

Telling Schieoevers Zuid, Delft

Aan: Gemeente Delft, Bas Wilmink
Van: DTV, Kim de Wit
Datum: 18 juli 2024
Kenmerk: 240238/KWI
Status: DEFINITIEF

1 Inleiding

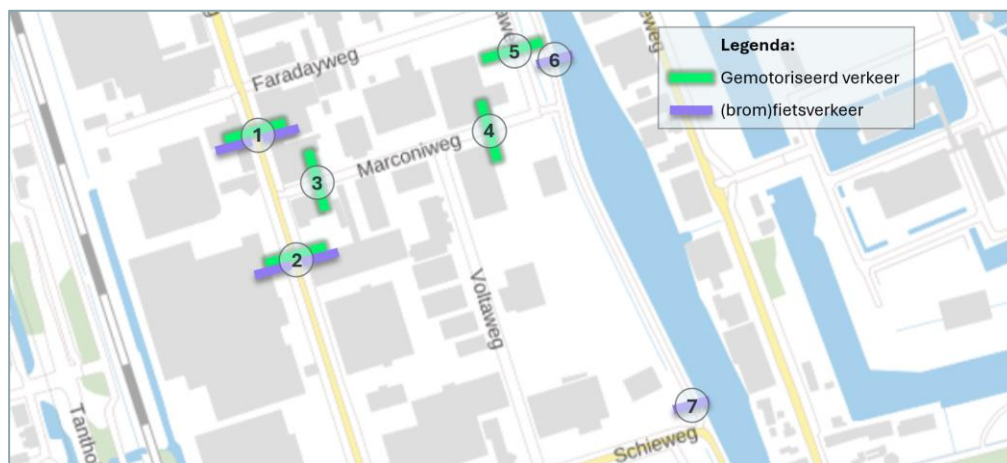
1.1 Aanleiding

In Schieoevers Noord vindt de komende jaren een transformatie plaats, van industrieterrein naar gemengd woon/werkgebied. Onderdeel van transformatie is het verbeteren van de oost-west verbindingen over de Schie. Hiervoor wordt onder andere de huidige laad- en loswal verplaatst naar een nieuwe locatie in Schieoevers Zuid, ter hoogte van Marconiweg 18. De ontsluiting van deze laad- en loswal vindt plaats via een rechte aansluiting op, en in het verlengde van, de Marconiweg. De Marconiweg sluit aan op de Schieweg en vervolgens op de Kruithuisweg.

In 2020 heeft DTV onderzocht of het extra verkeer dat ontstaat door het verplaatsen van de laad- en loswal, zonder problemen kan worden afgewikkeld via de Marconiweg en Schieweg. Dit onderzoek is echter verouderd en heeft tijdens de coronapandemie in Nederland plaatsgevonden. De gemeente Delft heeft behoefte aan inzicht in de actuele verkeersintensiteiten en een analyse hiervan ten opzichte van de te verwachte verkeersgeneratie. DTV is gevraagd om het benodigde onderzoek uit te voeren.

1.2 Doel en aanpak van het onderzoek

Het doel van het onderzoek is ten eerste inzicht geven in de huidige verkeersintensiteiten van de nieuwe ontsluitingsroute van de laad- en loswal. Hiervoor zijn gedurende een week met behulp van telsingangen mechanische intensiteitsmetingen uitgevoerd op verschillende meetpunten (zie afbeelding 1) om inzicht te krijgen in hoeveel verkeer er op en rondom de Marconiweg rijdt. Ten tweede wordt op basis van deze intensiteiten en de verwachte verkeersgeneratie (zoals omschreven in het concept bestemmingsplan 'Verbreiding Schie') de toekomstige verkeersafwikkeling beoordeeld.



Figuur 1: Locaties telpunten onderzoeksgebied

2 Verkeerstelling

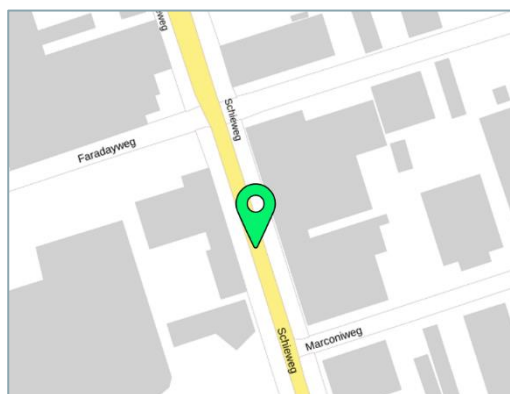
2.1 Algemeen

Van woensdag 12 juni tot en met dinsdag 18 juni zijn met behulp van telslangen op 7 locaties (zie figuur 1) 24 uur per dag alle gepasseerde motorvoertuigen en (brom)fietzers en hun snelheid geregistreerd. De telslangen registreren de afzonderlijke rijrichtingen en maken bij gemotoriseerd verkeer onderscheid¹ in licht, middelzwaar en zwaar verkeer. In dit hoofdstuk zijn de resultaten van deze meting per meetpunt weergegeven.

2.2 Meetpunt 1: Schieweg, tussen Marconiweg en Faradayweg

Gemotoriseerd verkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het gemotoriseerd verkeer weergegeven van meetpunt 1. Dit meetpunt ligt op de Schieweg, tussen de Marconiweg en Faradayweg, zie figuur 2. De Schieweg bestaat uit twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer (één rijstrook per rijrichting). Een groot deel van de Schieweg is bovendien voorzien van een linksaf strook vanwege de verschillende zijstraten. Daarnaast is sprake van vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de Schieweg.



Figuur 2: Locatie meetpunt 1

Tabel 1: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer meetpunt 1

Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	11.615	5.600	6.015
Ochtendspits (7-9u)	1.088	464	624
Avondspits (16-18u)	1.819	870	948
Drukste uur (15-16u)	1.006	485	521
V85 ²	47 km/h	47 km/h	48 km/h

Tabel 2: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, meetpunt 1

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	11.038	95,0%
Middelzwaar (M)	226	1,9%
Zwaar (Z)	351	3,0%

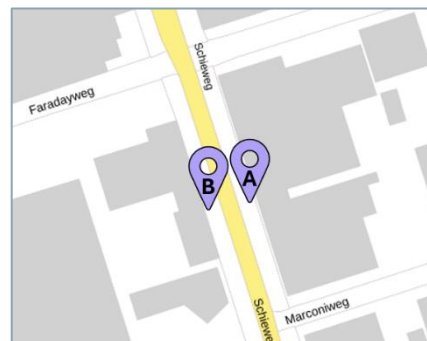
¹ Toelichting voertuigverdeling:

- L = licht verkeer (2 assen, asafstand <3,7m);
- M = middelzwaar verkeer (2 assen, asafstand >3,7m);
- Z = zwaar verkeer (3 of meer assen).

² De V85 snelheid is de snelheid (in km/uur) die door 85% van de voertuigen niet wordt overschreden. De V85 geeft dus een indicatie van welke snelheid de ruime meerderheid van de weggebruikers rijdt.

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 1. Hierbij is onderscheid gemaakt in meetpunt 1A en 1B. Meetpunt 1A betreft het oostelijke fietspad en meetpunt 1B het westelijke fietspad. Beide zijn eenrichtingsfietspaden.



Figuur 3: Locaties meetpunten 1A en 1B

Meetpunt 1A: oostelijk fietspad

Tabel 3: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 1A

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	317	299	18
Ochtendspits (7-9u)	28	26	2
Avondspits (16-18u)	64	61	3
Drukste uur (16-17u)	32	30	2

Meetpunt 1B: westelijk fietspad

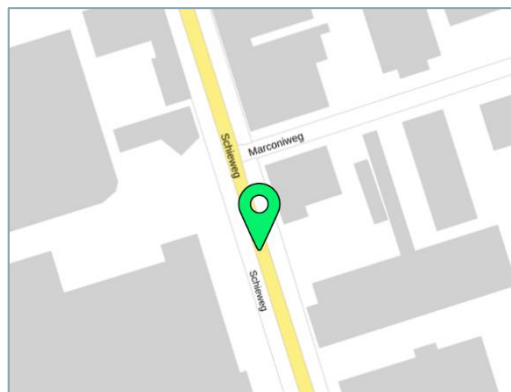
Tabel 4: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 1B

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	350	17	333
Ochtendspits (7-9u)	77	2	75
Avondspits (16-18u)	57	6	51
Drukste uur (8-9u)	43	1	42

2.3 Meetpunt 2: Schieweg, tussen Kandelaarweg en Marconiweg

Gemotoriseerd verkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het gemotoriseerd verkeer weergegeven van meetpunt 2. Dit meetpunt ligt op de Schieweg, tussen de Kandelaarweg en Marconiweg, zie figuur 4. De Schieweg bestaat uit twee rijstroken voor gemotoriseerd verkeer (één rijstrook per rijrichting). Een groot deel van de Schieweg is bovendien voorzien van een linksaf strook vanwege de verschillende zijstraten. Daarnaast is sprake van vrijliggende eenrichtingsfietspaden aan beide zijden van de Schieweg.



Figuur 4: Locatie meetpunt 2

Tabel 5: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer meetpunt 2

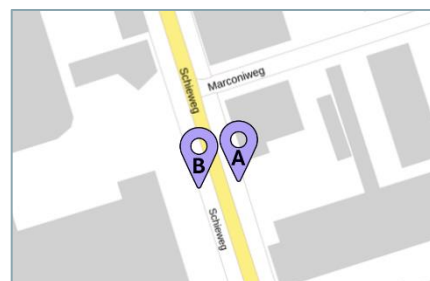
Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	9.911	5.107	4.804
Ochtendspits (7-9u)	910	433	477
Avondspits (16-18u)	1.626	810	816
Drukste uur (16-17u)	847	422	425
V85	47 km/h	46 km/h	48 km/h

Tabel 6: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, meetpunt 2

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	9.681	97,7%
Middelzwaar (M)	134	1,3%
Zwaar (Z)	96	1,0%

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 2. Hierbij is onderscheid gemaakt in meetpunt 2A en 2B. Meetpunt 2A betreft het oostelijke fietspad en meetpunt 2B het westelijke fietspad. Beide zijn eenrichtingsfietspaden.



Figuur 5: Locaties meetpunten 2A en 2B

Meetpunt 2A: oostelijk fietspad

Tabel 7: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 2A

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	265	219	46
Ochtendspits (7-9u)	25	17	7
Avondspits (16-18u)	48	42	6
Drukste uur (16-17u)	24	22	2

Meetpunt 2B: westelijk fietspad

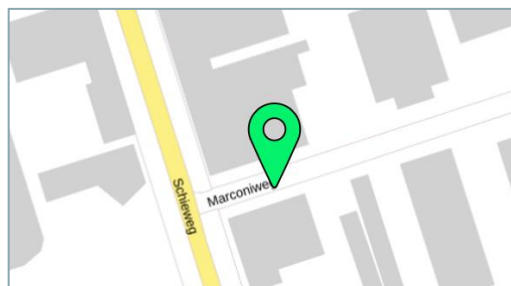
Tabel 8: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 2B

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	230	9	221
Ochtendspits (7-9u)	47	2	45
Avondspits (16-18u)	38	2	36
Drukste uur (8-9u)	28	1	27

2.4 Meetpunt 3: Marconiweg, tussen Schieweg en Voltaweg

Gemotoriseerd verkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het gemotoriseerd verkeer weergegeven van meetpunt 3. Dit meetpunt ligt op de Marconiweg, tussen de Schieweg en Voltaweg, zie figuur 6. De Marconiweg bestaat uit één rijbaan voor zowel gemotoriseerd verkeer als (brom)fietsverkeer.



Figuur 6: Locatie meetpunt 3

Tabel 9: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer meetpunt 3

Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	1.868	855	1.013
Ochtendspits (7-9u)	204	122	82
Avondspits (16-18u)	255	90	166
Drukste uur (15-16u)	191	79	112
V85	28 km/h	30 km/h	27 km/h

Tabel 10: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, meetpunt 3

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	1.662	89,0%
Middelzwaar (M)	104	5,6%
Zwaar (Z)	102	5,5%

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabel zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 3.

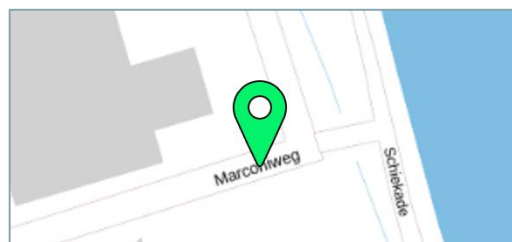
Tabel 11: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 3

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	223	103	120
Ochtendspits (7-9u)	80	30	50
Avondspits (16-18u)	29	24	6
Drukste uur (8-9u)	47	20	27

2.5 Meetpunt 4: Marconiweg, tussen Voltaweg en Teslaweg

Gemotoriseerd verkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het gemotoriseerd verkeer weergegeven van meetpunt 4. Dit meetpunt ligt op de Marconiweg, tussen de Voltaweg en Teslaweg, zie figuur 7. De Marconiweg bestaat uit één rijbaan voor zowel gemotoriseerd verkeer als (brom)fietsverkeer.



Figuur 7: Locatie meetpunt 4

Tabel 12: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer meetpunt 4

Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	341	199	142
Ochtendspits (7-9u)	27	18	9
Avondspits (16-18u)	45	28	16
Drukste uur (15-16u)	45	26	19
V85	30 km/h	29 km/h	30 km/h

Tabel 13: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, meetpunt 4

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	269	79,0%
Middelzwaar (M)	51	15,1%
Zwaar (Z)	20	6,0%

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabel zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 4.

Tabel 14: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 4

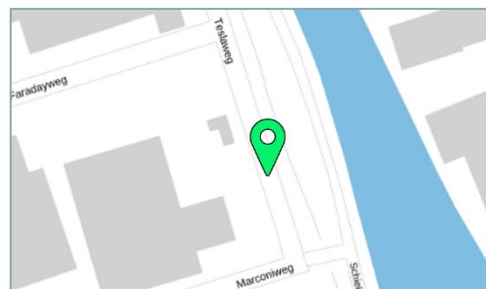
Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting oost	Richting west
Etmaalintensiteit	223	103	120
Ochtendspits (7-9u)	80	30	50
Avondspits (16-18u)	29	24	6
Drukste uur (8-9u)	47	20	27

2.6 Meetpunt 5: Teslaweg, tussen Marconiweg en Faradayweg

Gemotoriseerd verkeer

In de volgende tabellen zijn de resultaten van de meting van het gemotoriseerd verkeer weergegeven van meetpunt 5. Dit meetpunt ligt op de Teslaweg, tussen de Marconiweg en Faradayweg, zie figuur 8. De Teslaweg bestaat uit één rijbaan voor zowel gemotoriseerd verkeer als (brom)fietsverkeer.

Tabel 15: Resultaten intensiteits- en snelheidsmeting, gemotoriseerd verkeer meetpunt 5



Figuur 8: Locatie meetpunt 5

Resultaten gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	180	89	91
Ochtendspits (7-9u)	14	8	6
Avondspits (16-18u)	26	14	12
Drukste uur (14-15u)	19	8	11
V85	34 km/h	34 km/h	35 km/h

Tabel 16: Resultaten intensiteitsmeting inclusief voertuigverdeling, meetpunt 5

Voertuigverdeling (in mvt) gemotoriseerd verkeer gemiddelde werkdag		
Voertuigclassificatie	Absoluut	Relatief
Licht (L)	151	84,2%
Middelzwaar (M)	23	12,8%
Zwaar (Z)	5	3,0%

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabel zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 5.

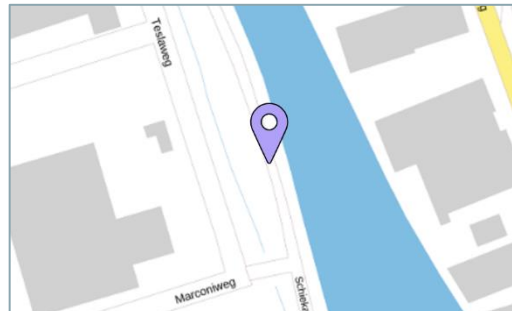
Tabel 17: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 5

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	24	12	12
Ochtendspits (7-9u)	2	1	1
Avondspits (16-18u)	5	4	1
Drukste uur (14-15u)	5	1	4

2.7 Meetpunt 6: fiets-/bromfietspad Schiekade, tussen Marconiweg en Faradayweg

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabel zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 6. Dit meetpunt ligt op het solitaire fiets-/bromfietspad Schiekade, tussen de Marconiweg en Faradayweg, zie figuur 9.



Tabel 18: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 6

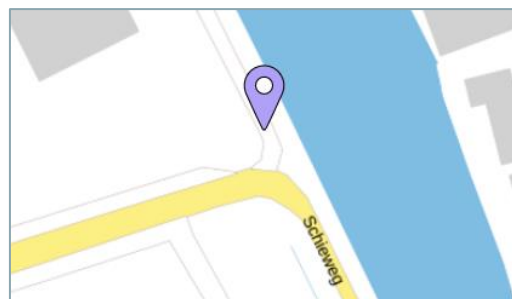
Figuur 9: Locatie meetpunt 6

Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	1.195	575	620
Ochtendspits (7-9u)	180	74	106
Avondspits (16-18u)	238	111	127
Drukste uur (17-18u)	133	64	69

2.8 Meetpunt 7: fiets-/bromfietspad Schiekade, tussen Schieweg en Marconiweg

(brom)fietsverkeer

In de volgende tabel zijn de resultaten van de meting van het (brom)fietsverkeer weergegeven van meetpunt 7. Dit meetpunt ligt op het solitaire fiets-/bromfietspad Schiekade, tussen de Schieweg en Marconiweg, zie figuur 10.



Tabel 19: Resultaten intensiteitsmeting, (brom)fietsverkeer meetpunt 7

Figuur 10: Locatie meetpunt 10

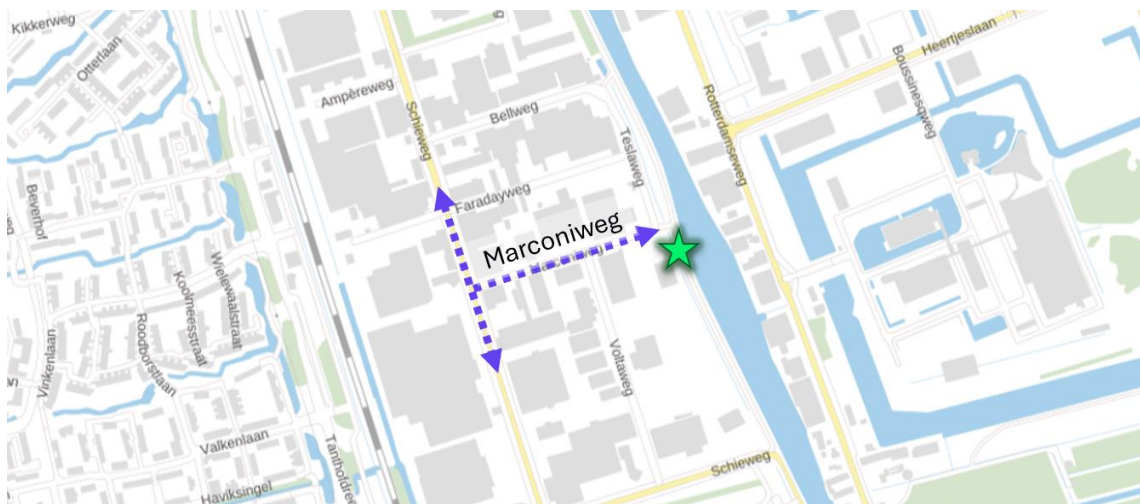
Intensiteiten (brom)fietsverkeer gemiddelde werkdag			
	Doorsnede	Richting noord	Richting zuid
Etmaalintensiteit	1.133	550	583
Ochtendspits (7-9u)	163	73	90
Avondspits (16-18u)	213	94	119
Drukste uur (17-18u)	124	58	66

3 Analyse toekomstige verkeersafwikkeling

3.1 Algemeen

In het bestemmingsplan 'Verbreiding Schie' is inzicht gegeven in het toekomstige verkeersaanbod dat tot stand komt op basis van de beoogde plannen. Een eventuele verkeerstoename leidt idealiter niet tot knelpunten in de infrastructuur. In figuur 11 is de toekomstige ontsluiting van de laad- en loswaal weergegeven. De ontsluiting vindt plaats via een rechte aansluiting op, en in het verlengde van, de Marconiweg. De Marconiweg sluit aan op de Schieweg.

De gemeente Delft heeft in het Mobiliteitsprogramma Delft 2040 (2021) haar autonetwerk hiërarchisch opgebouwd aan de hand van vier lagen. Het basisnet bestaat uit alle wegen, de zogenoemde erfontsluitingswegen. De Marconiweg is aangewezen als een erftoegangsweg. Het Delftse hoofdnet bestaat uit wijkontsluitingswegen. De Schieweg is in het mobiliteitsprogramma aangewezen als wijkontsluitingsweg. De gebiedsontsluitingswegen vormen samen het kwaliteitsnet auto. Ten slotte zijn er de rijks- en provinciale wegen.



Figuur 11: Toekomstige locatie en ontsluiting laad- en loswal

3.2 Huidige verkeersafwikkeling

In het vorige hoofdstuk zijn de resultaten van de verkeerstelling per meetpunt weergegeven. Twee meetpunten liggen op de Schieweg, namelijk ten noorden (tussen Marconiweg en Faradayweg) en ten zuiden (tussen de Kandelaarweg en Marconiweg) van de aansluiting met Marconiweg. Hieruit blijkt dat de huidige intensiteit op de Schieweg tussen de 9.900 – 11.700 motorvoertuigen per etmaal ligt. Voor een dergelijke weg (met deze functie) is dit een acceptabele etmaalintensiteit.

Er liggen ook twee meetpunten op de Marconiweg, waarvan één tussen de Schieweg en de Voltaweg en één tussen de Voltaweg en Teslastraat. Uit de resultaten van deze twee meetpunten blijkt dat de huidige intensiteit op de Marconiweg tussen de 300 en 1.800 motorvoertuigen per etmaal ligt. Dit is een lage en dus acceptabele etmaalintensiteit. Daarnaast blijkt dat sprake is van een etmaalintensiteit van 223 (brom)fietzers op de Marconiweg. Ook dit is een lage intensiteit, maar blijft aan aandachtspunt gezien de massaverschillen met het aanwezige vrachtverkeer.

3.3 Toekomstige verkeersgeneratie

In onderstaand kader is de toelichting van de verwachte verkeersgeneratie van het verplaatsen van de laad- en loswal uit het bestemmingsplan 'Verbreding Schie' weergegeven. Op basis van deze input is de toekomstige verkeersafwikkeling in de volgende paragraaf beoordeeld. Er wordt uitgegaan van een verkeersgeneratie van gemiddeld 213 verkeersbewegingen per werkdag met een maximale (worstcase) toename in een ochtendspits bestaande uit 26 vrachtwagenbewegingen.

De verkeersgeneratie van de zandhandel is maatgevend en wordt beperkt door de overslagsnelheid. De totale maximale jaarlijkse overslag van de zandhandel en van derden bedraagt gezamenlijk maximaal 400.000 m³. Met een gemiddelde capaciteit van 15 m³ per vrachtwagen zijn jaarlijks maximaal 53.333 vervoersbewegingen te verwachten voor de zandhandel. De verkeersgeneratie van dit plan is daarmee gemiddeld 213 verkeersbewegingen per werkdag (bij 50 werkuren en 5 werkdagen per week).

De zandhandel is geopend maandag tot en met vrijdag 07.00 tot 16.00 uur. Dit type bedrijfsactiviteiten leiden doorgaans tot een relatief evenwichtige verdeling van verkeer over de dag met een kleine extra druk in de ochtendperiode. In dit specifieke geval wordt als worst-case benadering uitgegaan van een extra piekdruk in de ochtendspits (07.00 tot 08.00) van 10%. De maximale (worstcase) toename in een ochtendspits is daarmee 26 vrachtwagenbewegingen (13 ingaand en 13 uitgaand), wat met dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt (Gemeente Delft, 2021).

3.4 Oordeel toekomstige verkeersafwikkeling

De verkeersintensiteiten op de erftoegangsweg Marconiweg zijn erg laag en op de Schieweg, gezien de functie als wijkontsluitingsroute, acceptabel. De verkeersgeneratie van het plan is gemiddeld 213 verkeersbewegingen per werkdag, evenwichtig verdeeld tussen 07.00 en 16.00 uur. Dit komt ten opzichte van de huidige (laagst gemeten) intensiteit op de Schieweg (9.911 mvt/etm (meetpunt 2)) neer op een toename van circa 2% op de Schieweg en ten opzichte van de huidige (laagst gemeten) intensiteit op de Marconiweg (341 mvt/etm (meetpunt 4)) neer op een toename van circa 60%. Echter gaat het hier om absolute toekomstige intensiteit van 554 motorvoertuigen per etmaal, wat nog steeds erg laag en hiermee acceptabel blijft voor een dergelijke weg.

De maximale (worstcase) toename in de ochtendspits (07.00 tot 08.00 uur) is 26 vrachtwagenbewegingen, wat neer komt op minder dan één vrachtwagen per twee minuten. Uit de resultaten van de verkeerstelling blijkt dat in de huidige situatie sprake is van een intensiteit van 13 motorvoertuigen (meetpunt 4) tot 109 motorvoertuigen (meetpunt 3) tussen 07.00 en 08.00 uur op een gemiddelde werkdag. Deze absolute aantallen inclusief de toename aan vrachtwagenbewegingen zijn dermate laag dat het verkeer goed is af te wikkelen via de huidige infrastructuur (Marconiweg en Schieweg). Gezien de huidige verkeersintensiteiten en de toekomstige verkeersgeneratie kan worden uitgegaan dat de verplaatsing van de laad- en loswal niet tot knelpunten in de infrastructuur leidt.

3.5 Overig aandachtspunt

Eén van de meetpunten ligt op het solitaire fiets-/bromfietspad Schiekade. In het mobiliteitsprogramma is deze route aangewezen als hoofdfietsroute van de gemeente Delft. Zoals in de vorige paragraaf beschreven, wordt een maximale toename verwacht van 26 vrachtwagenbewegingen (13 ingaand en 13 uitgaand), oftewel 26 kruisende bewegingen met dit solitaire fiets-/bromfietspad, in de ochtendspits. Uit de resultaten van de verkeerstelling blijkt dat in de huidige situatie gemiddeld 81 (brom)fietsers op het solitaire fiets-/bromfietspad rijden tussen 07.00 – 08.00 uur (meetpunt 6, tussen Marconiweg en Faradayweg). Tijdens het drukste uur zijn dit 133 (brom)fietsers. Gezien de massaverschillen tussen het (brom)fietsverkeer en het vrachtverkeer is de verkeersveiligheid op dit kruispunt een belangrijk aandachtspunt.

Voor kruispunten met een solitair fiets-/bromfietspad en een erftoegangsweg gelden dezelfde voorrangregels als voor kruispunten tussen erftoegangswegen onderling. Aangezien het solitaire fiets-/bromfietspad een hoofdfietsroute is, kan de route voorrangsgerechtigd zijn ten opzichte van de te kruisen erftoegangsweg (Marconiweg). Voor een veilige verkeerssituatie is het van belang dat op het kruispunt sprake is van een duidelijke voorrangstelling, zodat weggebruikers weten wat er van ze wordt verwacht. De inrichting van het kruispunt dient de desbetreffende voorrangssituatie optimaal te ondersteunen, zodat duidelijk is dat weggebruikers een fiets-/bromfietspad kruisen. Daarnaast is een lage snelheid van het gemotoriseerd verkeer van belang (maximaal 30 km/uur) en dient het kruispunt voldoende zichtbaar te zijn, ook tijdens duisternis, inclusief voldoende zicht op het aankomende verkeer.

Wanneer het solitaire fiets-/bromfietspad voorrangsgerechtigd is op het kruispunt, wordt aanbevolen om deze hoofdfietsroute te voorzien van een rode kleur verharding en dit door te trekken over het kruispuntvlak. Daarnaast dient de fietsroute op het kruispunt te zijn voorzien van blokmarkering en is asmarkering wenselijk om aan te geven dat sprake is van (brom)fietsverkeer in twee richtingen.