





6 Vormgeving

## 6.1 Wegbeeld

Het wegbeeld omvat alle zaken die onderdeel zijn van het functionele systeem van de snelweg, dat wil zeggen de weg zelf en de weginrichting.

Als algemeen uitgangspunt geldt dat gezorgd dient te worden voor ordening, continuïteit en rust in zowel de vormgeving als de positionering van alle inrichtingselementen van de snelweg, en daarmee in het wegbeeld. Dit bevordert niet alleen de verkeersveiligheid maar draagt ook in belangrijke mate bij aan het gewenste samenhangende beeld van de snelweg als een zorgvuldig vormgegeven en ingepast systeem.

### A20 en A15

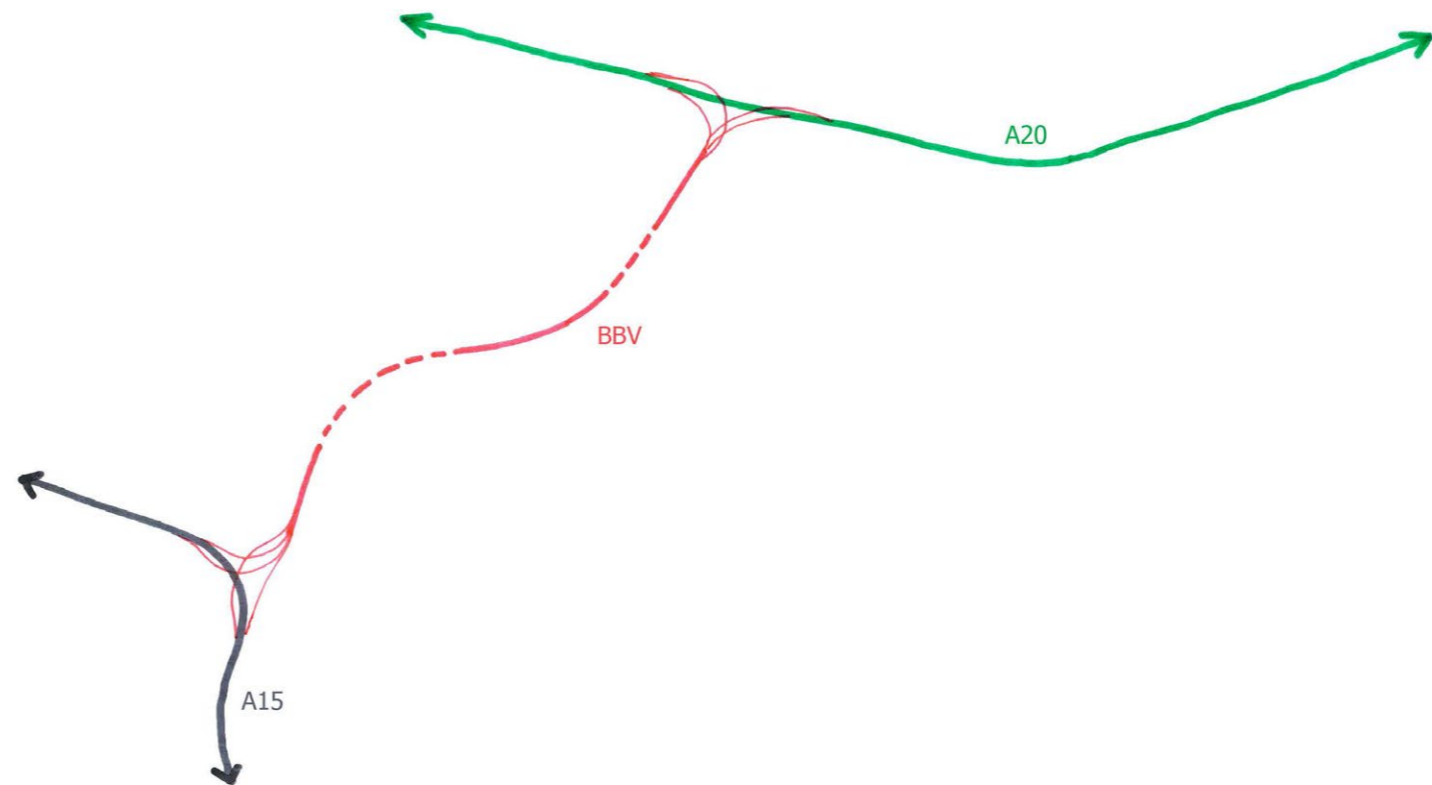
Voor de tracédelen van het BBV project die onderdeel uitmaken van de A20- en de A15 route wordt het bestaande wegbeeld van deze routes zoveel mogelijk gecontinueerd. Voor het A15 deel geldt de situatie zoals die door het MaVa project gerealiseerd wordt daarbij als uitgangspunt.

### A24

De A24 Blankenburgverbinding krijgt als tunneltracé zijn eigen specifieke wegbeeld. Het vertrekpunt wordt daarbij gevormd door het symmetrische wegprofiel van de BBV. Het wegbeeld van de tunnels in het tracé wordt nader omschreven in 6.4.

Voor alle onderdelen van het wegbeeld is een samenhangende, consistente en terughoudende vormgeving het vertrekpunt. Generieke elementen uit het functionele standaardrepertoire zoals geleiderails, barriers en bewegwijzeringsportalen worden daarbij gecombineerd met meer project specifieke onderdelen zoals de verlichting.

Opdat zij visueel zoveel mogelijk wegvallen tegen omgeving cq. de Hollandse wolkenluchten worden de inrichtingselementen van de snelweg uitgevoerd in naturel materiaalkleuren (rvs, blank geanodiseerd aluminium) of gecoat in rustige grijstinten.



Wegbeeld A20

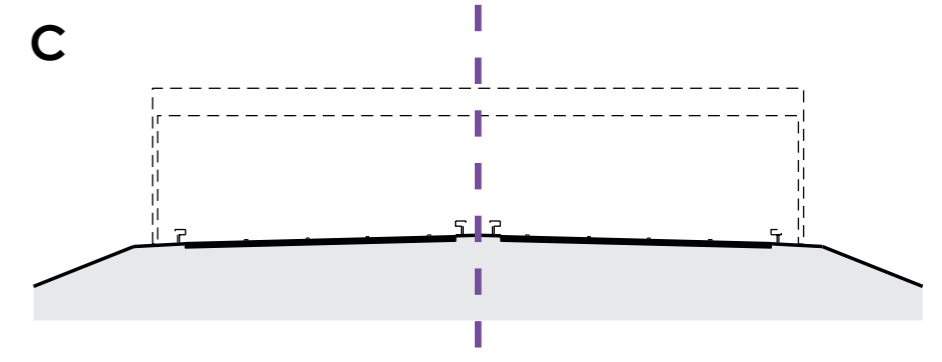
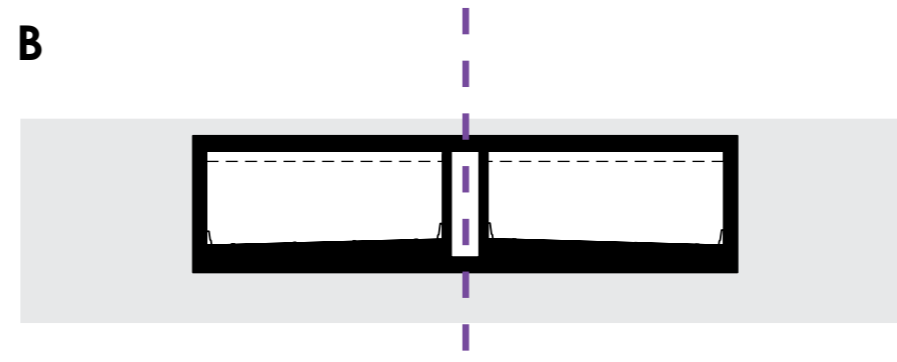
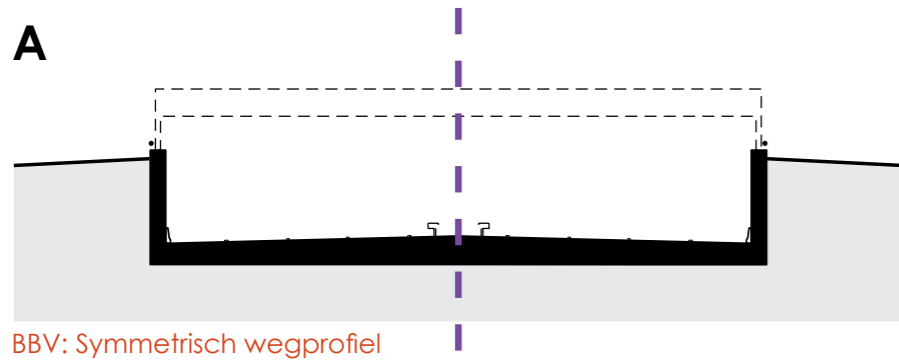


Naturel en neutraal

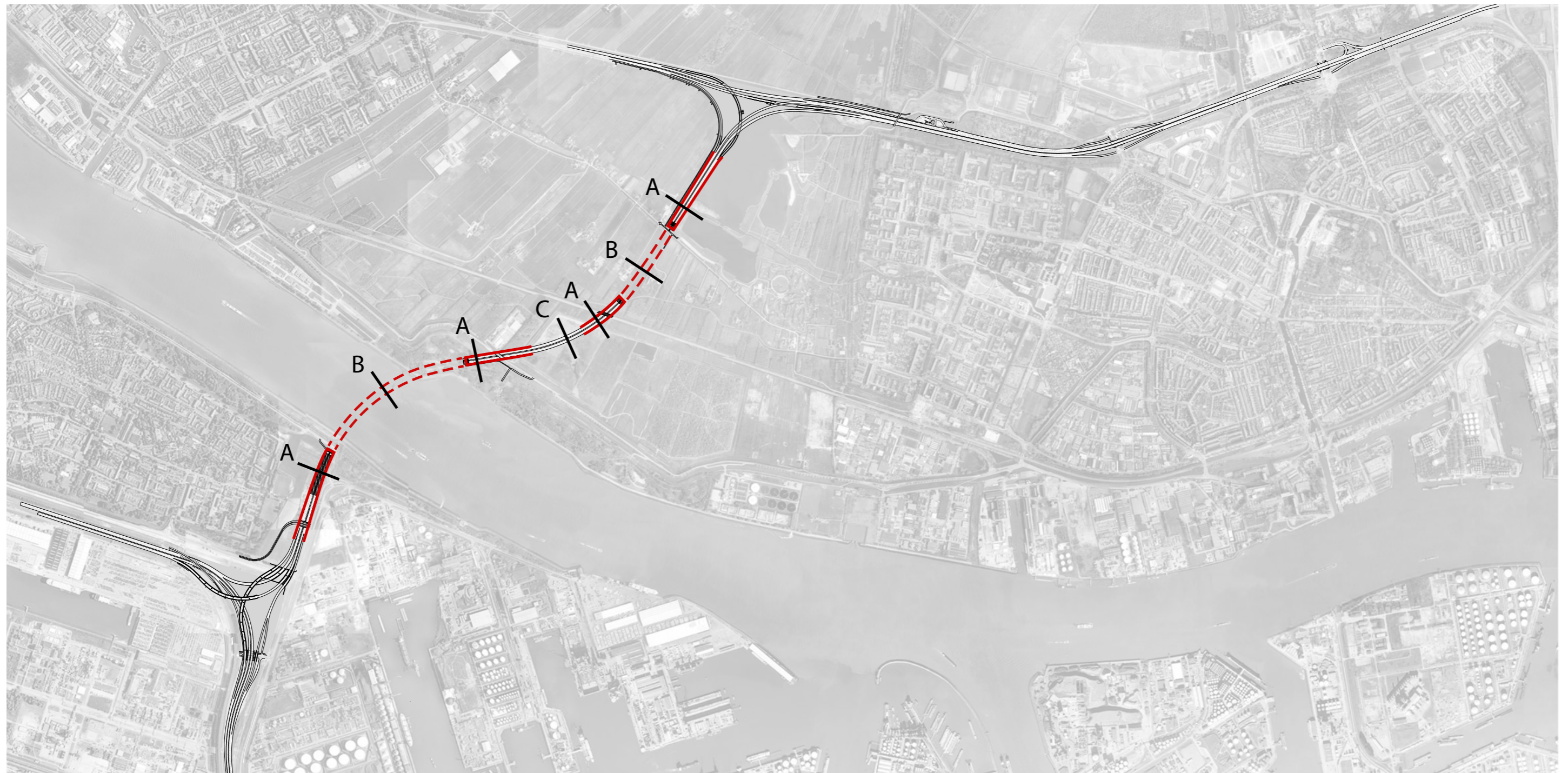


Wegbeeld A15





--- tunnel  
 — tunnelmond



Overzicht type profielen

## 6.1.1 Bermen

### Zijbermen

De zijbermen vormen de overgang tussen het wegprofiel en de omgeving c.q. het landschap. Om de weg en het landschap zo open en direct mogelijk op elkaar te betrekken geldt als principe dat het 'landschap tot aan de kant verharding' dient te worden doorgezet. Dit speelt met name in de twee knopen en langs de A20 in de Aalkeetpolder, waar de open relatie tussen weg en landschap als kernkwaliteit benoemd is. In de A20-knoop en deels langs de A20 wordt de rietbeplanting die fungeert als afzoming van de Krabbepolder zo ver mogelijk tot aan de weg doorgetrokken. Voor de overige zijbermen gaat het in het algemeen om een beplanting met gras (zie verder hoofdstuk 5).

De A24 kent als tunnelverbinding slechts in beperkte mate zijbermen: alleen aan de uiteinden, in de overgang naar de knopen en ter hoogte van de kanteldijk. Om de doorsnijding van de Rietputten door de weg op de kanteldijk te verzachten wordt de rietbeplanting van het gebied zo ver mogelijk tegen de zijbermen van de kanteldijk op getrokken.

Waar mogelijk fungeren de zijbermen als obstakelvrije zones zodat geen voertuigkeringen hoeven te worden toegepast en het zicht op het landschap optimaal is. Indien faunarasters of -hekwerken langs het tracé nodig mochten blijken te zijn dan mogen deze geen visuele afscherming naar de omgeving vormen.

### Middenbermen

In het project is geen sprake van brede middenbermen. De middenbermen horen daarom tot het wegprofiel (en niet tot het 'landschap'). De enige uitzondering wordt gevormd door de middenbermen van de hoofdrijbanen van de A20-knoop, deze ressorteren echter onder de inrichting van de binnenruimten van het knooppunt en vormen een specifieke inpassingsopgave die nader is omschreven in hoofdstuk 5.

Zowel de bestaande A15 als de A20 kennen een continue groene middenberm, deze wordt in de BBV wegdelen die behoren tot deze bestaande routes doorgezet. De continue en vloeiend verloopende middenberm van de A24/ BBV benadrukt de nieuwe verbinding tussen de twee knopen als 'continue lijn'. In de twee tunnels wordt de BBV voorzien van middentunnelkanalen, die zich vloeiend voortzetten in de betonnen middenbermen van de tunneltoeritten. Daar waar geen sprake meer is van een verdiepte ligging, ter plaatse van de kanteldijk en de aansluitingen op de A15 en A20, gaat de betonnen middenberm – binnen hetzelfde dwarsprofiel - over in een met gras begroeide middenberm.



Groene middenberm, landschap tot aan de kant verharding



Betonnen middenberm, wanden

- betonnen middenberm
- groene middenberm



Overzicht type bermen

## 6.1.2 Voertuigkeringen

De voertuigkeringen langs het tracé komen voor als stalen geleiderails of betonnen barriers, in de bij RWS gebruikelijke typen en uitvoeringen; stalen barriers zijn niet toegestaan. Er wordt bij de plaatsing van voertuigkeringen steeds gestreefd naar een zo rustig mogelijk wegbeeld met continue lijnen en zo min mogelijk en vloeiende overgangen.

### Open wegdelen

Naast de continue lijn vormt een zo open mogelijke relatie met het aangrenzende landschap het uitgangspunt. Langs de A15 en de A20, alsmede langs de niet verdiepte delen van de A24 worden daarom stalen geleiderails toegepast in de zijbermen. Waar dit over voldoende lengte mogelijk is worden voertuigkeringen helemaal vermeden en fungeren de zijbermen als obstakelvrije zones; dit speelt met name langs de A20 en in de A20-knoop, in het open landschap van Midden Delfland.

In de middenbermen worden altijd twee stalen geleiderails toegepast, in aansluiting op de bestaande profielen van de A15 en de A20. Ook om een rustig beeld te waarborgen is een enkele geleiderails in de middenberm die uitbuigt bij ieder obstakel (zoals een lichtmast) niet toegestaan.

De viaducten over de Leidingstrook en de fly-over viaducten van de A15-knoop dienen noodzakelijkerwijs voorzien te worden van een verhoogde stalen geleiderails, type H4b. Om visuele onrust te vermijden worden de brugdekrand en -hekwerk hier specifiek op afgestemd (zie par. 6.7).

### Verdiepte wegdelen

De verdiepte wegdelen en de tunnels van de BBV worden langs de wanden voorzien van doorlopende betonbarriers, die zo veel mogelijk geïntegreerd zijn met de wanden (zie par. 6.3).

In de middenbermen van de tunneltoeritten worden twee stalen geleiderails geplaatst. Dit benadrukt de continuïteit van de middenberm met de aansluitende open wegdelen en houdt het wegprofiel in de open tunnelbakken breed en schoon (dit in tegenstelling tot wanneer hier betonnen barriers toegepast zouden worden).



Stalen geleiderails



Verhoogde geleiderails H4B



Beton barrier geïntegreerd in wand

— betonbarriers



Overzicht locaties barriers