

Gemeente Hardinxveld-Giessendam

# Fietsveiligheid Kromme Gat Boven-Hardinxveld

Beoordeling verkeersveiligheid fietsers en advies voor verbeteringen



DEFINITIEF versie 1.0  
5-11-2024

## Beoordeling verkeersveiligheid fietsers en advies voor verbeteringen



Rapportage opgesteld door : VerkeerNED  
Auteur : T.P. Nederlof

In opdracht van : Gemeente Hardinxveld-Giessendam

Status : Definitief  
Datum : 5 november 2024  
Versie : 1.0

Projectnummer : VN-2024-012b

## Inhoud

1. Leeswijzer .....	3
2. Probleemstelling .....	4
3. Verkeerssituatie Kromme Gat en doorsteek Rivierdijk .....	5
4. Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam 2023-2033 .....	7
5. Verkeersveiliger voor fietsers .....	8
6. Conclusie .....	12

## 1. Leeswijzer

In opdracht van gemeente Hardinxveld-Giessendam is de verkeerssituatie voor fietsers op het Kromme Gat in Boven-Hardinxveld beoordeeld. Hoofdstuk 2 gaat in de problemen zoals die worden beleefd en gezien. Het derde hoofdstuk beschrijft de verkeerssituatie en gaat in op de verkeersbelasting, het ongevallenbeeld op basis van de geregistreerde ongevallen en geeft een inzicht in de gereden snelheden van het verkeer. Hoofdstuk 4 benoemt de visie voor de Rivierdijk zoals in het mobiliteitsplan is vastgelegd. Het vijfde hoofdstuk beschrijft de overwegingen aan de hand van drie denkrichtingen of en hoe de verkeersveiligheid van fietsers kan worden verbeterd. Tot slot worden in laatste hoofdstuk de belangrijkste conclusies kort samengevat.

## 2. Probleemstelling

Bij de uitvoering van de dijkversterking is in de beginjaren van deze eeuw voor de Rivierdijk een kortsluitverbinding gerealiseerd. Zowel voor deze kortsluitverbinding als voor het Kromme Gat geldt nadien één verplichte rijrichting. Op de Rivierdijk richting het oosten en op het Kromme Gat richting het westen. Voor de bereikbaarheid van de woningen aan het Kromme Gat met de fiets en de algemene begraafplaats, is het voor fietsers op het Kromme Gat wel toegestaan om hier in twee richtingen te fietsen. Om dit duidelijk te maken, dan wel beter te benadrukken werden aan zowel de zuid- als aan de noordzijde in rood asfalt rijstroken voor de fietsers aangebracht.

Voor de noordelijke strook is destijds een verkeersbesluit genomen door de gemeente om deze aan te wijzen als fietsstrook. Hiertegen zijn bezwaren ingebracht, omdat bewoners hun auto niet (deels) op de fietsstrook mogen parkeren en er een parkeerprobleem zou ontstaan. Omdat het niet mogelijk bleek om in de westelijke oksel van Het Kromme Gat als alternatief een parkeerterreintje aan te leggen, heeft de gemeente besloten om af te zien van het voornemen om de noordelijke strook als fietsstrook aan te wijzen. Als gevolg waarvan de fietssymbolen niet zijn aangebracht en beide rijstroken nu alleen suggestiestroken zijn. Deze hebben geen enkele juridische status en in tegenstelling tot de formele fietsstrook (met fiets-symbool) is parkeren op of stilstaan<sup>1</sup> naast de suggestiestroken wel toegestaan.

*Figuur 2.1: Parkeren op suggestiestroken is toegestaan*



Doordat er (deels) op de suggestiestroken en in de bermen geparkeerd wordt, zijn fietsers in voorkomende gevallen genoodzaakt om de suggestiestrook te verlaten en via de rijloper voor het autoverkeer hun route te vervolgen. Door de fietser wordt dit als verkeersonveilig ervaren. Het met twee wielen in de berm parkeren is een kans op mogelijke bermshade. Op dit moment is dat weliswaar niet aan de orde, maar voor fietsers is een uitgesleten berm een risicofactor, omdat zij daardoor ten val kunnen komen wanneer zij van de weg af raken.

De Fietsersbond heeft de gemeente gevraagd om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om het voor fietsers veiliger te maken op het Kromme Gat.

<sup>1</sup> Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990): artikel 23, lid 1b 'De bestuurder mag zijn voertuig niet laten stilstaan op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook'

### 3. Verkeerssituatie Kromme Gat en doorsteek Rivierdijk

Het Kromme Gat is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW 50). Er geldt één verplichte rijrichting van oost naar west, uitgezonderd voor fietsers. De rijbaan is uitgevoerd in asfalt en heeft een breedte van circa 5,75 meter. Deze is ingedeeld in een rijloper (circa 3,00 meter) voor het autoverkeer aan weerszijden rode suggestiestroken met ieder een breedte van 1,35 à 1,40 meter. Inherent aan een weg op een (traditionele) dijk zijn er geen voetpaden aanwezig.

Het parkeren vindt hoofdzakelijk plaats op de rijbaan en waar mogelijk deels in de berm. Slechts op een paar locaties wordt er in de berm volledig buiten de rijbaan geparkeerd. Daarnaast zijn er (bedrijfs-)percelen met een opgang naar de dijk en wordt op eigen terrein geparkeerd.

De doorsteek Rivierdijk is eveneens een GOW 50, maar hier is aan de zuidzijde een aanliggend éénrichtingsfietspad dat verhoogd ligt ten opzichte van de rijbaan voor de auto. De fietsvoorziening heeft hierdoor een vorm van fysieke afscheiding ten opzichte van het snelverkeer. Doordat er naast het fietspad geen voetpad aanwezig is, moeten fietsers in voorkomende gevallen wel rekeninghouden met voetgangers op het fietspad.

#### Verkeersbelasting

De intensiteiten van de motorvoertuigen volgens het verkeersmodel (RVMK) geven een indicatie voor de verkeersbelasting van de Rivierdijk voor basisjaar 2022. De intensiteiten (aantal motorvoertuigen) per etmaal en voor de beide (2 uren) spitsen voor de ochtend (07:00-09:00 uur) en de avond (16:00-18:00 uur) zijn in [tabel 3.1](#) aangegeven.

*Tabel 3.1: Indicatie verkeersbelasting snelverkeer Kromme Gat en Rivierdijk (RVMK 2022)*

Wegvak:	Intensiteiten, in dwarsdoorsnede (aantal motorvoertuigen)		
	Etmaal	OS (2 uur)	AS (2 uur)
Kromme Gat (naar westen)	3.000 (100%)	630 (21,0%)	760 (25,3%)
Rivierdijk (naar oosten)	2.700 (100%)	290 (10,7%)	540 (20,0%)

Wat opvalt is dat de belasting in de spitsen volgens het verkeersmodel hoger ligt dan waarmee algemeen gerekend wordt voor een gemiddelde ochtend- (14%) en avondspits (18%). De minder goede verkeersafwikkeling van de rijksweg A15 in de reguliere situatie is daar de oorzaak van. In de avondspits gaat het om 760 auto's op het Kromme Gat in twee uur tijd, wat neerkomt op gemiddeld zo'n 6 auto's per minuut.

In het verkeersmodel (RVMK) zijn ook fietsintensiteiten ([zie tabel 3.2](#)) opgenomen. Deze geven een indicatie van de hoeveelheid fietsers die op het Kromme Gat rijden in westelijke richting en op het éénrichtingsfietspad ten zuiden van de kortsluitverbinding Rivierdijk richting het oosten.

*Tabel 3.2: Indicatie fietsintensiteiten Kromme Gat en Rivierdijk (RVMK 2022)*

Wegvak:	Intensiteiten, in dwarsdoorsnede (aantal motorvoertuigen)		
	Etmaal	OS (1 uur)	AS (1 uur)
Kromme Gat (naar westen)	450 (100%)	30 (6,6%)	36 (8,0%)
Rivierdijk (naar oosten)	550 (100%)	15 (2,7%)	26 (4,7%)

Op basis van de fietsintensiteiten, zoals die uit het verkeersmodel naar voren komen, kan worden gesteld dat de spitsintensiteiten (ver) onder het gemiddelde liggen. Normaliter wordt voor het drukste spitsuur gerekend met een percentage van gemiddeld 12% van de etmaalsintensiteit voor fietsers.

### Ongevallenbeeld

In de periode 1 januari 2014 tot en met 31 december 2023 zijn er op het Kromme Gat 2 ongevallen geregistreerd. In beide gevallen ging het om een éézijdig ongeval waarbij een personenauto tegen een lichtmast (op 16-01-2023, om 16:26 uur) aan is gereden en een personenauto die van de weg raakte (23-01-2019, om 10:46 uur). Hierbij vielen beide keren geen gewonden. Op de doorsteek Rivierdijk werd op zaterdag 8 januari 2022 een fietser aangereden door een automobilist, die onder invloed reed. De fietser raakte daarbij gewond en de dader reed door. Het vierde ongeval dat in de afgelopen tien jaar werd geregistreerd, betrof een aanrijden tussen twee personenauto's op het kruispunt Rivierdijk/Kromme Gat met uitsluitend materiële schade.

Het aantal geregistreerde ongevallen in tien jaar duidt er niet op dat fietsers op het Kromme Gat noch de doorsteek Rivierdijk vaak betrokken zijn bij ongevallen. Immers, de aanrijding op 8 januari 2022 is te wijten aan rijden onder invloed en niet het gevolg van regulier verkeersgedrag, of inrichting van de weg. De automobilist die in 2023 tegen een lichtmast aanreed kan eventueel te wijten zijn aan een te hoge snelheid. Dit geldt niet voor het incident in 2019 waarbij de bestuurder van de weg raakte, omdat er toen sprake was van sneeuw/ijzel.

Op basis van de geregistreerde ongevallen kan niet worden gesteld dat de verkeerssituatie op het Kromme Gat of de doorsteek Rivierdijk voor fietsers objectief gezien verkeersonveilig is. Wat niet wil zeggen, dat fietsers het fietsen op het Kromme Gat niet als verkeersonveilig kunnen beleven.

### Snelheid

Het wegverloop van het Kromme Gat wordt gekenmerkt door een verloop via één grote boog. Ook de doorsteek Rivierdijk is geen recht wegvak en heeft enkele S-bochten op het traject. Ondanks de maximumsnelheid van 50 km/h rijdt 85% van het verkeer langzamer. Op het Kromme Gat rijdt 85% van het verkeer gemiddeld 49 km/h en op de doorsteek Rivierdijk ligt de zogenoemde V85-snelheid met 46 km/h zelfs nog lager.

De snelheid van het autoverkeer op het Kromme Gat, waar fietsers gebruikmaken van dezelfde verkeersruimte, is uiteraard wel risicovoller dan op de doorsteek waar én de snelheid van het autoverkeer lager ligt én fietser de beschikking heeft over een aanliggend fietspad, verhoogd ten opzichte van de rijbaan voor de auto. Bovendien is de hoeveelheid (doorgaand) verkeer in de spitsen ten opzichte van de relatief lage fietsintensiteiten een factor van betekenis, omdat automobilisten daardoor mogelijk te weinig bedacht zijn op de aanwezigheid van fietsers.

Figuur 3.1: Langs de doorsteek Rivierdijk ligt een verhoogd aanliggend fietspad



De aandacht die de Fietsersbond heeft gevraagd voor de fietsveiligheid van de fietser op het Kromme Gat is begrijpelijk. Of er betekenisvolle oplossingsrichtingen denkbaar zijn, is de vraag waarover in het vervolg van deze rapportage verder op in wordt gegaan.

## 4. Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam 2023-2033

In het mobiliteitsplan van gemeente Hardinxveld-Giessendam dat in 2023 is vastgesteld, wordt in het wensbeeld voor de voetganger het Kromme Gat als zogenoemd 'Plus netwerk' aangemerkt, vanwege de aanwezige algemene begraafplaats en een sportschool. Het Kromme Gat maakt, samen met de doorsteek Rivierdijk, deel uit van het 'Regionaal netwerk' voor de fiets.

Ten aanzien van het netwerk voor het gemotoriseerd verkeer stelt het mobiliteitsplan dat de gemeente samen met de regio in blijft zetten op het voorkomen van sluipverkeer door een goede doorstroming op de rijkswegen A15 en A27 na te streven. Met het oog op een goede bereikbaarheid van de eigen gemeente. Zowel het Kromme Gat als de doorsteek Rivierdijk blijven volgens het wensbeeld een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/h (GOW 50). Tegelijkertijd is er het besef dat voor de beide wegvakken een Multimodale aanpak vereist is en is dat één van de actiepunten uit het Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam 2023-2033.

Het behoud van de functie als GOW 50 van het Kromme Gat en de doorsteek Rivierdijk is in belangrijke mate ingegeven door de vereiste aanrijdtijden van de brandweer. Waardoor het niet mogelijk is om het Kromme Gat aan te passen naar een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h (GOW 30). Dit is een nieuwe wegcategorie voor wegen die een belangrijke verkeersfunctie moeten blijven behouden, maar waar (alternatieve) vrij liggende fietsvoorzieningen niet mogelijk zijn.

De Multimodale aanpak die het mobiliteitsplan voorstaat, zal zeker voor het Kromme Gat een uitdaging zijn. Het noodzakelijk behoud van de maximumsnelheid (50 km/h) op het Kromme Gat in relatie tot de beperkte fietsvoorzieningen en ontbreken van voetgangersvoorzieningen is een beperkend gegeven om de veiligheid van de kwetsbare langzaam verkeersdeelnemers op een ideale wijze te kunnen borgen. Dit vraagt om pragmatische maatregelen die ondanks de beperkte mogelijkheden toch een passend antwoord geven op de wens om het voor de kwetsbare verkeersdeelnemer voldoende veilig te houden.

Figuur 4.1: Wensbeelden voetganger, fiets en auto volgens het Mobiliteitsplan Hardinxveld-Giessendam 2023-2033



## 5. Verkeersveiliger voor fietsers

Om het voor fietsers verkeersveiliger te maken, zijn drie denkrichtingen beschouwd. Als eerste is gekeken naar de mogelijkheid om de fietser een betere positie te geven op het Kromme Gat. Vervolgens is een mogelijkheid onderzocht voor een alternatieve route voor de doorgaande fietser en als laatste is bekeken of het doorgaand autoverkeer richting het westen eventueel kan worden omgeleid. Deze drie scenario's worden hierna toegelicht.

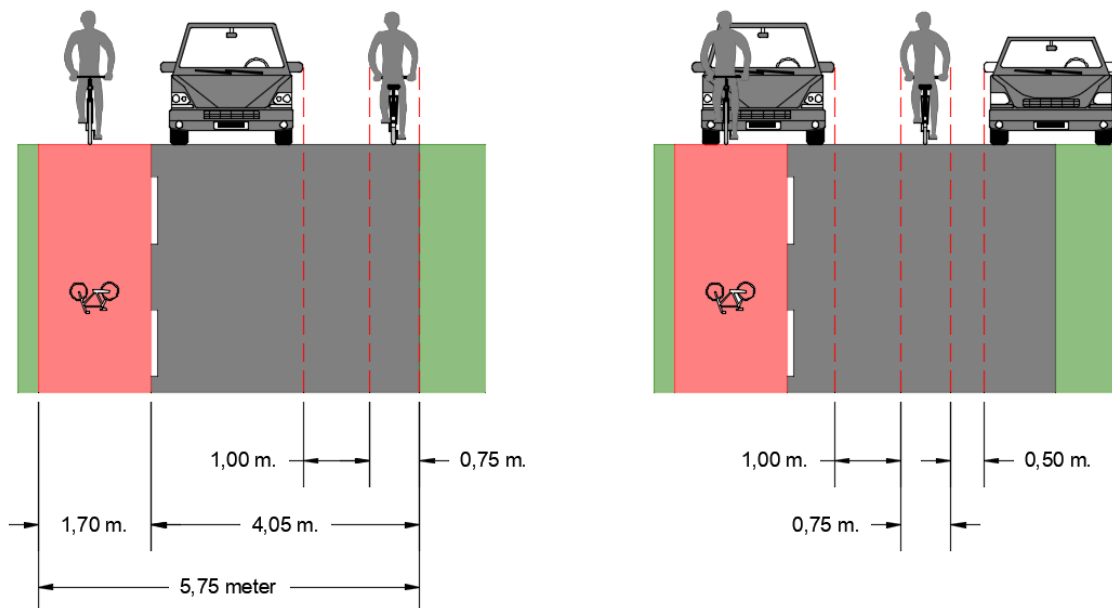
### Betere positie fietser op Kromme Gat

Het parkeren op het Kromme Gat is de oorzaak dat er suggestiestroken liggen waardoor in voorkomende gevallen geparkeerde auto's de fietser dwingen om uit te wijken. Het aandeel doorgaande fietsers richting het westen op het Kromme Gat is vele malen groter dan het beperkte aantal fietsers dat daar in oostelijke richting fietst.

Voor fietsers in de richting van het westen is het wenselijk om het parkeren aan de noordzijde te verbieden. Minimaal door van de huidige (smalle) suggestiestrook een fietsstrook te maken met de minimumvereiste breedte van 1,70 meter (exclusief lengte markering). Bewoners en bezoekers die voor het parkeren zijn aangewezen op de rijbaan van het Kromme Gat, moeten dit dan aan de zuidzijde doen. Het is in dat geval belangrijk om de zuidelijke suggestiestrook te verwijderen, om te voorkomen dat er onduidelijk ontstaat over aan welke zijde men nu wel en niet mag parkeren.

Voor fietsers op het Kromme Gat in oostelijke richting is er dan geen fietsvoorziening meer aanwezig. Zij kunnen dan (in tegengestelde richting) aan de rechterzijde van de weg gebruik maken van dezelfde rijloper als het tegemoetkomend autoverkeer. Daarbij doen zich op bepaalde momenten en verschillende locaties twee situaties voor. Namelijk zonder of met geparkeerde voertuigen aan de zuidzijde. Waarbij de situatie met geparkeerd voertuig alleen relevant is, wanneer dat met twee wielen op de rijbaan gebeurt. Voor beide situaties is in [figuur 5.1](#) aangegeven hoe de positie van de verkeersdeelnemers is in relatie tot de aanbevolen onderlinge afstanden<sup>2</sup> op de weg.

Figuur 5.1: Situatie met en zonder parkeren aan zuidzijde in relatie tot aanbevolen profielvrije ruimte voor de fietser



<sup>2</sup> Bron: CROW-publicatie 351: Ontwerpwijzer fietsverkeer (juni 2016)

Binnen het beschikbare wegprofiel van circa 5,75 meter breed zal de auto in westelijke richting moeten uitwijken naar de fietsstrook, wanneer er een fietser in oostelijke richting en geparkeerd voertuig moet passeren. Het is toegestaan op met de auto gebruik te maken van een fietsstrook met onderbroken scheidingsstreepmarkering.

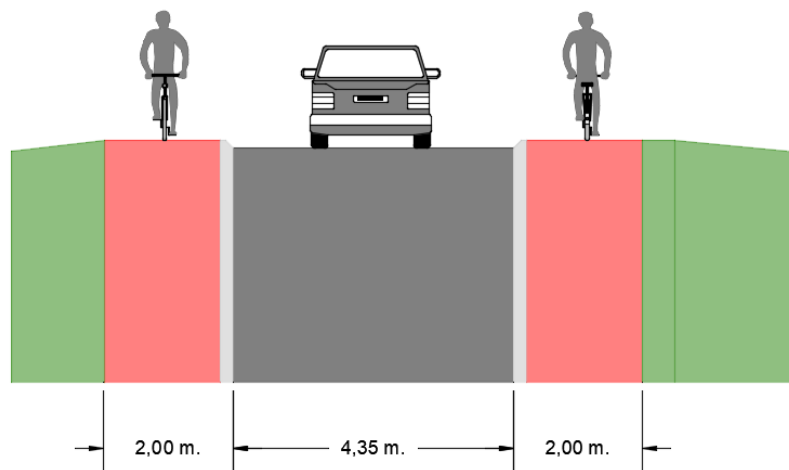
In vergelijking tot de huidige situatie waarbij het de fietsers zijn in westelijke richting die in voorkomende gevallen de suggestiestrook moeten verlaten richting de rijloper voor het snelverkeer, is het een verbetering. Want dan is het de auto die moet uitwijken naar rechts en in voorkomende gevallen achter de fietser op de fietsstrook moet blijven rijden. De doorgaande fietsers richting het westen krijgen volgens deze variant een betere positie. Voor die fietsers wordt het daarmee ook verkeersveiliger.

De fietsers in de tegenrichting (primair uitsluitend met een herkomst/bestemming op het Kromme Gat) wordt de positie echter minder duidelijk en kan het ontbreken van de (huidige) suggestiestrook bij de automobilisten er juist voor zorgen dat zij niet meer bedacht zijn op een (incidentele) fietser in de tegenrichting. Het is daarom aan te bevelen óók voor de fietsers op het Kromme Gat uit te gaan van één verplichte rijrichting en geen fietsverkeer meer toe te staan in twee rijrichtingen. Dit moet dan duidelijk aangegeven worden door onder het verkeersbord C2 het onderbord 'uitgezonderd fietsers' weg te halen en dit eventueel te vervangen door het onderbord 'geldt ook voor fietsers', zoals dit bij het éénrichtingsfietspad doorsteek Rivierdijk is aangebracht.

#### Alternatieve doorgaande fietsroute

Aan de noordzijde van de doorsteek Rivierdijk lijkt het mogelijk om een aanliggend fietspad (zie figuur 5.2) te realiseren. Een vergelijkbare fietsvoorziening zoals dat nu aanwezig aan de zuidzijde voor fietsers in oostelijke richting. Doorgaand fietsverkeer in westelijke richting kan dan via een aanliggend fietspad langs de doorsteek Rivierdijk fietsen en hoeft dan niet via het Kromme Gat de route via de Rivierdijk te 'onderbreken'.

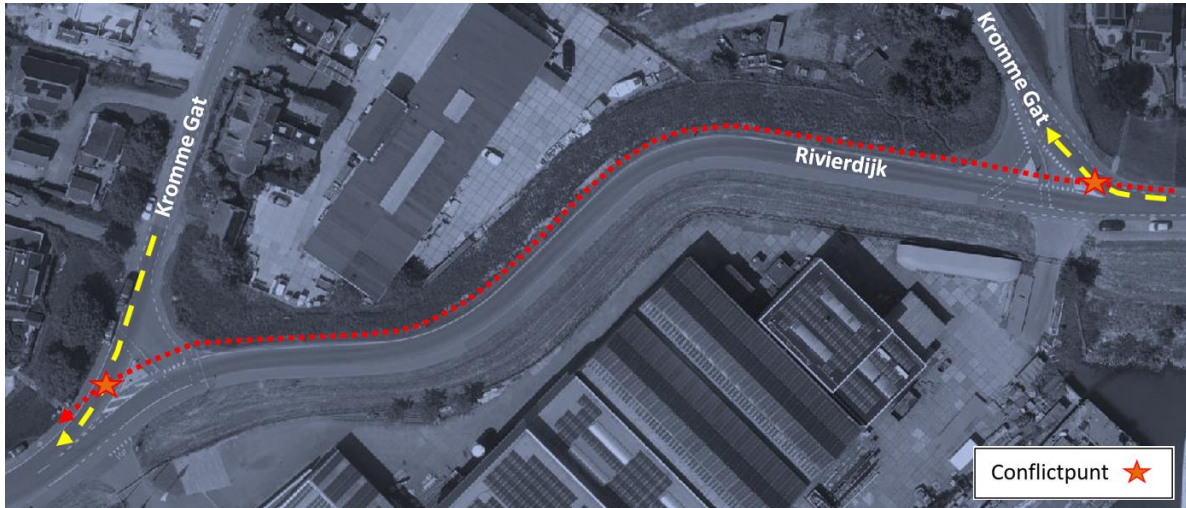
Figuur 5.2: Toevoegen aanliggend fietspad aan noordzijde doorsteek Rivierdijk



Wanneer die fietsvoorziening wordt gerealiseerd, zullen fietsers die via deze fietsvoorziening hun route vervolgen, wel op twee plaatsen het autoverkeer moeten kruisen (zie ook figuur 5.3). Het is de vraag of fietsers dit in de drukke spitsperiodes gaan doen. Bij het kruispunt Rivierdijk/Kromme Gat ten oosten van de doorsteek Rivierdijk is route Rivierdijk-Kromme Gat de voorrangsroute, waardoor

fietsers die rechtdoor via de doorsteek fietsen, voorrang moeten verlenen aan het verkeer dat afbuigt<sup>3</sup> naar het Kromme Gat. Aan de westzijde waar het Kromme Gat weer aansluit op de Rivierdijk heeft het verkeer dat naar de Rivierdijk rijdt voorrang ten opzichte van een de fietser die vanaf de doorsteek Rivierdijk de route vervolgt via de fietsinfrastructuur langs de Rivierdijk ten westen van het Kromme Gat.

*Figuur 5.3: Twee keer moet fietsverkeer bij kruisen autoverkeersstromen voorrang geven aan het snelverkeer*



Vanwege het oversteken met de fiets, zullen fietsers vooral in de drukke spitsen te maken krijgen met wachttijden. Het is de vraag of fietsers dan toch niet besluiten om via het Kromme Gat hun route te blijven vervolgen. Het verschil in afstand langs de doorsteek Rivierdijk (250 meter) ten opzichte van via het Kromme Gat (350 meter) is maar 100 meter.

Een fietsers die gemiddeld 18 km/h fietst legt 5 meter per seconde af, wat op de omrijd afstand van 100 meter neerkomt op 20 seconden extra reistijd via het Kromme Gat. Wat er van deze 20 seconden tijdwinst overblijft in de drukke spitsen, vanwege het wachten om te kunnen oversteken, zal bepalend zijn voor de route die de fietsers kiezen.

Het staat niet vast dat de eventuele realisatie van een aanliggend fietspad ten noorden van de doorsteek Rivierdijk een nuttige ingreep zal zijn. Bovendien is het tweemaal moeten oversteken een extra risico voor de fietsveiligheid van wege de potentiële conflicten (zie figuur 5.3 tussen langzaam- en snelverkeer).

#### *Twee richtingen autoverkeer via doorsteek Rivierdijk*

De aanwezigheid van (veel) doorgaand snelverkeer op het Kromme Gat geeft een gevoel van verkeersonveiligheid bij fietsers. Vooral in die situaties waarbij fietsers moeten uitwijken vanwege geparkeerde voertuigen en daardoor de aanwezigheid van de achteropkomende auto nadrukkelijker ervaren. Wanneer het aanbod doorgaand snelverkeer op het Kromme Gat kan worden teruggebracht, zal de confrontatie tussen fietser en automobilist minder vaak voorkomen. Dat geeft meer comfort en veiligheid voor de kwetsbare fietser.

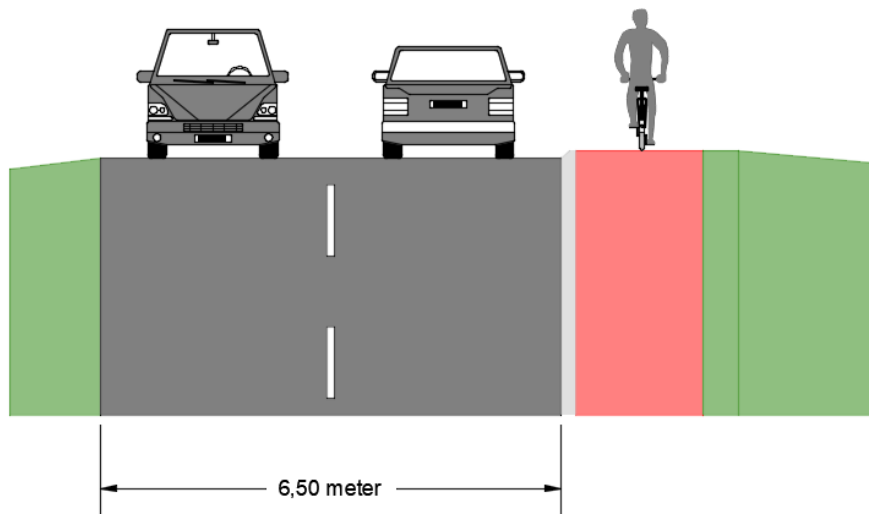
De enige mogelijkheid om de verkeersintensiteiten van het snelverkeer op het Kromme Gat te reduceren tot nagenoeg alleen bestemmingsverkeer, is het bieden van een alternatieve route voor

<sup>3</sup> Vergelijkbaar met de fietsoversteek bovenaan de oprit op het kruispunt Rivierdijk/Nieuweweg in Hardinxveld-Giessendam

de auto richting het westen. Hiervoor is het dan nodig dat de rijbaan van de doorsteek Rivierdijk wordt verbreed, zodat hier verkeer in beide rijrichtingen mogelijk wordt.

Vanwege het bochtige traject in relatie tot de maximumsnelheid van 50 km/h en de manoeuvreerruimte die vrachtverkeer vraagt, is het nodig dat de rijbaan ten minste een rijbaanbreedte van 6,50 meter. Tevens moet er een onderbroken as-markering op de weg komen, in plaats van de dubbele niet-onderbroken as-markering zoals op de Rivierdijk ten oosten van de oprit Rembrandtstraat. Vooral vanwege de ruimte die vrachtverkeer nodig heeft om de bochten op de doorsteek Rivierdijk te kunnen nemen, waarvoor afhankelijk van de gereden snelheid ook gebruik gemaakt moet worden van de rijstrook van het verkeer in de tegenrichting.

*Figuur 5.5: Doorsteek Rivierdijk geschikt maken voor snelverkeer in beide rijrichtingen*



Het geschikt maken van de doorsteek Rivierdijk voor tweerichtingsverkeer is een optie die nadere studie vergt. Civieltechnisch is het de vraag of het verbreden van de huidige rijbaan met ruim 2,00 meter zich goed zal houden. Vanwege zettingen is het niet uit te sluiten dat die extra twee meter asfalt gaat scheuren.

Daarnaast zijn de bochten in op dit deel Rivierdijk een risico voor het elkaar tegemoet rijdend verkeer. In de huidige situatie met éénrichtingsverkeer rijdt men met een lagere snelheid<sup>4</sup> dan de maximumsnelheid vanwege de bochten. Terwijl de huidige rijbaanbreedte al circa 4,35 meter is. Bij tweerichtingsverkeer zonder (zicht op) tegemoetkomend verkeer is de kans aanwezig dat weggebruikers meer risico gaan nemen en met een hogere snelheid gaan rijden, omdat men via de rijstrook van de tegenrichting extra manoeuvreerruimte beschikbaar heeft.

De overweging om van de doorsteek Rivierdijk eventueel een weg in beide rijrichtingen te maken kan beter worden betrokken in de studie naar de multimodale aanpak Rivierdijk, zoals in hoofdstuk 4 al genoemd is.

<sup>4</sup> In hoofdstuk 3 werd al vermeld dat het V85-percentiel op de doorsteek Rivierdijk met 46 km/h ruim onder de maximumsnelheid ligt

## 6. Conclusie

Het verzoek van de Fietsersbond om naar de verkeerssituatie voor fietsers op het Kromme Gat te kijken, is begrijpelijk. Ondanks dat er volgens de geregistreerde ongevallen objectief gezien geen aanwijzingen zijn dat fietsers betrokken zijn bij ongevallen op het Kromme Gat, is de positie van de fietser ten gevolge van geparkeerde voertuigen op de suggestiestroken verre van ideaal.

Uit de drie beschouwde scenario's om de positie van de fietsers op het Kromme Gat te verbeteren, dan wel een alternatief te bieden, is duidelijk geworden dat de fietsveiligheid op het Kromme Gat zelf, het beste kan worden aangepakt door aan de noordzijde een fietsstrook (verboden te parkeren) met een minimale breedte van 1,70 meter aan te leggen en de suggestiestrook aan de zuidzijde weg te halen en ook voor fietsers één verplichte rijrichting in te stellen.

De realisatie van een aanliggend fietspad aan de noordzijde van de zogenoemde doorsteek Rivierdijk lijkt niet onmogelijk, maar zorgt ervoor dat er extra conflictpunten ontstaan, waar de kwetsbare fietser niet bij gebaat is. Bovendien is het de vraag of fietsers er wel gebruik van gaan maken in de drukke spitsperiodes.

Het wegnemen van doorgaand snelverkeer op het Kromme Gat is een oplossingsrichting die beter past in de beoogde Multimodale aanpak Rivierdijk. Eén van de maatregelen uit het mobiliteitsplan.

*Figuur 6.1: Het Kromme Gat met één fietsstrook en alleen parkeren aan zuidzijde verkeersveiliger*

