Den Haag

kadernota straten, wegen en lanen

Een veilige, leefbare en herkenbare inrichting van Haagse straten, wegen en lanen

INHOUDSOPGAVE

VOORWOORD 2

SAMENVATTING 3

HOOFDSTUK 1: INLEIDING 4

HOOFDSTUK 2: HOOFDSTRUCTUUR WEGEN DEN HAAG 8

HOOFDSTUK 3: WEGBEELDEN 16
3.1 wegbeeld (inter-)nationale hoofdwegen 18
3.2 wegbeeld regionale hoofdwegen 20
3.3 wegbeeld stedelijke hoofdwegen 26
3.4 wegbeeld wijkontsluitingswegen 34
3.5 wegbeeld erftoegangswegen 44
3.6 afwegingskader en oplossingsrichtingen bij gebrek aan ruimte 50
3.7 routes hulpdiensten en bussen 58

HOOFDSTUK 4: PRIORITERING VAN PROJECTEN 60
4.1 ontwikkelopgave 61
4.2 werk-met-werk maken 61
4.3 criteria en keuzes 62
4.4 naar een uitvoeringsprogramma 63

COLOFON 64

Vastgesteld op 5 maart 2015 door de gemeenteraad van Den Haag (RIS280303)

VOORWOORD

Deze nota biedt een houvast voor een optimale aanpak van het wegennet met als doelen: een aantrekkelijke buitenruimte, een goed functionerend wegennet, een efficiënte inzet van middelen en beperken van de overlast door werkzaamheden. Het combineren van noodzakelijk onderhoud en gewenste verbeteringen van wegen – 'werk-met-werk-maken' – speelt een belangrijke rol bij het bereiken van die doelen. Ook de combinatie van wegwerkzaamheden met gebieds- en vastgoedontwikkelingen biedt aanknopingspunten. De kosten worden lager en de overlast voor de omgeving neemt af omdat wegen minder vaak worden opgebroken. In veel projecten wordt ook nu al goed samengewerkt. Het combineren van financieringsbronnen en het beperken van de overlast zijn al richtinggevend. Verdere verbetering en benutting van deze principes is echter nog mogelijk.

Een stad met een aantrekkelijk vestigingsmilieu voor bewoners, bedrijven, voorzieningen en organisaties beschikt over een goed ingerichte openbare ruimte en een infrastructuur die op orde is. Dat is een infrastructuur waarop mensen binnen acceptabele reistijden hun bestemming kunnen bereiken. Het is ook een veilige infrastructuur met een duidelijk onderscheid tussen wegbeelden, zodat de weggebruiker weet welk verkeersgedrag er op welke weg verwacht wordt. Het is ook een infrastructuur die goed in de omgeving is ingepast, met een goede oversteekbaarheid waarbij de overlast voor de omgeving beperkt is. En een goed ingerichte infrastructuur is onderdeel van een hoogwaardig ingerichte openbare ruimte. De vormgeving van de infrastructuur is daarbij beeldbepalend voor de duizenden mensen die zich dagelijks lopend, met de fiets, in het openbaar vervoer of met de auto door Den Haag verplaatsen.

Als het gaat om de vormgeving van infrastructuur heeft Den Haag een traditie hoog te houden. Denk aan de inrichting van de Scheveningseweg of het Lange Voorhout in de 17e eeuw. Maar denk ook aan de Haagse winkelstraten en het snelweglandschap rond de A4. Al deze plekken zijn bepalend voor de identiteit en vestigingsklimaat in de stad. Daarmee is een goed ontwerp van infrastructuur veel meer dan een functionele verkeerstechnische opgave.

Landscheidingsweg

SAMENVATTING

Deze nota is een uitwerking van het beleid in de Haagse Nota Mobiliteit over het onderdeel wegen. Daarbij gaat het enerzijds over de functionele eisen die gesteld worden aan de wegenstructuur, zoals wegcategorieën. Die wegbeelden betreffen niet alleen het verkeer, maar hebben ook te maken met het groen, het water, de openbare ruimte en de stedenbouwkundige structuur van de stad.

De nota biedt per wegcategorie beleidsmatige uitgangspunten voor de verdeling van de schaarse ruimte tussen de verschillende functies (voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto). Daarbij wordt aangesloten op het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente.

Bij het bepalen van de hiërarchie van wegen is de zwaarte van de functie voor het autoverkeer een bepalende factor. Als een weg of wegcategorie minder belangrijk is voor de doorstroming van het autoverkeer, is er meer ruimte en prioriteit voor het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. Om deze hiërarchie aan te duiden wordt onderscheid gemaakt tussen (inter-)nationale hoofdwegen, regionale hoofdwegen, stedelijke hoofdwegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen. De wegbeelden zijn beschreven op hoofdlijnen en passen binnen de Kadernota Openbare Ruimte 2012.

Op een aantal plaatsen voldoet het wegennet nu niet aan de functionele eisen en/of wijkt het wegbeeld af van het streefbeeld voor de hoofdstructuurwegen zoals opgenomen in de Haagse Nota Mobiliteit. Deze nota biedt de criteria om dit soort wegproblemen te prioriteren en te programmeren. Hierbij wordt de aanpak van wegproblemen zoveel mogelijk gecombineerd met noodzakelijk onderhoud of andere werkzaamheden. Aanleg van een ontbrekend fietspad wordt dan bijvoorbeeld gecombineerd met een geplande vervanging van het riool of met groot onderhoud. Dat spaart kosten en vermindert overlast voor omwonenden en weggebruikers. Sommige wegproblemen zijn echter zo omvangrijk of urgent dat niet gewacht kan worden op andere werkzaamheden. In die gevallen wordt het project zelfstandig georganiseerd en bekostigd.

Deze nota bevat tenslotte ook criteria op basis waarvan wegprojecten geprioriteerd worden en een raamwerk voor het opzetten van een Uitvoeringsprogramma Straten, Wegen en Lanen. In principe zal er elke 4 jaar een uitvoeringsprogramma worden opgesteld.

hoofdstuk 1

inleiding

De straten, wegen en lanen in Den Haag worden in de loop der jaren voortdurend aangepast, verbeterd, vernieuwd en onderhouden. Er zijn veel verschillende aanleidingen om een straat, weg, of laan aan te pakken. Soms moet de riolering worden vervangen, soms is het wegdek versleten. Ook worden straten, wegen en lanen soms opnieuw ingericht om extra ruimte te maken voor de tram, de fiets, de rijdende of geparkeerde auto. Verbetering van de verkeersveiligheid, verfraaiing van de openbare ruimte of het plaatsen van ondergrondse afvalcontainers leiden ook regelmatig tot aanpassingen van de wegen.

Al die wegwerkzaamheden worden op verschillende manieren gefinancierd en op verschillende plaatsen in de gemeentelijke organisatie voorbereid. Een eenduidige aanpak komt daardoor niet vanzelf tot stand. Ook het gegeven dat het tientallen jaren duurt voordat alle straten, wegen en lanen een keer in groot onderhoud zijn geweest, bemoeilijkt een eenduidige aanpak. Gevolg is dat er in de loop van de tijd veel verschillen zijn ontstaan in de 'wegbeelden' in de stad. Wegen van een gelijke orde en met een vergelijkbare functie, lijken vaak totaal niet op elkaar. Dat maakt een rommelige indruk maar is ook nadelig voor de verkeersveiligheid, omdat weggebruikers dan minder goed weten welk verkeersgedrag er van hen op bepaalde wegen verwacht wordt. Ook de routekeuze van het autoverkeer is niet optimaal omdat de 'wegbeelden' niet duidelijk zijn. Doorgaand autoverkeer kan daardoor de hoofdroutes minder goed herkennen en rijdt te vaak via routes die vooral bedoeld zijn voor ontsluiting van de aanliggende bebouwing. Ook de groenstructuur, de ecologische verbindingszones uit de Nota Stedelijke Ecologische Verbindingszones 2008-2018 en de stedenbouwkundig kenmerkende 'Lange Lijnen' raken in de loop der jaren versnipperd of zelfs onderbroken wanneer er geen duidelijk beleid is over de inrichting van de verschillende wegen. Een eenduidige aanpak van straten, wegen en lanen vergemakkelijkt ook de samenwerking binnen de gemeente. Het resultaat is dat wegwerkzaamheden zoveel mogelijk gecombineerd worden met de verbetering van het wegbeeld. Wanneer de straat maar één keer opengaat, zijn de kosten lager en is de overlast minder. De wegbeelden zijn beschreven op hoofdlijnen en passen binnen de voorschriften van het Handboek Openbare Ruimte dat de gemeente Den Haag hanteert voor de inrichting van de openbare ruimte (17 december 2013, RIS 268741).

Definities volgens van Dale:

- Straat: een geplaveide weg tussen twee rijen huizen
- Weg: voor verkeer geschikt gemaakte strook grond
- Laan: weg aan beide zijden met bomen beplant

Het doel van de kadernota straten, wegen en lanen is als volgt:

- Een kader bieden voor het bepalen van de wegbeelden, dat bruikbaar is op het moment dat straten, wegen en lanen opnieuw moeten worden ingericht;
- Het bieden van een kader om de aanpak van straten, wegen en lanen te prioriteren, zodat op basis daarvan een uitvoeringsprogramma kan worden opgesteld;
- Het bevorderen dat wegwerkzaamheden zoveel mogelijk worden gecombineerd met verbetering van het wegbeeld.

Het beleid in deze kaderstellende nota zal gevolgd worden door een 4-jaarlijks Uitvoeringsprogramma Straten, Wegen en Lanen. Het eerste uitvoeringsprogramma behandelt de projecten voor de periode 2015-2018. Dit uitvoeringsprogramma zal worden afgestemd met de programma's voor groot wegonderhoud, riolering, vervanging kunstwerken, de plannen voor onderhoud en vervanging van tramsporen en de programma's Netwerk Randstadrail, Fiets en Parkeren in Woonwijken. Ook wordt het uitvoeringsprogramma afgestemd met de Kadernota en het Handboek Openbare Ruimte en het economisch beleid ten aanzien van winkelstraten.[1]

Groot Hertoginnelaan

Het vertrekpunt voor de nota straten, wegen en lanen is het wegenbeleid in de Haagse Nota Mobiliteit (HNM). Deze nota vormt daar een verdere uitwerking van.

Centraal in het HNM-beleid staat de hoofdstructuur wegen voor Den Haag. Belangrijke doelen in dat beleid zijn: een duidelijke hiërarchie in het wegennet waarbij op hoofdwegen de doorstroming van het autoverkeer voorop staat terwijl op de minder drukke wegen de leefbaarheid en de positie van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer prioriteit heeft.

Deze nota geeft aan hoe deze structuur stap voor stap gerealiseerd kan worden. Achtereenvolgens komen aan de orde:

- Hoe ziet de hoofdstructuur voor de wegen eruit en wat zijn de onderliggende overwegingen en doelen daarbij? (hoofdstuk 2)
- De wegenstructuur in de HNM is hiërarchisch opgebouwd en bestaat uit verschillende wegcategorieën. In hoofdstuk 3 is beschreven hoe de verschillende wegcategorieën er bij voorkeur uit moeten zien. Dat wil zeggen: aan welke eisen moeten de wegen voldoen en hoe ziet de inrichting – het 'wegbeeld' – er uit?
- Hoofdstuk 4 beschrijft de prioritering van projecten ten behoeve van de op te stellen uitvoeringsprogramma's.

[1] Quick Scan openbare ruimte winkelgebieden 2013.

hoofdstuk 2

hoofdstructuur wegen Den Haag

De stedelijke straten, wegen en lanen vormen een belangrijk deel van de openbare ruimte in de stad. Wegen in de stad worden gebruikt door verschillende verkeersdeelnemers, van voetganger tot tram en van fiets tot vrachtwagen. Daarnaast worden straten, wegen en lanen ook gebruikt als verblijfsruimte. Bijvoorbeeld om te spelen of op een terras of bankje te zitten. Ook vormen wegbermen onderdeel van de groenstructuur en de ecologische verbindingszones in de stad. De 'lange lijnen' die kenmerkend zijn voor de stedenbouwkundige structuur van Den Haag hebben in veel gevallen ook een verkeersfunctie. Alle verschillende gebruiksvormen stellen eigen specifieke eisen aan de inrichting van de weg. Veelal is er onvoldoende ruimte om alle wensen tegelijk te honoreren. Daarom moeten er keuzes worden gemaakt en prioriteiten gesteld. In de Haagse Nota Mobiliteit is de hoofdstructuur wegen vastgelegd die de basis vormt voor deze keuzes en prioriteiten.

De hoofdstructuur wegen uit de Haagse Nota Mobiliteit heeft als doel om de stad optimaal bereikbaar te houden en tegelijkertijd de leefbaarheid te verbeteren. Het bundelen en ordenen van het (doorgaande) autoverkeer is daarbij het leidende principe. Door enerzijds te investeren in de verbetering van een beperkt aantal goed doorstromende en goed ingepaste hoofdwegen, kan de bereikbaarheid voor het autoverkeer worden gewaarborgd en wordt het autoverkeer zoveel mogelijk gebundeld op die hoofdwegen. Door anderzijds de inrichting van de overige stadswegen meer af te stemmen op een ontsluitende functie voor het autoverkeer, wordt de leefbaarheid in de woonwijken beter. Het doorgaand autoverkeer wordt op die manier gestimuleerd om voor de hoofdwegen te kiezen en ontmoedigd om via sluiproutes binnendoor te rijden.
Op de stadswegen van een lagere orde (zoals wijkontsluitingswegen) staat het belang van het langzaam verkeer, het openbaar vervoer en de leefbaarheid voorop.

KADERNOTA OPENBARE RUIMTE EN NOTA ECOLOGISCHE VERBINDINGSZONES

Het ontwerp van infrastructuur is onderdeel van het ontwerp voor de openbare ruimte. De uitgangspunten voor de inrichting van de Haagse openbare ruimte staan in de Kadernota Openbare Ruimte 2012. Een goed ingerichte openbare buitenruimte draagt bij aan het vestigingsklimaat in de stad en een sterke concurrentiepositie van Den Haag. De openbare buitenruimte bepaalt in hoge mate de leefbaarheid van de stad, omdat er veel sociale activiteit plaatsvindt. Het is de plek waar bewoners elkaar ontmoeten, recreëren en sporten.

Den Haag is een groene stad aan zee, met twee badplaatsen en vele landgoederen. Ondanks de hoge bebouwingsdichtheden voelt Den Haag groen aan, met de kust en duinen op fiets- en loopafstand en het vele groen in en rondom de stad. De statige binnenstad, de lange Haagse lanen, de landgoederen en de natuur van kust en duinen zijn kwaliteiten die de stad aantrekkelijk maken. In de landgoederen, parken, duinen en bossen komen vele planten en diersoorten voor. De ecologische verbindingszones tussen deze groengebieden zorgen voor voldoende uitwisselingsmogelijkheden voor planten en dieren.

HOOFDSTRUCTUUR WEGEN UIT DE HAAGSE NOTA MOBILITEIT kaart 1

- (inter)nationale hoofdweg
- regionale hoofdweg
- stedelijke hoofdweg
- stedelijke hoofdweg centrumring
- wijkontsluitingsweg centrumring
- wijkontsluitingsweg

Een kenmerkende kwaliteit van de Haagse openbare ruimte is het stratenpatroon van lange lijnen parallel aan en haaks op de kust. Deze zogenaamde lange lijnen gaan terug op de strandwallen in de ondergrond zoals de Laan van Meerdervoort en oude verbindingen van de kust naar het binnenland zoals de Scheveningseweg. De lange lijnen zijn bepalend voor de structuur van de stad, ze zorgen voor de ruimtelijke samenhang tussen de verschillende delen van Den Haag. De lange lijnen hebben ook een belangrijke verkeersfunctie in het netwerk van fiets, openbaar vervoer en auto. Bijzonder is dat een aantal lange lijnen ook een functie van entree van de stad heeft, zoals het eindpunt van de Utrechtsebaan, het Prins Clausplein en straks de Rotterdamsebaan. Op deze plaatsen zien de meeste automobilisten de stad voor het eerst en krijgen ze hun eerste indruk van de stad Den Haag. Dat geldt ook voor de openbaar vervoerverbindingen, zoals bijvoorbeeld langs de Rijswijkseweg of langs de Scheveningseweg.

Bij de vormgeving van infrastructuur is het van belang om rekening te houden met deze specifiek Haagse kwaliteiten van een groene stad en de positie van de 'lange lijnen'. Bij de inrichting van infrastructuur die onderdeel uitmaakt van een lange lijn vormt de ruimtelijke continuïteit van de lijnen een belangrijk aandachtspunt. Aansluitend op de groene kwaliteit van de stad moet rekening worden gehouden met de mogelijkheden om de groenstructuur en ecologische structuur met de inrichting van infrastructuur te versterken. Zo kunnen boomstructuren langs wegen soms een belangrijke functie hebben in het verbinden van groengebieden. Denk bijvoorbeeld aan de inrichting van wijkontsluitingswegen als stadslanen, zoals de nieuwe inrichting van de Rijswijkseweg.

De hoofdstructuur wegen uit de HNM kent verschillende achterliggende doelen:

1. Het versterken en verduidelijken van de hiërarchie in de wegenstructuur.
Daarom onderscheidt de HNM vijf wegcategorieën met een duidelijk van elkaar te onderscheiden wegbeeld.
- (Inter-)nationale hoofdwegen;
- Regionale hoofdwegen;
- Stedelijke hoofdwegen;
- Wijkontsluitingswegen;
- Erftoegangswegen (woonstraten).

In de huidige situatie is het onderscheid tussen hoofdwegen en wijkontsluitingswegen voor de weggebruiker niet overal duidelijk. Doorgaand autoverkeer kiest daardoor niet vanzelfsprekend voor de meest geschikte route. Bovendien is het gebrek aan zichtbaar onderscheid tussen hoofdwegen en wijkontsluitingswegen nadelig voor de verkeersveiligheid. De weggebruiker ziet minder goed welke verkeerssituaties en welke medeweggebruikers hij kan verwachten en kan minder goed bepalen welk verkeersgedrag daarbij passend is. Door het aanbrengen van zichtbare verschillen in wegkenmerken, zoals verharding, belijning en maatvoering, wordt het onderscheid tussen de wegcategorieën verduidelijkt. Hoofdstuk 3 bevat een uitgewerkte beschrijving van de verschillende wegbeelden.

kaart 2

TOPLOCATIES WERKGELEGENHEID EN VOORZIENINGEN

- internationale toplocatie
- randstedelijke toplocatie
- regionale toplocatie
- centrale zone

kaart 3

STREEFBEELD VERDELING WEGVERKEER NAAR INVLOEDSGEBIED PER HOOFDROUTE

2. Prioriteit voor de bereikbaarheid van een beperkt aantal toplocaties.
De regionale en stedelijke hoofdwegen (zie kaart 1) vormen hoofdroutes naar de belangrijkste stedelijke concentraties van werkgelegenheid en voorzieningen (zie kaart 2). Deze wegen hebben een belangrijke functie voor een vlotte bereikbaarheid van deze toplocaties. Op deze wegen moet de doorstroming van het autoverkeer optimaal zijn, zodat de 'toplocaties' binnen 20 minuten vanaf de rand van de stad te bereiken zijn. Om te voldoen aan deze reistijdeis geldt daarom voor de regionale hoofdwegen – ook in de spits – een gewenste gemiddelde trajectsnelheid van 35 tot 40 km/uur. Voor de stedelijke hoofdwegen geldt een gewenste gemiddelde trajectsnelheid van 20 tot 25 km/u. De regionale en stedelijke hoofdwegen stromen dan goed door en trekken daardoor relatief veel (doorgaand) autoverkeer aan.
Een goede inpassing van dit type wegen is nodig om de kwaliteit van de leefbaarheid en het milieu te waarborgen.

3. Een evenwichtige verdeling van het autoverkeer over de 'inprikkers'.
De stad wordt ontsloten door een vijftal regionale hoofdwegen die de agglomeratie inprikken. Het betreft de Benoordenhoutseweg, de Noordelijke Randweg, de Utrechtsebaan, de Prinses Beatrixlaan in Rijswijk en de Wippolderweg/Lozerlaan. De Rotterdamsebaan is een nieuwe 'inprikker' die in de periode 2014 – 2019 wordt aangelegd. In de huidige situatie kiest relatief veel verkeer ervoor om via de Utrechtsebaan de stad in en uit te rijden. De HNM streeft er naar om het verkeer gelijkmatiger over de inprikkers te verdelen. De ontsluiting van de agglomeratie wordt daardoor meer robuust en betrouwbaar. Ook leidt een gelijkmatiger verdeling van het verkeer tot minder druk op de kwaliteit van de leefomgeving. Verwezenlijking van dit streefbeeld is bijvoorbeeld mogelijk door verbetering van de bewegwijzering met toepassing van dynamisch verkeersmanagement. Ook het investeren in een hogere doorstroomsnelheid en betrouwbaarheid van de andere inprikkers draagt hiertoe bij. Op kaart 3 is te zien hoe het streefbeeld voor een evenwichtige verdeling van het autoverkeer over de stedelijke inprikkers eruit ziet.

4. Het voorkomen van doorgaand autoverkeer door woonwijken en de daarmee gepaard gaande verbetering van de leefbaarheid.
Binnen de woonwijken heeft het autoverkeer minder prioriteit. De wijk is weliswaar toegankelijk voor autoverkeer met een herkomst of bestemming in de wijk, maar de doorstroming daarvan telt hier minder zwaar. Een al te vlotte verkeersdoorstroming is zelfs ongewenst, omdat daarmee doorgaand verkeer zou worden verleid om door de wijken heen te rijden. Om dit te bereiken is het nodig om de inrichting van de wijkontsluitingswegen beter af te stemmen op de beoogde functie, bijvoorbeeld door ze in te richten als 'stadslanen'. In de huidige situatie lijken wijkontsluitingswegen te vaak op stedelijke hoofdwegen met een zware stroomfunctie voor het (doorgaande) autoverkeer. Wijkontsluitingswegen moeten zich juist onderscheiden door een inrichting met het accent op groen, langzaam verkeer en openbaar vervoer en met een 'laankarakter'. De inrichting van de erftoegangswegen als 30 km/u-gebied is al ver gevorderd en zal worden voltooid. De ontwikkeling van het doorgaand verkeer in woonwijken wordt elke 2 jaar gemonitord in het kader van de Haagse Nota Mobiliteit.

5. Het voldoen aan de geldende milieunormen.

Het Haagse wegennet moet voldoen aan de wettelijke normen voor lucht en geluid. Wat betreft de luchtkwaliteit gaat het om de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide. Op basis van het actieplan Luchtkwaliteit 2007-2015 (RIS 150146) wordt gewerkt aan het oplossen van de knelpunten. De grenswaarden voor fijnstof worden al niet meer overschreden. Voor stikstofdioxide zijn er nog wel enkele (bijna) knelpunten. Het betreft de Neherkade, de Lekstraat/mond van de Koningstunnel, de Raamweg en de Vaillantlaan. In 2015 zijn deze knelpunten inmiddels op basis van de maatregelen uit het actieplan Luchtkwaliteit opgelost.

Wat betreft geluidhinder moeten de overschrijdingen van de wettelijke grenswaarden worden aangepakt. Dit is echter pas aan de orde wanneer nieuwe bestemmingsplannen worden vastgesteld of reconstructies van wegen aan de orde zijn. Dan kunnen en moeten er maatregelen worden getroffen om het geluidsniveau op de gevels van woningen terug te dringen (geluid reducerend asfalt, geluidsschermen), dan wel om het geluidsniveau in de woning terug te dringen (gevelisolatie).

Op basis van het actieplan Omgevingslawaai 2008-2013 heeft de gemeente gewerkt aan het aanpakken van 50 zogenaamde prioritaire knelpunten op bestaande wegen. De aanpak van deze knelpunten heeft zich vooral gericht op verkeersmaatregelen, stil asfalt en isolatie van woningen. Op 11 december 2012 heeft het college nieuwe geluidskaarten voor wegverkeer vastgesteld (RIS 255220). Mede op basis van deze kaarten is een tweede actieplan Omgevingslawaai voor de periode 2015-2018 in voorbereiding. In dit tweede actieplan zullen nieuwe prioritaire knelpunten worden bepaald.

De la Reyweg

hoofdstuk 3

wegbeelden

De Kadernota straten, wegen en lanen streeft naar een zichtbare hiërarchische opbouw van de wegenstructuur in Den Haag. Door een eenduidiger inrichting van wegen die tot dezelfde wegcategorie behoren moet – veel meer dan nu het geval is – duidelijk worden gemaakt of een weg voor doorgaand verkeer of lokaal verkeer bedoeld is. Een herkenbare wegenstructuur maakt het voor automobilisten duidelijk waar de gewenste hoofdroutes liggen en het stimuleert hen deze ook te volgen. Automobilisten en andere verkeersdeelnemers kunnen uit het wegbeeld ook afleiden welk verkeersgedrag er op een bepaalde weg nodig is. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.

In dit hoofdstuk zijn de wegbeelden voor de inrichting van wegen opgenomen. In deze wegbeelden zijn de functionele kenmerken van een bepaald type weg vastgelegd. Het gaat daarbij om een combinatie van fysieke elementen en kenmerken, die bijdragen aan het optimaal functioneren van de weg èn aan het stimuleren van het gewenste verkeersgedrag van weggebruikers. Daarbij gaat het niet alleen om horizontale herkenningspunten – zoals de wegindeling – maar ook om verticale elementen zoals bomen en verlichting.

De inpassing van een weg is maatwerk en moet zijn afgestemd op de stedelijke omgeving. Er kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om de stedenbouwkundige hoofdstructuur van ‘lange lijnen’ – kenmerkend voor Den Haag – in bepaalde situaties extra te benadrukken. Daarom zijn in deze nota alleen de essentiële kenmerken van de wegbeelden vastgelegd. Er wordt in deze nota geen keuze gemaakt voor materiaalgebruik, straatmeubilair en groen. Dit kan variëren naar gelang de stedelijke omgeving van de weg en is dus maatwerk. Ter illustratie; op winkelstraten en op wegen in een historische omgeving kan het passend zijn om klinkerverharding toe te passen in plaats van asfalt.

Deze nota doet slechts globaal uitspraken over de vormgeving van kruispunten en aansluitingen. Bijvoorbeeld: wel of geen rotonde, wel of geen ongelijkvloerse kruising. Verder uitwerking van kruispunten en aansluitingen is verder ook een kwestie van maatwerk, waarbij uiteraard wel rekening moet worden gehouden met de gewenste functie van wegen en de gewenste geleiding van verkeersstromen.

In deze nota wordt onderscheid gemaakt in vijf wegcategorieën, per wegcategorie zijn meerdere wegbeelden mogelijk:
- (Inter-)nationale hoofdwegen;
- Regionale hoofdwegen;
- Stedelijke hoofdwegen;
- Wijkontsluitingswegen;
- Erftoegangswegen (woonstraten).

De wegbeelden zijn beschreven op hoofdlijnen en passen binnen de Kadernota Openbare Ruimte 2012 (22 november 2012, RIS 249315). Voor meer gedetailleerde verkeerstechnische uitwerking van de wegbeelden in deze nota wordt verwezen naar het Handboek Openbare Ruimte (17 december 2013, RIS 268741).

3.1 wegbeeld (inter-) nationale hoofdwegen

De (inter-)nationale hoofdwegen verbinden steden en regio's in binnen- en buitenland met elkaar. Voldoende capaciteit voor het autoverkeer, een hoge gemiddelde trajectsnelheid en mede daardoor een vlotte doorstroming van het autoverkeer, staan op deze wegen centraal.

In Den Haag betreft het alleen de rijkswegen A4 en A12. De A13 krijgt na opening van de A4 Delft-Schiedam in 2015 een meer regionale functie als hoofdverbinding binnen de metropool Den Haag-Rotterdam. De gemeente heeft geen directe zeggenschap over deze wegen, maar wordt altijd betrokken bij plannen voor verbetering of aanpassing van deze wegen. Vanwege de hoge verkeersintensiteiten is een zorgvuldige inpassing van deze wegen van groot belang om hinder en overlast in de omgeving te beperken.

Bij deze wegen is ook de kwaliteit van het uitzicht, de 'roadscape' een aandachtspunt bij de inpassing. Vanaf de snelweg presenteert de stad zich aan de passant en de bezoeker. Voorbeeld is het einde van de Utrechtsebaan. Deze hoofdentree van de stad is in 2013 opnieuw ingericht. Met relatief kleinschalige ingrepen – zoals het toevoegen van groen en het anders indelen van de weg – heeft de openbare ruimte hier een meer representatieve uitstraling gekregen die beter aansluit op de identiteit van Den Haag als internationale stad van recht en vrede. Het idee is dat de automobilist daardoor een positieve eerste indruk van de stad krijgt. Ook de vele passanten op de snelwegen krijgen een eerste indruk van de stad. Dagelijkse rijden er ca. 300.000 automobilisten langs. Op dit moment rijden zij dwars door de stad zonder deze te ervaren. Dat is verklaarbaar. Door de stadsuitbreidingen in Leidschenveen en Ypenburg liggen deze snelwegen nu in het stedelijk gebied. Het zijn daarmee 'stadswegen' geworden. De eerste kennismaking met Den Haag – asfalt en beton – doet weinig recht aan de status van internationale, groene stad aan zee. Door het toevoegen van bijzondere verlichting op het Prins Clausplein, het vergroenen van het snelwegenlandschap, entree borden of een internationale vlaggenparade kan ook voor de passant de eerste indruk van de stad beter en meer uitnodigend gemaakt worden.

Dit wegtype wordt vaak intensief gebruikt door zowel doorgaand als regionaal en lokaal verkeer. Ontvlechting van deze stromen kan nodig zijn om het gewenste afwikkelingsniveau te kunnen handhaven.

Het wegbeeld van (inter-)nationale hoofdwegen is het bekende beeld van een autosnelweg met vangrails, gescheiden rijbanen en ongelijkvloerse kruisingen en een maximumsnelheid van 100 – 130 km/u. Waar nodig wordt de geluidsbelasting van de omgeving verminderd met schermen of wallen. Er wordt aandacht besteed aan de zichtbaarheid en herkenbaarheid van de stad voor de weggebruiker. De doorstroming moet voldoen aan een gewenste gemiddelde trajectsnelheid van minimaal 60 km/u.

Wegbeeld (inter-)nationale hoofdweg: rijksweg A4

3.2 wegbeeld regionale hoofdwegen

De regionale hoofdwegen zijn de belangrijkste toegangswegen tot de agglomeratie en de stad (zie kaart 4). Deze wegen sluiten direct aan op de (inter-)nationale hoofdwegen. Een vlotte verkeers-afwikkeling op de regionale hoofdwegen zorgt ervoor dat het doorgaande autoverkeer als vanzelfsprekend voor deze wegen kiest, waardoor de verkeersdruk op woonwijken vermindert.

Dat vereist voldoende capaciteit en doorstroming en een herkenbare inrichting. Uitgangspunt is een gemiddelde trajectsnelheid van 35 tot 40 km/uur. De regionale hoofdwegen hebben een zodanige vormgeving en inpassing dat er, ondanks de hoge verkeersintensiteiten, wordt voldaan aan de leefbaarheidseisen en milieunormen.

KENMERKEN VAN REGIONALE HOOFDWEGEN

- **Profiel.** Gezien de hoge intensiteiten en de vereiste vlotte doorstroming wordt uitgegaan van minimaal 2 rijstroken per richting (breedte rijstrook 3,50 m). De verkeersintensiteit kan het noodzakelijk maken dat er meer rijstroken per rijrichting nodig zijn. De rijbanen van de regionale hoofdwegen worden fysiek van elkaar gescheiden door een middenberm. Dit bevordert zowel de verkeersveiligheid als het rijcomfort.

- **Randbewegingen en parkeren.** Verstoringen door 'randbewegingen' van afslaand en invoegend verkeer, moeten zoveel mogelijk worden voorkomen. Langs de hoofdrijbaan zijn daarom geen parkeervakken gelegen. Indien er langs een regionale hoofdweg behoefte is aan parkeerplaatsen, dan moeten deze op ventwegen worden gerealiseerd. Voor eventuele bushaltes worden aparte haltekommen aangelegd.

- **Fietsvoorzieningen.** Langs de regionale hoofdwegen is in een aantal gevallen behoefte aan fietsvoorzieningen. Bijvoorbeeld omdat er aanliggende bebouwing is of omdat er fietsroutes liggen. In zulke situaties hebben de fietsers de beschikking over een vrijliggend fietspad in rood asfalt of maken ze gebruik van fietsvoorzieningen op de ventweg (fietsstraat). Om grote omrijdbewegingen voor fietsers te voorkomen kan het noodzakelijk zijn om de fietsvoorzieningen langs regionale hoofdwegen (deels) als een tweerichtingenfietspad vorm te geven.

- **Snelheid.** Een maximumsnelheid van 70 km/uur, binnen de randvoorwaarden van luchtkwaliteit en geluidbelasting. Op regionale hoofdwegen is een vlotte doorstroming van het autoverkeer essentieel. Bovendien zijn de regionale hoofdwegen belangrijke routes voor de nood- en hulpdiensten. Snelheidsremmende voorzieningen zijn daarom niet gewenst en niet acceptabel en ook schoolzones komen niet voor bij deze wegcategorie.

- **Kruispunten en aansluitingen.** Uit oogpunt van een vlotte doorstroming is het aantal aansluitingen met zijwegen beperkt. Aansluitingen op regionale hoofdwegen bieden in de eerste plaats toegang tot het netwerk van stedelijke hoofdwegen. Het aantal directe aansluitingen van regionale hoofdwegen op wijkontsluitingswegen is zo beperkt mogelijk. Er zijn geen directe aansluitingen van erfontsluitingswegen op regionale hoofdwegen. De ontsluiting van erftoegangswegen wordt via ventwegen georganiseerd. Bij de vormgeving van de kruispunten heeft een vlotte doorstroming van het autoverkeer op de regionale hoofdweg prioriteit. Indien dit voor de doorstroming noodzakelijk is, wordt voor een ongelijkvloerse oplossing gekozen. De kwaliteit van de doorstroming wordt daarbij beoordeeld aan de

DE (INTER-)NATIONALE EN REGIONALE HOOFDWEGEN

kaart 4

(inter)nationale hoofdweg

overige hoofdwegen

regionale hoofdweg

hand van de trajectsnelheden op de regionale hoofdweg en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (wachttijden) op kruispuntniveau voor zowel autoverkeer als openbaar vervoer.

- **Tram.** De tram heeft op of langs regionale hoofdwegen een eigen vrije baan. Wanneer de tram een regionale hoofdweg kruist dan gebeurt dit, indien dit voor een goede doorstroming van de auto en/of de tram noodzakelijk is, zo mogelijk ongelijkvloers.

- **Barrièrewerking.** De barrièrewerking van regionale hoofdwegen voor fietsers en voetgangers moet worden beperkt door zorg te dragen voor voldoende oversteekmogelijkheden. Bij kruispunten van een regionale hoofdweg met een wijkontsluitingsweg kunnen fietsers en voetgangers de weg oversteken door gebruik te maken van de aanwezige verkeersregelinstallatie. Er zijn echter ook andere locaties waar stedelijke fiets- en looproutes regionale hoofdwegen kruisen. Om omrijden te voorkomen kan het nodig zijn om hier aparte oversteekvoorzieningen voor langzaam verkeer te realiseren. Uit oogpunt van verkeersveiligheid en comfort moeten deze voorzieningen zoveel mogelijk ongelijkvloers worden vormgegeven. De maximale afstand tussen oversteekmogelijkheden bedraagt 600 – 800 meter.

- **Geluidsbelasting.** De hoge verkeersintensiteiten op regionale hoofdwegen mogen niet leiden tot overschrijdingen van de wettelijk vastgelegde normen voor geluid. Het kan daarom noodzakelijk zijn om geluidsreducerende maatregelen te nemen op of langs regionale hoofdwegen. Op regionale wegen binnen de bebouwde kom heeft de toepassing van geluidsreducerend asfalt de voorkeur boven gevelisolatie. Op regionale wegen buiten de bebouwde kom kunnen ook maatregelen in het overdrachtsgebied (geluidswallen/schermen) worden genomen. Indien deze maatregelen onvoldoende zijn, kan gevelisolatie een oplossing bieden.

- **Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).** De regionale hoofwegen zijn integraal opgenomen in het DVM-netwerk van de gemeente. Dit draagt bij aan een robuust wegennetwerk. Bij calamiteiten en congestie kan het verkeer door middel van DVM via andere (regionale) hoofdroutes naar zijn bestemming worden geleid.

- **Herkenbaarheid en continuïteit.** Bij regionale hoofdwegen is het belangrijk dat het wegbeeld over een zo groot mogelijke lengte herkenbaar is, zodat de weggebruiker weet op welke route hij zich bevindt. Het materiaalgebruik van regionale hoofdwegen kan de herkenbaarheid van deze wegen voor doorgaand verkeer ondersteunen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de keuze voor verlichting, verharding, groen en de vormgeving van de middenberm. Een goed voorbeeld hiervan is de vormgeving van de middenberm van de N14/ Noordelijke Randweg (zie foto onder profiel pag. 25). De exacte uitwerking is maatwerk en afhankelijk van de stedelijke context. Uitwerking hiervan moet plaatvinden binnen de kaders van het Handboek Openbare Ruimte.

- **Stadsentrees.** Waar de regionale hoofdwegen overgaan naar het stedelijk wegennet bevinden zich de stadsentrees. Door op die punten extra aandacht te besteden aan de kwaliteit van de openbare ruimte kan de stad zich aantrekkelijk presenteren en tevens de automobilist herinneren aan de overgang naar het stedelijke wegennet. Aan het einde van de Utrechtsebaan is een eerste fase van een dergelijke stadsentree inmiddels ingericht. De rijbaanindeling en fietsvoorzieningen zijn daar gewijzigd en er is groen toegevoegd.

Stadsentree Utrechtsebaan

PROFIEL REGIONALE HOOFDWEG 2X2 RIJSTROKEN, MIDDENBERM EN FIETSPADEN

Voorbeeld wegbeeld regionale hoofdweg: **N14/Noordelijke Randweg**

3.3 wegbeeld stedelijke hoofdwegen

De stedelijke hoofdwegen verdelen het autoverkeer vanaf de regionale hoofdwegen over het wegennet in de agglomeratie (zie kaart 5). Daarnaast hebben de wegen een functie voor verplaatsingen tussen Haagse woongebieden onderling en tussen woongebieden en het stadscentrum. Veel stedelijke hoofdwegen hebben daarnaast ook een lokale functie voor parkeren en voor de ontsluiting van aanliggende bebouwing. Stedelijke hoofdwegen zijn ruim van opzet en hebben vaak het karakter van een groene laan.

Stedelijke hoofdwegen zijn ingericht op een soepele afwikkeling van het doorgaande autoverkeer. Dit zorgt mede voor een goede bereikbaarheid van de stedelijke toplocaties in de stad. Ook is het een voorwaarde voor een betere leefbaarheid in woongebieden. Een betere doorstroming zorgt voor bundeling van het autoverkeer op dit soort routes en daardoor voor minder doorgaand autoverkeer door woonwijken. Dit komt de leefbaarheid in de woongebieden ten goede.

De functie stedelijke hoofdweg vereist een voldoende mate van doorstroming van het autoverkeer en dus voldoende capaciteit en een herkenbare weginrichting. Uitgangspunt is een gemiddelde trajectsnelheid van 20 tot 25 km/u (conform de Haagse Nota Mobiliteit).

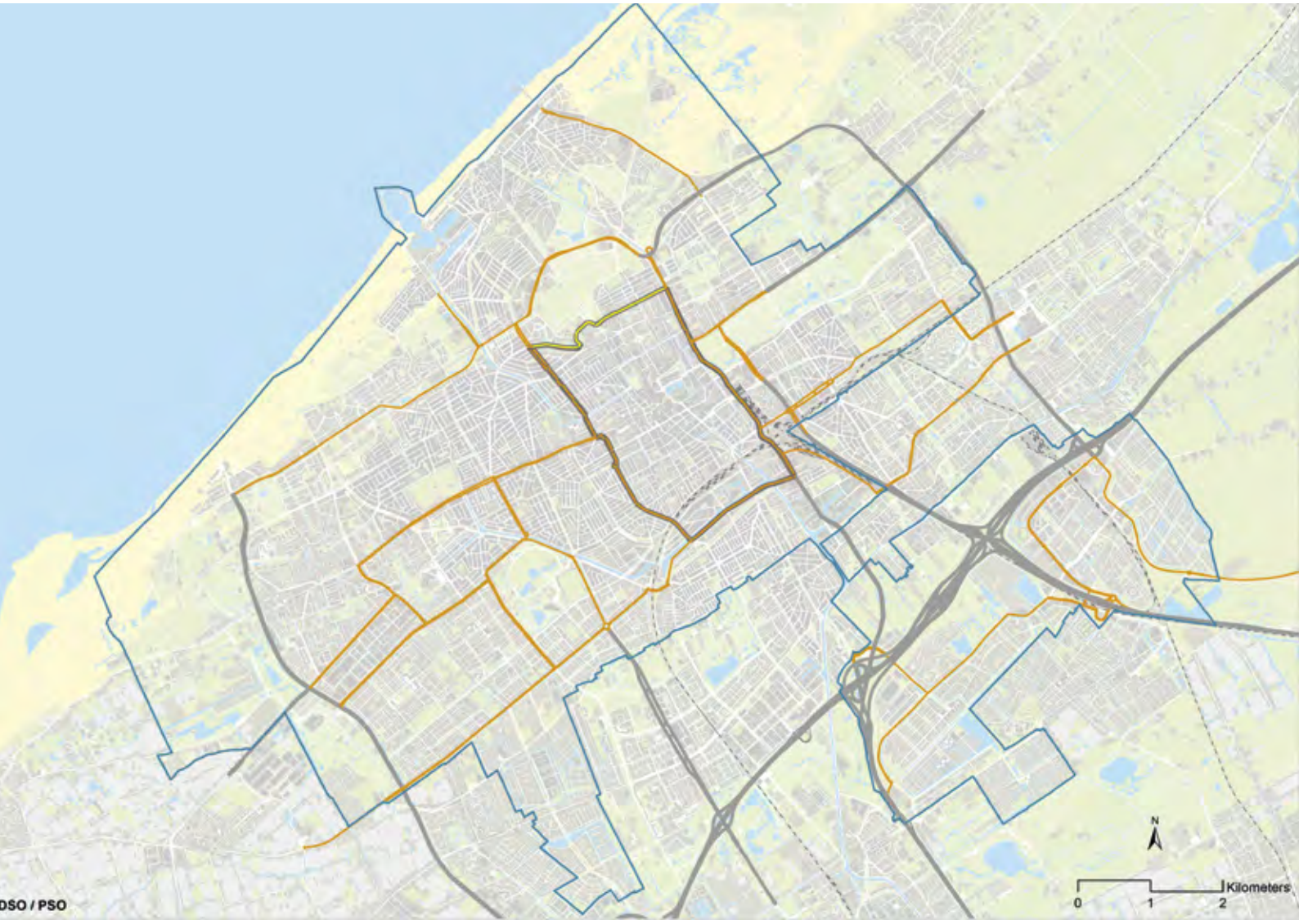
Afhankelijk van de plek in het netwerk, de verschillen in verkeersintensiteiten en de ruimtelijke context kunnen stedelijke hoofdwegen een profiel met 2x2 of 2x1 rijstroken hebben. De verkeersintensiteiten op stedelijke hoofdwegen kunnen doorgaans worden verwerkt met één rijstrook per richting. De vormgeving van de kruispunten is maatgevend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op stedelijke hoofdwegen. Zolang er op kruispunten voldoende opstel- en afrijcapaciteit beschikbaar is, kan een goede verkeersafwikkeling meestal worden gewaarborgd.

De keuze voor een 2x2 of 2x1 profiel is daarnaast in belangrijke mate afhankelijk van de vraag of er parkeerplaatsen langs de rijbaan aanwezig zijn en de hoeveelheid beschikbare ruimte. Op wegen waar parkeerplaatsen direct langs de rijbaan zijn gelegen wordt gekozen voor een 2x2 profiel, zodat er voldoende ruimte is om in- en uit te parkeren zonder de doorgaande verkeersstroom te hinderen. Op wegen waar geen parkeerplaatsen langs de rijbaan zijn gelegen kan voor een 2x1 profiel worden gekozen, zolang er bij de kruispunten voldoende opstelcapaciteit aanwezig zijn. Indien er behoefte is aan parkeerplaatsen, dan kunnen deze bijvoorbeeld via een ventweg ontsloten worden.

ALGEMENE KENMERKEN STEDELIJKE HOOFDWEGEN

- **Profiel.** Zowel bij een 2x2 als een 2x1 profiel worden de rijbanen van de stedelijke hoofdwegen fysiek van elkaar gescheiden door een groene middenberm. Dit bevordert zowel de verkeersveiligheid als het rijcomfort.

- **Fietsvoorzieningen.** De hoge verkeersintensiteiten en de aanwezigheid van doorgaand autoverkeer maken het noodzakelijk om autoverkeer en fietsverkeer fysiek van elkaar te scheiden. Dat is veilig en comfortabel voor de fietser en zorgt voor een rustiger wegbeeld voor de automobilist. De fietsvoorzieningen langs stedelijke hoofdwegen zijn daarom per definitie vrijliggende fietspaden in rood asfalt of het fietsverkeer maakt gebruik van fietsvoorzieningen op de ventweg (fietsstraat).



DE STEDELIJKE HOOFDWEGEN

kaart 5

- stedelijke hoofdweg
- stedelijke hoofdweg centrumring
- wijkontsluitingsweg centrumring
- overige hoofdwegen

- **Bushaltes.** Eventuele bushaltes zijn voorzien van een aparte haltekom vanwege de veiligheid en de gewenste doorstroming van het autoverkeer.

- **Snelheid.** De stedelijke hoofdwegen van Den Haag liggen allemaal binnen de bebouwde kom. De maximale snelheid bedraagt 50 km/uur. Op stedelijke hoofdwegen is een vlotte doorstroming van het autoverkeer essentieel. Bovendien zijn de stedelijke hoofdwegen belangrijke routes voor de nood- en hulpdiensten. Snelheidsremmende voorzieningen zijn daarom niet gewenst of acceptabel en ook schoolzones komen niet voor bij deze wegcategorie.

- **Kruispunten en aansluitingen.** De kruispunten met andere wegen zijn gelijkvloers vormgegeven, tenzij onvoldoende doorstroming van auto en/of openbaar vervoer nadrukkelijk vraagt om een ongelijkvloerse oplossing. De kwaliteit van de doorstroming wordt daarbij beoordeeld aan de hand van de trajectsnelheden op de stedelijke hoofdweg en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling (wachttijden) op kruispuntniveau voor zowel openbaar vervoer als autoverkeer. Bijzondere aandacht gaat uit naar locaties waar zware autostromen kruisen met RandstadRaillijnen, zoals op de kruising van lijn 1 en lijn 16 met de Neherkade.

  Uit het oogpunt van een vlotte doorstroming is het aantal aansluitingen met zijwegen beperkt. Stedelijke hoofdwegen bieden toegang tot regionale hoofdwegen, wijkontsluitingswegen en beperkt tot erftoegangswegen. Erftoegangswegen (woonstraten) sluiten slechts in één richting aan op stedelijke hoofdwegen. Volgens het principe ‘rechts-in en rechts-uit’ kan het autoverkeer vanaf de stedelijke hoofdweg rechts afslaan naar de woonstraat en vanuit de woonstraat kan het verkeer rechts afslaan naar de stedelijke hoofdweg. Kruisende bewegingen vanuit de woonstraat over de stedelijke hoofdweg zijn vanuit het oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid niet wenselijk. In- en uitritten naar individuele panden en terreinen sluiten alleen aan op stedelijke hoofdwegen als dit onvermijdelijk is.

- **Barrièrewerking.** De barrièrewerking van stedelijke hoofdwegen voor fietsers en voetgangers moet worden beperkt door zorg te dragen voor voldoende oversteekmogelijkheden. Bij kruispunten met regionale hoofdwegen en wijkontsluitingswegen kunnen fietsers en voetgangers de weg oversteken door gebruik te maken van een aanwezige verkeersregelinstallatie. Op andere locaties waar stedelijke fiets- of looproutes stedelijke hoofdwegen kruisen, kan aanleiding zijn voor een aparte oversteekvoorziening voor langzaam verkeer. Vanwege de veiligheid dienen ‘losliggende’ oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers op 2x2 wegen zoveel mogelijk vermeden te worden. De maximale afstand tussen oversteekmogelijkheden bedraagt 300 – 400 meter.

- **Geluidsbelasting.** De hoge verkeersintensiteiten op stedelijke hoofdwegen mogen niet leiden tot een overschrijding van de wettelijk vastgelegde normen voor geluid. Het kan daarom noodzakelijk zijn om geluidsreducerende maatregelen te nemen op of langs stedelijke hoofdwegen. De toepassing van geluidsreducerend asfalt heeft dan de voorkeur. Indien dit onvoldoende is, kan ook gevelisolatie een oplossing bieden.

- **Tram.** Langs een aantal stedelijke hoofdwegen zijn tramlijnen gelegen. Vanwege de doorstroming van auto- en tramverkeer zijn de tramlijnen op vrijliggende banen gesitueerd. Afhankelijk van de ruimtelijke context kan worden gekozen voor een situering van de trambaan in de middenberm of in zijligging. Belangrijke overwegingen voor de situering van de trambaan zijn een goede doorstroming voor zowel auto als tramverkeer, de verkeersveiligheid én de bereikbaarheid van de tramhaltes voor voetgangers en fietsers vanuit de omliggende wijken.

- **Dynamisch Verkeersmanagement (DVM).** De stedelijke hoofwegen zijn grotendeels opgenomen in het DVM-netwerk van de gemeente. Dit draagt bij aan een robuust wegennetwerk. Bij calamiteiten en congestie kan het verkeer door middel van DVM via andere hoofdwegen naar zijn bestemming worden geleid.

- **Herkenbaarheid en continuïteit.** Ook bij stedelijke hoofdwegen is het belangrijk dat het wegbeeld over een zo groot mogelijke lengte herkenbaar is, zodat de weggebruiker weet op welke route hij zich bevindt. Het materiaalgebruik van stedelijke hoofdwegen kan de herkenbaarheid van deze wegen voor doorgaand autoverkeer ondersteunen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de keuze voor verlichting, verharding, groen en de vormgeving van de middenberm. Uitwerking hiervan moet plaatsvinden binnen het Handboek Openbare Ruimte.

- **Ondergrondse afvalcontainers.** Plaatsing langs stedelijke hoofdwegen moet in lijn met de eisen van verkeersveiligheid en de doorstroming van nood- en hulpdiensten plaatsvinden.

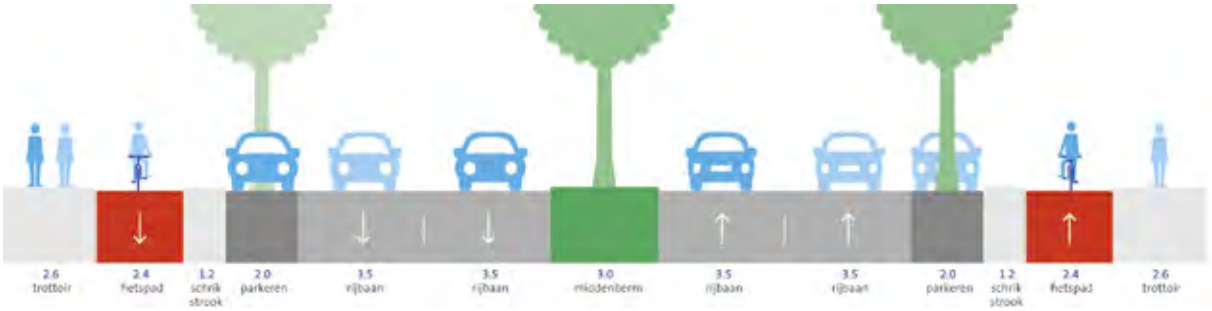
KENMERKEN VAN STEDELIJKE HOOFDWEG MET EEN 2X2 WEGPROFIEL

Op stedelijke hoofdwegen met een 2x2 wegprofiel zijn de hiervoor beschreven algemene kenmerken van toepassing. Daarnaast gelden ook nog de navolgende kenmerken.

- **Randbewegingen.** Op stedelijke hoofdwegen met een combinatie van doorgaand verkeer en lokaal verkeer komen veel ‘randbewegingen’ voor die het gevolg zijn van invoegend en afslaand verkeer. Deze wegen hebben een profiel met 2 rijstroken per richting (breedte rijstrook 3,50 m). De verkeersstroom op de rechterrijstrook wordt af en toe onderbroken door ‘randbewegingen’ van parkerend- en afslaand verkeer. De linkerrijstrook zorgt dat het verkeer dan toch goed kan blijven doorstromen.

- **Parkeren.** Op stedelijke hoofdwegen met een 2x2 profiel kunnen parkeerplaatsen langs de rechterrijstrook aanwezig zijn. Het gaat dan om langsparkeerplaatsen. Er zijn geen parkeermogelijkheden langs de linkerrijstrook aanwezig, parkeerbewegingen op de linkerrijstrook zouden de doorstroming van het doorgaande verkeer teveel verstoren. Waar geen behoefte is aan parkeercapaciteit, wordt afgezien van parkeerplaatsen.

PROFIEL STEDELIJKE HOOFDWEG 2X2 RIJSTROKEN, MIDDENBERM, PARKEREN EN FIETSPADEN



Voorbeeld wegbeeld stedelijke hoofdweg 2x2 rijstroken: **Vaillantlaan**

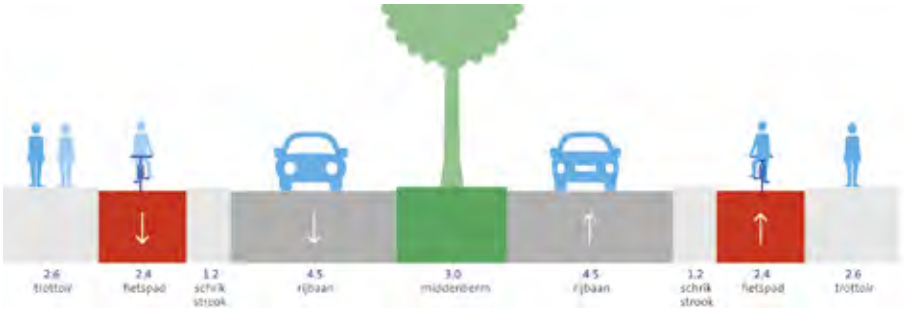
KENMERKEN VAN STEDELIJKE HOOFDWEGEN MET EEN 2X1 WEGPROFIEL

Op stedelijke hoofdwegen met een 2x1 wegprofiel zijn de hiervoor beschreven algemene kenmerken van toepassing. Daarnaast gelden ook nog de navolgende kenmerken.

- **Randbewegingen.** Op stedelijke hoofdwegen waar geen parkeerplaatsen langs de hoofdrijbaan zijn gelegen, is geen sprake van 'randbewegingen' als gevolg van invoegend en afslaand verkeer. Deze wegen kunnen een profiel met 2x1 rijstrook hebben (breedte rijstrook 4,50 meter) gescheiden door een middenberm of een dubbele asmarkering.

- **Parkeren.** Langs de rijbaan van een stedelijke hoofdweg met een 2x1 profiel zijn geen parkeerplaatsen gelegen. Indien er in de omgeving van een stedelijke hoofdweg toch behoefte is aan parkeerplaatsen, dan kunnen deze op een ventweg worden aangelegd. Indien er langs de stedelijke hoofdweg een ventweg aanwezig is, kan deze ook een functie vervullen voor het fietsverkeer (fietsstraat).

PROFIEL **STEDELIJKE HOOFDWEG 2X1 RIJSTROOK, MIDDENBERM EN FIETSPADEN**



Voorbeeld wegbeeld stedelijke hoofdweg 2x1 rijstrook: **Spoorboogweg (toekomstige inrichting)**

PROFIEL STEDELIJKE HOOFDWEG, MIDDENBERM, FIETSPAD EN VENTWEG MET PARKEREN

Voorbeeld wegbeeld stedelijke hoofdweg met ventweg: **Sportlaan (toekomstige inrichting)**

3.4 wegbeeld wijkontsluitingswegen

De wijkontsluitingswegen in de stad geven directe toegang tot woon- en verblijfsgebieden (zie kaart 6). Het gaat om wegen waar een maximum snelheid van 50 km/uur is toegestaan en die niet behoren tot de categorieën regionale en stedelijke hoofdwegen.

Al het verkeer op deze wegen heeft een bestemming of herkomst in de directe omgeving. Deze wegen hebben dus geen functie voor doorgaand autoverkeer. Met doorgaand autoverkeer wordt in dit verband verkeer zonder herkomst of bestemming in de betreffende wijk bedoeld. Een goede doorstroming voor het autoverkeer is daarom minder belangrijk dan een goede inpassing. De wijkontsluitingswegen moeten meer gaan functioneren als 'stadslanen' dan als doorgaande verkeersaders. Daarbij past een weginrichting met een minder dominante positie voor rijdende auto's en prioriteit voor een snelle en veilige afwikkeling van langzaam verkeer en het openbaar vervoer. De weginrichting gaat uit van meer interactie tussen de verkeersdeelnemers, met overzichtelijke kruispunten, kortere oversteeklengten voor fietsers en voetgangers.

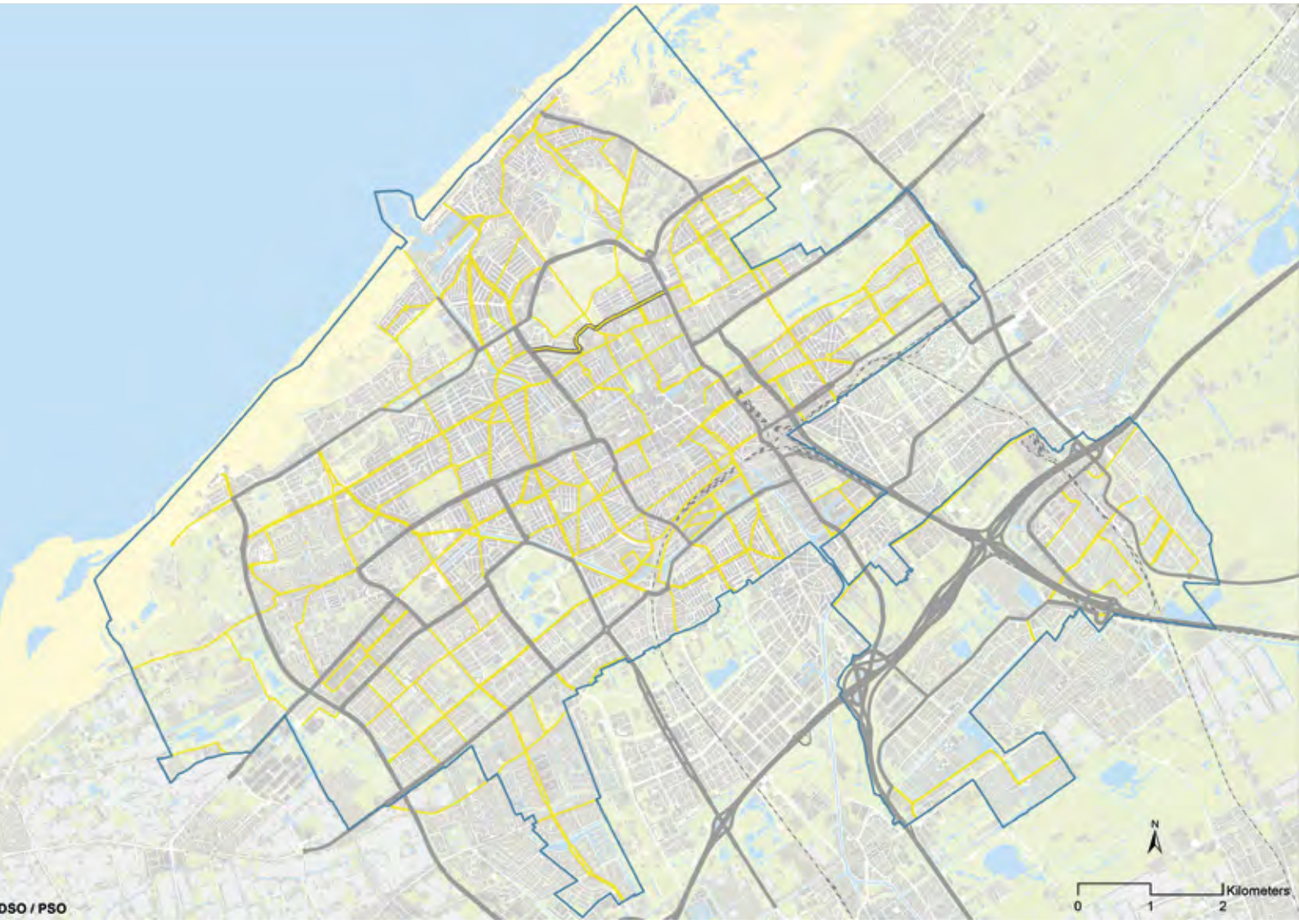
Afhankelijk van de plek in het netwerk en de ruimtelijke context hebben wijkontsluitingswegen/stadslanen een wegprofiel met 2x1 rijstrook met middenberm of 1x2 rijstroken zonder middenberm.

ALGEMENE KENMERKEN WIJKONTSLUITINGSWEGEN/STADSLANEN

- **Profiel.** Een lage verkeersintensiteit en de afwezigheid van doorgaand autoverkeer zorgen ervoor dat met een wegprofiel van 1 rijstrook per richting kan worden volstaan. Dat zorgt voor een korte oversteeklengte voor het langzaam verkeer zodat deze wegen verkeersveilig zijn en geen barrières vormen.

- **Snelheid.** De maximale snelheid op wijkontsluitingswegen bedraagt 50 km/uur. Op belangrijke oversteekrelaties, kunnen snelheidsremmende voorzieningen positief bijdragen aan verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer. Dit kan in de vorm van 50 km/u-plateaus (voorbeeld: Beresteinlaan) of drempels (voorbeeld: Hoge Veld).

Snelheidsremmers op wijkontsluitingswegen: plateau Beresteinlaan en drempel Laan van Wateringseveld.



DE WIJKONTSLUITINGSWEGEN

kaart 6

wijkontsluitingsweg

overige hoofdwegen

wijkontsluitingsweg centrumring

Bij de vormgeving van snelheidsremmende voorzieningen wordt rekening gehouden met de functie van wijkontsluitingswegen voor nood- en hulpdiensten; deze voorzieningen mogen de doorstroming voor de nood- en hulpdiensten niet belemmeren.

- **Randbewegingen.** Wijkontsluitingswegen hebben vooral een functie voor lokaal verkeer. Voor wijkontsluitingswegen bestaat dan ook geen doorstromingseis. Randbewegingen van afslaand en invoegend verkeer passen bij dit type weg. Langs de rijbanen kunnen daarom parkeervakken voorkomen. Woonstraten hebben een volledige aansluiting op de wijkontsluitingswegen.

- **Fietsvoorzieningen.** Vanwege de verkeersveiligheid, de herkenbaarheid en het comfort, zijn fietsvoorzieningen langs wijkontsluitingswegen in het wegbeeld als vrijliggende fietspaden in rood asfalt vormgegeven. Gezien het lokale karakter van deze wegen is, bij gebrek aan ruimte, ook toepassing van fietsstroken mogelijk (1,75 m. breed cf. het Handboek Openbare Ruimte van de gemeente).

- **Tram.** Langs een aantal wijkontsluitingswegen zijn tramlijnen gelegen. Vanwege de doorstroming van het autoverkeer én het tramverkeer zijn deze op vrijliggende trambanen gelegen. Afhankelijk van de ruimtelijke context kan worden gekozen voor een situering van de trambaan in de middenberm of in zijligging. Belangrijke overwegingen voor de situering van de trambaan zijn een goede doorstroming voor zowel auto als tramverkeer, de verkeersveiligheid én de bereikbaarheid van de tramhaltes vanuit de omliggende wijken voor voetgangers en fietsers. Er is een voorkeur voor groene trambanen ter versterking van het laankarakter. Bij een verharde trambaan kan deze ook functioneren als route voor de nood- en hulpdiensten, mits de trambaan niet fysiek is afgescheiden van de rijweg. De rijbaanbreedte voor het autoverkeer kan in dat geval beperkt blijven tot 3,50 meter.

- **Kruispunten en aansluitingen.** De kruisingen met andere wegen zijn gelijkvloers vormgegeven. Op kruispunten met stedelijke hoofdwegen heeft de doorstroming

Rotonde op kruispunt wijkontsluitingswegen: Plesmanweg – Nieuwe Parklaan

Schoolzone

op de stedelijke hoofdweg prioriteit. Vanuit het oogpunt van doorstroming en verkeersveiligheid zijn de kruispunten met stedelijke hoofdwegen geregeld met verkeerslichten. Kruisingen tussen wijkontsluitingswegen onderling zijn vormgegeven als een (geregelde) kruising of een rotonde. Wanneer een rotonde ruimtelijk en verkeerskundig inpasbaar is heeft deze oplossing vanuit de verkeersveiligheid de voorkeur boven een (geregelde) kruising. Het weghalen van verkeerslichten heeft ook een positieve uitwerking op de doorstroming van de hulpdiensten en het openbaar vervoer.

- **Herkenbaarheid en continuïteit.** Wijkontsluitingswegen zijn niet vormgegeven voor doorgaand autoverkeer. De wijkontsluitingswegen worden gebruikt door lokaal verkeer dat bijna op de bestemming is. De continuïteit in het wegbeeld van wijkontsluitingswegen is daarmee minder belangrijk. De vormgeving van wijkontsluitingswegen moet aansluiten op de lokale stedelijke context van de weg en kan dus variëren. Het materiaalgebruik van wijkontsluitingswegen kan de herkenbaarheid van deze wegen voor het lokaal verkeer ondersteunen. Het gaat dan bijvoorbeeld om de keuze voor verlichting, verharding, groen en de vormgeving van de middenberm. De exacte uitwerking is maatwerk en afhankelijk van de stedelijke context. Uitwerking hiervan moet plaatvinden binnen de kaders van het Handboek Openbare Ruimte.

Winkelstraat inrichting met klinkerverharding; Fahrenheitstraat

- **Schoolzones.** De verkeersveiligheid bij scholen verdient extra aandacht. Op wijkontsluitingswegen die langs scholen lopen kunnen 'schoolzones' worden ingericht. Deze zones waarschuwen automobilisten voor overstekende kinderen door middel van borden en dwarsstrepen op de weg, zodat zij alert zijn en hun snelheid matigen.

- **Winkelstraten.** Een aantal wijkontsluitingswegen heeft een functie als winkelstraat. De inrichting is maatwerk. Het verwerven van een breed draagvlak van bewoners en ondernemers is bij de herinrichting van dit type straten een belangrijk punt. In deze straten kan worden uitgegaan van een bestrating in klinkers. Daarmee worden het verblijfskarakter en een aantrekkelijk winkelklimaat benadrukt. Een goede positie van de voetganger heeft prioriteit. Voldoende breedte voor de trottoirs is hierbij van belang. Ook moet rekening worden gehouden met een goede oversteekbaarheid. De inrichting moet zoveel mogelijk voorkomen dat er (te) hard wordt gereden door het autoverkeer. Inrichting als 30 km/u-weg is een optie, dan zijn er geen aparte fietsvoorzieningen nodig. De parkeervoorzieningen in deze straten kunnen zowel in aparte parkeervakken als op trottoirniveau worden gerealiseerd. Een beperkt aantal parkeervakken wordt gereserveerd voor laden en lossen.

- **Geluidsbelasting.** De verkeersintensiteiten op wijkontsluitingswegen zijn lager dan op regionale en stedelijke hoofdwegen. Doordat de afstand tussen de weg en de gevel bij wijkontsluitingswegen vaak kleiner is, kan ook op deze wegen sprake zijn van overschrijding van de wettelijk vastgelegde normen voor geluid. Het kan daarom noodzakelijk zijn om geluidsreducerende maatregelen te nemen op of langs wijkontsluitingswegen. De toepassing van geluidsreducerend asfalt heeft dan de voorkeur. Indien dit onvoldoende is, kan ook gevelisolatie een oplossing bieden.

- **Ondergrondse afvalcontainers.** Plaatsing langs wijkontsluitingswegen moet in lijn met de eisen van verkeersveiligheid en de doorstroming van nood- en hulpdiensten plaatsvinden.

KENMERKEN VAN EEN WIJKONTSLUITINGSWEG MET MIDDENBERM

Op wijkontsluitingswegen met een middenberm zijn de hiervoor beschreven algemene kenmerken van toepassing. Daarnaast gelden ook nog de navolgende kenmerken.

- Op wijkontsluitingswegen met een middenberm zijn de twee rijstroken (breedte 4,50 m) van elkaar gescheiden door een middenberm. De aanwezigheid van een middenberm draagt bij aan een goede oversteekbaarheid van de weg voor fietsers en voetgangers. Fietsers en voetgangers kunnen in twee fasen oversteken, dat is veiliger en comfortabeler.

- De relatief brede rijstroken in dit wegprofiel kunnen leiden tot (te) snel rijdend autoverkeer en verkeersonveilige situaties. In die gevallen kan gedacht worden aan een asfaltstrook van 3,50 meter met aan weerszijden een strook van 0,5 meter in een andere verharding. De breedte van 4,50 meter – nodig voor de nood- en hulpdiensten – wordt zo wel gewaarborgd, maar de weg lijkt visueel smaller zodat (te) snel rijden ontmoedigd wordt.

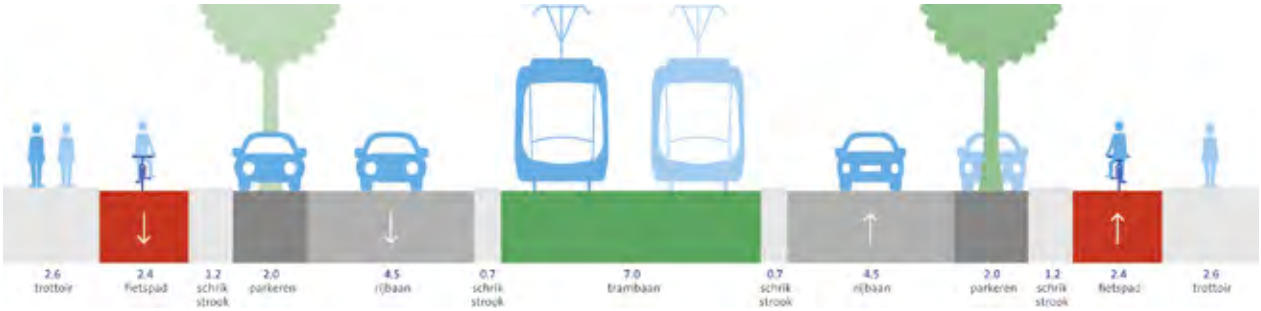
- Parkeerplaatsen langs wijkontsluitingswegen met een middenberm liggen uit oogpunt van verkeersveiligheid aan de rechterzijde van de rijbaan. Hiervan wordt alleen afgeweken indien de parkeerdruk in aanliggende wijken 90% of hoger is. In dat geval kunnen er ook parkeerplaatsen langs de middenberm worden gerealiseerd, waarbij er aan twee zijden van de rijbaan geparkeerd wordt. Parkeerplaatsen langs de middenberm hebben tussen de parkeer- en rijstrook een zogenaamde uitstapstrook. Er is daardoor voldoende ruimte om veilig uit te stappen en openslaande autodeuren zijn geen risico voor het langsrijdende verkeer. Daarnaast vereenvoudigt de uitstapstrook het inparkeren.

- Bushaltes worden in principe voorzien van een aparte haltekom, zodat de nood- en huldiensten altijd gemakkelijk kunnen passeren.

Voorbeeld van visuele versmalling door het toepassen van een ribbelstrook van 0,5 m op de Javastraat (toekomstige inrichting)

WEGBEELDEN WIJKONTSLUITINGSWEG MET MIDDENBERM

PROFIEL WIJKONTSLUITINGSWEG 2X1 RIJSTROOK, VRIJE TRAMBAAN, PARKEREN EN FIETSPADEN



PROFIEL WIJKONTSLUITINGSWEG 2X1 RIJSTROOK, PARKEREN EN FIETSPADEN

Voorbeeld wegbeeld wijkontsluitingsweg met middenberm: **Groot Hertoginnelaan**

KENMERKEN VAN EEN WIJKONTSLUITINGSWEG ZONDER MIDDENBERM

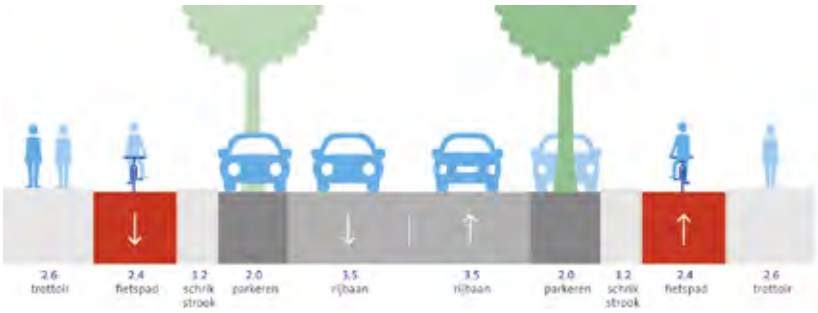
Op wijkontsluitingswegen zonder een middenberm zijn de hiervoor beschreven algemene kenmerken van toepassing. Daarnaast gelden ook nog de navolgende kenmerken.

- Op wijkontsluitingswegen zonder middenberm is er tussen de twee rijbanen (breedte rijstoken 3,50 m) een overrijdbare rijbaanscheiding. Hier kan een dubbele asmarkering/streep worden toegepast. Voorwaarde is dan wel dat de rijbaanbreedte voldoende ruimte biedt en dat er aparte fietsvoorzieningen aanwezig zijn. Op wegen waar de rijbaanbreedte onvoldoende is, wordt geen rijbaanscheiding toegepast.

- Om de oversteekbaarheid van wijkontsluitingswegen zonder middenberm te verbeteren, kan bij oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers een middeneiland worden gerealiseerd. Fietsers en voetgangers kunnen dan in twee fasen oversteken, wat veiliger en comfortabeler is.

- Bushaltes worden in principe voorzien van een aparte haltekom, zodat de nood- en huldiensten altijd gemakkelijk kunnen passeren.

PROFIEL WIJKONTSLUITINGSWEG TWEERICHTINGSVERKEER, PARKEREN EN FIETSPADEN



Voorbeeld wegbeeld wijkontsluitingsweg zonder middenberm: **Kempstraat**

3.5 wegbeeld erftoegangswegen

Wegen met een erftoegangsfunctie (woonstraten) dragen zorg voor de bereikbaarheid van woningen en percelen (zie kaart 7). Deze wegen/straten worden dan ook alleen gebruikt voor ritten van en naar de bestemming. In de afgelopen jaren heeft de gemeente, conform de afspraken in het Convenant Duurzaam Veilig, een actief beleid gevoerd gericht op invoering en inrichting van 30 km/uur in woonwijken.

De prioriteit werd bepaald aan de hand van het aantal ongevallen, het aantal klachten van bewoners, het draagvlak onder bewoners en de mogelijkheid om mee te liften met onderhoudswerkzaamheden. In deze periode is circa 75% van de woonwijken ingericht tot 30 km/uur gebied. Met de vaststelling van het Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008-2011 is dit beleid gewijzigd. Het inrichten van 30 km/uur gebieden wordt voortgezet, maar alleen wanneer combinatie met noodzakelijk onderhoud of andere werkzaamheden in de openbare ruimte mogelijk is. Voor deze strategie is gekozen omdat het inrichten van 30 km/uur gebieden een kostbare zaak is en het veiligheidsrisico van de resterende woonwijken laag is.

ALGEMENE KENMERKEN VAN ERFTOEGANGSWEGEN

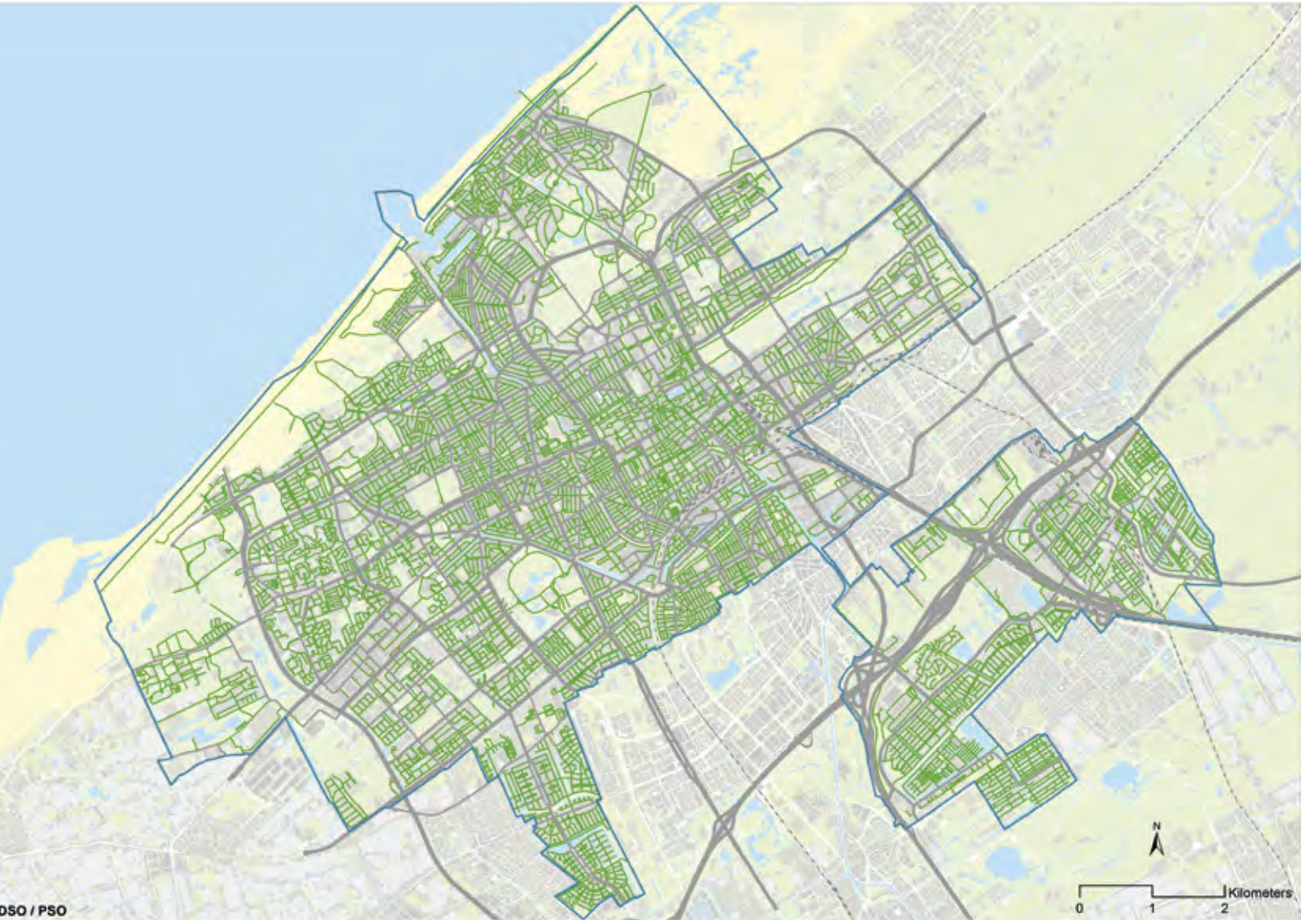
- **Menging verkeerssoorten.** Het verkeer op deze wegen is gemengd: fietsers en autoverkeer maken gebruik van dezelfde rijbaan. Voor voetgangers is er een aparte stoep. De veiligheid voor langzaam verkeer staat voorop; daarom geldt op deze wegen een maximumsnelheid van 30 km/uur. Het wegbeeld moet duidelijk maken dat dit de maximale snelheid is. Dat gebeurt door aanleg van verkeersremmende maatregelen, door de keuze voor elementverharding (klinkers) en een visuele wegindeling die aansluit op een snelheid van 30 km/uur.

- **Voorrang.** Op erftoegangswegen heeft verkeer van rechts voorrang. Verkeersdeelnemers worden daardoor genoodzaakt hun snelheid te matigen.

- **Aansluitingen.** Op de aansluitingen van erftoegangswegen met stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen worden inritconstructies toegepast. Deze vormen een duidelijk herkenbare visuele overgang tussen wegen met een maximumsnelheid 50 km/uur en woonstraten waar 30 km/uur de maximumsnelheid is.

- **Parkeren.** Langs erftoegangswegen kunnen aan één of twee zijden van de weg parkeervakken aanwezig zijn, afhankelijk van de behoefte aan parkeerplaatsen vanuit de omliggende functies. Naast langsparkeervakken kunnen ook schuine of haakse parkeervakken aanwezig zijn.

- **Fietsvoorzieningen.** Erftoegangswegen die onderdeel zijn van het hoofdroute fietsnetwerk kunnen uit het oogpunt van herkenbaarheid, comfort en verkeersveiligheid worden voorzien van fietsvoorzieningen. Een vrijliggend fietspad is dan een optie. Maar ook kan een erftoegangsweg worden ingericht als fietsstraat. (zie ook profiel pag. 49). Daarbij wordt op de rijbaan een rode asfaltloper voor fietsers toegepast, met langs de zijkanten schrikstroken in klinkers van 0,50 meter breed. Langs wegen die als fietsstraat zijn ingericht zijn, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, geen haakse parkeervakken aanwezig.



DE ERFTOEGANGSWEGEN

kaart 7

erftoegangsweg

overige hoofdwegen

- **Functie als busroute.** Het openbaar busverkeer rijdt bij voorkeur niet over de erftoegangswegen. Soms is het echter noodzakelijk om van dit principe af te wijken omdat er geen geschikte alternatieve routes zijn. De rijbaanbreedte moet in die gevallen 6,50 meter zijn, zodat tegemoetkomende bussen elkaar gemakkelijk kunnen passeren. Op wegen met eenrichtingsverkeer is de rijbaanbreedte minimaal 4,50 meter. Snelheidsremmende maatregelen op erftoegangswegen zijn op zulke routes afgestemd op de aanwezigheid van busverkeer.

- **Winkelstraten.** Een aantal erftoegangswegen heeft een functie als winkelstraat. In deze straten past een inrichting die het verblijfskarakter versterkt en waarbij rekening wordt gehouden met een goede oversteekbaarheid. Een goede positie van de voetganger heeft prioriteit. Voldoende breedte voor de trottoirs is hierbij van belang, evenals een materiaalgebruik dat bijdraagt aan een aantrekkelijk winkelklimaat. In deze straten kan worden uitgegaan van een bestrating in klinkers en een rijbaan met een breedte van 5 meter (tweerichtingsverkeer) of 4,5 meter (éénrichtingsverkeer). De smalle rijbaan draagt bij aan een goede oversteekbaarheid en maakt het onaantrekkelijk om hard te rijden. Fietsers hebben in deze straten geen aparte voorzieningen. De parkeervoorzieningen in deze straten kunnen zowel in aparte parkeervakken als op trottoirniveau worden gerealiseerd. Een beperkt aantal parkeervakken wordt gereserveerd voor laden en lossen.

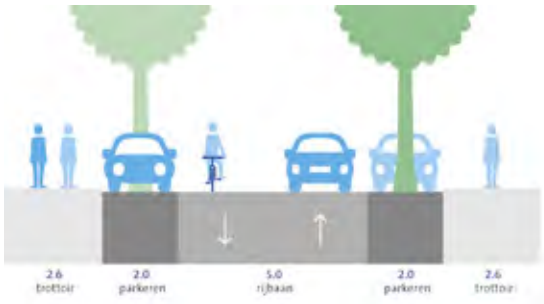
- **Voetgangersgebied.** Erftoegangswegen kunnen worden ingericht als voetgangersgebied. Fietsen in voetgangersgebieden wordt in principe toegestaan tenzij er geschikte aparte fietsroutes voorhanden zijn.

- **2-5-2 straten.** In zogenaamde 2-5-2 straten in wijken met een hoge parkeerdruk kan herinrichting plaatsvinden, waarbij wordt uitgegaan van minimummaten.

- **Oversteken.** Op erftoegangswegen zijn geen aparte oversteekvoorzieningen. Uitzondering op deze regel: bij bestemmingen met veel (kwetsbare) bezoekers zoals scholen, verzorgingshuizen en winkelcentra.

WEGBEELDEN ERFTOEGANGSWEG

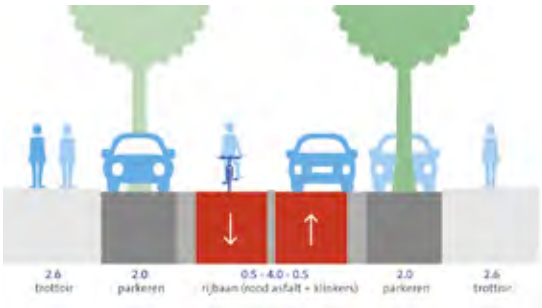
PROFIEL ERFTOEGANGSWEG TWEERICHTINGSVERKEER



Voorbeeld wegbeeld erftoegangsweg: **2e Louise de Colignystraat**

PROFIEL ERFTOEGANGSWEG EENRICHTINGSVERKEER

PROFIEL ERFTOEGANGSWEG ALS FIETSSTRAAT



Voorbeeld wegbeeld fietsstraat: **Trekweg (Trekfietstracé)**

3.6 afwegingskader en oplossingsrichtingen bij gebrek aan ruimte

De wegbeelden voor de inrichting van de verschillende weg-categorieën zijn niet altijd inpasbaar vanwege ruimtegebrek. Ook kan het incidenteel nodig zijn om van de ideale wegbeelden af te wijken vanuit financiële of andere overwegingen. Ook in deze afwijkingsgevallen blijft het van belang om rekening te houden met de achterliggende doelstellingen van het betreffende wegbeeld.

Binnen de randvoorwaarde van verkeersveiligheid gelden de volgende prioriteiten:

- Op **regionale en stedelijke** hoofdwegen ligt de prioriteit bij een goede doorstroming van het verkeer op de hoofdweg. Het gaat daarbij zowel om de doorstroming van het autoverkeer als om de doorstroming van het openbaar vervoer. Daarbij past een inrichting die is afgestemd op een vlotte verkeersafwikkeling voor de doorgaande verkeersstromen. Regionale wegen hebben geen functie voor lokaal verkeer, op stedelijke hoofdwegen is de functie voor lokaal verkeer ondergeschikt aan de functie voor doorgaand verkeer.

- Op **wijkontsluitingswegen** ligt de prioriteit bij een goede inpassing van de weg voor het lokale verkeer. Het gaat daarbij om gebruik door langzaam verkeer, auto en openbaar vervoer. Daarbij past een inrichting met prioriteit voor een snelle en veilige afwikkeling van het langzaam verkeer, een goede oversteekbaarheid en een minder dominante positie van de rijdende auto. Deze wegen hebben geen functie voor doorgaand autoverkeer.

- Op **erftoegangswegen** ligt de prioriteit eveneens bij een goede inpassing voor het lokale verkeer. De inrichting is afgestemd op het op een veilige manier mengen van verschillende verkeersdeelnemers. Een lage snelheid en een overzichtelijke inrichting zorgen voor voldoende interactie tussen de verschillende verkeersdeelnemers.

Er is een aantal 'bouwstenen' die toepasbaar zijn bij gebrek aan ruimte. Het maken van keuzes is altijd maatwerk en is bovendien afhankelijk van de omgeving waarin de betreffende weg zich bevindt. Keuzes bij ruimtegebrek worden daarom altijd op projectniveau gemaakt.

Onderstaande lijst van bouwstenen is dan ook niet uitputtend.

- **Overrijdbare rijbaanscheiding.** De rijbanen van de stedelijke hoofdwegen worden in het streefbeeld van elkaar gescheiden door een groene middenberm. De scheiding van de twee rijrichtingen bevordert zowel de verkeersveiligheid als het rijcomfort. In plaats van een middenberm, kan bij gebrek aan ruimte binnen het wegprofiel gekozen worden voor een overrijdbare rijbaanscheiding met een dubbele asmarkering (0,30 tot 0,40 m).

- **Overrijdbare trambaan voor nood- en hulpdiensten.** In het geval er parallel aan een hoofdweg of een wijkontsluitingsweg een trambaan is gelegen, dan kan deze overrijdbaar worden gemaakt voor de nood- en hulpdiensten. De rijbaanbreedte voor autoverkeer kan daarmee worden teruggebracht naar 3,50 meter, mits de trambaan niet fysiek is afgescheiden van de rijweg.

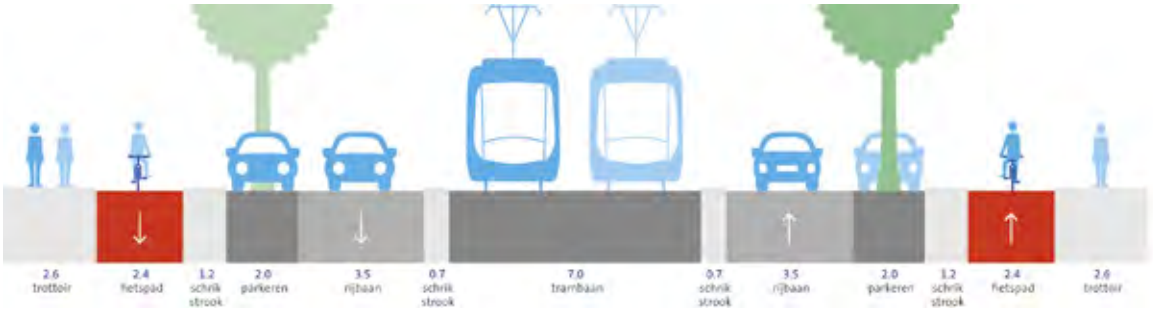
- **Tram in de rijbaan.** Eventueel kan de baan voor de stadstram[2] op wijkontsluitingswegen worden opgenomen in de rijbaan.

[2] Tramlijn 6, 12 en 17-stad hebben in de Haagse Nota Mobiliteit de functie 'stadstram'.

- **Smallere fietspaden.** Langs alle hoofdwegen en langs sommige wijkontsluitingswegen zijn vrijliggende fietspaden met een breedte van 2,40 meter in het wegbeeld opgenomen. Bij gebrek aan ruimte kan worden besloten deze fietspaden uit te voeren met een breedte van 2,10 meter.

- **Fietsstroken langs wijkontsluitingswegen.** Indien fietsvoorzieningen langs wijkontsluitingswegen nodig zijn, heeft het toepassen van vrijliggende fietspaden uit oogpunt van verkeersveiligheid en comfort de voorkeur. Omdat de auto-intensiteiten op wijkontsluitingswegen vaak relatief laag zijn en omdat deze wegen geen functie hebben voor doorgaand autoverkeer, kunnen er bij ruimtegebrek ook

PROFIEL WIJKONTSLUITINGSWEG 2X1 RIJSTROOK, MET RIJBAANBREEDTE 3,50 EN OVERRIJDBARE TRAMBAAN

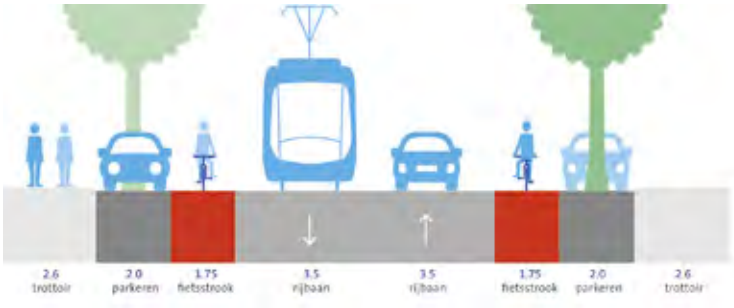


Voorbeeld wegbeeld wijkontsluitingsweg met overrijdbare trambaan: **Rijswijkseweg (toekomstige inrichting)**

fietsstroken in rood asfalt van voldoende breedte (1,75 m) worden toegepast. Indien er langs de fietsstrook parkeervakken zijn gelegen, is het wenselijk om tussen de parkeervakken en de fietsstrook een schrikstrook (0,50 m) op te nemen.

- **Opheffen parkeerplaatsen.** Bij gebrek aan ruimte langs stedelijke hoofdwegen of wijkontsluitingswegen kunnen parkeerplaatsen worden opgeheven. Het opheffen van parkeerplaatsen is alleen mogelijk indien de parkeerdruk in de omliggende wijken daarmee niet boven de 90% komt. Bij wijken met een hoge parkeerdruk moet worden gezocht naar compensatiemogelijkheden voor de parkeerplaatsen die komen te vervallen.

PROFIEL TWEERICHTINGSVERKEER, TRAM IN RIJBAAN, FIETSSTROKEN EN PARKEREN



Voorbeeld wegbeeld wijkontsluitingsweg met stadstram in de rijbaan: **Hobbemastraat met lijn 6**

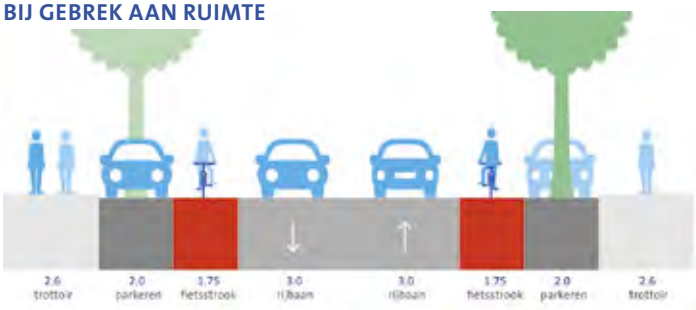
- **Bij hoge parkeerdruk.** Als de parkeerdruk in een gebied hoger dan 90% is dan kan langs wijkontsluitingswegen met een middenberm zowel rechts als links parkeren (breedte links is 2,50 meter) een mogelijke oplossing zijn.

- **Smallere trottoirs.** Bij erftoegangswegen kan het trottoir in 2-5-2 straten, bij gebrek aan ruimte, worden teruggaan tot 1,10 meter. Voorwaarde is dan wel dat het smalle trottoir obstakelvrij moet zijn.

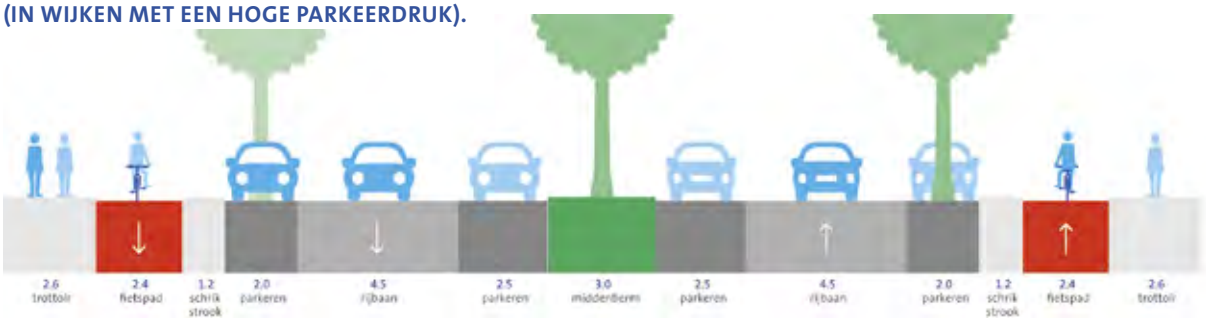
PROFIEL TOEPASSING VAN FIETSSTROKEN LANGS WIJKONTSLUITINGSWEGEN MET MIDDENBERM BIJ GEBREK AAN RUIMTE.

Voorbeeld wegbeeld wijkontsluitingsweg met fietsstroken: **Melis Stokelaan**

PROFIEL TOEPASSING VAN FIETSSTROKEN LANGS WIJKONTSLUITINGSWEGEN ZONDER MIDDENBERM BIJ GEBREK AAN RUIMTE



PROFIEL WIJKONTSLUITINGSWEG 2X1 RIJSTROOK MET FIETSPADEN EN PARKEREN LANGS DE MIDDENBERM (IN WIJKEN MET EEN HOGE PARKEERDRUK).



Voorbeeld wegbeeld wijkontsluitingsweg met parkeren langs de middenberm: **De la Reyweg**

PROFIEL ERFTOEGANGSWEG EENRICHTINGSVERKEER MET SMALLERE TROTTOIRS (HERINRICHTING 2-5-2 STRATEN IN WIJKEN MET EEN HOGE PARKEERDRUK).

Voorbeeld wegbeeld 2-5-2 straat: **Miquelstraat**

Columbusstraat

3.7 routes hulpdiensten en bussen

Om een snelle en betrouwbare opkomst van de nood- en hulpdiensten te kunnen waarborgen, is op 20 januari 2009 de Hoofdroutekaart voor de nood- en hulpdiensten vastgesteld door de gemeenteraad. (RIS 160752). Aan alle wegen die tot dit netwerk behoren worden doorstromingseisen gesteld waarvan niet mag worden afgeweken.

Ook op busroutes is een goede doorstroming – op basis van de reistijdeisen in de Haagse Nota Mobiliteit – gewenst. Vanwege de verkeersveiligheid is het echter ook van belang dat het autoverkeer niet wordt verleid om (te) snel te rijden. Met name op wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen staan de doorstromingseisen van de nood- en hulpdiensten en het openbaar vervoer regelmatig op gespannen voet met de verkeersveiligheid. Voor de wegen met een zwaardere verkeersfunctie – de stedelijke en regionale hoofdwegen – is die spanning minder aanwezig want daar worden geen snelheidsremmende maatregelen toegepast.

Op wijkontsluitingswegen dragen snelheidsremmende voorzieningen positief bij aan de verbetering van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid voor het langzaam verkeer. Door het toepassen van plateaus (Beresteinlaanplateau) of drempels (Hoge Veld drempel) en aanpassingen in de vormgeving zijn maatwerkoplossingen mogelijk die de verkeersveiligheid verbeteren zonder doorstroming van nood- en hulpdiensten of het busverkeer te belemmeren. (proef HTM en brandweer). De relatief brede rijstroken (4,50 m) op wijkontsluitingswegen met middenberm kunnen leiden tot (te) snel rijdend autoverkeer en verkeersonveilige situaties. In die gevallen kan gedacht worden aan een asfaltstrook van 3,50 meter met aan weerszijden een strook van 0,50 meter in een andere verharding. De breedte van 4,50 meter – nodig voor de nood- en hulpdiensten – wordt zo wel gewaarborgd, maar de weg lijkt visueel smaller zodat (te) snel rijden ontmoedigd wordt.

Erftoegangswegen maken bij voorkeur geen deel uit van het hoofroutenetwerk van de nood- en hulpdiensten. Ook het busverkeer rijdt bij voorkeur niet over erftoegangswegen. Soms is het echter noodzakelijk om van dit principe af te wijken omdat er geen geschikte alternatieve routes zijn. Voor erftoegangswegen die werkelijk onvermijdelijk zijn voor de nood- en hulpdiensten of de bus, moeten specifieke eisen aan de inrichting in nauw overleg met de nood- en hulpdiensten en de vervoersmaatschappijen verder worden uitgewerkt; denk bijvoorbeeld aan het toepassen van plateaus en drempels die zowel recht doen aan het busverkeer en hulpdiensten als aan de verkeersveiligheid.

hoofdstuk 4

prioritering van projecten

Het uitvoeren van het beleid in deze nota betekent dat er keuzes moeten worden gemaakt over de start en voorbereiding van concrete wegprojecten. Dit hoofdstuk beschrijft welke criteria en overwegingen gelden bij het maken van die keuzes en het stellen van prioriteiten.

4.1 ONTWIKKELOPGAVE

De ontwikkelopgave voor het wegennet heeft drie speerpunten:

- **Verbeteren van de bereikbaarheid, de doorstroming en de verkeersveiligheid voor de ontsluiting van economische toplocaties.** Een goede doorstroming en een duidelijke routering zijn noodzakelijk voor een goede bereikbaarheid van de economische toplocaties. Naast grote investeringen in de regionale en stedelijke hoofdwegen, zoals de aanleg van de Rotterdamsebaan, kan ook met kleinere maatregelen de doorstroming en routering van het verkeer op regionale en stedelijke hoofdwegen worden verbeterd.

- **Verbeteren leefbaarheid en verkeersveiligheid in de wijk.** Een veilige inrichting en een goede oversteekbaarheid van wegen hebben een groot effect op de leefbaarheid in de stad. Op een aantal wijkontsluitingswegen wijkt het huidige wegbeeld sterk af van het streefbeeld; vorm, functie en gebruik zijn hier slecht in balans. De wegen hebben een gemengde verkeersfunctie zonder onderscheid voor langzaam verkeer en snelverkeer en zonder fysieke rijbaanscheiding met een slechte oversteekbaarheid. Dat zorgt voor een (subjectief) onveilig wegbeeld.

- **Verbeteren bereikbaarheid en leefbaarheid in samenhang met gebiedsontwikkeling.** Een goed verblijfsklimaat en een goede bereikbaarheid zijn belangrijke randvoorwaarden voor gebiedsontwikkeling op locaties in de stad. Denk bijvoorbeeld aan het versterken van het winkel- en woonklimaat in winkelstraten in overleg met bewoners en ondernemers. Maar grotere ingrepen in de stad kunnen kansen opleveren voor gebiedsontwikkeling door de infrastructuur op een goede manier in te passen.

4.2 WERK-MET-WERK MAKEN

Het realiseren van de hoofdstructuur wegen gaat stap voor stap. Het realiseren van gewenste wegbeelden is kostbaar en tijdrovend. Het is daarom nodig om heldere keuzes te maken, prioriteiten te stellen en wegwerkzaamheden zoveel mogelijk te combineren door ‘werk-met-werk’ te maken. Indien men bijvoorbeeld het huidige wegprofiel van een weg in overeenstemming wil brengen met het wegbeeld, dan kan de combinatie worden gezocht met:

- vernieuwing van het wegdek;
- vernieuwing van de riolering;
- grootschalige ingrepen t.b.v. het warmtenet, gasnet of andere nutsvoorzieningen;

- aanpassing van de weg ten behoeve van de tram/RandstadRail;
- aanpassing van de weg ten behoeve van de fiets;
- vervanging/onderhoud van kunstwerken;
- verbetering van de openbare ruimte;
- verbetering van de verkeersveiligheid;
- gebieds- en vastgoedontwikkeling.

Veelal brengt verbetering van het wegbeeld extra kosten met zich mee, bovenop de werkzaamheden waarmee de uitvoering wordt gecombineerd. Door combinatie van werkzaamheden wordt uiteraard wel geld bespaard: de weg hoeft immers maar een keer open en niet twee keer.

4.3 CRITERIA EN KEUZES

De keuze voor de aanpak en verbetering van verschillende wegen wordt bepaald door:

1. De aard en de omvang van de verkeers- en leefbaarheidsproblemen:

- De gewenste trajectsnelheid op regionale en stedelijke hoofdwegen wordt niet meer gedurende 95% van de tijd gehaald. De doorstroming is onvoldoende, er is sprake van filevorming.
- Er is sprake van het overschrijden van wettelijke milieunormen.
- Er is sprake van structurele verkeersveiligheidsproblemen zoals bijvoorbeeld black spots, subjectieve onveiligheid of een risicovol traject.
- De leefbaarheid staat onder druk. Bijvoorbeeld barrièrewerking of doorgaand verkeer op wegen die hier niet voor bedoeld zijn.
- Het winkel- en woonklimaat staat volgens de ‘quick scan openbare ruimte winkelgebieden’ onder druk.

2. De mogelijkheid om noodzakelijke werkzaamheden te combineren:

- Wanneer de bestrating wordt vervangen in het kader van groot onderhoud of wordt opgebroken in het kader van rioleringswerkzaamheden of werkzaamheden ten behoeve van het openbaar vervoer, dan wordt tevens het wegbeeld verbeterd.
- Ook bij de inrichting van wegen in het kader van fiets en OV projecten wordt bezien of het mogelijk en haalbaar is om het wegbeeld te verbeteren conform het streefbeeld.
- Aansluiten op de prioriteiten en projecten in de Kadernota Openbare Ruimte.
- In samenhang met gebieds- en vastgoedontwikkeling; versterken verblijfsklimaat en het vestigingsmilieu.
- Wanneer de verkeerslichten moeten worden vervangen dan wordt bezien of er combinatiemogelijkheden zijn met gewenste verbeteringen van het wegbeeld (dwarsprofiel, rotonde e.d.)

3. Wanneer nieuwe wegen worden aangelegd dan wordt een inrichting gekozen conform de wegbeelden uit deze nota en conform het Handboek Openbare Ruimte.

4.4 NAAR EEN UITVOERINGSPROGRAMMA

Elke 4 jaar zal er een nieuw Uitvoeringsprogramma Straten, Wegen en Lanen worden opgesteld. Het eerste uitvoeringsprogramma betreft de periode 2015-2018.

Landscheidingsweg

COLOFON

Dit is een uitgave van
Gemeente Den Haag
Dienst Stedelijke Ontwikkeling

ontwerp Studio Lonne Wennekendonk
fotografie Peter van Oosterhout en Gemeente Den Haag
kaarten DSO/PSO
productie Gemeente Den Haag

juni 2015