsers en voetgangers op smalle paden gevaarlijk, zeker wanneer er sprake is van steeds brede sturen en spiegels.

De **verlichting** van auto's en fietsen is regelmatig verblindend. Vooral op paden waar fietsers rechts van het autoverkeer rijden en de afscheiding ontbreekt (tweerichtingen fietspad) komt het regelmatig voor dat fietsers niets meer 'zien'.

Zelf ben ik een keer midden op de Papendrechtse brug afgestapt omdat ik door alle tegenlicht de tegenliggers niets meer zag. Ik wilde immers niet op een tegenligger botsen.

Iets anders

Bruggen zijn ook onderdeel van de evacuatieplannen bij **overstromingen**. Het zijn in feite eilanden die zijn aangewezen als vluchtlocatie. Een verbreding van het fiets-voetpad levert dus meer evacuatieruimte op.

Grensgeval

Eind vorige eeuw is door ons al onderzoek gedaan naar de problemen op de gemeentegrenzen; het niet goed aansluiten van de infrastructuur.

Het probleem is nu echter veel groter. Bij veel gemeenten houdt het beleid op aan de voet van een brug. Die brug is dan van iemand anders. Het antwoord is dan vaak. “Die is van RWS daar zijn wij niet van; daar komen wij ook niet door”.

Rijkswaterstaat

De Fietsersbond heeft tegenwoordig wel meer overleg met Rijkswaterstaat. En dan vooral met de omgevingsmanagers. Dat gaat dan om het beperken van de hinder voor fietsers bij renovaties en zelfs het tijdelijk stimuleren van het fietsgebruik.

Wensen m.b.t. het ontwerp zijn helaas onbespreekbaar.

Wat willen wij?

Kijk nadrukkelijk naar manieren waarop, jullie als provinciale overheid, fietsers en wandelaars kunnen laten meenemen bij het ontwerp en de renovatie van bruggen, waardoor het interlokaal verkeer aantrekkelijker wordt voor alle fietsers en voetgangers, niet alleen tijdens de renovaties, maar vooral daarna.

En, dat wij weer routes voor de fiets4daagse kunnen maken waarbij de bruggen wel een leuk zijn; zorgen voor **verbinding**.