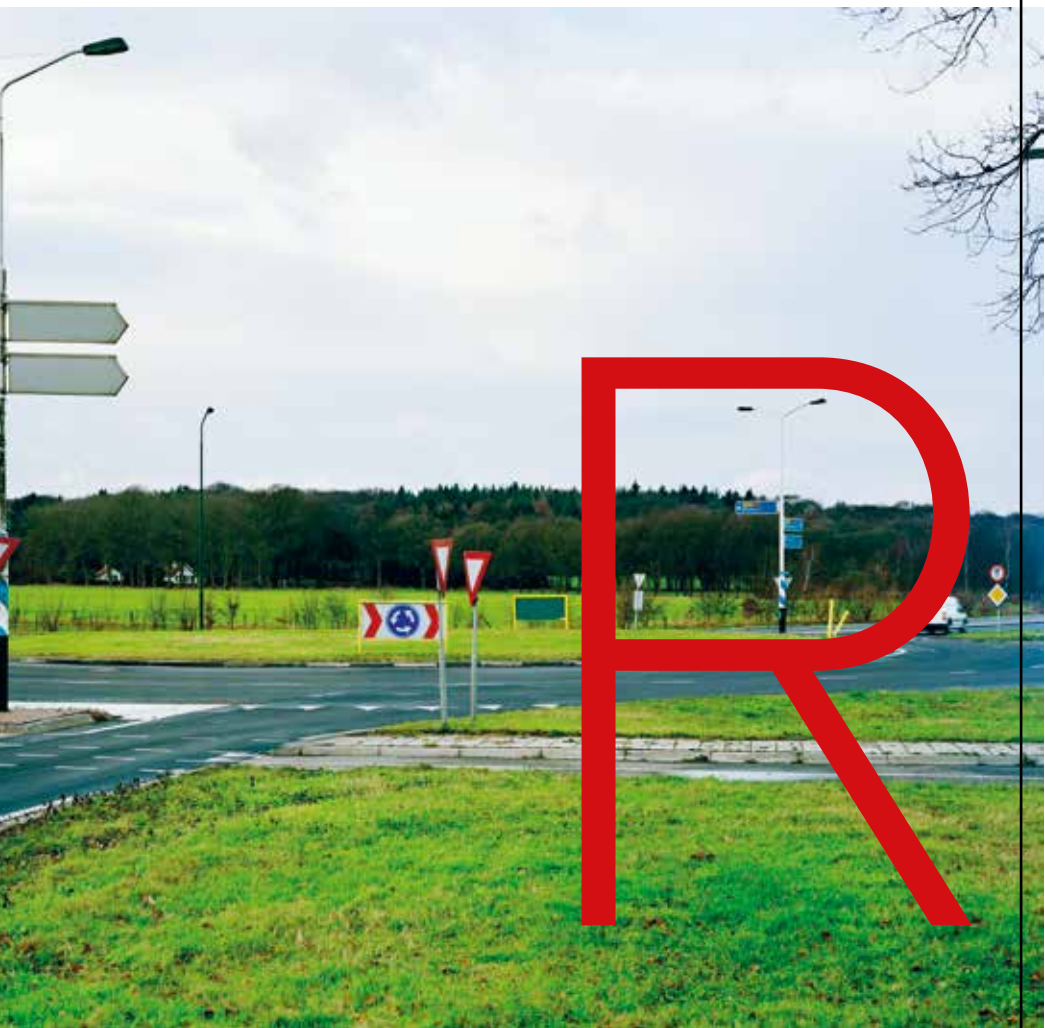


De Leegte van

02.08





Weg met de borden en hekken

Plaats

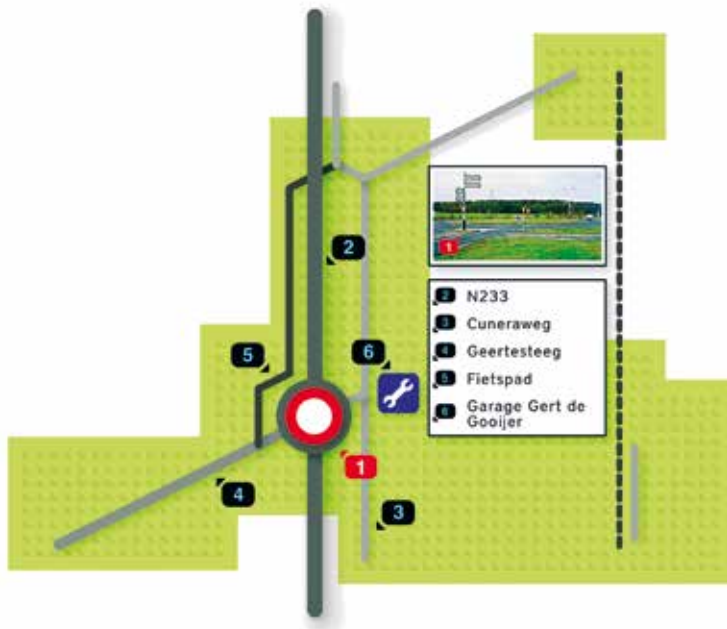
Rhenen – Kruising van de N233 (Cuneraweg) en de Geertesteeg

Prioriteit binnen RotondeLab

- › 2010

Gebied

- › Een open, landelijke streek achter de stuwwal van de Rijn, met oude boerderijen en houten schuren. Van de stad Rhenen zijn alleen de bovenste verdiepingen van een flat te zien.
- › Ter hoogte van de rotonde ligt aan de parallelweg een rijtje bescheiden huizen plus een grote showroom. Daarachter ligt, verscholen achter een bomenrij, de spoorlijn Rhenen-Veenendaal.



Rotonde

- › De Cuneraweg loopt van Rhenen naar Veenendaal. Het gedeelte van Rhenen tot vlak voor de kruising met de Geertesteeg is omgebouwd tot de N233, het stuk daarna is afgewaardeerd tot ventweg, met parallel daaraan een geheel nieuwe N233.
- › De kruising Cuneraweg-Geertesteeg is verbouwd tot rotonde, later is tweehonderd meter verderop ook nog een fietstunnel aangelegd.
- › Door de combinatie van hoofdweg, parallelweg, fietstunnel en fietspaden zijn veel vreemde overhoeken ontstaan.
- › Het middeneiland van de rotonde is een grasvlakte, geheel leeg op vier grote rotondeborden na (type D01_BB12r).
- › Bij de aanleg van twee nieuwe rotondes tussen Rhenen en Leersum heeft de provincie Utrecht in 2009 de vraag van een commercieel bedrijf om een rotonde te mogen sponsoren afgewezen.

Overwegingen

- › Het nieuwe infrastructuurlandschap van de rotonde en de daarmee samenhangende fietstunnel botsen met de ouderwetse landelijkheid van de omgeving. Daarbij springen vooral de hekken van de fietstunnel en de borden op de rotonde lelijk in het oog.
- › Dit probleem is zeker niet typisch voor Rhenen, het speelt in heel Nederland (en ver daarbuiten).
- › De dominante aanblik van de infrastructuur wordt voor een belangrijk deel veroorzaakt doordat de vormgeving een zaak is van ingenieurs en verkeerskundigen en dat voor de inpassing geen beroep wordt gedaan op professionele ontwerpers.
- › Complicerende factor is dat áls er al ontwerpers worden ingeschakeld, zij vaak stuklopen op de richtlijnen en eisen die door verkeerskundigen zijn opgesteld.
- › Af en toe boeken ontwerpers en kunstenaar successen, zo zijn er in Haarlem, Zaandijk en Zeist bordenvrije rotondes gerealiseerd. Deze oplossingen blijven echter incidenten, ze vinden geen navolging en hebben geen invloed op de richtlijnen.

Aanbeveling 1

- › De grote rol die verkeerskundige richtlijnen en wettelijke eisen spelen bij het ontwerpen aan rotondes, leiden vaak tot frustraties. Een onderzoek naar de internationale, landelijke, provinciale en lokale regelgeving moet duidelijk maken hoe hard de eisen in werkelijkheid zijn.
- › Door werkbare alternatieven te presenteren, met name ten aanzien van het doorzicht en de bebording, worden de marges van de ontwerprijheid opgerekt. De resultaten van het onderzoek zullen in brede kring worden verspreid.

Inschakelen

- › Een onderzoeksbureau gespecialiseerd in infrastructuur.



Praktisch

- › Let op de *Wegenverkeerswet* en *Publicatie 126* van kenniscentrum CROW.
- › Uitvoering van dit onderzoek heeft de hoogste prioriteit omdat de resultaten ook een rol spelen bij andere projecten van het Rotonde-Lab, in ieder geval bij de rotondes van Breukelen (*Fotogalerie A2*) en Huis ter Heide (*Kunst in Huis ter H.*) Zie pagina 109 en 157.

Reactie afdeling Mobiliteit provincie Utrecht

- › Stel dat je onderzoek doet naar de regelgeving om duidelijk te maken hoe hard de eisen in werkelijkheid zijn. Dan heb je een advies dat je van de eisen en regels kunt afwijken en wat dan? Met deze analyse zet je het provinciale beleid, de kennis en het inzicht van de ontwerpers en onze normalisering op de helling. En dat vinden wij nogal wat, sterker nog, dat vinden wij helemaal niks. Temeer omdat de uitkomst bepalend is voor nog meer rotondes, én omdat bij deze discussie twee afdelingen van de provincie betrokken worden, te weten Mobiliteit en Wegen.

Aanbeveling 2

- › **Het open boerenlandschap tussen rivier, spoorlijn en bos moet worden gekoesterd. In beginsel is de rotonde van Rhenen mooi leeg, helaas storen de borden op het middeneiland en de hekken van de bijbehorende fietstunnel. Als eerste uitwerking van het onderzoek naar richtlijnen (aanbeveling 1) wordt hier een middeneiland-nieuwe-stijl gerealiseerd zonder rotondeborden. De te ontwikkelen nieuwe rand van het middeneiland wordt ook toegepast bij de reststukken tussen rotonde en parallelweg en, ter vervanging van de hekken, bij de fietstunnel.**

Inschakelen

- › Een architectenbureau met ervaring op het gebied van infrastructuur.

Praktisch

- › Aanbeveling 1 en 2 kunnen eventueel aan dezelfde opdrachtnemer worden uitbesteed.

Reactie afdeling Mobiliteit provincie Utrecht

- › Komen er D1-borden of verdrijvingspijlen op de te ontwikkelen rand?
- › Hekken staan er niet voor niks dus de wegbeheerder en ontwerper raadplegen alvorens dit idee verder uit te werken.





De Leegte van



REPORTAGE
02.08



De leegte van R.

'Hoe ziet de ideale rotonde eruit?' Om deze vraag te beantwoorden stuurde de provincie Utrecht het Rotondologisch Genootschap op pad. En zo togen Van den Boomen en Jonker begin april naar R. om plannen te maken voor de rotonde van de N233. Ze stuitten op borden en hekken. Maar vooral op regels, veel regels.



Met zijn bekende voortvarendheid is Van den Boomen al bijna bij de voordeur van de showroom van autobedrijf Gert de Gooijer, als Jonker uitroept: **'Stop, niet doen, dit is een kippenrestaurant!'** Geschrokken keert Van den Boomen op zijn schreden terug, de claim die de eigenaar van het kippenrestaurant van W. op 'zijn' rotonde meende te hebben en de ellende die dat met zich meebracht, liggen hem nog vers in het geheugen (zie pagina 67).

Jonker heeft gelijk, je moet je eigen tegenstand niet organiseren, want vanuit welke richting je de omgeving ook bekijkt, het is de garage van De Gooijer die de weidsheid verstoort. De rotonde zelf doet daar, afgezien van de vier grote rotondeborden op het middeneiland, nauwelijks afbreuk aan: het is een eenvoudige grasvlakte van een meter of dertig in doorsnee waar twee banen asfalt vrolijk omheen cirkelen. In de verte, richting rivier, ligt de met bossen bedekte stuwwal met daarop het stadje R., het enige dat je daarvan ziet is een blonde flat. Dichterbij liggen oude boerderijen en verweerde houten schuren. Aan de andere kant ligt, achter een oude bommenrij, een spoorlijn.

De garage heeft een brutale hap uit de rij bomen genomen, daar liggen nu de showroom – **'Auto's vanaf €2.500,- op 1e verdieping'** – de parkeerterreinen en het woonhuis van de eigenaar, compleet met een tuin met coniferen en een ronde fontein – een lookalike die meteen een plaatsje krijgt in het de collectie van het Rotondologisch Genootschap.

Met de blikken van de duimendraaiende verkopers in hun rug – in de showroom zagen ze een jongere en een oudere man zitten, de heer De Gooijer zelf? – bestuderen Van

den Boomen en Jonker de rotonde. **'Het is en blijft jammer,'** zegt Jonker, wijzend op de blauwwitte rotondeborden met roodwitte pijlen ernaast en een geel buizenframe eromheen, **'zo'n mooie, lege rotonde en dan toch weer vier van die joekels erop.'** Van den Boomen zucht: **'Mogen we nog blij zijn dat de wegbeheerder er niet ook nog een bult zand op heeft gestort om "het doorzicht eruit te halen", zoals ze dat zo graag zeggen in dat jargon van ze.'**

Regelmatig verdenken Van den Boomen en Jonker verkeerskundigen ervan dat ze lelijkheid en veiligheid als synoniemen beschouwen. Het is al erg genoeg dat de rotonde op zichzelf geen schoonheidsprijs verdient – in tegenstelling tot de decente kruising die de wegen elkaar deels doet overlappen, zadelt de rotonde de omgeving op met een carrousel waarop de aanvoerwegen doodlopen – maar vanuit veiligheidsoogpunt is hij nu eenmaal niet altijd te vermijden. Dat is echter nog geen reden om standaardmeubilering met lelijke borden en slecht afgewerkte randen te gebruiken. Waarom steeds weer een inrichting die zo maximaal mogelijk contrasteert met het omringende landschap?

Jonker, moedeloos: **'In Nederland wordt alles tot op de millimeter ingepast en ontworpen en vervolgens komen er wegwerkers met zo'n klein vrachtwagentje vol borden en hekken en die maken er in een handomdraai een playmobiellandschap van.'**

Van den Boomen, die af en toe het gevoel heeft dat ze een ouder echtpaar vormen dat graag kwaadspreekt over **'die van hiernaast'**, doet er nog een schepje bovenop: **'En als je er wat van zegt, rollen ze met zo'n uitgestreken smoel hun werktekeningen uit:**





“Opdracht”. En op de vraag naar het waarom komt het toverwoord: “Richtlijnen”. Jonker, die in M. geprobeerd heeft het middeneiland te bevrijden van verkeersborden (zie pagina 15): ‘Joh, ik geloof helemaal niets van die zogenaamde harde kennis. Ze schermen met de Wegenverkeerswet, de richtlijnen van kenniscentrum CROW, de lokale verordening, maar als je dan doorvraagt weten ze het ook niet precies. Dat blijkt ook wel, langzamerhand kennen we genoeg praktijkvoorbeelden waar het wel anders bleek te kunnen. Zelfs hier in de provincie, herinner je je die rotonde in Zeist nog, met dat beeld van Gerard Höweler?’ (Zie pagina 161.) Van den Boomen weet er uit zijn blote hoofd ook nog twee, in Haarlem en Zaandijk.

‘Maar wat helpen al die voorbeelden,’ zegt Jonker schouderophalend, ‘dan zegt zo’n wegbeheerder gewoon: “Dat moeten hun weten.”’ Van den Boomen, vurig: ‘Om dat te vermijden moeten we het op een hoger plan tillen, we laten eens en voorgoed uitzoeken wat de wettelijke marges zijn.’ Jonker, dromerig: ‘Te gek, een wettelijk afgedekte leegte. Moge de revolutie in R. beginnen!’

Vergenoegd kijken ze om zich heen, dat varkentje hebben ze toch maar even mooi gewassen. Misschien dat het middeneiland wordt voorzien van een subtiel verhoogd randje met led-verlichting, maar meer zal er straks toch echt niet te zien zijn. En dan blijft Jonkers oog hangen aan de lange witte hekken die tweehonderd meter verderop aan weerszijden van de weg staan: ‘**Moeten we daar dan ook niet iets aan doen?**’

Van den Boomen wil al zeggen dat dat niet hun probleem is, omdat die hekken niet bij de rotonde horen, maar hij slikt het in. Met zo’n slappe smoes hoeft hij bij Jonker

niet aan te komen, want een rotondoloog kan op zijn vingers natellen hoe die hekken er gekomen zijn.

Ooit lag hier een simpele T-splitsing, de poot van de T stond haaks op de doorgaande weg waar de garage aan ligt. Die weg werd te druk en de oude weg is toen gedegradeerd tot parallelweg. Parallel is toen een nieuwe doorgaande weg aangelegd en en passant is de T-splitsing vervangen door een rotonde. Zo kreeg het autoverkeer vrij baan.

Maar ja, fietsers en rotondes, dat gaat niet lekker samen. Verkeerskundigen weten dat je fietsers beter geen voorrang kunt geven op een rotonde: de automobilist heeft het te druk met sturen en naar andere auto’s kijken en voordat je het weet rijdt hij een fietser overhoop. En dus staat in de richtlijnen van het CROW dat je fietsers ‘uit de voorrang’ moet houden. Maar de fietsersbonden zijn erop tegen dat auto’s altijd maar voorgaan en dus zijn er, vooral binnen de bebouwde kom, ook veel rotondes waar de fietser ‘in de voorrang’ zit. Wat het er allemaal niet duidelijker en veiliger op maakt. Kortom, er moest in R., zoals op steeds meer plekken in Nederland, een fietstunnel komen.

En net als rotondes zijn fietstunnels onderworpen aan veiligheidseisen en richtlijnen, zo moeten ze een maximale hellingshoek en een minimale breedte hebben, en natuurlijk hekken op de randen van het fietspad dat naar de tunnel voert. Dat de hekken hier zo lang zijn geworden – een metertje of vijftig aan weerszijden van de weg – neem je op de koop toe, je wilt toch niet dat iemand erin valt? En dat ze helderwit zijn geschilderd, net als het beton van de tunnel en de randen, dat is goed voor de sociale veiligheid. Bovendien past dat in de modernisti-

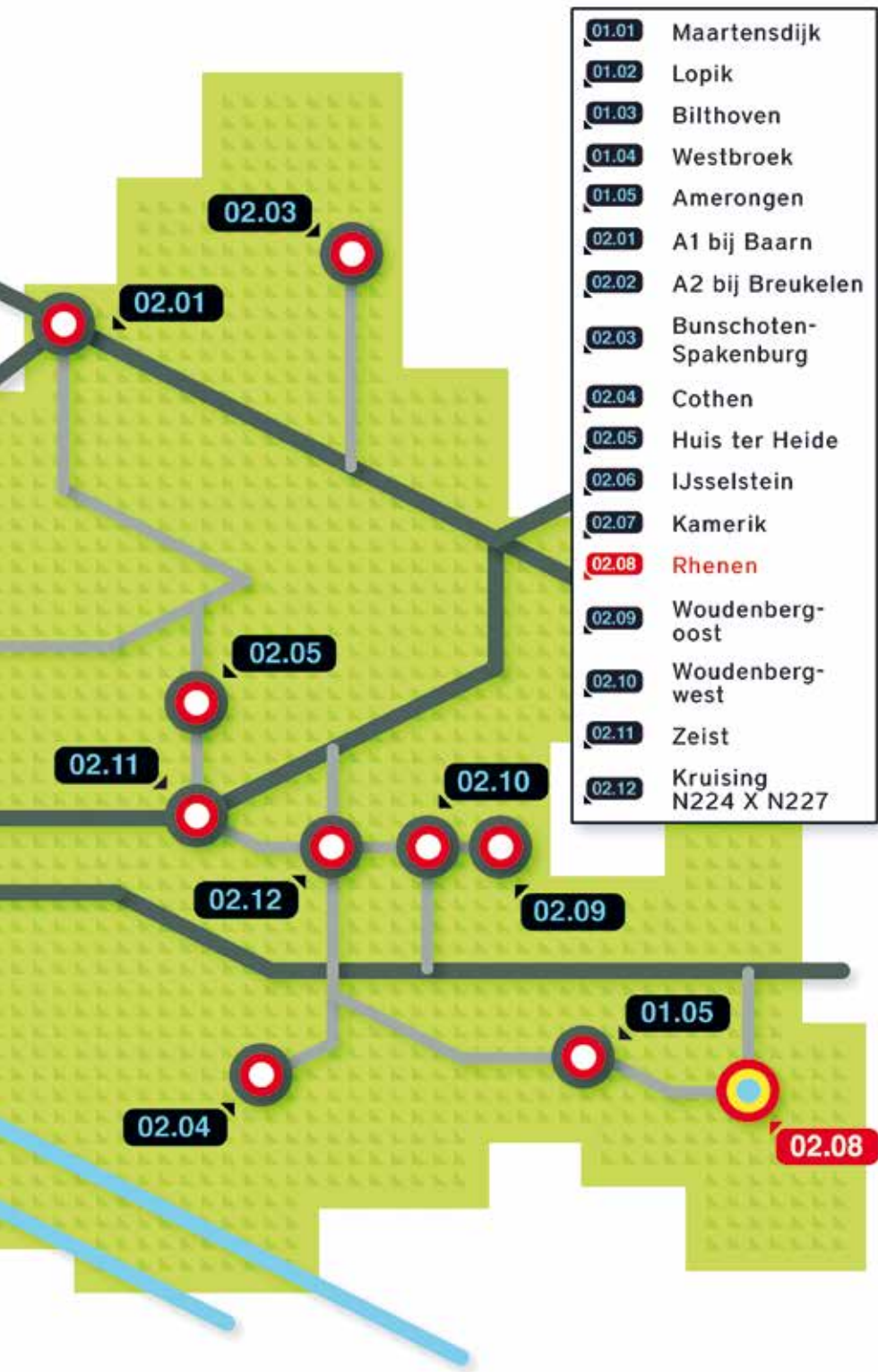
sche traditie van Nederland: je moet niets verstoppen, laat het zelfbewust zien. Jonker, die zelf veel fietst met zijn kinderen, zucht: 'Het doel van zo'n fietstunnel is eco, maar het resultaat is infra.'

Met lood in de schoenen lopen ze naar de fietstunnel. Moeten ze nu, als moderne Don Quichottes, ook nog de richtlijnen voor fietstunnels aanvallen? Terwijl ze langs de hekken aan de oostzijde van de weg lopen, vraagt Van den Boomen zich hardop af: 'Maar wie zou er hier eigenlijk in de tunnelmond moeten vallen? Aan de ene kant vormt de kniehoge vangrail van de weg een barrière en aan de andere kant komt niemand omdat dat de smalle strook niemandsland is tussen de doorgaande weg en de parallelweg.' Jonker lacht: 'Je rekent je rijk, jongen, er lopen daar misschien in de praktijk nooit mensen, maar ze zouden er *kunnen* lopen en dan zouden ze erin *kunnen* vallen.'

Van den Boomen kaatst terug: 'Maar als je het hek weghaalt, ligt er toch nog altijd een witte betonnen rand van minstens twintig centimeter, dat is toch meer dan genoeg als waarschuwing? Langs een kanaal staat toch ook niet over de volle lengte een hek om te voorkomen dat er iemand te water raakt?' Daar moet Jonker hem gelijk in geven en nadat ze hebben ontdekt dat de westelijke tunnelmond wordt afgeschermd door een vangrail en een sloot, wordt hij zelfs voorzichtig enthousiast. 'Als we nu, net als bij de rotonde, een tegenvoorbeeld vinden, dan hebben we een kans.' Van den Boomen gromt: 'Het is toch belachelijk dat wij moeten bewijzen dat hekken niet nodig zijn, laat die veiligheidsmaniakken maar bewijzen dat ze wel nodig zijn. Nu moeten we zoeken naar een speld in een hooiberg.'

Maar de oplossing ligt dichterbij dan ze denken. Op weg naar huis rijden ze via Veenendaal en ook daar ligt een rotonde met een fietstunnel. Blijkbaar voldoen de opstaande betonnen randen hier wel als bescherming en voor zover er wel hekken gebruikt worden, zijn die keurig weggewerkt. 'Wat ook scheelt is dat het beton gewoon grijs is gelaten,' zegt Jonker tevreden terwijl ze rechtsomkeert maken om nogmaals in R. te gaan kijken naar de mogelijkheden die dit biedt.

Van den Boomen: 'Als we het ontwerp voor de rand van het middeneiland nu ook eens gebruiken voor de randen van de tunnelmonden.' Jonkers ontwerpersbloed gaat sneller stromen: 'Dat hoeft niet precies hetzelfde te zijn, maar wel van dezelfde familie. En dan moet de ontwerper ook de randen aanpakken van al die vreemde stukjes niemandsland die zijn ontstaan tussen de doorgaande weg en de parallelweg.' Van den Boomen, hoopvol: 'En dan alles grijs.' Maar dat vindt Jonker niet per se noodzakelijk, als het maar 'minder infra' wordt.



- 01.01 Maartensdijk
- 01.02 Lopik
- 01.03 Bilthoven
- 01.04 Westbroek
- 01.05 Amerongen
- 02.01 A1 bij Baarn
- 02.02 A2 bij Breukelen
- 02.03 Bunschoten-Spakenburg
- 02.04 Cothen
- 02.05 Huis ter Heide
- 02.06 IJsselstein
- 02.07 Kamerik
- 02.08 **Rhenen**
- 02.09 Woudenberg-oost
- 02.10 Woudenberg-west
- 02.11 Zeist
- 02.12 Kruising N224 X N227

De leegte van R. is een uitgave van het Rotondologisch Genootschap.
In opdracht van het RotondeLab van de provincie Utrecht analyseerde het Genootschap in 2009 twaalf provinciale rotondes. De hele reeks bestaat uit:

Bomen aan de A1
Fotogalerie A2
De tuinen van B.S.
De gepensioneerde boom van C.
Kunst in Huis ter H.
De vlaggen van IJ.
De rotondetrommel van K.

De leegte van R.

Klompen in W-oost
Water in W-west
Het bosje van Z.
X. (kruis na)

Eerder verschenen titels:

De zaak A.
De Zweefweg van B.
De kinderen van M.

tekst

Tijs van den Boomen, Amsterdam

grafisch ontwerp en beeld

Peter Jonker, Utrecht

www.rotondelab.nl

www.rotondologie.nl

