

**Kadernota wegen Den Haag**  
**Doorgaand verkeer en wegbeelden**

Ekki Kreutzberger  
Gemeente Den Haag  
[sokreue@denhaag.nl](mailto:sokreue@denhaag.nl)

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk**  
**24 en 25 november 2011, Antwerpen**

## **Samenvatting**

### *Kadernota Wegen Den Haag. Doorgaand verkeer en wegbeelden*

Den Haag heeft in de Haagse Nota Mobiliteit (HNM) een visie ontwikkeld over mobiliteit en infrastructuur. De Kadernota Wegen (KW) Den Haag concretiseert deze visie op het gebied van wegvervoer en weginfrastructuur. *Doorgaand verkeer* en *wegbeelden* staan hierbij centraal. Deze twee terreinen worden gezien als sleutels om het strategische beleid van de gemeente te effectueren. De nota richt zich op 50km/u-wegen.

De HNM kent drie types 50km/u-wegen, namelijk regionale hoofdwegen, stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen. Ieder daarvan heeft een bepaalde functionaliteit waaruit zich laat afleiden wat wenselijke routes zijn en welk verkeer ongewenst doorgaand verkeer vormt. Bijvoorbeeld, verkeer op een wijkontsluitingsweg zonder herkomst en bestemming in desbetreffende wijk is ongewenst doorgaand verkeer. Verkeer dat in de spits tussen Scheveningen en de A4 door de stad rijdt in plaats van buitenom is op de wegen door de stad ongewenst doorgaand verkeer. De nota identificeert deze stromen, verkent wanneer deze uit oogpunt van doorstroming of leefbaarheid hinderlijk zijn, onderzoekt of de gewenste routes voldoende capaciteit en kwaliteit hebben om dit verkeer aan te trekken en bespreekt maatregelen om automobilisten tot gewenste routekeuzes te verleiden.

Een van de instrumenten in dit verband zijn de zogenaamde wegbeelden, het totaal aan fysieke kenmerken van een weg zoals het wegprofiel, materiaalgebruik en straatmeubilair. In praktijk is er weinig verschil tussen de wegbeelden van de drie types wegen waardoor deze niet doelmatig functioneren. De gelijkenis van verschillende wegtypes heeft uiteraard planologische oorzaken omdat gemeentelijke en bovengemeentelijke oriëntatiewerken op dit gebied wel verschillende soorten wegen onderscheiden, maar functioneel min of meer slechts één soort 50km/u-weg kennen. De Kadernota Wegen presenteert de ideaaltypische wegbeeld(element)en voor Den Haag per type weg en vergelijkt deze met de bestaande wegbeelden. De verschillen tussen beide vormen de basis om de ontwikkelopgave vast te stellen. Die is qua omvang en doorlooptijd minimaal vergelijkbaar met de fysieke en visuele onderscheiding tussen 30km/u- en andere wegen die met het Verkeersplan uit 1991 is ingezet en inmiddels bijna voltooid is.

## 1. Inleiding

### 1.1 Probleemstelling

De gemeente heeft in de (concept) Haagse Nota Mobiliteit (HNM) een visie ontwikkeld over mobiliteit en infrastructuur in Den Haag. De HNM streeft naar behoud of verbetering van een goede bereikbaarheid op een duurzame manier, uitgaande van een toename van de mobiliteit en rekening houdend met onder meer nieuwe stedelijke ontwikkelingen. De HNM formuleert doelstellingen en principes voor de mobiliteit en netwerkontwikkeling, presenteert voor alle modaliteiten een netwerkvisie, bespreekt in hoofdlijnen de instrumenten die een rol zullen spelen bij de realisatie van dit beleid, en geeft een overzicht van de verwachte investeringen.

De Kadernota Wegen (KW) Den Haag concretiseert deze visie op het gebied van wegvervoer en weginfrastructuur. Het doel van de KW, namelijk meer oriëntatie te geven voor o.a. gebiedsplannen en verkeersprojecten, wordt in de HNM als volgt omschreven: "Voor het ... hoofdwegennet en de wijkontsluitingswegen start de gemeente Den Haag een verkenning, waarin het wegbeeld en de infrastructurele voorzieningen voor deze wegcategorieën worden uitgewerkt. De inrichting van deze wegen moet beter in overeenstemming worden gebracht met de beoogde functies. Een duidelijk herkenbare inrichting van deze wegen moet weggebruikers beter duidelijk maken welk (verkeers-) gedrag er verwacht wordt". Hierbij wordt "ook nagegaan welke wegen worden belast door doorgaand (sluip-)verkeer". De KW richt zich hierbij op 50km/u-wegen en op regionale wegen met hogere snelheden.

Thans bestaat er een concept-KW die het resultaat is van multidisciplinair werk met betrokkenheid van de gebieden stedenbouw, economie, openbare ruimte, verkeer, openbare verlichting, en nog zonder bestuurlijke status.

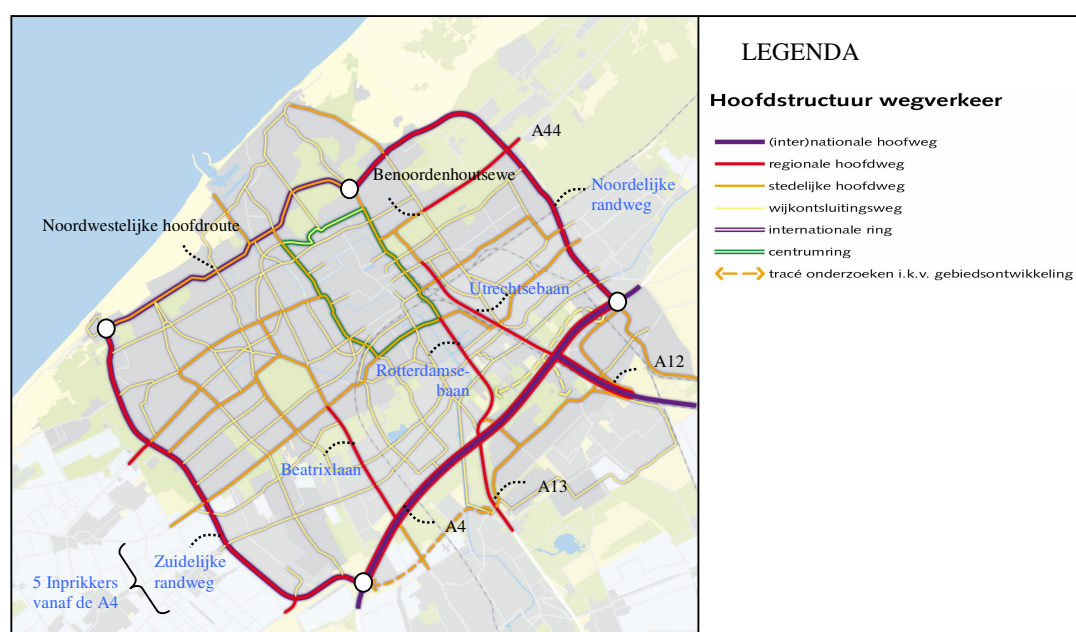
Het paper geeft een inhoudelijke schets van de twee hoofdpijlers in de KW, namelijk doorgaand verkeer (par. 2) en wegbeelden (par. 3). Voor een goed begrip zal eerst op het wegbeleid in de HNM worden ingegaan (par. 1.2). Paragraaf 4 bevat de conclusies.

### 1.2 Beleidskeuzes en doelen

De HNM streeft naar duurzame bereikbaarheid werkt dit in acht beleidskeuzes uit. Meest belangrijk voor de KW zijn beleidskeuzes *betrouwbare bereikbaarheid, rust en ruimte in woongebieden, en bundelen, ordenen en inpassen van autoverkeer*. Bij de realisatie van betrouwbare bereikbaarheid hebben economische centra prioriteit. Dat komt tot uiting in reistijd-doelen. Weggebruikers moeten de economische centra binnen bepaalde tijd kunnen bereiken vanaf de poorten rondom de stad. Dit beginsel is in de HNM geconcretiseerd door per wegtype gemiddelde trajectsnelheden te bepalen. Rust en ruimte in woongebieden wordt bevorderd als daar geen doorgaand verkeer doorheen rijdt. Dit is verkeer zonder herkomst of bestemming in die wijk. Dit verkeer dient om de wijken heen te rijden in plaats van er doorheen. Ook op een hoger schaalniveau is het soms gewenst om doorgaand verkeer te weren, namelijk verkeer zonder herkomst of bestemming in de stad. Dit verkeer dient om de wijken respectievelijk stad heen te rijden in plaats van er doorheen.

Het wegennet dat deze beleidskeuzes en doelen ondersteunt bestaat – onder het niveau van rijkswegen en boven dat van woonstraten – uit drie wegtypes, namelijk regionale hoofdwegen, stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen (afb. 1). Regionale hoofdwegen<sup>1</sup> dienen in eerste instantie het bovenlokale verkeer van en naar de stad. Onder dit niveau is er de planologische verkaveling van de stad in woonwijken, stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen. Stedelijke hoofdwegen lopen langs de randen van de woonwijken (afb. 2) en dienen onder meer het interwijk verkeer. Wijkontsluitingswegen lopen door de woonwijk en dienen het verkeer van, naar en binnen de woonwijk. Deze structurering is onderdeel van een multisectorale visie met stedelijke activiteiten (meestal wonen, soms ook werken, winkelen, cultuur) en stedelijke elementen (b.v. pleinen, parken, lanen) als dragers van de hele wijkstructuur.<sup>2</sup> Langzaam verkeer heeft hoge prioriteit in de wijk, OV-banen lopen idealiter midden door de wijk en doorgaand wegverkeer gaat er buitenom.

**Afbeelding 1 Hoofdstructuur wegverkeer (HNM)**



De nagestreefde gemiddelde trajectsnelheden voor auto's, voortkomend uit de reistijd-doelen, zijn voor regionale hoofdwegen is 35-40km/u en stedelijke hoofdwegen 20-25km/u. Voor wijkontsluitingswegen bestaan geen streefwaarden.

Naast de drie wegtypes kent de HNM twee bijzondere wegconfiguraties, namelijk:

- de Internationale ring. Die ondersteunt de autocirculatie rondom de agglomeratie Den Haag ter ontlasting van het stedelijke wegennet en bestaat uit drie wegtypes;<sup>3</sup>

1 De meeste regionale wegen zijn inprickers naar de stad. Vanaf de A4 zijn dit er vijf, namelijk de zuidelijke randweg, de Beatrixlaan in Rijswijk, de Rotterdamsebaan, de Utrechtsebaan en de noordelijke randweg. Vanaf de noordrand van de stad prikt de A44/Benoordenhoutseweg de stad in.

2 Zoals voor Den Haag Zuidwest uitgewerkt onder de naam stadsleefgebieden (Goudappel Coffeng, 2004).

3 De IR bestaat uit een (inter)nationale hoofdweg (deel van de A4), twee regionale hoofdwegen (noordelijke en zuidelijke randweg) en een stedelijke hoofdweg (noordwestelijke hoofdroute);

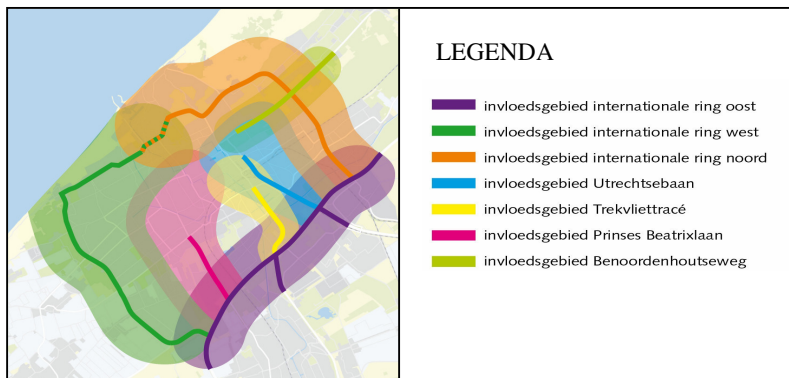
- de Centrumring. Die ondersteunt de autocirculatie rondom het autoluwe centrum van Den Haag.<sup>4</sup>

Een belangrijk ordeningskenmerk in het regionale wegsysteem is het invloedsgebied van een inrikker ofwel – vanuit een gebied bezien – de toewijzing van de meest aangewezen inrikker (ballonnen in afb. 3). Bijvoorbeeld, wie vanaf de A4 naar het centrum wil, neemt de Utrechtse- of Rotterdamsebaan. Wie naar de Schilderswijk en Transvaal gaat, neemt de Rotterdamsebaan of de Beatrixlaan. Reizigers naar Scheveningen nemen de Internationale ring. Dit regime geldt in de spitsuren.

**Afbeelding 2 De Haagse woongebieden tussen de hoofdwegen (HNM)**



**Afbeelding 3 Streefbeeld verdeling wegverkeer (HNM)**



## 2. Gewenste route en ongewenst doorgaand wegverkeer

### 2.1 Routes met ongewenst doorgaand verkeer

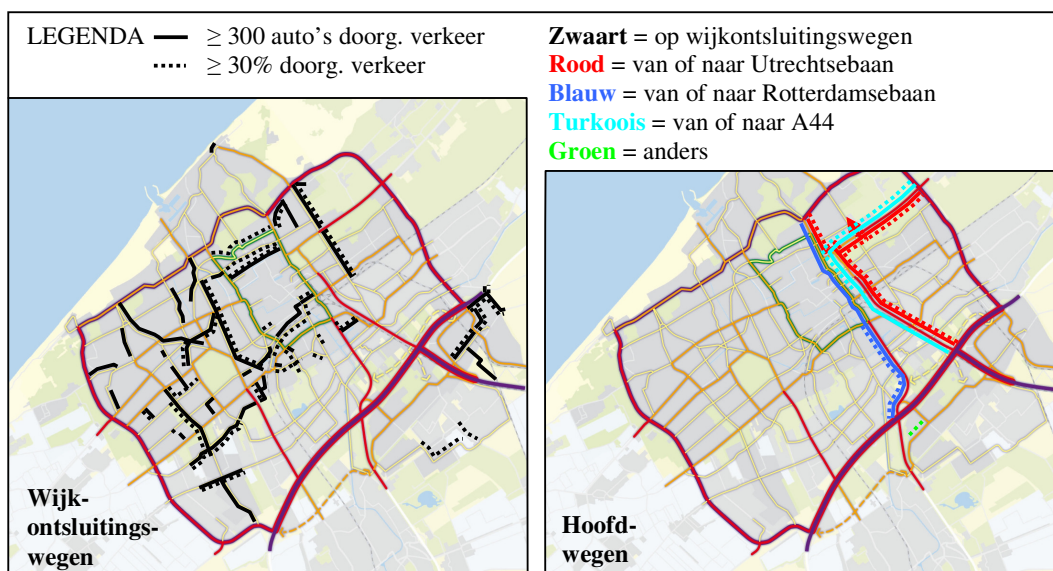
Uit de geschetste wegstructuur en invloedsgebieden kan worden afgeleid welke routes voor een bepaalde verbinding gewenst of ongewenst zijn en – dienovereenkomstig – of iemand op een bepaalde weg ongewenst doorgaand verkeer vormt of niet. Doorgaand verkeer op wijkontsluitingswegen is verkeer dat geen herkomst of bestemming in desbetreffende wijk heeft. Doorgaand verkeer op hoofdwegen is verkeer dat geen

<sup>4</sup> De CR bestaat aan drie kanten uit stedelijke hoofdwegen en aan de vierde kant uit wijkontsluitingswegen.

herkomst of bestemming in desbetreffend ballongebied (afb. 3) heeft. Bijvoorbeeld, verkeer tussen Scheveningen en de A4 rijdt in de spits idealiter op de IR en niet door de stad. Verkeer tussen Den Haag Zuidwest en de A4 kiest idealiter de Beatrixlaan in Rijswijk of de Zuidelijke randweg.

Ongewenst doorgaand verkeer dat in 2020 verwacht wordt is door een bijzondere bewerkingen van het Haagse verkeersmodel in beeld gebracht: verkeer dat de gebiedsgrenzen (wijk, ballongebied) in een spitsuur twee keer kruist is ongewenst doorgaand verkeer. De resultaten zijn weergegeven voor wijkontsluitingswegen (afb. 4 links) en hoofdwegen (afb. 4 rechts), gegeven de drempels "300 auto's of meer" en "30% of meer". De drempels zijn door tests bepaald om tot relevante onderscheidingen te komen. Bij lagere drempels komen ook stromen tussen Utrechtsebaan en Schilderswijk west en Transvaal in beeld.

**Afbeelding 4 Doorgaand verkeer op wijkontsluitingswegen en hoofdwegen (2020)**

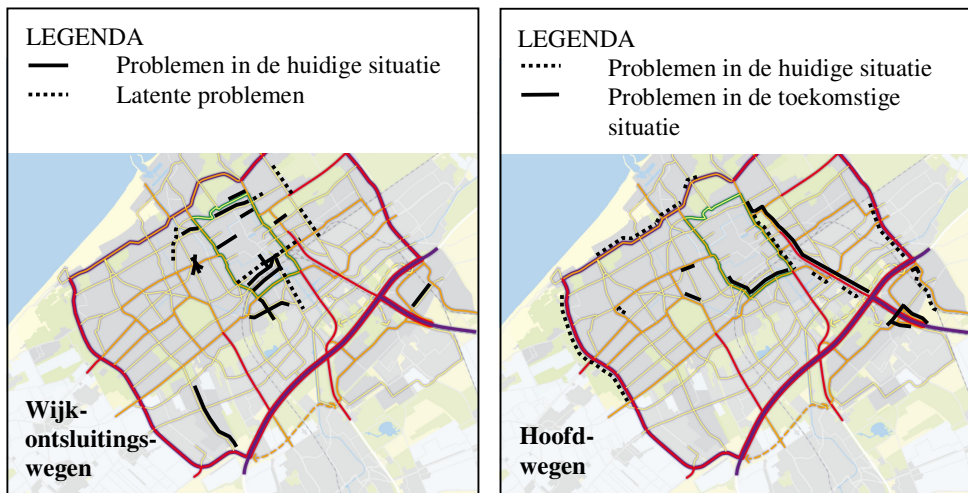


## 2.2 Hinderlijk doorgaand verkeer

Doorgaand verkeer is soms hinderlijk voor de doelstellingen van de HNM, zeg de doorstroming en/of de leefbaarheid (luchtkwaliteit, geluid, verkeersveiligheid), soms niet. De vergelijking van locaties met doorgaand verkeer (afb. 4) en locaties met een gebrekkige verkeersafwikkeling (afb. 5) levert indicaties op over waar doorgaande verkeer nadelige effecten heeft voor de verkeersafwikkeling. Een aandachtspunt hierbij is dat doorstroming alleen bij hoofdwegen prioriteit heeft, maar dat een goede verkeersafwikkeling ook op gebiedsontsluitingswegen gewenst is, zeker wanneer ze een belangrijke toe- en afvoerfunctie naar hoofdwegen vervullen. De vergelijking levert ook op dat sommige wegen weliswaar doorstromingsproblemen kennen, die echter niet te wijten zijn aan doorgaand verkeer.

Op een vergelijkbare manier kunnen wegen worden aangewezen waarbij doorgaand verkeer nadelig uitpakt omwille van luchtkwaliteit, geluid en/of verkeersveiligheid. Daarop wordt in dit paper niet nader ingegaan.

## Afbeelding 5 Wegen met een problematische verkeersafwikkeling



### 2.3 Maatregelen tegen hinderlijk ongewenst doorgaand verkeer

Om hinderlijk ongewenst verkeer te kunnen verschuiven, moeten gewenste routes voldoende kwaliteit hebben om a) ook het doorgaande verkeer te kunnen verwerken en b) de automobilist te verleiden om de gewenste route te kiezen. De capaciteit is, zeker in de centrale zone, een aandachtspunt. Veelal moeten er op de gewenste routes kruispuntoptimalisaties plaatsvinden om het additionele verkeer betrouwbaar te kunnen verwerken. Sommige gewenste routes hebben op voorhand te weinig capaciteit om al het additionele verkeer op te kunnen vangen. Slechts een deel van het doorgaande verkeer laat zich dan verschuiven.

Als de gewenste route voldoende capaciteit heeft, is de vervolgvraag of die in betrouwbare reistijd beter scoort dan de ongewenste route. De instelling van verkeerslichten kan een bijdrage leveren in een verbetering van de concurrentieverhoudingen, wil zeggen dat de gewenste route relatief beter scoort. Een ander instrument zijn doelmatige wegbeelden. Die helpen de automobilist om op wijkontsluitingswegen woonvriendelijk rijgedrag aan den dag te leggen, terwijl op hoofdwegen ook doorstroming mogelijk is, wil zeggen hogere gemiddelde trajectsnelheden behaald kunnen worden.

## 3. Wegbeelden

### 3.1 Centrale ontwikkelopgave

De centrale ontwikkelopgave op het gebied van wegbeelden in het kader van de KW bestaat erin om door middel van wegbeelden verschil aan te brengen tussen verschillende soorten 50km/u-wegen, namelijk regionale hoofdwegen, stedelijke hoofdwegen en wijkontsluitingswegen en zodoende HNM-beleid te effectueren<sup>5</sup> om zo de

<sup>5</sup> Delen van regionale hoofdwegen hebben ook hogere snelheden.

functionaliteit van iedere wegtype te ontplooiën. Goede vormgevingen bevorderen doelmatig verkeersgedrag, juiste routekeuzes, bij hoofdwegen doorstroming, bij wijkontsluitingswegen de leefbaarheid ten gevolge van langzamer en attentierijden. De veiligheid neemt toe en – tenminste subjectief (stelling van Topp, 2008) – de hinder door geluid, zelfs zonder afname van het verkeer. Het wegbeeld maakt deel uit van de openbare ruimte waarvan de belevingswaarde ook bepalend is voor de keuze om te voet te gaan (CROW, 2004b en 2006), aangezien bij een goede beeldkwaliteit het subjectieve onveiligheidsgevoel afneemt. In de wijken heeft langzaam verkeer voorrang volgens de HNM. Het wegbeeld moet dit ondersteunen en staat in beginsel los van de hoeveelheid verkeer. De verkeersintensiteit van een stedelijke hoofdweg en een wijkontsluitingsweg kunnen even veel verkeer hebben en vergen toch andere wegbeelden omdat hun functionaliteit verschilt.

De wegbeelden in Den Haag corresponderen vaak niet met hun functies. Vele wijkontsluitingswegen, stedelijke hoofdweg en regionale hoofdwegen lijken op elkaar. Dat heeft zijn wortels in de planologie<sup>6</sup> en moet veranderen.

De opgave bij de toekomstige ontwikkeling van het wegennet, namelijk differentiatie naar verschillende 50km/u-wegen, is vergelijkbaar met die uit een eerdere beleidsgolf toen het onderscheid en de herkenbaarheid van 30km/u-wegen ten opzichte van overige wegen in Den Haag werd geproclameerd. Deze opgave is in twintig jaar tijd, namelijk vanaf het Verkeersplan 1991, voltooid. In heel Den Haag onderscheiden zich 30km/h- nu van 50km/u-wegen doordat de eerste een inritconstructie hebben, anders verhard zijn en veelal andere openbare verlichting hebben. De nieuwe opgave, de onderscheiding van de drie types 50km/u-wegen, is een opgave van minimaal vergelijkbare omvang en kan ook een vergelijkbare tijd in beslag nemen. Tot de opgave behoort ook om de Internationale ring en de Centrumring tot configuraties te ontwikkelen die samenhangend ogen en daarom herkenbaar zijn.

De KW beschrijft in hoofdlijnen de mogelijke ontwikkelopgave die o.a. is afgeleid uit de confrontatie van zogenaamde ideaaltypische en de thans bestaande wegbeelden. Deze stap veronderstelt dat ideaaltypische wegbeelden zijn gedefinieerd en de bestaande zijn geïnventariseerd. Dit allemaal vindt plaats in de volgende paragrafen.

### *3.2 Definitie en functie van een (ideaaltypisch) wegbeeld*

Een *wegbeeld* is het totaal aan fysieke kenmerken van een weg dat een weg herkenbaar maakt en ertoe bijdraagt dat wegverkeer gewenst verkeersgedrag vertoont;

---

6 De bestaande gemeentelijke beleidsdocumenten kennen geen differentiatie van 50km/u-wegen. De Haagse beleidsnota Duurzaam veilig onderscheidt stroomwegen (die hebben hogere snelheden dan 50km/u), gebiedsontsluitingswegen (die hebben als maximale snelheid 50km/u) en erftoegangswegen (met een maximale snelheid van 30km/u). De indeling is grosso modo vergelijkbaar met ASVV (CROW, 2004a), die 70km/u-wegen en 50km/u wegen onderscheidt, daarbij ook verschillende technische uitvoeringen, maar weinig functionele verschillen kent. Het Haagse Handboek openbare ruimte kent slechts gebiedsontsluitingswegen (soms wordt gerefereerd naar "hoofdwegen") met maximaal 50km/u en erftoegangswegen met maximaal 30km/u. Voor de Hoofdroutekaart zijn alle 50km/u-wegen in de gemeente Den Haag ook hoofdroutes voor hulpdiensten en openbaar vervoer. Met andere woorden, of wijkontsluitingsweg, stedelijke hoofdweg of regionale hoofdweg, in de Hoofdroutekaart voor hulpdiensten en OV gaat het om één categorie.



verkeersgedrag zoals routekeuzes, rijnsnelheid, doorstromingsbevorderend rijgedrag, woonwijkvriendelijk rijgedrag, veilig rijgedrag, en rijgedrag dat het functioneren van openbaar vervoer en langzaam verkeer bevordert waar dit gewenst is. Het verkeersgedrag heeft betrekking op rijdend verkeer en op randbewegingen die op de weg plaats kunnen vinden zoals in- en uitparkeren, voorrijden, in- en uitvoegen en afslaan.

Een *ideaaltypisch wegbeeld* beschrijft de ideale kenmerken van een wegbeeld; ideaal uit oogpunt van bovengenoemde verkeersgedragingen of – samengevat – ideaal t.a.v. doorstroming, herkenbaarheid, veiligheid, leefbaarheid, en het functioneren van het OV- en fietsnetwerk en van de hulpdiensten. Ideaaltypische wegbeelden onderscheiden zich van werkelijke wegbeelden, omdat de laatstgenoemden vaak compromissen vormen, rekening houdend met diverse beperkingen zoals gebrek aan ruimte of gebrek aan investeringsmiddelen.

Elk wegtype, zoals regionale hoofdweg, stedelijke hoofdweg en wijkontsluitingsweg heeft een ander ideaaltypisch wegbeeld. De ideaaltypische wegbeelden kunnen daarnaast ook verschillen naar stedelijke situatie. Bijvoorbeeld maakt het uit of een weg aan geen, één of beide kanten bebouwd is.

Het ideaaltypische wegbeeld biedt oriëntatie om te zien – bij confrontatie met bestaande wegbeelden – waar zich ontwikkelopgaven voor concrete weg voordoen en hoe urgent deze opgaven zijn. Het ideaaltypische wegbeeld is dan ook in eerste instantie een hulpmiddel voor de planoloog en bestuurder en iedereen die zich met de inrichting van verkeersterreinen en openbare ruimte bezig houdt. Voor zover de burger bij de ontwikkeling van wegen betrokken raakt, geeft het ideaaltypische wegbeeld ook oriëntatie aan de burger.

### *3.3 Elementen van een wegbeeld*

Deze nota onderscheidt primaire en secundaire wegbeeldelementen. De primaire elementen beschrijven het wegprofiel naast materiaalgebruik en oppervlak (verharding). Het gaat om de volgende elementen:

- het aantal rijstroken, hun breedte en aard van de verharding;
- de midden- en zijbermen en hun kenmerken;
- parkeervoorzieningen en hun kenmerken (b.v. langs de buiten- of binnenkant van een rijbaan, of op de middenberm);
- OV-voorzieningen en hun kenmerken (b.v. vrije trambaan in midden- of zijligging, busstrook; aard van OV-haltes);
- fietspaden en fietsstroken en hun kenmerken;
- trottoirs en hun kenmerken.

Secundaire wegbeeldelementen zijn de openbare verlichting, routespecifieke verkeersinformatie langs de weg, bomen en boomgeometrieën, en straatmeubilair (zitbanken, informatiekolommen e.d.).

Sommige secundaire elementen hebben een verkeersfunctie zoals openbare verlichting of routespecifieke verkeersinformatie langs de weg, andere “slechts” een visuele een leefbaarheidsfunctie zoals bomen en boomgeometrieën, en straatmeubilair (zitbanken, informatiekolommen e.d.).

### 3.4 Andere steden als inspiratiebron

Den Haag staat bekend voor zijn stadslanen. Ook andere grote steden hebben stadslanen die als inspiratiebron of voorbeeld kunnen dienen, op het niveau van een integraal wegbeeld of van afzonderlijke elementen. Vele Haagse lanen hebben breedtes van 30 tot 40m, gemeten tussen de straatwanden (zonder particuliere voortuinen) of van trottoirrand tot trottoirrand. Als lange lijnen lopen deze lanen door de Haagse blokkenstructuur. Er zijn ook smallere of bredere wegen. De smalste hebben ongeveer 15m, de breedste 50m. Sommige wegen zijn nog breder, maar dat komt slechts voor in bijzondere settingen. De meeste Haagse lanen hebben veel groen, vele herbergen een trambaan.

De breedtes van 30-40m komen ook in andere grote steden veel voor waardoor ze als referentie voor integrale wegbeelden in aanmerking komen, steden die bekend staan voor hun lanen.<sup>7</sup> Wenen en London hebben over het algemeen smallere lanen. In vele gevallen is er één groot verschil tussen Den Haag en referentiesteden, namelijk OV en verharding. Vele lanen in andere steden hebben geen trambaan (Parijs, London, de meeste lanen in West-Berlijn en Barcelona) of ze zijn meer versteend (Parijs, Berlijn, Barcelona, Washington D.C., Wenen), d.w.z. bestaan vooral uit rijbanen voor auto's. Dat is in Den Haag noch gebruikelijk noch noodzakelijk. Het voorbeeldgehalte van andere lanen is derhalve beperkt. Wel zijn andere lanen op het niveau van wegbeeldelementen inspirerend, b.v. waar het gaat om alternatief gebruik van ventwegen of materiaalgebruik en belijning (Barcelona), aard van de middenberm (Turijn), of openbare verlichting (Frankfurt/Main, London, Turijn, New York).

Ook kleinere gemeenten hebben sommige wegbeeldelementen ontwikkeld die voor Den Haag van interesse zijn, b.v. de verharding en rijstrookbreedte van 40km/u wegen (Delft) of smalle fietspadoplossingen (Wateringen).

### 3.5 Ideaaltypische wegbeeldelementen

De wegbeeldelementen zijn afzonderlijk beoordeeld aan de hand van de *aspecten* doorstroming, leefbaarheid, veiligheid, herkenbaarheid, functioneren van het OV- en fietsnetwerk en van de hulpdiensten, en bijdrage aan het stadsbeeld en de openbare ruimte. Vervolgens zijn per wegtype ideaaltypische wegbeelden samengesteld (par. 3.6).

Enkele hoofdlijnen over ideaaltypische wegbeeldelementen. Het [aantal rijstroken](#) is buiten de stad maatgevend voor de capaciteit en doorstroming. *In de stad* zijn dit vooral de kruispunten. Gezien de ruimtelijke beperkingen hebben de meeste kruispunten in Den Haag (slechts) 1-3 opstelstroken en 1-3 afrijstroken per aantakende weg. Het hierop

---

<sup>7</sup> Ook de meeste Hausman boulevards in Parijs zijn 30-40m breed en slechts enkele zijn breder (tot 70m, zoals Champs d' Elysees en zijn verlengde). De breedste diagonalen van L'Enfant in Washington D.C. hebben 50m, andere stadswegen meten eerder 40m. Vele hoofdwegen in Berlijn zijn 40m breed, maar de internationaal bekende wegen zijn eerder breder, tot aan de 80m. Brussels oudere 19e eeuwse assen (boulevards binnen de ring) meten ongeveer 25m, de nieuwere 19e eeuwse, veelal radiale assen, 55-75m. De assen van de zeer geometrische stadsuitleg in Turijn hebben 45-50m breedte. Door Barcelona's 19e stadsuitleg lopen 30m en soms 50m brede hoofdstraten, naast smallere woonstraten. De hoofdwegen in Wenen zijn relatief smal (15-25m), slechts de ring is werkelijk breed (55-60m). Londons hoofdwegen zijn relatief smal (30-35m), tenzij er parkachtige ontwerpen zijn (meestal ca. 50m). In Amsterdam zijn de hoofdwegen over het algemeen smaller dan in Den Haag. Tot de uitzonderingen behoren de Wibautstraat (60m) en enkele hoofdwegen in de naoorlogse uitbreidingsgebieden (35-70m) die echter weinig laan- en veel buitenwijkarakter hebben.

verwerkbaar verkeer kan makkelijk worden afgewikkeld op wegen met slechts 1 strook per richting, tenminste als de opstel- en afrijstroken bij kruispunten voldoende lang zijn voor de ontvlechting- en ritsbewegingen. Alleen enkele wegen hebben zo veel verkeer dat hiervoor 2 stroken en grotere kruispunten vereist zijn.

Terwijl voor de capaciteit in beginsel voor de meeste situaties 1 Strook voldoende is, zijn er andere aspecten die soms voor 1 en soms voor 2 stroken pleiten. 1 strook is onbetwistbaar zo veel beter voor de veiligheid dan 2, vooral waar langzaam verkeer oversteekt zonder verkeersregeling. Voor wijkontsluitingswegen waar langzaam verkeer en leefbaarheid prioriteit hebben, is dan ook 1 strook de beste oplossing.

Voor 2 stroken per richting pleit dat men doorgaand en bestemmingsverkeer kan scheiden wat gunstig is voor de doorstroming en dus voor stedelijke hoofdwegen. Doorgaand verkeer gebruikt dan de middenstrook. De buitenstrook is voor randbewegingen zoals in- en uitparkeren, van en naar zijstraten rijden en voorrijden, bewegingen die vaak veroorzaakt worden door bestemmingsverkeer. De binnenstrook blijft gevrijwaard van deze randbewegingen en dat is gunstig voor de doorstroming. Het rijden wordt comfortabeler en – in geval van een groene golf – ook daadwerkelijk sneller voor doorgaand verkeer, en veiliger en comfortabeler voor bestemmingsverkeer. In dit concept kan er geen parkeren langs of op de middenberm plaatsvinden.

Op dit hoofdbeeld, namelijk 2 stroken voor hoofdwegen en 1 strook voor wijkontsluitingswegen, zijn er diverse uitzonderingen die hier niet nader besproken worden (rijbaanversmallingen bij voetgangersoversteken, 1 strook voor hoofdwegen vanwege ruimtegebrek; 2 stroken voor korte segmenten van wijkontsluitingswegen).

De *breedte van rijstroken* is vooral een aandachtspunt bij wegen met 1 strook en niet overrijdbare middenstrook omdat hulpdiensten en OV eventuele wachtrijen moeten kunnen passeren. In Den Haag zijn goede ervaringen opgedaan met een breedte van 4,5m wat in de sfeer van brandweer nog enige discussie oplevert. Voor OV moet dan op kritische punten, dat is eventueel voor geregelde kruispunten, een busstrook worden aangelegd.

Aan de *wegverharding* komt, aangezien het verschil tussen hoofd- en wijkontsluitingswegen niet altijd herkenbaar is aan het aantal stroken, een bijzondere rol toe voor de herkenbaarheid van wegen. Idealiter is het wegtype vanaf ieder kruispunt van 50km/u-wegen herkenbaar. Een inritconstructie die vooral bestaat uit een andere kleur (asfalt) of een ander materiaal aan het begin van ieder segment van een wijkontsluitingsweg zou deze onderscheidbaar maken van hoofdwegen. Deze hebben zo een constructie niet.

*Parkeervoorzieningen op straat* komen niet voor langs regionale hoofdwegen. In de stad kunnen ventwegen met parkeervoorzieningen aantakken op de hoofdweg, buiten de stad ook dat niet.

Bij ideaaltypische stedelijke hoofdwegen beperkt zich parkeren tot parkeerstroken aan de buitenkant van een rijbaan of parkeervoorzieningen in een ventweg omdat parkeren aan de binnenkant de doorstroming op de binnenstrook verstoort.

Bij ideaaltypische wijkontsluitingswegen kan er in parkeerstroken langs de buitenkant van een weg worden geparkeerd of in parkeervoorzieningen langs een ventweg. Mits dit niet voldoende is voor de parkeervraag en er ruimte is, komt ook parkeren in

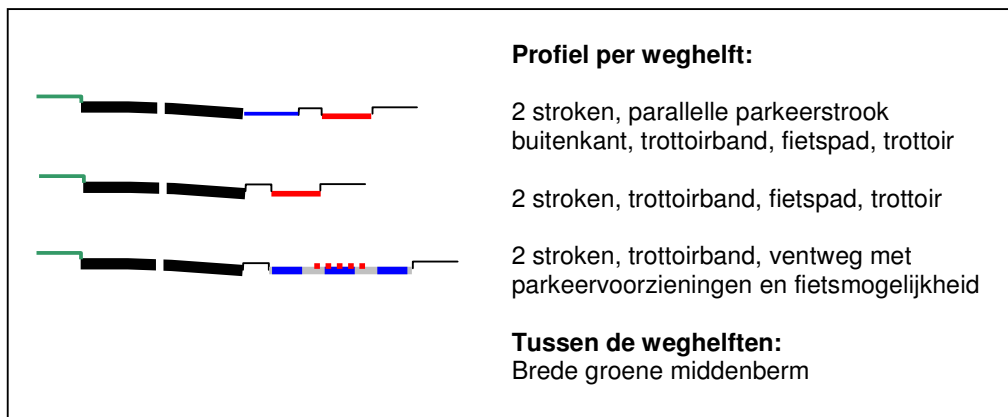
parkeerstroken langs de binnenkant van een rijbaan in aanmerking. Dit kunnen parkeervakken naast of in de middenberm zijn.

*Fietsvoorzieningen* zijn bij hoofdwegen fietspaden en bij wijkontsluitingswegen idealiter ook fietspaden. Fietsstroken zijn een concessie aan ruimtegebrek en wellicht financiële restricties. Wegen die aan beide kanten bebouwd zijn hebben idealiter fietspaden aan beide kanten van de weg. Dit voorkomt dat de fietser een afkorting zoekt via het trottoir. 2-richtingen fietspaden aan één kant zijn vooral van interesse waar slechts één kan bebouwd is of andere ruimtelijke situaties met vergelijkbare fietspatronen.

### 3.6 *Ideaaltypische wegbeelden*

De conclusies voor ideaaltypische wegbeelden zijn thans in discussie. Concept ideaaltypische wegbeelden zijn vastgelegd voor regionale hoofdwegen buiten de bebouwde kom, regionale hoofdwegen binnen de bebouwde kom, mainstream stedelijke hoofdwegen (afb. 6), smalle stedelijke hoofdwegen, mainstream wijkontsluitingswegen (afb. 7) en smalle wijkontsluitingswegen. De mainstream wijkontsluitingswegen zijn voorts gekenmerkt door een afwijkende kleur of verharding aan het begin van ieder segment nabij een kruispunt van 50km/u-wegen. Smalle stedelijke hoofdwegen hebben geen parkeervoorzieningen langs de rijbaan, smalle wijkontsluitingswegen geen fietsvoorzieningen. Regionale hoofdwegen in de stad hebben een profiel vergelijkbaar met de onderste twee in afbeelding 6.

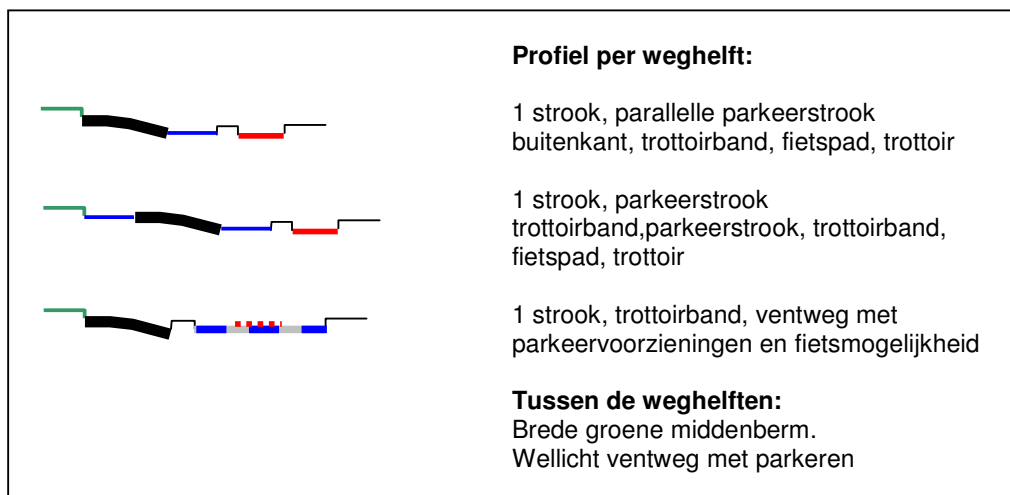
**Afbeelding 6** **Ideaaltypische wegbeeldprofielen voor mainstream stedelijke hoofdwegen**



Ook de openbare verlichting ondersteunt de herkenbaarheid van wegen, aldus voorlopige standpunten. De masten van hoofdwegen zijn hoger dan van wijkontsluitingswegen. Er is nog discussie of wijkontsluitingswegen zich van hoofdwegen moeten onderscheiden door mastplaatsing, maar dit is veelal moeilijk vanwege bomen die soms op de middenberm en soms langs de buitenkant van een weg staan. De samenhang van de Internationale ring en CentrumRing die ieder uit verschillende wegtypes bestaat, zou kunnen worden geaccentueerd door aparte masttypes en wellicht secundaire verlichting. Dit is verlichting die vooral signaalfunctie heeft en weinig doet voor de verlichting zelf. Het kan gaan om kleine lichtjes die idealiter ook in de mastarchitectuur een bepaalde plek en vormgeving hebben zodat ze ook bij daglicht hun functie beter kunnen vervullen. Voorbeelden voor

50km/u-wegen zijn nog nauwelijks op de markt. Maar de eerste experimenten voor winkelstraten en voetgangerswegen (afb. 8) kunnen wellicht overdragen worden op de 50km/u-wegen.

**Afbeelding 7 Ideaaltypische wegbeeldprofielen voor mainstream wijkontsluitingswegen**



**Afbeelding 8 Voorbeelden van secundaire verlichting die de samenhang binnen wegconfiguraties benadrukt**



3.7 Ruimtegebrek

Bij ruimtegebrek kunnen de redeneringen die tot ideaaltypische wegbeelden hebben geleid ook van dienst zijn om keuzes te doen die tot smallere wegprofielen leiden. Bijvoorbeeld, kan worden afgeweken van de ideaaltypische breedte van een 1-richtingen fietspaden van minimaal 2,1m (met brommers minimaal 2,4m; Handboek openbare ruimte). In praktijk komt 1,8m veel voor, omdat ook dit een acceptabele kwaliteit

oplevert en o.a. de trottoirbreedte minder onder druk komt te staan. Op zeer kritische routes komen zelfs fietspadbreedtes van 1,4m voor of kan van een fietsvoorzieningen worden afgezien als er in de nabijheid hoogwaardige fietspaden parallel verlopen. Andere mogelijke richtinggevendende uitspraken zijn (selectie):

- zolang het trottoir minimaal 2m breed is, is een fietsstrook beter dan een breder trottoir zonder fietsvoorziening, of een fietspad beter dan een fietsstrook met breder trottoir.
- wijkontsluitingsweg met smalle middenberm: fietspaden in combinatie met niveaugelijke middenberm verdienen de voorkeur boven fietsstroken met niveauongelijke middenberm.

### *3.8 Op weg naar de ontwikkelopgave*

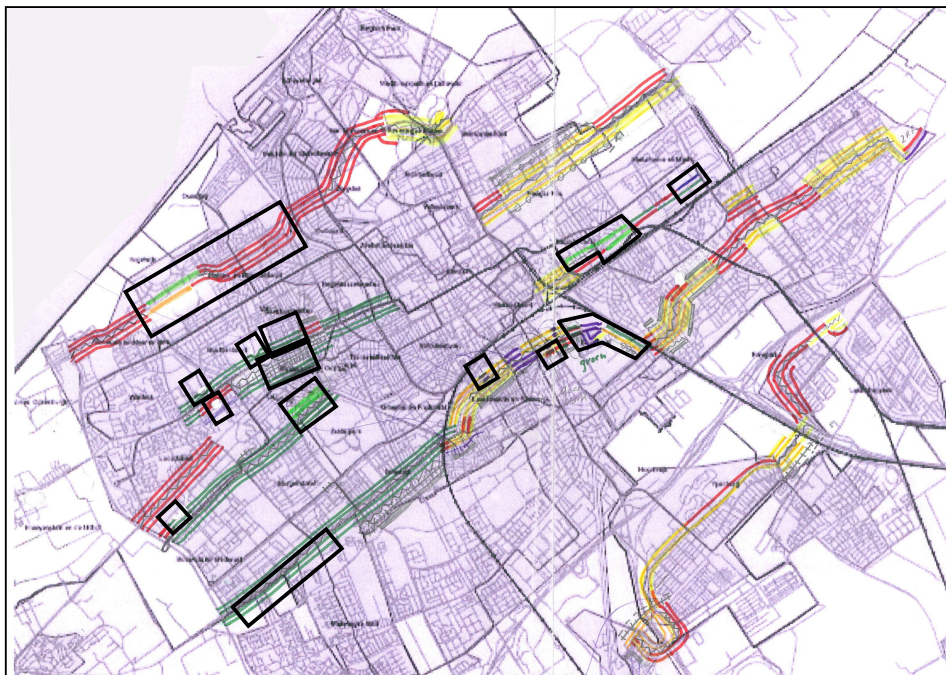
De inventarisatie van wegbeelden leidt, wat de profielen betreft, tot kaartbeelden zoals afbeelding 9, die het aantal stroken per richting weergeven en of een weg fietspaden, fietsstroken, stroken, parkeervoorzieningen, middenbermen, trambaan of busvoorzieningen hebben en waar zich deze in het profiel bevinden. De afbeelding is niet voorzien van een legenda omdat de concretere inhoud voor dit paper minder van belang is. Opvallend is in de huidige situatie dat hoofdwegen meer continuïteit kennen dan wijkontsluitingswegen, net als wegen parallel aan de kust t.o.v. wegen dwars op de kust. De zwaarte kaders in afbeelding 9 geven de afwijkingen t.o.v. ideaaltypische wegbeelden weer. De verzameling van dergelijke afwijkingen vormt de basis voor het vastleggen van de ontwikkelopgave. Hier gaat echter eerst een prioritering overeen (selectie, volgordes) en komen uit andere benaderingen projecten bij.

## **4. Synthese en conclusie**

De KW is een belangrijke stap om het HNM-beleid te effectueren. De KW is gericht op wegvervoer en weginfrastructuur, maar de maatregelen raken ook andere terreinen, vooral OV, langzaam verkeer, openbare ruimte en wijkontwikkeling. Sommige stappen in de KW zijn eenvoudig zoals de identificatie van ongewenst doorgaand verkeer, de definitie van ideaaltypische wegbeelden, of de vergelijking van deze met bestaande wegbeelden. Andere stappen zijn uitdagend zoals het bedenken van maatregelen om wegverkeer te verleiden om wenselijke routes te kiezen. Wegbeelden spelen hierbij een belangrijke rol, maar ook de relatieve snelheid: de gewenste route moet voldoende capaciteit hebben en sneller zijn dan de ongewenste (sluip)route, en dit is soms moeilijk te realiseren. Een belangrijk ander middel om de verkeersstromen doelmatig(er) te spreiden is hun prioritering in de verkeersregeling bij de toegang tot hoofdwegen en wijkontsluitingswegen.

De realisatie van in de KW aangegeven maatregelen vormt, alleen al wat wegbeelden betreft, een langdurig proces dat – gezien de gemoeide investeringen – ook een stempel drukt op toekomstige herzieningen van het strategische verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente.

**Afbeelding 9 Stedelijke hoofdwegen parallel aan de kust en afwijkingen van ideaaltypische wegbeelden**



*Bronnen*

- CROW, 2004a, ASVV 2004. *Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom*, Ede.
- CROW, 2004b, *Richtlijn Essentiële Herkenbaarheidskenmerken van Weginfrastructuur*, publicatie 203, Ede.
- CROW, 2006, *Veilig oversteken? Vanzelfsprekend! Toepassing en ontwerp van oversteekvoorzieningen voor voetgangers*, publicatie 226, Ede.
- Gemeente Den Haag, 1991, *Verkeersplan*, Den Haag.
- Gemeente Den Haag, 2004, *Kadernota openbare ruimte Den Haag. Ruimte voor kwaliteit*, Den Haag
- Gemeente Den Haag, *Handboek openbare ruimte, deel 3: Technische eisen voor de inrichting van de openbare ruimte*
- Gemeente Den Haag, 2008, *Meerjarenplan Verkeersveiligheid 2008 2011*, Den Haag.
- Gemeente Den Haag, 2010, *Haagse Nota Mobiliteit (ontwerp)*, Den Haag.
- Goudappel Coffeng, 2004, *Pilotstudie Stadsleefgebieden Den Haag Zuidwest*, in opdracht van de gemeente Den Haag, Den Haag en Deventer.
- Topp, H.H., *Städtische Hauptverkehrsstrassen: Hoch belastet und doch stadtverträglich?*, in: *Strassenverkehrstechnik*, nummer 2, blz. 80 t/m 88.