



Bijlage maatvoering verkeer

Verkeersontwerp.

Conform de Haagse Nota Mobiliteit 2010 – 2020 onderscheiden we verschillende soorten gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Deze zijn in te delen in de volgende categorieën:

- Regionale hoofdwegen (artikel 4.4.1)
- Stedelijke hoofdwegen (artikel 4.4.2)
- Wijkontsluitingswegen (artikel 4.4.3)
- Erftoegangswegen (artikel 4.4.4)

Alle wegcategorieën brengen aparte maatvoering met zich mee. Per categorie zijn deze hieronder beschreven.

4.4.1 Regionale hoofdwegen.

- Deze categorie wegen betreft hoofdwegen met een functie om de ontsluiting en verbinding te faciliteren van (boven)regionaal verkeer.
- Als uitgangspunt geldt op deze wegen binnen de bebouwde kom een ontwerpsnelheid van 70 km/uur op wegvakniveau.
- Er zal gestreefd moeten worden naar zo weinig mogelijk aansluitingen met ondergeschikte wegen, mits de toegankelijkheid en bereikbaarheid van hulpdiensten in de omliggende wijken en/of buurten hierdoor niet wordt geschaad.
- Aansluitingen van particuliere in- en uitritten zullen beperkt en alleen onder strikte voorwaarden toegestaan moeten worden.
- Een wegprofiel van 2x2 rijstroken met een middenberm heeft de voorkeur. Wanneer dit profiel niet inpasbaar is dient te worden teruggevallen op de maatvoering die geldt bij “stedelijke hoofdwegen” (artikel 4.4.2).
- Bromfietzers en fietsers rijden over een aparte geasfalteerde vrij liggende voorziening en zijn niet op de rijbaan toegestaan. Palen en andere obstakels in fiets-/bromfietspaden dienen vermeden te worden.
- Halteren van lijnbussen gebeurt buiten de rijbaan in een bushaltekomp. Deze dient in relatie tot de functionaliteit van de omgeving te worden bepaald en bij voorkeur gebeurt dit vlak na een kruising.
- Op alle takken van kruispunten dient de voorrang geregeld te zijn door middel van bebording en markering. Tevens dient de voorrang van eventuele aanwezig vrij liggende bromfietspaden onderling door middel van bebording en markering geregeld te zijn.
- Het parkeren en laden & lossen direct langs de rijbaan is niet toegestaan.
- De hieronder aangeven maatvoering zijn wensmaten in rechtstanden. Mocht hiervan worden afgeweken, zal dit onderbouwd dienen te worden en met belanghebbenden moeten worden afgestemd.

4.4.1.1 Ruimte voor gemotoriseerd verkeer (zie ook artikel 4.6 en 4.9):

- Rijstrookbreedte (wegprofiel 2x2)	3,50 meter
- Opstelstroken bij verkeerslichten	3,25 meter
- Exclusieve rijstrook voor bus- en overig zwaar verkeer	3,50 meter
- Hoogte onderdoorgang/tunnel	4,70 meter

- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement 4,00 procent
- Obstakelvrije ruimte naast rijbaan 1,00 meter
- Obstakelvrije ruimte naast fiets-/bromfietspad 0,60 meter

4.4.1.2 Ruimte voor lijnbussen (zie ook artikel 4.5):

- Lijnbusbaan in twee richtingen 7,00 meter
- Breedte haltekom 3,00 meter
- Lengte rechtstand bushalte in haltekom bij één halterende bus 13,00 meter
- Lengte rechtstand bushalte in haltekom bij twee halterende bussen 26,00 meter
- Lengte verhoogd gedeelte bushalte bij één halterende bus (incl. verloopstukken) 9,00 meter
- Lengte verhoogd gedeelte bushalte bij twee halterende bussen 22,00 meter
- Hoogte verhoogd gedeelte bushalte 0,18 meter
- Inrijhoek bushaltekom 1 : 8,33
- Uitrijhoek bushaltekom 1 : 5,00
- Breedte bushalteperron (inclusief abri) 3,60 meter

4.4.1.3 Ruimte voor bromfiets- en fietsverkeer:

- Vrij liggend fiets-/bromfietspad in één richting 2,40 meter
- Vrij liggend fiets-/bromfietspad in twee richtingen (lokaal) 3,50 meter
- Vrij liggend fiets-/bromfietspad in twee richtingen (interlokaal) 4,00 meter
- Opstelgelegenheid tussen rijbanen en/of achterliggend fiets-/bromfietspad 3,00 meter
- Opstelgelegenheid tussen rijbanen en/of achterliggend fiets-/bromfietspad bij VRI 4,00 meter
- Hoogte onderdoorgang/tunnel₂ 2,50 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement₃ 3,00 procent
- Obstakelvrije ruimte naast fiets-/bromfietspad 0,60 meter

4.4.1.4 Ruimte voor voetgangers (zie ook artikel 4.7, 4.8, 4.10 en 4.11):

- Trottoirbreedte 2,60 meter
- Vrije doorgang bij puntobstakels 1,20 meter
- Opstelruimte tussen rijbaan en fiets-/bromfietspad 2,25 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement 2.50 procent

4.4.1.5 Ruimte voor schrikstroken:

- Schrikstroken tussen rijbaan en fiets-/bromfietspad dienen herkenbaar te zijn door afwijkende kleur en/of bestratingsmateriaal.
- De breedte van de schrikstrook wordt bepaald door de som van de obstakelvrije ruimte naast het fiets-/bromfietspad en obstakelvrije ruimte naast rijbaan/parkeerstrook plus de breedte van een in de schrikstrook geplaatst object.
- Wanneer er geen objecten in de schrikstrook zijn gepositioneerd, dient de schrikstrook 1,20 meter te bedragen.

4.4.2 Stedelijke hoofdwegen

- Deze categorie wegen betreft hoofdwegen met een functie voor de ontsluiting en verbinding van interwijk en regionaal verkeer.
- Als uitgangspunt geldt op deze wegen binnen de bebouwde kom een ontwerpsnelheid van 50 km/uur op wegvakniveau.
- Er zal gestreefd worden naar zo weinig mogelijk aansluitpunten met ondergeschikte wegen, mits de toegankelijkheid en bereikbaarheid van hulpdiensten hierdoor niet wordt geschaad.
- Aansluitingen van particuliere in- en uitritten zullen zoveel mogelijk beperkt en alleen onder strikte voorwaarden toegestaan moeten worden.
- Een wegprofiel van 2x2 rijstroken met een middenberm heeft de voorkeur. Wanneer dit profiel niet inpasbaar is dient te worden teruggevallen op de maatvoering die geldt bij "wijkontsluitingswegen"

(artikel 4.4.3).

- Bromfietsers rijden op de rijbaan mee met het autoverkeer en fietsers rijden over een aparte geasfalteerde vrij liggende voorziening. Palen en andere obstakels in fietspaden dienen vermeden te worden.
- Halteren van lijnbussen gebeurt buiten de rijbaan in een bushaltekomp. Deze dient in relatie tot de functionaliteit van de omgeving te worden bepaald en bij voorkeur gebeurt dit vlak na een kruising.
- Op alle takken van kruispunten dient de voorrang geregeld te zijn door middel van bebording en markering. Op kruisingen van fietspaden onderling wordt de voorrang niet geregeld.
- Het eventuele laden & lossen en langsparkeren geschiedt aan de rechterzijde van de weg. Deze vakken/stroken dienen herkenbaar te zijn door afwijkend materiaal of bestratingspatroon. Haaksparkeren langs deze categorie wegen is niet toegestaan.
- De hieronder aangegeven maatvoering zijn wensmaten in rechtstanden. Mocht hiervan worden afgeweken, zal dit onderbouwd dienen te worden en met belanghebbenden moeten worden afgestemd.

4.4.2.1 Ruimte voor gemotoriseerd verkeer (zie ook artikel 4.6 en 4.9):

- Rijstrookbreedte (wegprofiel 2x2)	3,50 meter
- Opstelstroken bij verkeerslichten	3,25 meter
- Exclusieve rijstrook voor bus- en overig zwaar verkeer	3,50 meter
- Hoogte onderdoorgang/tunnel	4,70 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement	4,00 procent
- Parkeervakken	2,00 meter
- Obstakelvrije ruimte naast rijbaan (vaste obstakels)	0,60 meter
- Obstakelvrije ruimte naast parkeervakken	0,60 meter

² Indien het fiets-/bromfietspad als calamiteitenroute fungeert, dient de hoogte in overleg met de hulpdiensten te worden afgestemd

³ Bij hellingen dient na maximaal 150 meter een vlak gedeelte van minimaal 25 meter aangebracht te worden

4.4.2.2 Ruimte voor trams (zie ook artikel 4.5):

- Trambaan in twee richtingen met mastopstelling in midden	7,00 meter
- Trambaan in twee richtingen met mastopstelling aan zijkanten	6,50 meter
- Obstakel vrije ruimte vanuit hart tramspoor	1,70 meter
- Afstand tussen hart spoor en voorkant halteperron	1,40 meter
- Lengte toegankelijke tramhalte voor één tram (exclusief oplopen)	36,00 meter
- Lengte toegankelijke tramhalte voor twee trams (exclusief oplopen)	75,00 meter
- Lengte oplopen naar tramhalte	5,50 meter
- Hoogte tramhalte t.o.v. bovenkant spoorstaaf	0,30 meter
- Breedte toegankelijke tramhalte in zijligging (exclusief hekwerk)	3,00 meter
- Breedte toegankelijke tramhalte in middenligging	5,00 meter

4.4.2.3 Ruimte voor lijnbussen (zie ook artikel 4.5):

- Lijnbusbaan in twee richtingen	7,00 meter
- Breedte haltekomp	3,00 meter
- Lengte rechtstand bushalte in haltekomp bij één halterende bus	13,00 meter
- Lengte rechtstand bushalte in haltekomp bij twee halterende bussen	26,00 meter
- Lengte verhoogd gedeelte bushalte bij één halterende bus (incl. verloopstukken)	9,00 meter
- Lengte verhoogd gedeelte bushalte bij twee halterende bussen	22,00 meter
- Hoogte verhoogd gedeelte bushalte	0,18 meter

- Inrijhoek bushaltekomp 1 : 8,33
- Uitrijhoek bushaltekomp 1 : 5,00
- Breedte bushalteperron (inclusief abri) 3,60 meter

4.4.2.4 Ruimte voor fietsverkeer:

- Vrijliggend fietspad in één richting 2,40 meter
- Vrijliggend fietspad in twee richtingen (lokaal) 3,50 meter
- Vrijliggend fietspad in twee richtingen (interlokaal) 4,00 meter
- Opstelgelegenheid tussen rijbanen en/of achterliggend fietspad 3,00 meter
- Opstelgelegenheid tussen rijbanen en/of achterliggend fietspad bij VRI 4,00 meter
- Hoogte onderdoorgang/tunnel⁴ 2,50 meter
- Maximale hellingspercentage in het verticale alignements 3,00 procent
- Obstakelvrije ruimte naast fietspad 0,60 meter

4.4.2.5 Ruimte voor voetgangers (zie ook artikel 4.7, 4.8, 4.10 en 4.11):

- Trottoirbreedte 2,60 meter
- Vrije doorgang bij puntobstakels 1,20 meter
- Vrije doorgang bij terrasuitstallingen 1,50 meter
- Opstelruimte tussen rijbaan en fietspad 2,25 meter
- Opstelruimte tussen rijbaan en trambaan (van hart spoor tot kant rijbaan) 4,00 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement 2,50 procent

4.4.2.6 Ruimte voor schrikstroken:

- Schrikstroken tussen rijbaan/parkeerstrook en fietspad dienen herkenbaar te zijn door afwijkende kleur en/of bestratingsmateriaal.
- De breedte van de schrikstrook wordt bepaald door de som van beide objectafstanden waartussen de schrikstrook zich bevindt plus de breedte van het object zelf.
- Wanneer er geen objecten in de schrikstrook zijn gepositioneerd, dient de schrikstrook minimaal 1,20 meter te bedragen.

⁴ Indien het fiets-/bromfietspad als calamiteitenroute fungeert, dient de hoogte in overleg met de hulpdiensten te worden afgestemd

⁵ Bij hellingen dient na maximaal 150 meter een vlak gedeelte van minimaal 25 meter aangebracht te worden

4.4.3 Wijkontsluitingswegen.

- Deze categorie wegen betreft hoofdwegen met een functie voor de ontsluiting en verbinding tussen hoofdwegen en gebiedsontsluitingswegen en/of erftoegangswegen.
- Als uitgangspunt geldt op deze wegen binnen de bebouwde kom een ontwerpsnelheid van 50 km/uur op wegvakniveau.
- Een wegprofiel van 2x1 rijbaan met een middenberm of heeft de voorkeur. Wanneer dit profiel niet inpasbaar is dient te worden teruggevallen op de maatvoering die geldt de voorkeur voor een wegprofiel van 1x2 rijstroken.
- Bromfietzers rijden op de rijbaan mee met het autoverkeer. Gestreefd dient te worden naar aparte geasfalteerde vrijliggende voorziening voor fietsen. Bij onvoldoende ruimte is de toepassing van een fietsstrook mogelijk. Palen en andere obstakels in fietspaden dienen vermeden te worden.
- Halteren van lijnbussen gebeurt geheel of gedeeltelijk in een haltekom, waardoor de doorstroming van het overige verkeer (o.a. de hulpdiensten) niet stagneert. De bushalte dient in relatie tot de functionaliteit van de omgeving te worden bepaald en bij voorkeur gebeurt dit vlak na een kruising.
- Op alle takken van kruispunten dient de voorrang geregeld te zijn door middel van bebording en

markering. Op kruisingen van fietspaden onderling wordt de voorrang niet geregeld.

- Langsparkeren kan aan beide zijden van de weg plaatsvinden (buiten de rijbaan). Het eventuele laden & lossen geschiedt aan de rechterzijde van de weg. In beide gevallen dienen de vakken en/of stroken herkenbaar te zijn door afwijkend materiaal of bestratingpatroon. Haaksparkeren langs deze categorie wegen is niet toegestaan.

- De hieronder aangegeven maatvoering zijn wensmaten in rechtstanden. Mocht hiervan worden afgeweken, zal dit onderbouwd dienen te worden en met belanghebbenden moeten worden afgestemd.

4.4.3.1 Ruimte voor gemotoriseerd verkeer (zie ook artikel 4.6 en 4.9):

- Rijbaanbreedte per richting (wegprofiel 2x1)	4,50 meter
- Rijstrookbreedte per richting (wegprofiel 1x2)	3,50 meter
- Opstelstroken bij verkeerslichten	3,25 meter
- Exclusieve rijstrook voor bus- en overig zwaar verkeer	3,50 meter
- Hoogte onderdoorgang/tunnel	4,70 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement	4,00 procent
- Parkeervakken aan rechterzijde van de rijbaan	2,00 meter
- Parkeervakken aan linkerzijde van de rijbaan	2,50 meter
- Obstakelvrije ruimte naast rijbaan (vaste obstakels)	0,60 meter
- Obstakelvrije ruimte naast parkeervakken	0,60 meter

4.4.3.2 Ruimte voor trams (zie ook artikel 4.5):

- Trambaan in twee richtingen met mastopstelling in midden	7,00 meter
- Trambaan in twee richtingen met mastopstelling aan zijkanten	6,50 meter
- Obstakel vrije ruimte vanuit hart tramspoor	1,70 meter
- Afstand tussen hart spoor en voorkant halteperron	1,40 meter
- Lengte toegankelijke tramhalte voor één tram (exclusief oplopen)	36,00 meter
- Lengte toegankelijke tramhalte voor twee trams (exclusief oplopen)	75,00 meter
- Lengte oplopen naar tramhalte	5,50 meter
- Hoogte tramhalte t.o.v. bovenkant spoorstaaf	0,30 meter
- Breedte toegankelijke tramhalte in zijligging (exclusief hekwerk)	3,00 meter
- Breedte toegankelijke tramhalte in middenligging	5,00 meter

4.4.3.3 Ruimte voor lijnbussen (zie ook artikel 4.5):

- Lijnbusbaan in twee richtingen	7,00 meter
- Breedte haltekom	3,00 meter
- Breedte gedeeltelijke haltekom	1,00 meter
- Lengte rechtstand bushalte in haltekom bij één halterende bus	13,00 meter
- Lengte rechtstand bushalte in haltekom bij twee halterende bussen	26,00 meter
- Lengte verhoogd gedeelte bushalte bij één halterende bus (incl. verloopstukken)	9,00 meter
- Lengte verhoogd gedeelte bushalte bij twee halterende bussen	22,00 meter
- Hoogte verhoogd gedeelte bushalte	0,18 meter
- Inrijhoek bushaltekom	1 : 8,33
- Uitrijhoek bushaltekom	1 : 5,00
- Breedte bushalteperron (inclusief abri)	3,60 meter

4.4.3.4 Ruimte voor fietsverkeer:

- Fietsstrook	1,75 meter
- Vrijliggend fietspad in één richting	2,40 meter
- Vrijliggend fietspad in twee richtingen (lokaal)	3,50 meter
- Vrijliggend fietspad in twee richtingen (interlokaal)	4,00 meter
- Breedte opstelgelegenheid tussen rijbanen en/of achterliggend fietspad	3,00 meter

- Hoogte onderdoorgang/tunnel ⁷	2,50 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement ⁸	3,00 procent
- Obstakelvrije ruimte naast fietspad	0,60 meter

4.4.3.5 Ruimte voor voetgangers (zie ook artikel 4.7, 4.8, 4.10 en 4.11):

- Trottoirbreedte	2,60 meter
- Uitstapstrook bij parkeren langs groenstrook	1,20 meter
- Vrije doorgang bij puntobstakels	1,20 meter
- Vrije doorgang bij terrasuitstallingen	1,50 meter
- Opstelruimte tussen rijbaan en fietspad	2,25 meter
- Opstelruimte tussen rijbaan en trambaan (van hart spoor tot kant rijbaan)	4,00 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignement	2,50 procent

4.4.3.6 Ruimte voor schrikstroken:

- Schrikstroken tussen rijbaan/parkeerstrook en fietspad dienen herkenbaar te zijn door afwijkende kleur en/of bestratingmateriaal.
- De breedte van de schrikstrook wordt bepaald door de som van de obstakelvrije ruimte naast het fiets-/bromfietspad en obstakelvrije ruimte naast rijbaan/parkeerstrook plus de breedte van een in de schrikstrook geplaatst object.
- Wanneer er geen objecten in de schrikstrook zijn gepositioneerd, dient de schrikstrook 1,20 meter te bedragen.

4.4.3.7 Bijzondere aandacht is gegeven aan de minimum rijbaanbreedte bij gebiedsontsluitingswegen en wijkontsluitingswegen met middenberm.

Bij de voor Den Haag kenmerkende lanen met een middenberm is gekozen voor het handhaven van een minimumbreedte van 4,50 meter.

Deze minimale ontwerpbreedte kan worden gehanteerd wanneer de doorrijdbaarheid van de hulpdiensten door middel van onderstaande, en in overleg met de hulpdiensten eventueel aanvullende, maatregelen wordt gegarandeerd:

- Het toepassen van verkeerslichtenbeïnvloeding (Opticom);
- Het waarborgen door de gemeente van het functioneren van het systeem van verkeerslichtenbeïnvloeding;
- Het uitsluitend aanbrengen van andere verkeersremmende maatregelen zonder de doorstroming van de hulpdiensten te verminderen;
- In principe geen ORAC's plaatsen langs deze wegen;
- Het halteren van bussen in principe uitsluitend laten plaatsvinden in haltekommen.

Aanvullende mogelijke maatregel:

Indien naast de rijbaan een vrije trambaan ligt deze geschikt te maken voor de hulpdiensten om overheen te rijden, en op ieder door de hulpdiensten gewenst punt op- en af te kunnen rijden. De rijbaan mag dan smaller worden uitgevoerd dan 4,50 meter.

⁶ Breedte alleen vereist bij rijbaanbreedte van 4,50 meter

⁷ Indien het fiets-/bromfietspad als calamiteitenroute fungeert, dient de hoogte in overleg met de hulpdiensten te worden afgestemd

⁸ Bij hellingen dient na maximaal 150 meter een vlak gedeelte van minimaal 25 meter aangebracht te worden

4.4.3.8 Dubbele asmarkering:

Een dubbele asmarkering wordt als het meest essentiële kenmerk gezien van de gebiedsontsluitingswegen. Deze zal in theorie alleen worden toegepast bij 'overige gebiedsontsluitingswegen' aangezien alle andere gebiedsontsluitingswegen uitgaan van een middenberm tussen beide rijrichtingen. De volgende eisen worden gesteld aan het toepassen van dubbele asmarkering:

- Alleen toepassen op gebiedsontsluitingswegen waar geen middenberm aanwezig is.
- De maatvoering van de dubbele asmarkering bestaat uit twee doorgetrokken lijnen van ieder 0,10 meter breed met een tussenruimte van 0,10 meter. Deze tussenruimte mag (wettelijk) verbreed worden tot 0,18 meter. Wordt deze tussenruimte groter worden dan 0,18 meter, dan gaat de voorkeur uit naar een middenberm.
- Mocht de tussenruimte tussen de dubbele asmarkering meer dan 0,18 meter bedragen en de toepassing van een middenberm niet mogelijk zijn, dan worden de beide lijnen beschouwd als kantlijnen. De tussengelegen ruimte (>0,18 meter) zal dan in een afwijkende grijs tint moeten worden uitgevoerd, om zodoende onderscheid te maken tussen rijbaan en (overrijdbare) middenberm.
- Ter hoogte van zijstraten en eventuele in- en uitritten zal de doorgetrokken dubbele asmarkering moeten worden onderbroken met een dubbele 1-1 markering. Mocht de onderlinge afstand van de zijstraten en/of in-/uitritten minder dan 20 meter bedragen, dan dient de 1-1 markering tussen beide te worden doorgezet.

4.4.4 Erftoegangswegen.

- Deze categorie wegen betreft buurtontsluitingswegen, woonstraten, erven in woon- en winkelgebieden en straten in bedrijfsgebieden.
- Als uitgangspunt geldt op deze wegen binnen de bebouwde kom een ontwerpsnelheid van 30 km/uur op wegvakniveau. Erven in woongebieden worden in beginsel niet toegepast.
- Uit de vormgeving moet kunnen worden afgeleid welk snelheidsregime geldt. De voorkeur gaat uit dit te doen door snelheidsremmende maatregelen toe te passen in de vorm van sinusvormige drempels, met een onderlinge (gemiddelde) afstand van 70 meter. Op plaatsen waar veelvuldig wordt overgestoken door kinderen en minder validen kan worden teruggegaan naar een onderlinge afstand van 50 meter.
- De voorrangssituatie bij erftoegangswegen onderling is niet geregeld, met uitzondering van de erven. Verkeer dat een erf verlaat, dient voorrang te verlenen aan al het overige verkeer.
- De aansluiting van erftoegangswegen op gebiedsontsluitingswegen dient bij voorkeur plaats te vinden door middel van een uitritconstructie (zie artikel 4.4.7), mits hier geen VRI aanwezig is. Indien er een VRI aanwezig is, dient de zonegrens minimaal 20 meter voor de kruising beëindigd te worden.
- Er worden in beginsel geen fietsvoorzieningen aangelegd binnen erftoegangswegen. Uitzondering hierop zijn de hoofdroutes en stertroutes van het fietsnetwerk (HNM 2010 – 2020).
- Doodlopende straten langer dan 50 meter dienen een keerbeweging voor hulpdiensten en vuilniswagens te hebben. Wanneer de doodlopende straten korter dan 50 meter zijn, dienen er afspraken te worden gemaakt met Dienst Stadsbeheer over de wijze waarop het huisvuil wordt ingezameld (zie ook artikel 4.11).
- De hieronder aangegeven maatvoering zijn wensmaten. Mocht hiervan worden afgeweken, zal dit onderbouwd dienen te worden en met belanghebbenden moeten worden afgestemd.

4.4.4.1 Ruimte rijbaan voor gemotoriseerd verkeer:

- | | |
|--|------------|
| - Rijbaanbreedte in woonstraten bij (partieel) éénrichtingsverkeer | 4,00 meter |
| - Rijbaanbreedte in woonstraten bij tweerichtingsverkeer | 5,00 meter |
| - Rijbaanbreedte bij aanwezigheid van gestoken parkeervakken | 5,40 meter |

- Rijbaanbreedte in bedrijventerreinen bij (partieel) éénrichtingsverkeer 5,00 meter
- Rijbaanbreedte in bedrijventerreinen bij tweerichtingsverkeer 7,00 meter

4.4.4.2 Ruimte parkeren voor gemotoriseerd verkeer:

Parkeren kan in erftoegangswegen zowel links als rechts van de weg plaatsvinden (buiten de rijbaan).

De volgende eisen worden aan parkeren binnen erftoegangswegen gesteld:

- Parkeervakken langs de rijbaan moeten als zodanig herkenbaar zijn. Dit wordt bewerkstelligd door een markering tussen de rijbaan en het parkeervak aan te geven. Verder dient het parkeervak uit een afwijkend materiaal of bestratingpatroon te bestaan.

- Bij in-/uitritten en zijpaden dient de parkeerstrook bij voorkeur te worden beëindigd door een uitgebouwd trottoir (verkeersdam).

- Antiparkeervoorzieningen in de vorm van straatmeubilair dienen tot een uiterste te worden beperkt. Zijn toch anti-parkeermaatregelen nodig, dan is de onderlinge afstand situatie-afhankelijk en kan deze variëren tussen de 1,50 meter en 3,50 meter.

- Bij langsparkeren wordt geen vakindeling aangegeven, behalve wanneer de parkeerstrook twee of drie vakken bedraagt of het een specifiek parkeervak betreft.

- De hieronder aangegeven maatvoering zijn wensmaten. Mocht hiervan worden afgeweken, zal dit onderbouwd dienen te worden en met belanghebbenden moeten worden afgestemd:

- Breedte langsparkeervakken 2,00 meter
- Breedte langsparkeervakken voor vrachtauto's 2,60 meter
- Lengte langsparkeervakken 5,50 meter
- Lengte parkeervakken voor minder validen 6,00 meter
- Breedte gestoken parkeervakken 2,50 meter
- Breedte gestoken invalidenparkeervakken 3,50 meter
- Lengte gestoken parkeervakken 5,00 meter

4.4.4.3 Ruimte voor bromfiets- en fietsverkeer:

- Solitair fietspad in één richting 2,10 meter
- Solitair fiets-/bromfietspad in één richting 2,40 meter
- Solitair (brom)fietspad in twee richtingen 3,50 meter
- Hoogte onderdoorgang/tunnel⁷ 2,50 meter
- Maximale hellingspercentage in het verticale alignment⁸ 3,00 procent
- Obstakelvrije ruimte naast (brom)fietspad 0,60 meter

4.4.4.4. Ruimte voor voetgangers:

- Trottoirbreedte 2,30 meter
- Solitair voetpad 2,30 meter
- Uitstapstrook bij parkeren langs groenstrook 1,20 meter
- Vrije doorgang bij puntobstakels 1,20 meter
- Vrije doorgang bij terrasuitstallingen 1,50 meter
- Maximaal hellingspercentage in het verticale alignment 2,50 procent

⁷ Indien het fiets-/bromfietspad als calamiteitenroute fungeert, dient de hoogte in overleg met de hulpdiensten te worden afgestemd

⁸ Bij hellingen dient na maximaal 150 meter een vlak gedeelte van minimaal 25 meter aangebracht te worden

4.4.4.5 Twee-vijf-twee (2-5-2)-straten.

Bij bestaande woonstraten met een wegprofiel van 9,00 meter kan worden teruggevallen op een wegprofiel van een 2-5-2-sstraat. Dit wegprofiel is bedoeld om de parkeerdruk op erftoegangswegen in wijken/buurtten te verlagen en illegaal parkeren te formaliseren om de bereikbaarheid van hulpdiensten te verbeteren. Door deze woonstraten met partieel éénrichtingsverkeer en éénzijdig parkeren te herprofilen, wordt het mogelijk aan beide zijde van de rijbaan te parkeren en blijven de erftoegangswegen bereikbaar voor hulpdiensten. De toepassing van dit soort wegprofielen met een rijbaan van 3,20 meter, tweezijdig parkeren van ieder 1,80 meter breed en aan beide zijde een 1,10 meter breed trottoir (totale breedte van 9,00 meter) geniet niet de voorkeur, maar kan bij uitzondering worden toegepast, mits wordt voldaan aan de volgende aanvullende eisen:

- De parkeerdruk in de gehele wijk en/of buurt dient in de nachtelijke uren meer dan 90% te bedragen.
- Er zijn in de directe omgeving geen andere mogelijkheden om de parkeerdruk te verlagen.
- Wanneer er meer ruimte beschikbaar is dient deze in eerste instantie toe te worden bedeed aan de rijbaan tot een rijbaanbreedte van 3,50 meter
- Wanneer er bij een 3,50 meter brede rijbaan meer ruimte beschikbaar is, dient deze evenredig te worden toebedeeld aan de trottoirs.
- Bomen en overig straatmeubilair dienen in de parkeerstroken en/of parkeervakken opgenomen te worden.
- Brandkranen en overige putten die via de openbare ruimte benaderbaar dienen te zijn, worden vrijgehouden van geparkeerde auto's door de toepassing van antiparkeerpalen voor en na de brandkraan en/of put.
- Indien een erf regelmatig toegankelijk moet zijn voor mindervaliden in een rolstoel/scootmobiel, dient het trottoir minimaal 1,50 meter te bedragen t.h.v. de toegang tot erf in verband met manoeuvreerruimte.

De voorkeur gaat uit naar een rijbaan en parkeren op één niveau met een verhoogd trottoir. Mocht dit niet mogelijk zijn (bijvoorbeeld vanwege kabels en leidingen), kan er voor een inrichting met parkeren op trottoirniveau worden gekozen.

4.4.5 Bereikbaarheid.

Alle gebiedsontsluitingswegen dienen zodanig te zijn ontworpen dat een trekker met oplegger van maximaal 16,50 meter deze te allen tijde kan bereiken. Hierbij dienen alle wegen en bochten van dien grootte te zijn, dat zij geen bijzondere manoeuvres hoeven te maken. Op voorhand aangewezen industriegebieden en de aansluitende wegen op het hoofdwegenet dienen ontworpen te worden op het gebruik van LZV's van 25,25 meter lengte. De inrichting mag niet tot verslechtering van de verkeersveiligheid leiden. CROW-publicatie 260 geeft hier invulling aan.

Alle erftoegangswegen dienen zodanig te zijn ontworpen dat een redvoertuig deze te allen tijden kan bereiken. Mochten er binnen de erftoegangswegen bedrijven zijn gevestigd, die worden aangedaan door groter materiaal, dan zal de situatie ter plaatse moeten worden aangepast. De voorkeur gaat uit naar bedrijvigheid niet binnen erftoegangswegen te situeren of anders beperkingen op te leggen voor het bevoorradingsmaterieel dat het bedrijf aandoet.

4.4.6 Uitritconstructie.

Een uitritconstructie vormt de overgang tussen een gebiedsontsluitingsweg en een erftoegangsweg. Het materiaal van de uitritconstructie mag niet afwijken qua kleur en afmeting van het materiaal in het trottoir en de toepassing van anti-parkeerpalen is niet gewenst op een uitritconstructie. In het geval van hoge parkeerdruk en onoverzichtelijke verkeerssituatie, is het toepassen van anti-parkeerpalen gerechtvaardigd. Er moet voldoende zicht van en op de uitritconstructie zijn, waardoor mogelijk enkele parkeerplaatsen op de gebiedsontsluitingsweg komen te vervallen.

De inritblokken die hiervoor dienen te worden toegepast zijn 0,80 meter diep en 0,08 meter hoog. Bij

een uitritconstructie worden geen voorrangborden en voorrangsmarkeringen worden toegepast. Tevens worden uitritconstructies niet toegepast bij VRI's.

4.4.7 Uitritten.

Een uitrit vormt de overgang tussen een (particulier) terrein en de rijbaan. Het materiaal van de uitrit mag niet afwijken qua kleur en afmeting (lengte/breedte) van het materiaal in het trottoir. De overgang van de uitrit op de rijbaan kan worden uitgevoerd door middel van een verlaagde band of door uitritblokken. De uitritblokken hebben in dit geval een diepte van 0,65 meter en een hoogte van 0,08 meter. Bij een uitrit door middel van een verlaagde band of inritblokken mogen geen voorrangborden en voorrangsmarkeringen worden toegepast.