

PLAN TUNNEL IN DE N3 TUSSEN PAPENDRECHT EN DORDRECHT

“Feit is dat het beestje tóch een beetje op z’n eindje loopt”, aldus Kees Thies in zijn column ‘Zuchtbrug’.

Onafhankelijk
Papendrecht



ONAFHANKELIJK PAPENDRECHT

Inhoudsopgave

Plan tunnel in de N3 tussen Papendrecht en Dordrecht.....	2
1. Aanleiding	2
2. Inleiding.....	2
3. Terugblik	2
4. Achtergrond en Probleemstelling	3
5. De brug in de media	3
6. Doelstellingen van het Project	3
7. Het Plan voor ondertunneling van de Beneden Merwede	3
8. Projectbeschrijving.....	4
9. Technische Analyse en Voorstudie	5
10. Milieu- en Maatschappelijke Impact	5
11. Financiële Analyse en Uitvoering.....	5
12. Planning en Uitvoering.....	5
13. Risicoanalyse en Beheersmaatregelen	6
14. Conclusie en Aanbevelingen	6
15. Eindnoten.....	7

maandag 2 juni 2025

Plan tunnel in de N3 tussen Papendrecht en Dordrecht

1. Aanleiding

De Papendrechtsebrug (N3) gaat volgend jaar ruim 9 maanden dicht. De officiële naam is overigens de Merwedeburg. Maar in de volksmond spreekt men vaak van de Papendrechtse brug.

De Papendrechtsebrug, in de N3 tussen Papendrecht en Dordrecht, is vanaf juli 2026 ruim negen maanden dicht vanwege een grote renovatieⁱ. Meerdere onderdelen van de brug over de Beneden-Merwede moeten vervangen worden. De werkzaamheden leveren "onvermijdelijk flinke hinder op" voor alle weggebruikers en voor de scheepsvaart, zegt wethouder mobiliteit van Dordrecht Rik van der Linden. De brug wordt dagelijks gebruikt door zo'n 70.000 voertuigen.

Verkeer moet vanaf 17 juli 2026 maandenlang omrijden via de A15 en A16. Weggebruikers moeten rekening houden met een langere reistijd van 30 tot 60 minuten, waarschuwt Rijkswaterstaat. Voor fietsers en voetgangers wordt een pont ingezet. Eén keer per maand zal de vaarweg worden vrijgemaakt om hoge schepen (hoger dan 12,9 meter) te laten passeren. Er is namelijk geen omvaarroute. De brug is de enige verbinding naar de Beneden-Merwede. Dit duurt voor schepen ruim veertien maanden.

2. Inleiding

Dit plan / voorstel richt zich op (het in onderzoek nemen van) de aanleg van een tunnel onder de Beneden Merwede in de N3 tussen Papendrecht en Dordrecht. De noodzaak voor een dergelijke ingreep vloeit voort uit de toegenomen verkeersdruk, de groeiende veiligheidsbehoefte én de wens tot een duurzame verbetering van de infrastructuur in de regio. Het project wordt vanuit een onafhankelijk perspectief benaderd, om zo objectief tot een optimale oplossing te komen voor de mobiliteitsuitdagingen in Papendrecht en de Drechtsteden.

3. Terugblik

Reeds in 2017 heeft Onafhankelijk Papendrecht bepleit te (laten) onderzoeken of een tunnelverbinding tot de mogelijkheden behoort. Destijds behoorde dat, vond men, niet tot de mogelijkheden. In het Algemeen Dagblad wijdde Peter Koster er een artikel aanⁱⁱ. Ook werd fractievoorzitter Ruud Lammers destijds door RTV Dordrecht geïnterviewd. Het interview is terug te zien [via deze link](#).

In 2023 waren de problemen met de brug 'opgelost'. Dat meldde het College van B&W van Dordrecht destijds. 'Maar geen garanties' stond boven het betreffende krantenartikelⁱⁱⁱ. Wethouder Rik van der Linden stelde toen: "Ik kan absoluut niet garanderen dat een storing nooit meer gebeurt."

Rijkswaterstaat meldde dat de in 1967 geopende Merwedeburg (die in de volksmond ook wel de Papendrechtse brug wordt genoemd) in 2023 nieuwe bedienings-, besturings- en bewakingssystemen kreeg. Tegelijkertijd stond toen al vast dat groot onderhoud was gepland in 2029. In dat jaar moest een stalen klep het houten dek (dat klinkt als een "wasbord") vervangen. Ook het bijbehorende bewegingswerk en de elektrotechnische installatie zouden dan worden vernieuwd, naast vernieuwing van de coating van de overspanning.

4. Achtergrond en Probleemstelling

- Verkeersdruk en Veiligheid: De huidige infrastructuur ondervindt knelpunten, mede door het stijgende aantal voertuigen, wat leidt tot vertragingen en een verhoogd risico op ongevallen.
- Regionale Ontwikkeling: De groeiende stedelijke ontwikkeling in de Drechtsteden (de Maritieme Topregio) vraagt om een toekomstbestendige verkeersoplossing die zowel lokale als regionale economische belangen dient.
- Duurzaamheidsvraagstuk: Het verminderen van bovengrondse congestie komt ook ten goede aan de leefomgeving, door de emissies te beperken en het stedelijk landschap te herstructureren. En een tunnel kan ook een verbetering betekenen voor de scheepvaart.

5. De brug in de media

Rijkswaterstaat meldde enkele jaren geleden al dat de in 1967 geopende Merwedebrug nieuwe bedienings-, besturings- en bewakingssystemen kreeg, alsmede dat groot onderhoud was gepland in 2029. Dat leidde bij de regionaal bekende journalist Kees Thies tot de verzuchting: “Feit is dat het beestje tóch een beetje op z’n eindje loopt”. Het betreffende artikel^{iv} met als titel ‘Zuchtbrug’ is bijgevoegd in de eindnoten.

6. Doelstellingen van het Plan / voorstel

- Verbeteren van de verkeersdoorstroming: Het omleiden van het verkeer via een tunnel vermindert het bovengronds verkeersvolume en zorgt voor een vlottere doorstroming.
- Verhogen van de verkeersveiligheid: Door gescheiden routes voor verkeer en voetgangers/ fietsers te creëren en obstakels te minimaliseren.
- Duurzame stedelijke inrichting: Het hergebruik van bovengrondse ruimte voor groen-voorzieningen en sociale voorzieningen, wat bijdraagt aan de leefbaarheid.
- Economische rendabiliteit: Investeren in infrastructuur die op de lange(re) termijn kostenbesparingen oplevert, door minder ongevallen en minder onderhoudskosten.

7. Het Plan voor ondertunneling van de Beneden Merwede

In januari 2017 lanceerde Onafhankelijk Papendrecht een plan voor de ondertunneling van de Beneden Merwede ter vervanging (op termijn) van de Merwedebrug. Destijds werd het plan als volgt uit de doeken gedaan. De Rijksoverheid werkt samen met decentrale overheden, zoals de gemeente Papendrecht, aan ruimtelijke projecten en programma's. Het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) richt zich op financiële investeringen in deze programma's en projecten. In de regio Drechtsteden vindt overleg plaats tussen gemeenten, de Provincie en Rijkswaterstaat met betrekking tot infrastructuur, verkeer, milieu en duurzaamheid.

Tijdens de commissie ABZ van maandag 9 januari 2017 heeft Onafhankelijk Papendrecht naar voren gebracht dat het toen hét moment was om als gemeente Papendrecht in bovengenoemd overleg in te brengen dat ondertunneling van de N3 ter hoogte van de huidige Merwedebrug een serieus te onderzoeken optie diende te zijn. Een aantal zaken kon destijds al in aanmerking worden genomen.

1. Tegengaan van (een toename van) overlast door geluid en (fijn-)stof bij de inwoners van Huys de Merwede en inwoners in de directe omgeving van de brug (denk aan de flats bij de Zernikelaan en de P.J. Oudstraat).
2. De huidige brug levert veel geluids- en stofoverlast op en de realistische verwachting is dat deze overlast toeneemt als de intensiteit van het verkeer toeneemt. Inmiddels weten we dat de intensiteit van het verkeer ook daadwerkelijk is toegenomen.
3. Tegenaan van de flessenhals die de huidige brug in de nabije toekomst (nog meer dan al te doen gebruikelijk) zal worden. Dit als gevolg van de uitbreiding van de capaciteit van de A15, het verbeteren van het knooppunt A15-N3, de verbreding van de N3, met aansluiting op de A15 en de A16, destijds was dat gepland in 2018/2019, de aanleg van spitsstroken op de Noord- en Zuidbaan van de A15 tussen Papendrecht en Sliedrecht-Oost (destijds gepland in 2019-2020).
4. Het onderhoud van het asfalt op de N3 vroeg om aandacht. Een grootschalige aanpak van de N3 stond destijds op het programma. Naast een nieuw wegdek was ook een nieuwe fundering nodig. Inmiddels is dat gerealiseerd.
5. Verhoging van de dijken om de Alblasserwaard beter tegen het water te kunnen beschermen. Bij een te verwachten aanpassing van de dijken langs de rivier met bijbehorende werkzaamheden kan ondertunneling nu alvast planologisch zodanig worden ingebed dat plannen beter op elkaar zullen zijn afgestemd waardoor efficiëntie- en kostenvoordelen kunnen worden behaald.
6. Verplaatsing van de gevaarlijke stoffen route over de N3, zodat de aanpalende woonwijken er qua veiligheid op vooruit kunnen gaan. Een onderzoek instellen naar een alternatieve route voor gevaarlijke stoffen.

8. Projectbeschrijving

a. Locatie en Scope

- Locatie: Het tunnelproject bevindt zich (idealiter of mogelijk) onder de Beneden Merwede, op de huidige N3-route in Papendrecht. Een nauwkeurige locatiestudie is vereist om de exacte grenzen, in- en uitgangen en aansluiting met bestaande wegen vast te stellen.
- Scope: Naast de daadwerkelijke tunnelconstructie is het uit te werken plan gericht op de integratie van ondersteunende infrastructuur, zoals aan- en afritten, ventilatiesystemen, verlichtings-oplossingen en noodvoorzieningen.

b. Ontwerp en Constructiemethode

- Tunneltype: Bepaald moet worden of er gekozen wordt voor een tunnelboorproces (TBM) of een cut-and-cover methode¹, rekening houdend met de geotechnische situatie en het grondwaterpeil.

¹ De cut-and-cover-methode voor tunnelbouw omvat het graven van een sleuf, het bouwen van de tunnelstructuur in de sleuf en het vervolgens bedekken van de sleuf met opvulmateriaal. Het is een eenvoudige aanpak, die vooral geschikt is voor ondiepe tunnels en stedelijke gebieden waar de beperkingen van het oppervlak minimaal zijn.

- Technische Specificaties: Lengte en doorsnede van de tunnel, Ventilatie- en veiligheidsinstallaties, Integratie met bestaande infrastructuur (wegtoegangen, aansluiting op verkeersmanagementsystemen).
- c. **Veiligheid en Duurzaamheid**
- Veiligheidsmaatregelen: Nooduitgangen en branddetectiesystemen, Ingebouwde communicatie- en bewakingssystemen.
- d. **Duurzame Technologieën**: Energiezuinige verlichting en ventilatie, Gebruik van milieuvriendelijke materialen en methodieken, Hergebruik van bovengrondse ruimte voor groen en recreatie. Indien van toepassing.

9. Technische Analyse en Voorstudie

- Geotechnisch Onderzoek: Analyse van de bodemgesteldheid, waterstanden, en mogelijke risico's (zoals verzakkingen of waterinfiltratie).
- Hydrologische Studies: Evaluatie van de invloed op de waterstromen en de hydrodynamica van de Beneden Merwede bij de aanleg van een tunnel.
- Constructieplan en Innovatie: Bespreking van een modulair constructieplan dat ruimte laat voor toekomstige uitbreidingen of aanpassingen.

10. Milieu- en Maatschappelijke Impact

- Milieueffectrapportage (MER): Voorafgaand onderzoek naar de impact op flora, fauna en lokale waterkwaliteit.
- Verkeershinder en Energiebesparing: Aandacht voor tijdelijke verkeersbelemmeringen tijdens de bouwfase en de lange termijn voordelen van een verminderd brandstofverbruik en lagere emissies. Van belang om te voldoen aan de afspraken in het kader van het akkoord van Parijs.
- Stakeholdercommunicatie: Regelmatige informatiesessies met omwonenden, bedrijven en lokale beleidsmakers om draagvlak te verkrijgen en gezamenlijke oplossingen te vinden.

11. Financiële Analyse en Uitvoering

- Kostenraming: Een voorlopige inschatting van de investering voor de tunnelconstructie, inclusief voorbereidende studies, bouw, en beheer.
- Financieringsmogelijkheden: Gemeentelijke en nationale subsidies, Publiek-private partnerschappen.
- Kosten-Baten Analyse: Een berekening die op lange termijn de verlaagde onderhouds- en veiligheidskosten afzet tegen de initiële investeringskosten.

12. Planning en Uitvoering

- Fasering van het Project: Voorstudie en Conceptontwerp, initiële onderzoeken, haalbaarheidsstudies en stakeholderoverleg.
- Ontwerpfase: Gedetailleerd technisch ontwerp, vergunningaanvragen, en risicoanalyses.
- Bouwfase: Implementatie, toezicht op werkzaamheden, en tijdelijke verkeersregelingen.

- Ingebruikname en Evaluatie: Testen, officiële ingebruikname en evaluatie van de werking en veiligheid van het tunnelproject.
- Tijdslijn: Een indicatieve planning met mijlpalen en deadlines per fase.

13. Risicoanalyse en Beheersmaatregelen

- Identificatie van Risico's: Technische onzekerheden, vertragingen in vergunningverlening of onverhoopte budgetoverschrijdingen.
- Beheers strategieën: Opstellen van alternatieve scenario's, flexibiliteit in de planning, en een continue monitoring tijdens de bouwfase.

14. Conclusie en Aanbevelingen

Samenvattend biedt de ondertunnelingsoplossing een effectieve en duurzame aanpak om de huidige verkeers- en veiligheidsproblemen rond de N3 in Papendrecht (en de Drechtsteden) te verhelpen. De voorgestelde structuur, technieken en maatregelen zijn in lijn met de regionale ontwikkeling en de eisen voor een toekomstbestendige infrastructuur.

Dit plan kan een aanzet vormen bij de ideeënontwikkeling in de richting van ondertunneling van de Beneden Merwede, op de plek waar nu de Merwedebrug de verbinding tussen Papendrecht en Dordrecht vormt. Enerzijds kan ondertunneling op een duurzame wijze bijdragen aan verbeterde doorstroming van het verkeer, en anderzijds kan ondertunneling bijdragen aan vermindering van ervaren overlast door direct omwonenden.

Vooruitkijkend is ondertunneling in onderzoek nemen een serieuze optie aangezien dijkverzwaringen de komende tijd ook op de agenda staan. Een integrale benadering van en het zoeken naar een juiste oplossing van deze Multi problematiek **getuigt van visie op de ontwikkeling van het gebied** en het zoveel mogelijk voorkomen van toekomstige tegengestelde contraproductieve ontwikkelingen.

De Beneden Merwede is een druk bevaren rivier. Het is van belang dat de scheepvaart zo min mogelijk hinder ondervindt van obstakels. Bij ondertunneling kan het scheepvaartverkeer ook gewoon doorvaren en worden wachttijden tot een minimum beperkt. Uiteindelijk zal dat ook tot milieuwinst kunnen leiden.

15. Eindnoten

ⁱ Artikel verschenen in Het Kontakt op 28 mei 2025

► Nieuws 3

Papendrechtsebrug 9 maanden dicht

Bert Bons

Papendrecht – De Papendrechtse brug gaat van 17 juli 2026 tot en met 21 april 2027 dicht, omdat het beweegbare deel vervangen moet worden.

Dat gaat enorm veel overlast geven voor het verkeer. Rijkswaterstaat en de gemeenten Papendrecht en Dordrecht roepen bedrijven en bewoners van het gebied op om nu alvast na te denken over de gevolgen daarvan. “Er gaan grote problemen ontstaan. De afsluiting van de brug zal een uitstraling hebben op een groot gebied”, voorspelt Ronald Nomes. Hij is hoofdingenieur-directeur Rijkswaterstaat in deze regio heeft samen met de regio Drechtsteden een pakket aan maatregelen voorbereid om de pijn zoveel mogelijk te verlichten. Maar dat er heel veel overlast gaat komen, dat staat vast.

Niet alleen auto's en vrachtwagens moeten omrijden, ook fietsers en bromfietzers kunnen in de genoemde periode geen gebruik maken van de brug. Er zal een pont in de vaart genomen worden om fietsers, bromfietzers en voetgangers naar de overkant te brengen. Verwacht wordt dat de Waterbus goede zaken kan doen tijdens de werkzaamheden aan de brug.

De Baanhoekbrug blijft tijdens de renovatie van de Papendrechtse brug in gebruik voor treinverkeer, maar zal daarnaast aangepast worden, zodat hulpdiensten daarvan gebruik kunnen maken. Dat betekent dan wel dat fietsers en bromfietzers er weer geen gebruik van kunnen maken in de periode van juli 2026 tot en met april 2027.

Het is allemaal nodig omdat het beweegbare deel van de Papendrechtse brug aan vervanging toe is. Er wordt een geheel nieuw systeem aange-

legd, omdat vervangende onderdelen niet meer leverbaar zijn en het systeem aan het eind van zijn levensduur zit. Zowel de klep als het bewegingswerk, worden vervangen. Het brugwachtershuis gaat weg, omdat de brug in de toekomst op afstand, vanuit Rhoon, bediend zal gaan worden.

Verder vervangt Rijkswaterstaat de betonnen delen van en aan de brugkelder op verschillende plekken. Er zal een werkponon worden gemaakt waarmee de werkzaamheden zullen worden verricht. Dat heeft tot gevolg dat ook het hogere vaarverkeer hinder zal ondervinden van de renovatie. Waar de brug momenteel zo'n 900 keer per jaar open gaat voor schepen die hoger zijn dan 12,9 meter boven NAP, zal dat tijdens de werkzaamheden nog maar één keer

per maand gebeuren. “Dat heeft te maken met het ponton wat er dan ligt”, legt Ronald Nomes van Rijkswaterstaat uit. “Dat moet weggeslept worden voor hoog scheepvaartverkeer en dat is ingewikkeld. Het werk aan de brug wordt teveel belemmerd als het ponton te vaak weg moet.”

Rijkswaterstaat heeft daarom in de afgelopen maanden intensief overleg gehad met de maritieme maakindustrie. De vaarroute over de Beneden-Merwede is voor sommige bedrijven achter de Papendrechtse brug van cruciaal belang voor hun werkzaamheden. Er zijn namelijk geen alternatieve vaarroutes voor hoge schepen. Met de maritieme industrie zijn goede afspraken gemaakt. Met andere bedrijven en met

name met bewoners van het gebied, is dat lastiger. “Verkeer laat zich niet altijd leiden”, vertelde Ramon Pardo, wethouder van de gemeente Alblasersdam en tevens voorzitter van het regionaal bestuurlijk overleg bereikbaarheid en mobiliteit Drechtsteden tijdens een persmoment.

“Daarom doen wij de dringende oproep aan iedereen om nu alvast na te denken over zaken als werktijden of thuiswerken. Het zal zeer waarschijnlijk nodig zijn om daar aanpassingen in te gaan doen. We verwachten 30 tot 60 minuten vertraging voor verkeer dat van Papendrecht naar Dordrecht wil en omgekeerd. De vervanging van het beweegbare deel van de Papendrechtse brug gaat ongeveer 90 miljoen euro kosten.



De Papendrechtsebrug, met het beweegbare deel omhoog. Dat deel wordt volgend jaar gerenoveerd. Foto: Fred Libochant

Papendrechts raadslid pleit voor tunnel in plaats van brug in N3

Het is de hoogste tijd om uit te zoeken of de Merwedebrug in de N3 vervangen kan worden door een tunnel. Dat pleidooi houdt het Papendrechtse gemeenteraadslid Ruud Lammers (Onafhankelijk Papendrecht). Bij nieuwe dijkversterkingen zou al rekening gehouden moeten worden met de mogelijkheid dat er ooit een tunnel komt.

Peter Koster

Papendrecht

Lammers komt met zijn betoog nu er gevorderde plannen zijn om de

verkeerssituatie in Zuid-Holland Zuid flink te verbeteren. De aansluitingen van de N3 op de A15 en de A16 worden de komende jaren uitgebreid, de A15 wordt van Papendrecht tot Gorinchem twee keer drie rijstroken en de in slechte staat verkerende N3 wordt eindelijk ingrijpend gerestaureerd.

„Dit is het moment om in te brengen dat ondertunneling een serieuze optie kan zijn”, aldus Lammers, die verwacht dat de hoeveelheid verkeer op de N3 alleen maar toe zal nemen.

Hij wijst er op dat omwonenden van de brug nu al veel overlast van lawaai en luchtverontreiniging

hebben. Daarbij blijft de brug altijd een flessenhals, stelt hij.

Veel mensen hebben hem er al op gewezen dat de kosten van een tunnel gigantisch zijn: „Maar als je het niet onderzoekt, weet je zeker dat die tunnel er nooit komt. Bovendien is er binnenkort groot onderhoud aan de brug nodig, maar houdt die het dan nog 50 jaar uit? Ik weet ook wel dat die tunnel er over twee jaar niet ligt, maar als je er nu niet over begint krijg je hem helemaal niet.”

De Drechtsteden gaan niet in op zijn pleidooi: „We zijn in gesprek over onderhoud aan de brug en een tunnel is niet aan de orde.”

► **'Maar geen garanties'**

Problemen met brug opgelost

De problemen met de Papendrechtse brug tussen Papendrecht en Dordrecht zijn opgelost. Dat zegt de Dordtse wethouder Rik van der Linden. De brug had afgelopen jaar herhaaldelijk kuren, waardoor de brugklep soms uren lang dienst weigerde en het verkeer vastliep. „Maar ik kan absoluut niet garanderen dat het nooit meer gebeurt.“

Albert Sok
Dordrecht

Van der Linden reageert daarmee op schriftelijke vragen die de Dordtse D66-, PvdA- en VVD-fracties dit najaar stelden aan burgemeester en wethouders. Aanleiding daarvoor waren allerlei storingen aan de Papendrechtse brug in het vorige jaar, die altijd direct tot lange verkeersopstoppingen in zowel Papendrecht als Dordrecht leidden.

Volgens brugbeheerder Rijkswaterstaat hadden die te maken met de aandrijving en/of software van het beweegbare deel, de brugklep. Ook is regulier onderhoud gepleegd, zegt Rijkswaterstaat. Van der Linden sprak eerder van een 'irriterend probleem'. De afgelopen maanden zijn er geen storingen meer geweest.

Borden

De drie partijen hadden met hun vragen bij Van der Linden ook aangedrongen op de plaatsing van borden bij de opritten richting de brug, zodat automobilisten een andere route kunnen kiezen als er proble-

men zijn. Rijkswaterstaat zou die moeten plaatsen in de redenering van de drie partijen. Maar die hebben volgens Van der Linden weinig zin. „Je weet meestal van tevoren niet of het een korte stremming is of dat het om een urenlange storing gaat. Zelf betalen? Dat is behoorlijk prijzige apparatuur. Bovendien moet je dan ook systeem met sensoren aanleggen, dat kan constateren dat er storing is.“

Rijkswaterstaat zegt dat de in 1967 geopende brug in 2023 nieuwe bedienings-, besturings- en bewakingssystemen krijgt. Tegelijk staat



Ik kan absoluut niet garanderen dat een storing nooit meer gebeurt

—Rik van der Linden

ook groot onderhoud gepland. Dat komt pas na de monsterklus aan de N3, die tussen volgend jaar en 2022 op de schop gaat. Daarbij blijft de verbinding, die officieel Merwedebrug heet, nog buiten schot.

Op de lange termijn is het de bedoeling dat de brug een nieuwe brugklep krijgt. Dat karwei staat vooralsnog gepland voor 2029. Een stalen klep moet in dat jaar de huidige klep met houten dek vervangen. Ook het bijbehorende bewegingswerk en de elektrotechnische installatie worden dan vernieuwd. Ook krijgt de overspanning dan een nieuwe coating.

2 DRECHTSTEDEN

Column

@keesthies

KEES THIES

k.thies@ad.nl

Zuchtbrug

Het is in de afgelopen jaren onze eigen 'brug der zuchten' geworden. Ik heb het over de storingsgevoelige Papendrechtse brug, die inmiddels ruim een halve eeuw oud is.

En ja, ik weet het, deze brug heet officieel Merwedeburg, al ken ik geen Dordenaar die dat ding zo noemt. Nu is Merwedeburg op zich een prima naam voor deze boogbrug, die de N3 (zeg maar de Rondweg of Randweg) over de Beneden-Merwede, met de A15 verbindt, jammer is alleen dat er nog een Merwedeburg bestaat, namelijk die op de A27 over de Boven Merwede tussen Gorcum en Sleeuwijk.

Maar ach, welke naam je het beestje ook geeft, feit is en blijft dat het beestje kennelijk tóch een beetje op z'n eindje loopt. Laten we zeggen dat de dierenarts al voorzichtig speculeert over het toedienen van het ultieme spuitje. Nou ja, da's misschien ook wel weer wat overdreven, want vijftig jaar is nou ook weer niet hoogbejaard voor een brug;

de Zeelandbrug, de Moerdijkbrug, de Waalbrug en de

Van Brienoordbrug, om maar eens een paar markante 'zusjes' van de Merwedeburg te noemen, zijn ongeveer nét zo oud, zo niet ouder, al gebiedt de eerlijkheid mij te vermelden dat die bruggen in de afgelopen decennia ingrijpende opknappbeurten hebben ondergaan.

De Papendrechtse brug kan ook wel zo'n opknappbeurt gebruiken. Nog nooit eerder heb ik er met mijn brikkie zó vaak, zó lang stilgestaan dan in de afgelopen paar jaar. En dat terwijl ik er niet eens meer zo vaak overheen rijd dan een jaar of vijftien geleden, toen ik nog in Hilversum werkte en die brug dus minstens twee keer per dag (op wisselende tijdstippen) moest oversteken.

D66, PvdA en de VVD in Dordrecht hebben het college van burgemeester en wethouders inmiddels vragen over de brug gesteld. De partijen vragen zich af of de storings op zichzelf staan of dat hier sprake is van een structurele oorzaak. De vraag stellen is hem beantwoorden, lijkt me. Met zoveel incidenten in zó'n kort tijdsbestek kun je toch écht wel spreken van een structureel probleem. Ik roep alvast heel voorzichtig: is het eigenlijk geen tijd voor een tunnel?



Feit is dat het beestje tóch een beetje op z'n eindje loopt