

Ontwerpvoorbeeld



Halve turbo

Hilversum, Joost den Draaijerrotonde

2007

Tour de Force

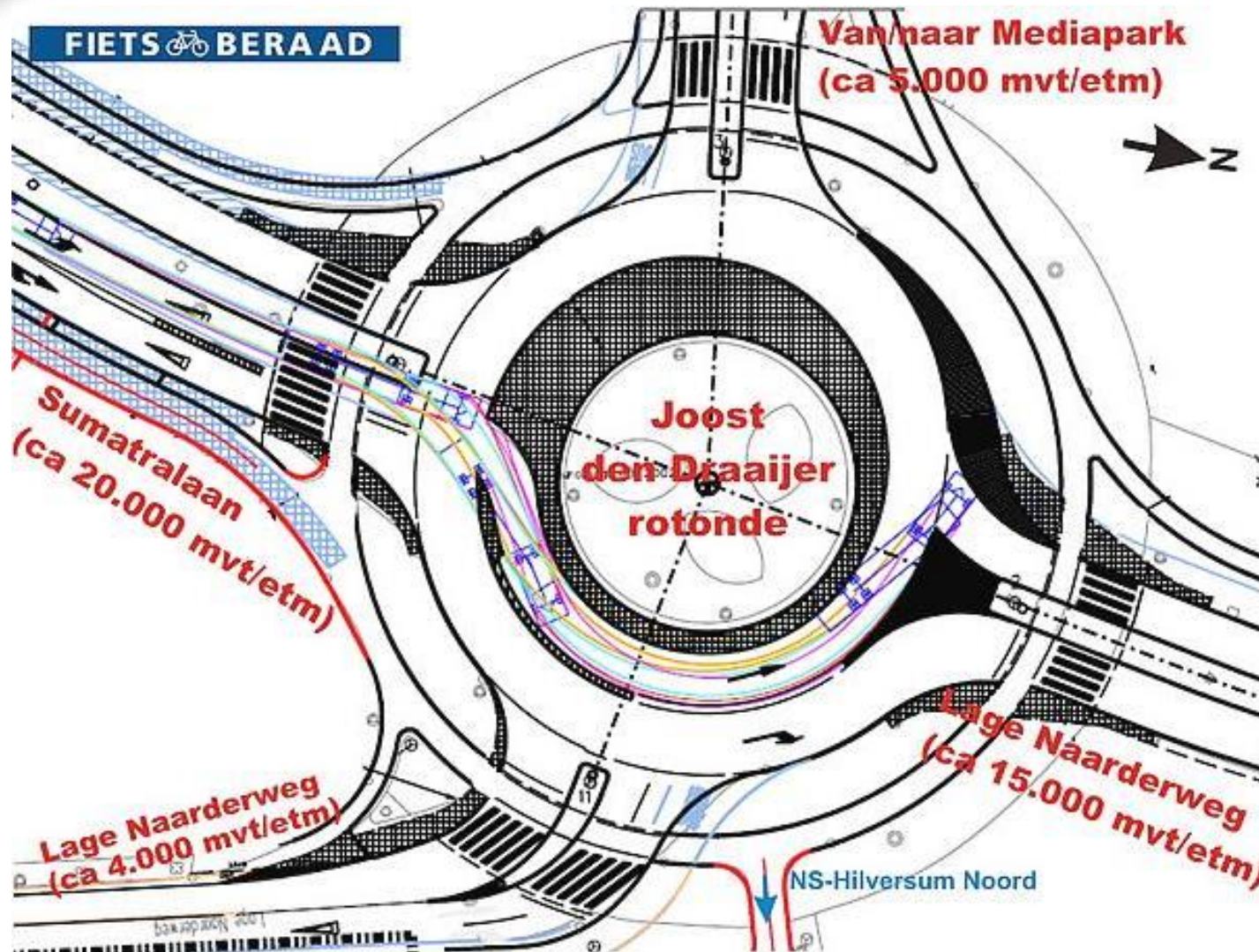
fietsberaad
CROW

1. Halve turborotonde met voorrang fietser



In de zomer van 2007 is in Hilversum de eerste halve turborotonde van Nederland geopend met voorrang voor fietsers. (Althans, voor zover bekend is dit de eerste). In de loop van 2008 worden de resultaten van de evaluatie verwacht. Volgens de gemeente zijn de eerste ervaringen positief.

2. Locatie en ontwerp



De halve turbo ontsluit het Mediapark aan de centrumzijde. De auto-intensiteit van de rotonde (20 tot 25 duizend mvt/etm) is niet veel hoger dan gebruikelijk bij een enkelstrooksrotonde. Het autoverkeer is echter ongelijk verdeeld over de verschillende takken. Uit berekeningen bleek een enkelstrooks niet toereikend is. Daarom is een aparte linksafstrook aangelegd vanaf de Sumatralaan naar het Mediapark.

3. Fietzers voorrang op tweestrooks toerit



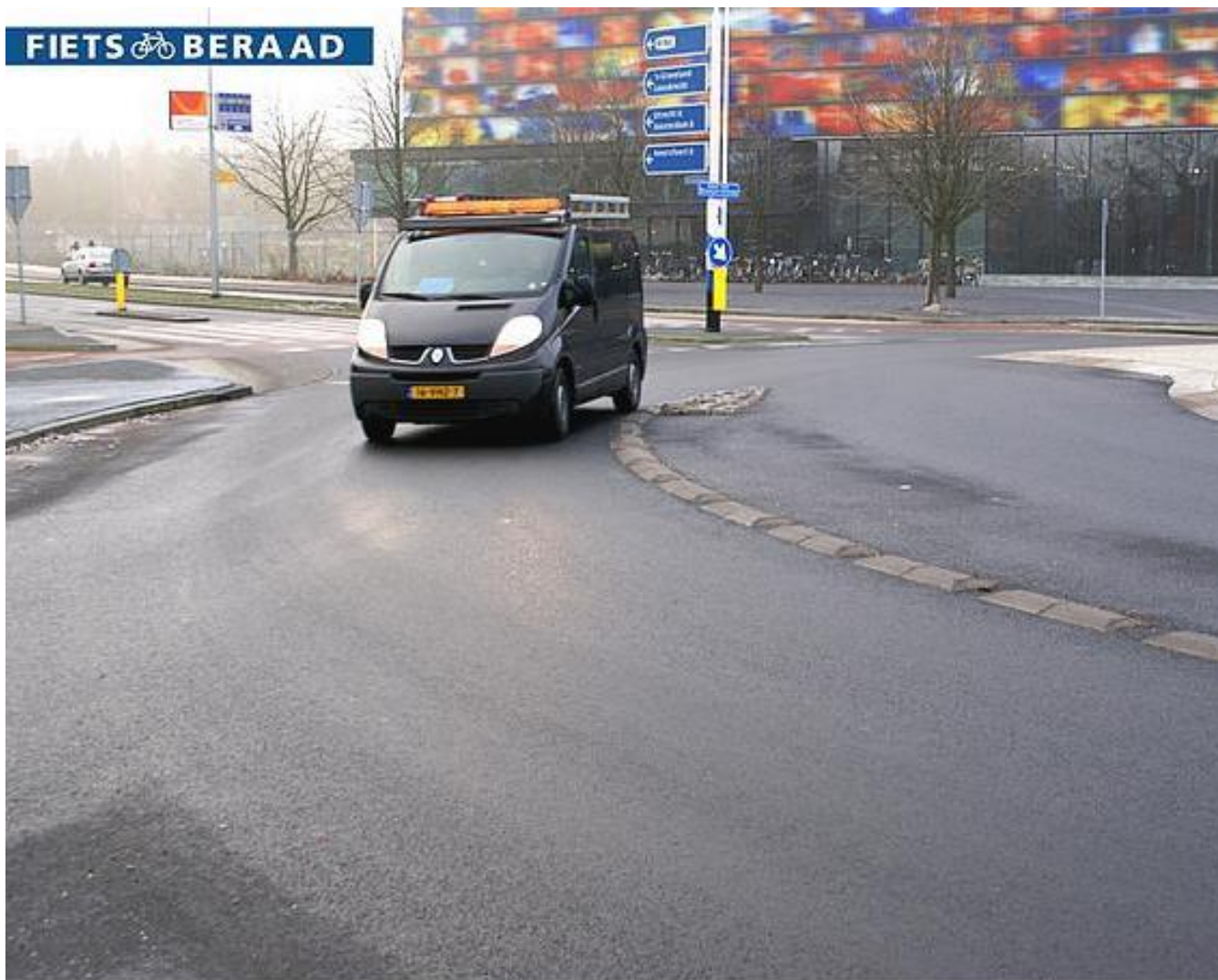
Het resultaat is een halve turbo-rotonde. Er zijn twee dubbelstrooks toeritten toegepast. Alle afritten hebben een enkele rijstrook. Fietzers hebben voorrang op het autoverkeer dat de rotonde oprijdt of verlaat. Daarmee voldoet de rotonde zowel wat het aantal rijstroken als de voorrangregeling betreft aan de aanbevelingen uit CROW-publicatie Eenheid in rotondes (publicatie 126). Voorrang voor de fietsers was voor de gemeente niet meer dan vanzelfsprekend. Tijdens de fotosessie bleken overigens enkele fietsers tegen de richting in te rijden. Ook deze spookfietsers kregen/namen zonder problemen voorrang.

4. Twee stroken op de toerit



Op deze dubbelstrooks toerit is vlak voor de rotonde een kleine geleider toegepast om de rijstroken te scheiding. Het is een inleiding op de fysieke rijstrookscheiding op de rotonde zelf. De locatie, net voor de fiets- en voetgangersoversteek, verhoogt het attentieniveau van de automobilisten. Vanaf hier moeten zij rekening houden met verkeer op de rotonde: ook fietsers en voetgangers. Bovendien wordt de oversteek voor fietsers en voetgangers in stukje geknipt, zodat zij eerder gebruik durven te maken van hun voorrangrechten. Een mogelijk nadeel van extra geleiders kan zijn dat het voor overstekende fietsers en voetgangers minder duidelijk wordt van welke kant ze verkeer mogen verwachten. In het elementaire verwachtingspatroon komt het verkeer immers voor de middengeleider van de ene kant en na de middengeleider van de andere kant.

5. Fysieke rijstrookscheiding



Zoals het hoort bij een turbo zijn de rijstroken op de rotonde fysiek gescheiden door een kleine verhoging. Dat heeft verschillende voordelen. Omdat automobilisten niet kunnen weven op de rotonde, is hun taakbelasting lager. Hierdoor wordt de kans kleiner dat ze een fietser of voetganger op de afrit over het hoofd zien. Een tweede voordeel van de fysieke rijstrookscheiding is dat automobilisten de bocht niet kunnen afsnijden. De gematigde snelheid kan beter afgedwongen worden.

6. Nog een tweestrooktoerit



Op een ondergeschikte toerit zijn eveneens twee rijstroken toegepast. Het betreft de Lage Naarderweg vanuit het centrum. Naderende automobilisten kunnen hierdoor vroegtijdig voorsorteren op de gewenste rijstrook op de rotonde. De halve turbo kan echter ook functioneren met een enkele rijstrook op deze toerit.

7. Rood



Conform de CROW-aanbevelingen zijn op alle takken zebrapaden aangelegd. Om de oversteek voor fietsers en voetgangers extra te laten opvallen is de markering aangebracht op een groot rood vlak. Ook voor het autoverkeer dat de rotonde verlaat zijn haaiantanden aangebracht (hoewel dit strikt genomen niet noodzakelijk is, omdat het verkeer dat de rotonde verlaat een afslaande beweging maakt en dus de rechtdoorgaande fietsers en voetgangers vrije doorgaan moet verlenen). Op de foto de Lage Naarderweg in noordelijke richting.

8. Geen richting aangeven



Fietsers zijn vaak slordig met het aangeven van richting. Als zij de rotonde verlaten moeten zij hun rechter hand uitsteken, maar zeker op rotonde met fietspaden doen ze dat vaak niet. Voor automobilisten die de rotonde willen verlaten is dit irritant. Zij remmen vaak af om voorrang te verlenen en dan blijkt de fietser toch rechtsaf te slaan. Daarom is hier de afrit voor fietsers op enige afstand voor het conflictpunt auto-fiets aangelegd (conform de CROW-aanbevelingen). De automobilist ziet vroegtijdig waar de fietser heengaat.

9. Overrijdbare gedeeltes



Op de Joost den Draaijerronde zijn in de bochten opvallend grote overrijdbare gedeeltes toegepast. Dit heeft te maken met een grote opslagplaats van ProRail in de buurt voor rails en wissels. Met enige regelmaat moeten er 's nachts uitzonderlijk grote vrachtwagen met wissels en dergelijke over de rotonde heen. Het ontwerp van de rotonde is dan ook tot stand gekomen in nauw overleg met ProRail. De meeste automobilisten maken geen gebruik van de overrijdbare gedeeltes om de bocht af te snijden.

10. Varia



Naast de Joost den Draaijerrotonde ligt het opvallende gebouw van het Nederlands Instituut voor Beeld en geluid (omroepmuseum).