

Shared space in Dedemsvaart

Onderzoek naar de mogelijkheid van het toepassen van shared space in Dedemsvaart



Niels Dijkhuis

Gemeente Hardenberg

April – Juni 2009

Shared space in Dedemsvaart

Onderzoek naar de mogelijkheid van het toepassen van
shared space in Dedemsvaart

Gemeente Hardenberg

Afdeling Infrastructuur & Gebouwen

Juni 2009

Colofon

Datum

30 juni 2009

Auteur

Niels Dijkhuis (s0150959)
Student Civiele Techniek (& Management)
Universiteit Twente
n.h.dijkhuis@student.utwente.nl

Project/kenmerk

Onderzoek naar de mogelijkheid van het toepassen van shared space in Dedemsvaart

Bedrijfsbegeleider

Dolf Scholten
Gemeente Hardenberg
Afdeling Infrastructuur & Gebouwen
Postbus 500
7770 BA Hardenberg
0523-289578
dolf.scholten@hardenberg.nl

Begeleidend docent

Rudi Lagerweij
Universiteit Twente
Faculteit Engineering Technology
Afdeling Centre for Transport Studies
Postbus 217
7500 AE Enschede
053-4892449
r.j.lagerweij@ctw.utwente.nl

Adresgegevens

Gemeente Hardenberg
Stephanusplein 1
Postbus 500
7772 BR Hardenberg
0523-289111
www.hardenberg.nl
gemeente@hardenberg.nl

Voorwoord

Voor u ligt het eindrapport van het onderzoek 'Shared space in Dedemsvaart'. Het onderzoek dat ik heb uitgevoerd, is tevens mijn Bachelor Eindopdracht, een opdracht waarmee ik de bachelorfase van de opleiding Civiele Techniek (& Management) aan de Universiteit Twente zal afronden. Ik heb het onderzoek bij de gemeente Hardenberg uitgevoerd, bij de afdeling Infrastructuur & Gebouwen. In dit eindrapport wordt advies gegeven over de vraag of shared space kan worden toegepast in het centrum van Dedemsvaart.

Ik heb het de afgelopen maanden erg naar mijn zin gehad bij het uitvoeren van mijn Bachelor Eindopdracht. Deze periode is erg leerzaam voor me geweest. Er is daarom een aantal mensen die ik zou willen bedanken. In de eerste plaats wil ik de gemeente Hardenberg graag bedanken voor het beschikbaar stellen van de stage. Vanwege de goede begeleiding vanuit de Universiteit Twente, wil ik graag Rudi Lagerweij en Ellen van Oosterzee bedanken.

In het bijzonder wil ik Dolf Scholten bedanken voor zijn goede begeleiding die hij vanuit de gemeente Hardenberg heeft geleverd. Daarnaast wil ik Hessel Posthuma bedanken voor het feit dat hij me op een goede manier bij de projectgroep Centrumplan Dedemsvaart heeft betrokken. Ook bedank ik alle collega's van de afdeling Infrastructuur & Gebouwen bedanken voor hun interesse die ze hebben getoond voor mijn opdracht en voor hun geleverde bijdragen. De sfeer bij deze afdeling heb ik als zeer goed ervaren.

Ook wil ik verkeerspsycholoog Cees Wildervanck, Koop Kerkstra van het Shared Space Institute en de gemeente Haren bedanken voor de gesprekken die ik heb mogen voeren over shared space. Deze meningen hebben ervoor gezorgd dat ik een goed beeld kon krijgen van shared space.

Niels Dijkhuis

Juni 2009

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	6
Hoofdstuk 1 – Inleiding.....	8
Hoofdstuk 2 – Wat is Shared Space?	10
Openbare ruimte.....	10
Verblijfsgedrag/Verkeersgedrag	11
Doel Shared Space.....	12
Hans Monderman.....	13
Kernpunten shared space.....	13
Kritische succesfactoren.....	15
Hoofdstuk 3 – Soorten inrichtingen.....	20
Kruispunt als rotonde	20
Kruispunt als plein	21
Doorgaande weg buiten de bebouwde kom.....	23
Doorgaande weg door dorpskern	24
Dorpscentrum.....	25
Hoofdstuk 4 – Uitgediepte Praktijkvoorbeelden	27
Rijksstraatweg Haren.....	27
Laweiplein Drachten.....	33
Hoofdstuk 5 – Mening over shared space	37
Ouderen.....	37
Kinderen	38
Agressief rijgedrag.....	39
Het proces	40

Parkeren	40
Kanalisatie	41
Intensiteiten	42
Hoofdstuk 6 – Dedemsvaart.....	43
Beschrijving Dedemsvaart	43
Geschiedenis	43
Centrum.....	44
Verkeersstructuur.....	48
Problematiek	49
Oplossingen Masterplan.....	52
Parkeren	52
Shared-space-inrichting.....	52
Intensiteiten	53
Hoofdstuk 7 – Synthese	54
Hoofdstuk 8 – Aanbevelingen voor Dedemsvaart	59
Wisseling	64
Analyse	66
Advies	68
Parkeren Julianastraat.....	69
Analyse	70
Advies	74
Bibliografie	76
Afkortingenlijst	78
Bijlagen.....	79
Bijlage 1 – Ongevallen Centrum Dedemsvaart.....	80
Bijlage 2 – Intensiteiten Centrum Dedemsvaart	82
Bijlage 3 – Schetsen Julianastraat	83
Bijlage 4 – Parkeren Julianastraat	88

Samenvatting

De gemeente Hardenberg heeft momenteel plannen om het centrum van Dedemsvaart opnieuw in te richten. Er zijn plannen om het centrum volgens shared space in te richten. De gemeente is alleen nog niet erg bekend met het begrip en wil daarom dat er nader onderzoek wordt gedaan naar de voordelen, nadelen en valkuilen van shared space.

Het doel van het onderzoek is het bepalen in welke mate ‘shared space’ de juiste oplossing is voor de verkeersproblematiek in het centrum van Dedemsvaart.

Om dit doel te bereiken, zijn één hoofdvraag en vier deelvragen opgesteld:

Is de toepassing van shared space een goede manier om de verkeersproblematiek in het centrum van Dedemsvaart te verminderen?

1. Wat is shared space en wat is de filosofie achter het begrip?
2. Op welke manieren kan shared space worden toegepast?
3. Welke voordelen, nadelen en valkuilen zijn er bij de toepassing van shared space?
4. Welke voordelen, nadelen en aandachtspunten zijn van toepassing op het centrum van Dedemsvaart?

Shared space houdt in dat verschillende verkeerstypen van dezelfde openbare ruimte gebruik maken. Weggebruikers krijgen door de inrichting de indruk dat ze zich in een verblijfsruimte bevinden en zullen daarom hun gedrag aanpassen. Bij de inrichting van de openbare ruimte moet het verkeer zo min mogelijk geregeld worden; door middel van oogcontact en sociaal gedrag wordt onderling de voorrang geregeld. De verkeerssituatie wordt bewust gevaarlijker gemaakt, zodat er minder ongelukken gebeuren en de veiligheid toeneemt.

Een zuivere vorm van shared space wordt op dit moment nog nergens toegepast. In veel gevallen wordt de rijbaan en het voetgangersgedeelte van elkaar gescheiden, worden verkeersborden geplaatst of worden er snelheidsverlagende obstakels toegepast. Ook worden op sommige plekken voetgangersoversteekplaatsen geplaatst om aan de wensen van de bevolking te voldoen.

Shared space kan op verschillende manieren worden toegepast. Gevaarlijke kruispunten kunnen door middel van een shared-spacerotonde of een shared-spaceplein opnieuw worden ingericht. Ook

doorgaande wegen kunnen met behulp van shared space veiliger worden gemaakt, zowel door een dorpskern als buiten de bebouwde kom.

Op de projecten in Haren en Drachten is in dit onderzoek dieper ingegaan. Uit evaluatiecijfers blijkt dat er op deze locaties minder ongevallen hebben plaatsgevonden. De gebruikers van de ruimte zijn minder enthousiast. Gebruikers voelen zich minder veilig en hebben klachten over het oversteken. De openbare ruimte wordt wel als mooier ervaren.

Er zijn een aantal nadelen te noemen voor shared space. In de eerste plaats voelen zwakkere verkeersdeelnemers – met name ouderen – zich onveilig bij de meeste shared-space-inrichtingen. Zij wensen een eigen voetgangersgedeelte waar zij niet gehinderd kunnen worden door andere weggebruikers. Ook kinderen en gehandicapten hebben hier baat bij. Een ander nadeel is dat shared space niet goed samen gaat met het parkeren. Geparkeerde auto's zorgen voor een rommelig beeld en beperken het oogcontact tussen voetgangers en automobilisten.

In Dedemsvaart zou shared space waarschijnlijk goed toegepast kunnen worden. In vergelijking tot Haren komen de verkeersintensiteiten en functies het meest met elkaar overeen. Er wordt aangeraden om het verblijfsklimaat te benadrukken, door middel van de juiste inrichting en het betrekken van terrasjes. Ook moeten cultuurhistorische elementen in het ontwerp worden verweven. Het is daarom belangrijk dat de Vaart en het standbeeld van de oprichter van Dedemsvaart bij het centrum worden betrokken. Om klachten van ouderen te voorkomen, wordt aangeraden om voetgangers hun eigen ruimte te geven. Deze opdeling moet wel zo gebeuren dat er eenheid blijft met de rijbaan.

Parkeren wordt op de Julianastraat zo veel mogelijk afgeraden. Indien het niet mogelijk is om de verloren parkeerplaatsen elders te creëren, kan besloten worden om op het voetgangersgedeelte te parkeren. In dit geval moeten parkeervakken niet duidelijk aangegeven worden. Het nadeel is wel dat het sociale gedrag zal verminderen als parkeren toch toegestaan wordt.

Een belangrijk aspect is het betrekken van de gebruikers van de ruimte bij het proces. Er worden veel verantwoordelijkheden van de gebruikers gevraagd. Door ze mee te laten denken aan een oplossing van de problemen, ontstaat er steun voor het project. De politiek moet daarbij de rug recht houden indien er voor shared space wordt gekozen.

Hoofdstuk 1 – Inleiding

“De afgelopen decennia is de ontwikkeling van de centrumkwaliteit van Dedemsvaart sterk achtergebleven. De stedenbouwkundige en architectonische samenhang van het centrum is verwaarloosd, waardoor de ruimtelijke karakteristiek van Dedemsvaart dreigt te verwateren. [...] De verkeerscirculatie en de parkeersituatie in het centrumgebied zijn verre van optimaal. Een belangrijk probleem in het centrumgebied is de stagnatie die het bevoorradend verkeer oplevert voor de verkeerscirculatie. Daarnaast is in enkele deelgebieden de parkeerdruk hoog en waaiert het centrumparkeren uit naar de omliggende woonstraten. Ook wordt het centrum [...] nog te veel als route voor doorgaand verkeer gebruikt.” (Gemeente Hardenberg, 2009)

Bovenstaande problemen zorgen ervoor dat het centrum van Dedemsvaart niet erg prettig vertoeven is. Om de huidige situatie te verbeteren, wordt er door de gemeente Hardenberg gewerkt aan een Masterplan Centrum Dedemsvaart. Een onderdeel van dit Masterplan is de herinrichting van het centrum. Een mogelijkheid voor deze inrichting is het toepassen van ‘shared space’. De gemeente Hardenberg is alleen nog niet erg bekend met het principe en of het de juiste keuze is voor het centrum van Dedemsvaart.

De afgelopen tien weken heb ik mijn Bachelor Eindopdracht gevolgd bij de gemeente Hardenberg, op de afdeling Infrastructuur & Gebouwen. Dit onderzoek zal gaan over de vraag of het verstandig is om shared space toe te passen bij het centrum van Dedemsvaart.

In hoofdstuk 2 wordt uitgelegd wat het begrip ‘shared space’ precies inhoudt. Met behulp van literatuuronderzoek is tevens in dit hoofdstuk een aantal kritische succesfactoren beschreven. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens gekeken op welke verschillende manieren shared space kan worden toegepast. Dit wordt verduidelijkt met enkele praktijkvoorbeelden. In hoofdstuk 4 worden twee belangrijke praktijkvoorbeelden verder uitgediept, namelijk de shared-spaceprojecten in Haren en Drachten. Er wordt hier gekeken in hoeverre er hier sprake is van een zuivere vorm van shared space en met behulp van evaluatiemateriaal worden deze projecten beoordeeld.

Niet iedereen is even positief over shared space. Daarom heb ik gesprekken gehad met verschillende deskundigen. De meningen van deze deskundigen worden in hoofdstuk 5 samengevat en met elkaar vergeleken.

Hoofdstuk 6 gaat vervolgens over de situatie in Dedemsvaart. Het hoofdstuk bevat een situatiebeschrijving, een overzicht van de problematiek en de oplossingen die de gemeente Hardenberg met het Masterplan wil bereiken.

In de hoofdstukken 2 tot en met 5 zijn verschillende meningen naar voren gekomen over shared space. In hoofdstuk 7 vindt een synthese plaats, zodat een eindoordeel over shared space kan worden uitgesproken. Deze conclusie wordt in hoofdstuk 8 toegespitst op Dedemsvaart. In dit hoofdstuk worden een aantal aanbevelingen gedaan en er wordt tevens op twee cases in Dedemsvaart ingegaan: het parkeren op de Julianastraat en de inrichting van de Wisseling.

Hoofdstuk 2 – Wat is Shared Space?

In dit hoofdstuk zal de filosofie achter het begrip shared space worden uitgelegd. Nadat het begrip ‘openbare ruimte’ nader wordt toegelicht en het verschil tussen verkeers- en verblijfsruimte wordt verduidelijkt, wordt uitgelegd wat shared space precies is en wat de kenmerken hiervan zijn. Vervolgens wordt ingegaan op het politieke proces rondom shared space.

Openbare ruimte

Om het begrip shared space goed te kunnen begrijpen, moet eerst dieper worden ingegaan op de openbare ruimte. De openbare ruimte is het gebied waar iedereen gebruik van kan maken. Dit gebied is bedoeld om er te verblijven, om andere mensen te ontmoeten, om met iemand iets te ondernemen of om hier te ontspannen. Het is ook mogelijk om vanuit de openbare ruimte te kijken naar wat mensen over zichzelf vertellen, bijvoorbeeld door de inrichting van hun huis en tuin, of de manier waarop mensen zichzelf presenteren. Aan de openbare ruimte kan men vaak zien hoe de samenleving eruit ziet. Wie maken deel uit van de samenleving? Hoe gaan mensen met elkaar om? Wat vinden mensen belangrijk?

Bij een inrichting volgens shared space wordt ernaar gestreefd om de openbare ruimte op zo’n manier in te richten, dat er een ‘ruimte voor mensen’ ontstaat. Mensen moeten ongehinderd kunnen winkelen, wandelen en een praatje kunnen maken. De ruimte houdt – vergeleken met de traditionele situatie, waarbij de verschillende verkeersfuncties zijn gescheiden – minder rekening met de verkeersfunctie. Waar bij traditionele inrichtingen vooral de nadruk wordt gelegd op de doorstroming van het gemotoriseerde verkeer, wordt bij een shared-space-inrichting ook in grote mate rekening gehouden met de menselijke activiteiten die in de ruimte kunnen plaatsvinden. De verkeersfunctie wordt op deze manier even belangrijk geacht als de verblijfsfuncties, waardoor deze functies door elkaar gaan lopen. De openbare ruimte wordt gedeeld.

Bij de inrichting van de ruimte is het belangrijk dat er een duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen de verblijfsruimte en de verkeersruimte. In de verblijfsruimte moeten mensen zich vrij kunnen bewegen en moet er sociale interactie mogelijk zijn. Een winkelstraat is hiervan een goed voorbeeld. Mensen lopen dwars door elkaar heen en er vinden verschillende menselijke activiteiten plaats. Bij de verkeersruimte wordt de ruimte daarentegen op zo’n manier ingericht dat er gemakkelijk grotere

afstanden kunnen worden afgelegd. Een voorbeeld van een verkeersruimte is hierbij een autosnelweg; deze is volledig ingericht ten behoeve van de verkeersfunctie. Sociale interactie en het vrij kunnen bewegen van mensen zijn bij deze inrichting niet van toepassing.



Figuur 1 - Verblijfsruimte, de Markt in Hardenberg



Figuur 2 - Verkeersruimte, een kruising bij de wijk Baalderveld in Hardenberg

Bij de traditionele inrichting van de openbare ruimte worden de verblijfs- en verkeersfuncties zoveel mogelijk van elkaar gescheiden. Het gemotoriseerde verkeer kan zich verplaatsen over een aparte rijbaan, fietsers hebben eigen fietspaden en voetgangers verplaatsen zich over trottoirs en zebrapaden. De ruimte wordt in deze situatie niet gedeeld, maar wordt juist opgedeeld. Van sociale interactie is in dit geval geen sprake, de ruimte is een systeem geworden van regels, geboden en verboden. De mens heeft zich moeten aanpassen aan het systeem van verkeersregels en de sociale waarden en normen zijn minder belangrijk geworden (Shared Space Institute, 2007).

Verblijfsgedrag/Verkeersgedrag

Mensen gedragen zich anders als de openbare ruimte anders in is gericht. Bij een verblijfsruimte gedraagt men zich anders dan bij een verkeersruimte.

Voor openbare ruimtes waar een verblijfsgedrag van toepassing is, zoals een winkelstraat of een 30-kilometerzone, wordt het gedrag van de verkeersdeelnemers grotendeels veroorzaakt door de manier waarop de openbare ruimte is vormgegeven. Uit de omgeving is af te lezen dat deze locaties een verblijfsfunctie hebben. Doordat verkeersdeelnemers ongerichte en onvoorspelbare bewegingen maken, moeten verkeersdeelnemers hiermee rekening houden. Voetgangers kunnen plotseling de weg oversteken, kinderen kunnen achter auto's vandaan komen en fietsers kunnen gaan slingeren. Automobilisten zullen daarom hun snelheid moeten minderen (tot onder de 30 km/h) en zij zullen regelmatig oogcontact met hun medeweggebruikers moeten hebben. Daarnaast zorgt de inrichting

van de openbare ruimte ervoor dat de automobilist zich te gast voelt, waardoor hij in de meeste gevallen automatisch alerter wordt.

Het verkeersgedrag is daarentegen het gedrag dat mensen vertonen als ze snel van a naar b willen. De openbare ruimte is volledig ingericht om aan deze verkeersfunctie te voldoen. Rijbanen zijn van elkaar gescheiden, er zijn verkeersborden en –tekens, er wordt gebruik gemaakt van verkeerslichten etc. Het gedrag van de verkeersdeelnemers wordt voornamelijk bepaald door verkeersregels die hier gelden. Dit heeft tot gevolg dat de gemiddelde snelheid van automobilisten hoog is (hoger dan 50 km/h) en dat het gedrag van de weggebruikers erg voorspelbaar is. Door de inrichting van de openbare ruimte en de voorspelbaarheid van de weggebruikers wordt de indruk gewekt dat de verkeersdeelnemers minder goed hoeven op te letten. Oogcontact vindt om deze reden ook nauwelijks plaats (Shared Space Institute, 2007).

Doel Shared Space

Bij de toepassing van shared space wordt er gestreefd naar een inrichting van de openbare ruimte, waarbij verkeer- en verblijfsfuncties door elkaar heen lopen. De openbare ruimte moet worden gebruikt door winkelende voetgangers, maar tegelijkertijd moet het doorgaande verkeer van deze ruimte gebruik maken. Rijbanen, fietspaden en stoepen verdwijnen, waardoor er één ruimte ontstaat waar alle verkeersdeelnemers gebruik van moeten maken. Ook het parkeren vindt niet meer plaats in aparte parkeervakken. Automobilisten zijn vrij om de auto overal te parkeren. Er is hier dus sprake van een openbare ruimte die voor verschillende doeleinden gebruikt kan worden: de gedeelde ruimte.

Bij shared space wordt de verblijfsruimte zo ingericht, dat deze niet kan worden aangezien voor een verkeersruimte. Gemotoriseerd verkeer moet aan de omgeving kunnen zien dat de auto te gast is, waardoor automobilisten hun verkeersgedrag zullen aanpassen aan het sociale gedrag van de mensen die in de ruimte verblijven. Zo zal een beklinkerd plein veel meer de indruk wekken dat de auto te gast is, dan een geasfalteerde rijbaan. Automobilisten en fietsers zullen door de juiste inrichting van de openbare ruimte automatisch alerter worden en de snelheid verlagen. Een ander voorbeeld is de omgeving rondom een school. Een goed zichtbare school met spelende kinderen heeft een veel groter effect op het verkeersgedrag van automobilisten dan alleen een verkeersbord, dat aangeeft dat kinderen kunnen oversteken, zonder dat ook maar een kind te zien is.

Een opmerkelijk kenmerk van shared space is dat verkeersregels en –borden zo veel mogelijk worden verwijderd. Dit heeft tot gevolg dat verkeersdeelnemers onderling de voorrang moeten regelen.

Oogcontact tussen de weggebruikers is daarom erg belangrijk. Doordat er bij een shared-space-inrichting geen voetgangersoversteekplaatsen aanwezig zijn, is de voetganger genoodzaakt om zelf te kiezen waar hij het beste kan oversteken. Hij moet daarom met de bestuurder van het voertuig communiceren om veilig naar de overkant te kunnen lopen.

Omdat automobilisten, fietsers en voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken, ontstaat er een complexe situatie. Vanwege het gebrek aan verkeersregels is de automobilist genoodzaakt om meer rekening te houden met andere weggebruikers. De automobilist zal zijn snelheid moeten minderen. In de eerste plaats omdat hij te maken heeft met het onvoorspelbare gedrag van fietsers en voetgangers. Mensen die aan het winkelen zijn, kunnen zomaar de straat oversteken. Kinderen kunnen achter auto's vandaan komen. Auto's die geparkeerd staan, kunnen opeens weggrijden. Automobilisten zullen daarom alert moeten zijn.

Bovendien is het bij drukte in veel gevallen vrijwel onmogelijk voor automobilisten om met hoge snelheid de ruimte te passeren. Fietsers zullen voor de auto's gaan rijden, waardoor de automobilist genoodzaakt is om snelheid te minderen en achter de fietsers te blijven. Ook steken er regelmatig voetgangers over.



Figuur 3 - Een voorbeeld van shared space in Oosterwolde (Shared Space Institute, 2009)

Hans Monderman

Hans Monderman is Nederlands verkeerskundige en wordt gezien als de grondlegger van shared space. In de jaren negentig heeft hij een nieuwe visie ontwikkeld op gebied van verkeersveiligheid: shared space. Enkele jaren geleden zijn de eerste shared-spaceprojecten van de grond gekomen. In januari 2008 is Hans Monderman op 62-jarige leeftijd overleden, maar zijn ideeën worden op dit moment over de hele wereld toegepast.

Kernpunten shared space

Shared space heeft een aantal kernpunten. Voor een succesvolle shared-space-inrichting is het noodzakelijk dat aan alle punten wordt voldaan (Shared Space Institute, 2007).

De weg moet het verhaal vertellen

De indruk die de omgeving met zich mee brengt, moet ervoor zorgen dat weggebruikers weten wat ze moeten doen en welk gedrag gewenst is. Bij de traditionele inrichting is dit niet het geval. Hier worden verkeersmaatregelen genomen. Deze maatregelen zorgen ervoor dat het juridische verkeersgedrag wordt gestimuleerd, terwijl shared space juist het sociale gedrag aanmoedigt. In gebieden met een verblijfskarakter moeten geen technische verkeersmaatregelen worden toegepast, zoals verkeersborden, belijning, verkeerslichten. Deze maatregelen zorgen er juist voor dat weggebruikers op het verkeerde been worden gezet.

Het karakter en de expressie van de ruimte moeten worden versterkt

Ook door de uitstraling van de omgeving kan het gedrag van verkeersdeelnemers worden beïnvloed. Het karakter van de omgeving wordt beïnvloed door verschillende factoren. Zo zijn de ontstaansgeschiedenis en de historie van grote waarde voor hetgeen dat de omgeving uitstraalt. Ook de context en de kenmerken van het landschap zijn hiervoor van belang. Om het karakter te versterken, moeten deze factoren bij het ontwerp worden meegenomen. Daarom moeten deskundigen van verschillende vakgebieden worden betrokken. Voorbeelden hiervan zijn stedenbouwkundigen, historici, architecten, sociologen en verkeerskundigen.

Interactie moet worden bevorderd

Het is belangrijk dat er interactie plaatsvindt tussen de verkeersdeelnemers. Er ontstaan veel ongelukken doordat er geen voorrang wordt verleend. De gedachte achter shared space is dat door sociaal gedrag het aantal ongevallen zal afnemen. De ruimte moet op zo'n manier worden ingericht, dat sociaal gedrag wordt aangemoedigd. Weggebruikers onderhandelen zelf over de voorrang, waarbij oogcontact een belangrijk aspect is. Dit zorgt ervoor dat de snelheid omlaag gaat.

De keuze voor de materialen is belangrijk

Het karakter van de omgeving wordt beïnvloed door de keuze van de materialen. Voorbeelden hiervan zijn het type bestrating, de kleur van de bestrating, het type bankjes, de prullenbakken, de locatie van lantaarnpalen etc. Dergelijke keuzes moeten goed aansluiten bij het karakter van de omgeving, de omgeving moet één geheel vormen. Zo is het bijvoorbeeld belangrijk dat de gebruikte materialen aansluiten bij de gevels en het landschap. Een valkuil is wel dat de gekozen materialen te modieus zijn, zodat ze na enkele jaren weer gedateerd zijn.

Maak gebruik van de gevoelde onveiligheid

Doordat er bij een shared-space-inrichting verschillende verkeersstromen door elkaar lopen, voelen verkeersdeelnemers zich onveiliger. Hoewel de politiek en verkeerskundigen snel geneigd zijn om deze onveiligheid te bestrijden, zegt de shared-spacegedachte dat er juist gebruik gemaakt moet worden van deze gevoelsmatige onveiligheid. Door de alertheid van verkeersdeelnemers, die bij deze onveilige situatie ontstaat, is het de bedoeling dat het aantal ongevallen juist afneemt en de veiligheid daardoor wordt vergroot.

Kritische succesfactoren

Uit de literatuur zijn een aantal kritische succesfactoren aan het licht gekomen. Deze worden in deze paragraaf besproken.

Veiliger door shared space?

Door het ontbreken van verkeersregels en –borden lijkt het alsof er een gevaarlijke situatie ontstaat. Doordat verschillende typen verkeersdeelnemers gebruik maken van één gezamenlijke ruimte, is de kans dat deze verkeersdeelnemers elkaar kruisen, toegenomen. Bij de traditionele situatie worden automobilisten, fietsers en voetgangers van elkaar gescheiden door middel van een rijbaan, een fietspad en een voetpad. Elk verkeerstype heeft een eigen ruimte, waardoor de kans dat deze verkeerstypen met elkaar conflicteren erg klein is. Als verschillende verkeerstypen elkaar moeten kruisen, zal dit gebeuren op vaste locaties, zoals een kruispunt, een rotonde of een voetgangersoversteekplaats. Verkeersdeelnemers kunnen zich op deze manier instellen op het feit dat op deze locaties oversteekbewegingen plaats kunnen vinden, waardoor de alertheid op deze locaties toeneemt. Bij een shared-space-inrichting vinden deze conflicten continu plaats. Er ontstaat hierdoor een *subjectieve onveiligheid* (Koolen, 2008).

Bij de traditionele verkeersinrichting is de kans op conflicten tussen verkeersdeelnemers weliswaar klein, maar door de scheiding tussen deze verkeerstypen is men in mindere mate voorbereid op eventuele conflicten. Door de gescheiden inrichting en de vele verkeersregels voelt de verkeersdeelnemer zich over het algemeen veiliger, waardoor hij de indruk krijgt dat hij zich veilig gedraagt als hij zich alleen aan de verkeersregels houdt. De gevolgen zijn echter groot als er iets onverwachts gebeurt. Een onverwacht overstekende voetganger of een fietser die door rood rijdt, wordt snel over het hoofd gezien.

Volgens de principes van shared space leidt de subjectieve onveiligheid juist tot een veiligere situatie. De filosofie achter shared space zegt dat door de alertheid van automobilisten het aantal ongelukken zal afnemen. Automobilisten zullen met een lagere snelheid rijden en er zal meer oogcontact tussen de verkeersdeelnemers plaatsvinden. Hierdoor zal bovendien de ernst van deze ongelukken afnemen; de bedoeling is dat het aantal dodelijke verkeersongevallen hierdoor afneemt. Volgens de filosofie leidt shared space daarom tot een *objectieve veiligheid*. Hierdoor ontstaat een paradox: door de situatie onveiliger te maken, wordt de situatie veiliger (Blauwhof, Duvergé, Lutz, & Veenstra, 2009).

Het politieke proces

De overheid moet ervoor zorgen dat de burgers kunnen beschikken over de mogelijkheden om elkaar te ontmoeten en om zichzelf te ontwikkelen. Zo ontstaan er bij de politiek vraagstukken die opgelost moeten worden, die in veel gevallen te complex zijn om hierover zelf beslissingen te nemen. Daarom worden experts ingezet om deze problemen op te lossen. Zij zijn echter alleen gespecialiseerd in hun eigen vakgebied, waardoor zij met oplossingen komen die primair antwoord geven op hun eigen sectorale doelen. De politiek heeft in veel gevallen geen kennis van de totstandkoming van de oplossing van experts, waardoor zij wel op het woord van de experts moet vertrouwen.

De openbare ruimte wordt op dit moment op zo'n manier ingericht, dat er alleen aan de sectorale doelstellingen wordt voldaan. Stedenbouwkundigen zorgen ervoor dat de openbare ruimte wordt ontworpen en ingericht, de landschapsarchitecten ontwerpen de groene ruimten en de verkeerskundigen ontwerpen de verkeersinfrastructuur. Bij het ontwerpen van de infrastructuur wordt de inrichting met name gebaseerd op de verkeersveiligheid. Verschillende verkeerstypen worden zoveel mogelijk gescheiden, door bijvoorbeeld aparte rijbanen, fietspaden en voetpaden te ontwerpen: de traditionele inrichting. Dit heeft tot gevolg dat in sommige gevallen de sectorale ontwerpen niet goed op elkaar aansluiten, waardoor er een slordig totaalbeeld ontstaat.

Volgens de filosofie van shared space moet het primaat voor de inrichting van de openbare ruimte terug naar de politiek. Zij moet een duidelijke kijk hebben voor de leefomgeving van de burgers. Zij maakt keuzes of er een verkeersruimte of een mensruimte moet komen. Het gevolg is dat er meerdere experts uit verschillende disciplines bij het ontwerp van de openbare ruimte zijn betrokken en met elkaar samenwerken. Historici, ecologen, sociologen en verkeerskundigen zorgen er samen voor dat er meerdere aspecten in het ontwerp worden meegenomen. Dit is de *ruimtelijke kwaliteit*, wat inhoudt dat kennis en ervaring uit verschillende werkgebieden met elkaar worden gebundeld.

Daarnaast is het belangrijk dat naast experts ook de gebruikers van de ruimte bij het ontwerp worden betrokken. Ideeën en wensen van de gebruikers zorgen ervoor dat de inrichting voldoet aan de eisen van de gebruiker. Dit wordt de *democratische kwaliteit* genoemd; belanghebbenden zijn actief betrokken bij het ontwerp en er is sprake van een breed draagvlak. Van de gebruikers, de bewoners en andere belanghebbende partijen zoals bedrijven en scholen wordt naar een mening gevraagd. Ook moet aan de betrokkenen worden uitgelegd waarom er veranderingen in het ontwerp zullen plaatsvinden, hoe het er precies gaat uitzien en waarom er voor deze oplossing is gekozen. Het is zelfs mogelijk om de gebruikers van de ruimte tips te geven voor het gebruik, door bijvoorbeeld gebruikershandleidingen uit te reiken. Timing is hierbij erg belangrijk. Als er te vroeg naar de burgers wordt gecommuniceerd, kan er onnodige ophef ontstaan, maar als de communicatie te laat plaatsvindt, kan dit leiden tot een gevoel van onmacht bij de burger (Grontmij, 2008).

Het is belangrijk om de gebruikers van de ruimte bij het ontwerp te betrekken. Een shared-space-inrichting vraagt van de gebruikers namelijk een grote verantwoordelijkheid. Gebruikers moeten onderling de voorrang regelen en zijn op deze manier verantwoordelijk voor een veilige verkeerssituatie. Echter zal de betrekking van de burgers bij het project ook tot problemen kunnen leiden. Burgers zijn over het algemeen niet bekend met het shared-spaceprincipe en het idee dat voetgangers en fietsers de ruimte zullen moeten delen met automobilisten kan leiden tot ophef. Om ervoor te zorgen dat shared space succesvol zal worden toegepast, is het dus in sommige gevallen nodig om de belanghebbenden te overtuigen van de voordelen van het principe. Als de gebruikers eenmaal overtuigd zijn van het belang van shared space, zal er een breed draagvlak ontstaan voor het project (Methorst, 2007).

Bewustheid subjectieve onveiligheid

Sommige gebruikers zullen vanwege de subjectieve onveiligheid een negatief beeld hebben over shared space. De kans bestaat dat de publieke opinie van mening wordt dat er maatregelen genomen moeten worden om iets aan deze onveiligheid te doen. In veel gevallen is het zo dat de politiek de mening van de publieke opinie overneemt. Voor het goed functioneren van shared space is het belangrijk dat de politiek inziet dat deze subjectieve onveiligheid juist noodzakelijk is. Als de politiek te veel gehoor geeft aan de publieke opinie, worden er maatregelen genomen die tegenstrijdig zijn aan het shared-spaceprincipe. De politiek moet zich daarom goed bewust zijn van het belang van subjectieve onveiligheid (Shared Space Institute, 2007).

Dit zal voor de politiek niet gemakkelijk zijn. Als er een keuze gemaakt moet worden tussen een traditionele inrichting en een shared-space-inrichting, zal in veel gevallen worden gekozen voor de

traditionele inrichting, aangezien hier geen politiek risico aan kleeft. De precieze gevolgen van het principe zijn in veel gevallen nog niet goed duidelijk. Omdat shared space nog weinig is toegepast bij andere projecten, is het niet zeker dat het leidt tot een verhoogde objectieve veiligheid. Er is daarom politieke moed nodig om een ruimte volgens shared space in te richten.

Ethisch verantwoord?

De gedachte achter shared space is het creëren van veiligheid door de verkeerssituatie gevoelsmatig onveiliger te maken. Op ethisch gebied zijn er enkele kanttekeningen die er bij deze gedachte gemaakt kunnen worden. De politiek heeft de taak om veiligheid voor de burgers te garanderen. Maar in hoeverre is het toegestaan om de burger schrik aan te jagen? Moeten burgers zich onveiliger gaan voelen, zodat sommigen de straat niet meer op durven? De politiek staat op deze manier voor een dilemma (Grontmij, 2008).

Overgang van verkeers- naar verblijfsruimte

Om ervoor te zorgen dat weggebruikers het juiste gedrag vertonen binnen een openbare ruimte, is het belangrijk dat hij goed weet of hij zich in een verkeers- of een verblijfsruimte bevindt. Als de openbare ruimte zo is ingericht dat de gebruiker denkt dat het een verkeersruimte is, zal hij zich hier ook naar gaan gedragen, ook al was deze ruimte oorspronkelijke bedoeld als verblijfsruimte. Dit kan gevaarlijke situaties met zich meebrengen. Bij het ontwerp van de openbare ruimte is het daarom belangrijk dat de overgang van verkeers- naar verblijfsruimte goed duidelijk gemaakt wordt. Dit kan bijvoorbeeld gedaan worden door de verblijfsruimte aan te geven met een andere kleur of type bestrating. Ook is het mogelijk om aan het begin van de verblijfsruimte een snelheidsverlagend obstakel of een verkeersbord te plaatsen, zodat weggebruikers het gevoel krijgen dat ze hun verkeersgedrag moeten aanpassen (Shared Space Institute, 2007).

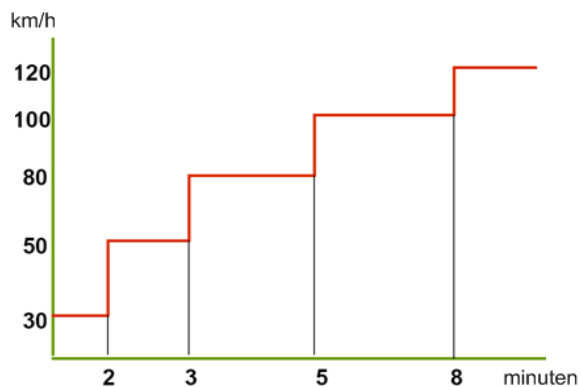
Hoger netwerk, trappetje van Monderman

Shared space is echter alleen mogelijk als er naast het langzame netwerk ook een snel netwerk is. Als automobilisten te lang in een verblijfsruimte moeten rijden, raken ze gefrustreerd. Dit kan worden weergegeven met het 'trappetje van Monderman'.

De onderstaande afbeelding geeft aan dat automobilisten het in het algemeen niet erg vinden om zich 2 minuten in een 30-kilometerzone te bevinden. Indien dit langer is dan 2 minuten, raken automobilisten gefrustreerd en gaan ze onrustig rijgedrag vertonen. Het risico op ongelukken neemt

op deze manier toe. Voor een 50-kilometerweg geldt hetzelfde. Automobilisten kunnen maximaal 5 minuten met deze snelheid rijden, zonder dat ze gefrustreerd raken.

Om onrustig rijgedrag te voorkomen, is het dus noodzakelijk dat het gebied goed wordt ontsloten. Het totale gebied waar shared space wordt toegepast, mag daarom niet te groot zijn. Een automobilist moet binnen 2 minuten een shared-spacegebied kunnen doorkruisen. Als hij het shared-spacegebied verlaat, moet de situatie zo zijn dat er minimaal 50 km/h gereden kan worden. Dit is een vereiste voor een succesvolle shared-space-inrichting, aangezien rustig gedrag van automobilisten noodzakelijk is voor het sociale gedrag tussen weggebruikers onderling. Aggressief gedrag zal daarom averechts werken (Gerlach, Methorst, Boenke, & Leven, 2008).



Figuur 4 - Het trappetje van Monderman, waarbij de tijd wordt weergegeven waarbij een automobilist bij een bepaalde snelheid onrustig rijgedrag gaat vertonen (Keuning Instituut, 2008).

Hoofdstuk 3 – Soorten inrichtingen

In hoofdstuk 2 is besproken wat het begrip ‘shared space’ inhoudt en wat de filosofie hierachter is. Er zijn echter verschillende manieren waarop shared space toegepast kan worden. In dit hoofdstuk worden vijf toepassingen van shared space uitgelegd. Deze verschillende toepassingen worden verduidelijkt door middel van een praktijkvoorbeeld.

Kruispunt als rotonde

Het kan zo zijn dat een kruising niet voldoet, bijvoorbeeld doordat de doorstroming slecht is of doordat er veel ongelukken gebeuren. Een manier om dit probleem op te lossen is om de kruising te veranderen in een rotonde. Er zijn verschillen tussen een traditionele rotonde en een shared-spacerotonde. Een rotonde die is ingericht volgens shared space heeft als kenmerk dat deze onduidelijker en onoverzichtelijker is gemaakt. De rijbaan op de rotonde wordt smaller gemaakt, waardoor de weggebruiker het gevoel krijgt dat hij zijn snelheid moet minderen. Ook kent een shared-spacerotonde geen duidelijke voorrangsregeling. Op deze manier moeten auto's en fietsers meer rekening met elkaar houden. Automobilisten en fietsers zullen daarom hun snelheid moeten minderen en oogcontact is noodzakelijk.

Er kan bij een dergelijke rotonde worden gekozen om geen gebruik te maken van een gescheiden fietspad. Fietsers maken gebruik van dezelfde ruimte als de automobilist. In combinatie met de smalle rijbaan is het voor automobilisten daarom onmogelijk om fietsers in te halen, waardoor de snelheid omlaag gaat. Daarnaast zal het aantal ongelukken met fietsers naar alle waarschijnlijkheid afnemen ten gevolge van afslaande auto's op de rotonde.

Drachten

Een voorbeeld van een rotonde die is ingericht volgens shared space is het Laweiplein in Drachten. Hier wordt dieper op ingegaan in hoofdstuk 4.



Figuur 5 - Het Laweiplein in Drachten

Kruispunt als plein

Een andere mogelijkheid om problemen met een kruising op te lossen, is om de kruising in te richten als een plein. In de meeste gevallen gaat het hier om een voorrangsweg of om een kruising dat is geregeld door middel van een VRI. Bij een shared-spaceplein vindt volledige menging van het verkeer plaats. Er zijn hier geen aparte baanvakken, waardoor er voor de verkeersdeelnemers een onvoorziene situatie ontstaat. Vooral als de verkeersintensiteiten hoog zijn, is het vrijwel onmogelijk om het plein met een hoge snelheid te passeren. Automobilisten, fietsers en voetgangers moeten onderling de voorrang regelen, wat oogcontact tot gevolg heeft. Een shared-spaceplein kan op verschillende niveaus gebruikt worden. Zo kan het een oplossing zijn voor een kruising tussen twee stroomwegen, maar het kan ook op een kleinere schaal gebruikt worden, zoals een kruising in een dorpscentrum waarbij veel voetgangers betrokken zijn.

Siegerswoude

Een voorbeeld van een shared-spaceplein is de kruising tussen de Klauwerswei, de Binnenwei en Foarwurk, net buiten Siegerswoude. De Binnenwei-Foarwurk was hier oorspronkelijk een voorrangsweg, waar 80 km/h gereden mocht worden. Op de kruisende weg mocht 60 km/h gereden worden en er moest voorrang worden verleend. Door middel van haaiantanden was dit voorheen geregeld. Doordat de snelheden hoog waren, gebeurden er hier vrij veel ongelukken. Er is besloten om de kruising in te richten volgens een shared-spaceplein. Het plein is in 2009 in gebruik genomen.

Om het oogcontact te bevorderen en de snelheid van automobilisten te verminderen, is er een aantal maatregelen genomen. Zo vindt er in de eerste plaats een asverspringing plaats tussen de tegenoverliggende wegen, waardoor automobilisten het plein schuin over moeten steken. Om ervoor te zorgen dat automobilisten met lage snelheid het plein betreden, zijn er bij de toegang van



Figuur 6 - Door middel van een asverspringing wordt in Siegerswoude geprobeerd om de snelheid van auto's te verminderen.



Figuur 7 - De entree van het plein in Siegerswoude. Paaltjes en lantaarnpalen zorgen ervoor dat de weg hier smaller lijkt.

het plein twee paaltjes en een aantal lantaarnpalen geplaatst. Ook is enkele meters voor het plein de rijbaan rood gemaakt. Op deze manier wordt de indruk gewekt dat de rijbaan smaller is en wordt het voor de automobilist duidelijk dat hij een complexe situatie nadert.

Om het plein ligt een vier meter brede gele strook. Deze is bedoeld om voetgangers een veilig gevoel te geven. Hier zijn ook enkele bankjes geplaatst, waardoor de verblijfsfunctie wordt versterkt. Om deze reden is ook een brug geplaatst waar het verkeer over kan rijden. Deze brug is vreemd genoeg niet bedoeld om het kanaal te doorkruisen, maar wordt als middel gezien om het verkeersgedrag te beïnvloeden.

Hoewel het ongebruikelijk is om op dit plein te parkeren, is dit wel goed mogelijk. Vanwege de grootte van het plein, zal een auto die aan de zijkant van het plein parkeert weinig overlast veroorzaken voor het kruisende verkeer.



Figuur 8 - Voor het plein wordt aangegeven dat men snelheid moet minderen, door middel van een bord en een verandering van de kleur van het wegdek.



Figuur 9 - In Siegerswoude wordt door middel van een brug het verblijfsklimaat benadrukt.

Nij Beets

Een ander voorbeeld van een shared-spaceplein is de kruising tussen de Domela-Nieuwenhuisweg, de Tolhekkbuurt, de Prikkewei en de Swijnswei, iets buiten Nij Beets. Het verschil met het plein in Siegerswoude is dat hier gebruik wordt gemaakt van een obstakel in het midden van het plein. Door de verplichte rijrichting op het plein, heeft het iets weg van een rotonde.

Er zijn verschillende maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat de automobilist met lage snelheid het plein nadert. Dit is gedaan door – net als in Siegerswoude – bij de toegang van het plein aan beide kanten een paaltje en een lantaarnpaal te plaatsen. Door het obstakel in het midden van

het plein ziet de automobilist al van ver dat er iets gaat gebeuren, waardoor hij snelheid zal minderen.

Dit plein is een goed voorbeeld van hoe cultuurhistorische aspecten kunnen worden meegenomen in het ontwerp. Zo staat in het midden van het plein een stuke (turfstapel) en staat er een kunstwerk dat een lawei voorstelt.

Nij Beets was oorspronkelijk een klein veendorpje, waarbij veel turf gestoken werd.

Destijds werd een lawei gebruikt. Een lawei een

mand die in de lucht gestoken kon worden om aan te geven wanneer de arbeiders pauze konden houden. Door historische voorwerpen op het plein te plaatsen, voelen bewoners zich trots op de geschiedenis van hun dorp.



Figuur 10 - Vanwege de paaltjes en de lantaarnpalen lijkt de toegang naar het plein in Nij Beets smal. De opvallende stuke in het midden van het plein zorgt ervoor dat automobilisten op tijd zien dat er een kruising komt.



Figuur 11 - In het midden van het plein in Nij Beets staat een stuke, een oude turfstapel.



Figuur 12 - Naast het plein staat een monument van een lawei.

Doorgaande weg buiten de bebouwde kom

Op een doorgaande weg buiten de bebouwde kom wordt vaak 60 of 80 km/h gereden. Op dit type weg gebeuren regelmatig ongelukken, vooral als fietsers of voetgangers deze weg moeten oversteken. De ernst van deze ongelukken is vaak groot. Er gebeuren vooral veel ongelukken als een doorgaande weg een schoolroute doorkruist, of als er een busstation in de buurt is.

Een mogelijkheid om dit probleem te verhelpen, is het toepassen van shared space. De weg wordt zo ingericht, dat de automobilist het gevoel krijgt dat hij zijn gedrag aan moet passen. Dit kan gedaan worden door de kleur van het wegdek te veranderen, of de weg smaller doen lijken. Daarnaast kan door shared space een mooiere ruimte worden gecreëerd.

Strobosser Trekfaert

De Strobosser Trekfaert is een nationale weg tussen Dokkum en Kollum (N910). Omdat er veel ongelukken gebeuren op deze weg, is er besloten om shared space toe te gaan passen. Het project is nog niet gerealiseerd.

Op het hele traject worden verschillende maatregelen genomen. Door het fietspad opvallend te maken, heeft de automobilist meer het gevoel dat hij te gast is. Daarnaast zal hij waarschijnlijk de snelheid gaan aanpassen, omdat de weg smaller lijkt. Ook zal op sommige plekken de hele kleur van het wegdek veranderen, zodat er meer een verblijfsklimaat ontstaat. Af en toe wordt de weg onderbroken door een plein. Er is goed rekening gehouden met het cultuur-historische aspect: het kanaal en de kaden worden ook bij het ontwerp betrokken.



Figuur 13 - Huidige situatie van de Strobosser Trekfaert (Provincie Fryslân, 2009).



Figuur 14 - Toekomstige situatie van de Strobosser Trekfaert (Provincie Fryslân, 2009).

Doorgaande weg door dorpskern

Shared space kan ook worden gebruikt op plekken waar zich een doorgaande weg door een dorpskern bevindt. In de meeste gevallen zijn er alternatieven voor routes die niet door de kern leiden, maar desondanks wordt deze weg gebruikt als sluiproute. Hierdoor ontstaat veel autoverkeer in het dorp, waardoor er van een rustig dorp geen sprake meer is. Het dorp wordt in tweeën gesplitst

door de weg. Dit gaat ten koste van de veiligheid van de dorpsbewoners; (winkelende) voetgangers kunnen moeilijk oversteken, kinderen kunnen niet veilig naar school.

Shared space kan voor deze problematiek een oplossing bieden. De weg wordt zo ingericht, dat de automobilist zich te gast voelt en minder hard zal rijden. Hoogteverschillen worden zoveel mogelijk verwijderd, waardoor automobilisten, fietsers en voetgangers van dezelfde ruimte gebruik maken. Een ander voordeel is dat de dorpskern er door de nieuwe inrichting mooier uit ziet.

Haren

Een goed voorbeeld hiervan is de Rijksstraatweg in Haren. In hoofdstuk 4 wordt hier dieper op ingegaan.



Figuur 15 - De Rijksstraatweg in Haren

Dorpscentrum

In een dorpscentrum is over het algemeen weinig doorgaand verkeer en relatief veel plaatselijk verkeer. Het doel van een shared-space-inrichting is hierbij vooral om de leefbaarheid van het centrum te vergroten. Het verkeer wordt zo min mogelijk gescheiden en het asfalt wordt vervangen door klinkers. Hierdoor wordt het centrum mooier. Het verkeer zal zijn snelheid aanpassen, waardoor dit ten goede komt voor voetgangers in het gebied.

Boornbergum

Boornbergum is een klein dorp met ongeveer 1350 inwoners. Er liep een geasfalteerde weg door het dorp, waardoor de verkeersfunctie in het centrum van Boornbergum overheerste. De weg werd regelmatig gebruikt als sluiproute. Door de herinrichting van Boornbergum is de leefbaarheid van het dorp vergroot en wordt het dorp als mooier ervaren. Fietsers, voetgangers en automobilisten kunnen van dezelfde ruimte gebruik maken.

In de onderstaande afbeeldingen is de oude en de nieuwe weginrichting te zien. De nieuwe inrichting zorgt ervoor dat de automobilist het gevoel krijgt dat hij op een smallere weg rijdt, waardoor hij de snelheid zal aanpassen en alerter zal zijn. Voorheen werden drempels hiervoor gebruikt (zie foto). Bij de herinrichting wordt geattendeerd op zijwegen door zijwegen iets door te laten lopen in de rijbaan

(figuur 18). Verkeersdeelnemers zijn op deze manier beter voorbereid op het verkeer dat uit deze straat kan komen. Aan de zijkant van de straat bevindt zich een gele strook, zodat voetgangers zich hier veilig voelen.



Figuur 16 - Voormalige situatie in Boornbergum. (Database Smallingerland, 2009)



Figuur 17 - Nieuwe inrichting in Boornbergum.



Figuur 18 - Door een zijweg iets in de rijbaan te laten lopen, worden automobilisten gewaarschuwd.

Hoofdstuk 4 – Uitgediepte Praktijkvoorbeelden

In dit hoofdstuk worden twee belangrijke shared-spaceprojecten nader toegelicht. Van de Rijksstraatweg in Haren en het Laweiplein in Drachten wordt een beschrijving gegeven van de veranderingen die hebben plaatsgevonden. Vervolgens wordt gekeken in hoeverre het hier gaat om een zuivere vorm van shared space. Ook wordt de evaluatie van deze projecten besproken.

Rijksstraatweg Haren

Het meest bekende shared-spaceproject in Nederland heeft plaatsgevonden in Haren. In 2000 is de gemeente Haren begonnen met het uitvoeren van het Komplan Haren. Er loopt een drukke weg door het centrum van Haren, de Rijksstraatweg. Aan beide zijden van de weg bevinden zich verschillende winkels. De gemiddelde verkeersintensiteit bedroeg destijds 8500 mvt/etm (Grontmij, 2007). Verschillende verkeerstypen waren hier zoveel mogelijk gescheiden. Er waren aparte rijbaan, aan beide kanten van deze rijbaan een fietspad met daarnaast een voetpad. Het verkeer werd voornamelijk door middel van verkeersregels geregeld: het straatbeeld werd overspoeld met verkeersborden, verkeerslichten en zebrapaden. Parkeren was alleen toegestaan in met lijnen aangegeven parkeervakken. Doordat automobilisten vaak lang moesten wachten voor de verkeerslichten, ontstonden er vaak opstoppen. De verkeersfunctie overheerste destijds op de Rijksstraatweg.

Hoe de vroegere situatie er voor 2000 uit heeft gezien, is momenteel te zien in Helpman, een wijk in Groningen, enkele kilometers verderop.



Figuur 19 - De Groningse wijk Helpman, vergelijkbaar met de oude situatie in Haren.

Het doel van het Komplan was om de hoge verkeersintensiteit terug te laten dringen. Het dorpscentrum moest aantrekkelijker gemaakt worden door een verblijfskarakter te benadrukken. De Rijksstraat werd daarom, net als enkele aangrenzende wegen, ingericht volgens het shared-spaceprincipe. Op deze manier kan de drukke Rijksstraatweg als een integraal onderdeel van het centrum worden gezien.

Veranderingen

Er is een aantal aanpassingen gedaan aan de inrichting van de Rijksstraatweg. In de eerste plaats zijn er in de hele breedte van de weg geen hoogteverschillen meer waar te nemen. Toch is het op de meeste plaatsen voor de automobilist niet mogelijk om gebruik te maken van de hele breedte van de weg. Er wordt een kunstmatige rijbaan gecreëerd doordat er obstakels aan de zijkant van de weg zijn geplaatst (zoals hekjes en bomen), zodat voetgangers hun eigen ruimte hebben. Hoewel deze afscheiding in strijd is met de shared-spacegedachte, geeft dit voetgangers een bepaalde mate van veiligheid. Fietzers maken daarentegen wel gebruik van de ruimte van de automobilist, waardoor het mengingsprincipe wel van toepassing is voor deze twee verkeersgroepen.

Op pleinen wordt een zo goed als zuivere vorm van shared space toegepast. Er wordt hier bij de inrichting van de ruimte geen onderscheid gemaakt tussen de verschillende verkeersgroepen. Het hele plein is op dezelfde manier beklinkerd en het aantal obstakels is minimaal. Er vindt volledige menging plaats en de voorrang wordt daadwerkelijk onderling geregeld, door middel van oogcontact. Waar voorheen VRI's nodig waren om het verkeer te regelen, zorgen weggebruikers er zelf voor dat de voorrangsregeling probleemloos verloopt.



Figuur 20 - Op pleinen in Haren vindt volledige menging tussen verkeersstromen plaats.



Figuur 21 - Bij de toeleidende wegen heeft de rijbaan een andere kleur dan het voetgangersgedeelte. Hekjes en bomen voorkomen dat er fout wordt geparkeerd.

De inrichting van de ruimte is op zo'n manier aangepast dat de Rijksstraatweg overkomt als één geheel. In het hele centrum wordt momenteel gebruik gemaakt van eenzelfde type klinker, daarnaast worden overal in het centrum dezelfde obstakels geplaatst. Zo worden aan beide zijden van de weg hetzelfde type bomen, hekjes en lantaarnpalen geplaatst.

Bij de inrichting is het Rijksmonument 'de Hervormde Kerk Nicolaas' mooi betrokken bij het centrum. De Nicolaas bevindt zich aan een plein dat is ingericht volgens shared space. Door een mooi historisch gebouw op deze manier bij het centrum te betrekken, wordt er voor gezorgd dat het geheel een rustige, dorpse uitstraling krijgt.

Aan de Rijksstraatweg bevinden zich verschillende terrasjes. Door de terrasjes bij de ruimte te betrekken wordt gezelligheid gecreëerd.



Figuur 22 - Terrasjes worden in Haren bij de inrichting betrokken.



Figuur 23 - De historische hervormde kerk heeft een centrale plaats in het centrum.

Zuivere vorm?

Er is in dit geval geen sprake van een zuivere vorm van shared space. Op sommige plekken in de straat is er een groot verschil tussen het gemotoriseerde verkeer en voetgangers vrij groot. Dit komt met name doordat op deze plekken de rijbaan is voorzien van een asfaltlaag, waardoor er duidelijk contrast ontstaat tussen de grijze rijbaan en het rode voetpad. Gevoelsmatig wordt er hierdoor de indruk gewekt dat de automobilisten hun eigen ruimte hebben. Toch zijn automobilisten door de rustige omgeving alerter dan voorheen.

Ook zijn er maatregelen ten behoeve van de voetgangers genomen. Voetgangers hebben een eigen voetpad (wat ook aangegeven is met een verkeersbord) en op sommige plaatsen zijn zebrapaden aangelegd. Door het nemen van dergelijke maatregelen wordt het verkeer toch in zekere mate geregeld; een aspect dat door shared space juist verdwenen zou moeten zijn. Deze beslissingen zijn toch genomen, om voetgangers een veilig gevoel te geven. Vooral minder mobiele voetgangers voelen zich veiliger als ze door middel van een zebrapad over kunnen steken. Het is overigens wel toegestaan om op andere plekken over te steken.



Figuur 24 - Vanwege onveiligheid bij de gebruikers, zijn er toch zebrapaden geplaatst.



Figuur 25 - Voetgangers krijgen een eigen ruimte, aangegeven met een verkeersbord.

Waar er precies geparkeerd mag worden, is in Haren niet goed weergegeven. Wel is er door middel van hekjes voor gezorgd dat er op de stoepen niet geparkeerd kan worden. Dit is tegen de shared-spacegedachte, aangezien bij een zuivere vorm van shared space parkeerfuncties, verkeersfuncties en verblijfsfuncties zoveel mogelijk gemengd moeten worden. Op de pleinen is hier echter wel de ruimte voor. Parkeren wordt hier regelmatig gedaan, maar het is niet toegestaan. Toch bestaat er bij de weggebruikers onduidelijkheid of er geparkeerd mag worden, zelfs voor mensen die bekend zijn in Haren.

Om onverwachte confrontaties tussen weggebruikers te voorkomen, wordt door middel van een afwijking in de betegeling aangegeven dat de weggebruiker een zijweg nadert. Deze grijze betegeling is te zien in figuur 27. Wat opvalt is dat weggebruikers uit de zijweg pas alerter worden als ze de grijze streep naderen. Deze streep wordt als een virtuele stopstreep gezien.



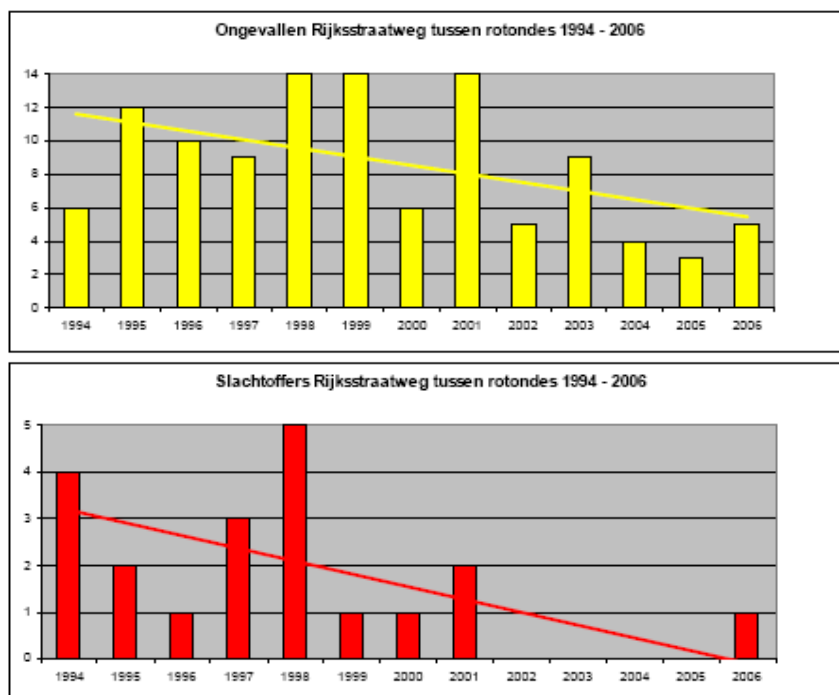
Figuur 26 - Parkeren wordt in Haren nog steeds gedaan, ondanks dat het verboden is.



Figuur 27 - Op pleinen lopen in Haren de zijwegen iets door tot in de rijbaan.

Evaluatie

In 2006 is het Komplan Haren geëvalueerd door Grontmij. Uit dit onderzoek bleek dat het aantal verkeersongevallen op de Rijksweg gemiddeld is gehalveerd sinds de herinrichting. Daarnaast is opvallend dat het aantal slachtoffers eveneens is afgenomen. In de periode 2002-2006 is er slechts één slachtoffer te betreuren geweest, terwijl in de vijf jaar voor de herinrichting van de Rijkswegstraat maar liefst 12 slachtoffers zijn geweest. Ondanks het feit dat de significantie van deze afnames erg klein is, mag worden geconcludeerd dat de objectieve veiligheid door de herinrichting is verbeterd.



Figuur 28 - Zowel het aantal ongevallen als het aantal slachtoffers in Haren is sinds de nieuwe inrichting in 2002 gedaald (Grontmij, 2007).

Bij een telefonische enquête van de gemeente Haren is gevraagd naar de mening van burgers over de herinrichting in Haren. Over het algemeen zijn de burgers gematigd positief hierover. Burgers zijn vooral erg tevreden over het uiterlijk van de wegen, 80% van de ondervraagden vindt dat het centrum mooier is geworden. Over het oversteken is men minder positief. Hoewel de helft van de ondervraagden vindt dat het oversteken makkelijker gaat dan voorheen, vindt de andere helft dat de situatie ongewijzigd is of zelfs is verslechterd. Zo vindt 78% van de ondervraagden dat de zebrapaden in Haren noodzakelijk zijn in verband met de veiligheid. Met name ouderen en blinden hebben behoefte aan zebrapaden en/of looplijnen (Grontmij, 2008).

Over de objectieve veiligheid is men vrij negatief. 60% vindt dat de situatie onveiliger is geworden. Volgens de burgers is dit voornamelijk te wijten aan de slechte communicatie die de gemeente Haren heeft gehad met de bevolking. Zij weten daardoor niet hoe zij zich moeten gedragen, omdat ze niet weten hoe het principe werkt. Ook geven zij aan dat fietsers oorzaak zijn van het probleem. Doordat vooral scholieren een groot gedeelte van de weg in beslag nemen en veel voetgangers hinderen, ontstaat er het gevoel van onveiligheid.

Laweiplein Drachten

Een ander voorbeeld van een bekende shared-spacetoepassing is het Laweiplein in Drachten. Dit is een kruising nabij het centrum van Drachten. De kruising was voorheen geregeld met behulp van een VRI. Automobilisten hebben eigen rijbanen, fietsers hebben een gescheiden fietspad en voetgangers hebben een eigen voetpad. De verkeersfunctie overheerst op deze kruising. Dit komt met name door de vele verkeersborden, VOP's, schilderingen op het wegdek en verkeerslichten.

Vanwege de hoge verkeersintensiteiten ontstonden er vaak opstoppingen rondom de kruising, vooral in de spitsuren. De gemiddelde intensiteit bedroeg voor de herinrichting 18.000 mvt/etm (Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, 2007). Daarnaast zijn er op deze kruising veel ongelukken gebeurd. Ook was men ontevreden over de uitstraling van de kruising. Om deze redenen heeft de gemeente Smallingerland in 2003 opdracht gegeven om de kruising opnieuw te herinrichten volgens het shared-spaceprincipe. De kruising is veranderd in een shared-spacerotonde. Het doel van ontwerp was het terugdringen van het aantal ernstige verkeersongevallen, het verminderen van het aantal conflicten en het verfraaien van de omgeving.



Figuur 29 - Voormalige situatie Laweiplein in Drachten (Shared Space Institute, 2009)



Figuur 30 - Shared-spacerotonde op het Laweiplein in Drachten

Veranderingen

Doordat de kruising is ingericht volgens een shared-spacerotonde, is de kruising er anders uit komen te zien. De rotonde verschilt op een aantal punten van een traditionele rotonde. De rotonde is expres onoverzichtelijk gemaakt. Zo is in het midden van de rotonde een grote bak met lavendelplanten geplaatst, waardoor weggebruikers de rotonde niet kunnen overzien. Daarnaast zijn naast de rotonde aan alle vier de kanten fonteinen geplaatst, die steeds hoger spuiten naarmate het drukker wordt op de rotonde. Op deze manier wordt eveneens onoverzichtelijkheid gecreëerd.

Automobilisten zullen daarom alerter zijn dan bij een traditionele rotonde. Deze fonteinën zorgen daarnaast voor sfeer op het Laweiplein.



Figuur 31 - Fonteinën en terrasjes zorgen voor een verblijfsfeer op het Laweiplein.



Figuur 32 - Voor fietsers is er op het Laweiplein een FOP aangelegd. Zij bevinden zich in een voorrangpositie.

Fietsers maken op de rotonde geen gebruik van de rijbaan. Zij mogen – net als de voetgangers – gebruik maken van de ruimte naast de rotonde. Deze kleur van deze ruimte lijkt weliswaar op de kleur van de geasfalteerde rijbaan, maar is toch iets verschillend, waardoor er een licht contrast ontstaat tussen de ruimte voor de automobilist en de fietsers en voetgangers. Deze ruimten naast de rotonde zijn vrij breed, waardoor fietsers en voetgangers elkaar gemakkelijk kunnen passeren. Als fietsers de rotonde over willen steken, kunnen ze gebruik maken voor de oversteekplaatsen die speciaal voor de fietsers is aangelegd. Deze FOP is in dezelfde kleur als de ruimte naast de rotonde. Doordat fietsers een eigen plek hebben om over te steken, durven zij dat eerder te doen. Doordat het contrast met de rijbaan niet heel groot is, lijkt het alsof de fietser en de automobilist zich in één ruimte bevinden, waardoor sociaal gedrag plaats zou moeten vinden. Een nadeel is wel dat automobilisten pas op het laatste moment in de gaten krijgen dat fietsers hier over kunnen steken, waardoor gevaarlijke situaties kunnen ontstaan. Uiteindelijk is er besloten om de fietsers een voorrangpositie te geven. Door middel van haaiëntanden wordt dit op het wegdek aangegeven.

Voetgangers hebben tevens eigen plaatsen waar zij de weg kunnen oversteken. Deze VOP's bevinden zich enkele meters van de rotonde, in sommige gevallen is deze afstand zelfs 20 meter. Er is bewust voor deze grote afstanden gekozen. Blinden kunnen het verkeer beter horen aankomen in verband met de geluidsweerkaatsing door de gevels als het zebrapad iets van de rotonde is verwijderd (Schwertmann & Eggens, 2009). In de praktijk worden de FOP's daarom vaak gebruikt door voetgangers om de weg over te steken. Ouderen, blinden en gehandicapten nemen meestal wel de moeite om gebruik te maken van de VOP.



Figuur 33 - Voor voetgangers is er een VOP.



Figuur 34 - Voetgangers maken toch vaak gebruik van de FOP.

Door de herinrichting van het kruispunt is geprobeerd om sfeer te creëren en de verkeersfunctie minder te laten domineren. De kruising wordt meer als één geheel gezien. De kleuren van de rijbaan en het gebied naast de rotonde passen goed bij elkaar. Ook doordat in alle vier de hoeken van het plein fontein zijn geplaatst, ontstaat er eenheid en wordt sfeer gecreëerd. Ook door de beplanting in het midden van de rotonde krijgt de rotonde een mooiere uitstraling.

Zuivere vorm?

Ondanks het feit dat er op de kruising in mindere mate wordt geregeld, is dit geen zuivere vorm van shared space. De voorrang wordt namelijk niet onderling geregeld. Het verkeer dat zich op de rotonde bevindt, heeft voorrang. Dit is aangegeven door middel van haaiantanden op de weg. Daarnaast hebben fietsers officieel ook voorrang. Ook dit is aangegeven met haaiantanden. Toch zijn fietsers in de meeste gevallen voorzichtig en zoeken zij oogcontact met de automobilist. Hoewel automobilisten en fietsers wel een gescheiden ruimte hebben, wordt sociaal verkeersgedrag door deze oplossing dus wel gestimuleerd.

Bij de rotonde zijn eveneens zebrapaden geplaatst. Dit is in strijd met de principes van shared space. Om ervoor te zorgen dat voetgangers het gevoel krijgen dat ze veilig kunnen oversteken, zijn deze zebrapaden toch aangelegd (Kerkstra, 2009).

Evaluatie

In 2007 heeft de Hogeschool van Leeuwarden onderzoek gedaan naar het functioneren van het Laweiplein. Hieruit is een aantal conclusies naar voren gekomen.

In de eerste plaats heeft de herinrichting ervoor gezorgd dat de doorstroming op de kruising is verbeterd. Waar automobilisten voorheen gemiddeld 50 seconden erover deden om de kruising te passeren, doet men er nu ongeveer 20 seconden over.

Een ander opmerkelijk gegeven is dat het grootste gedeelte van de fietsers zijn hand uitsteekt om richting aan te geven. In totaal geeft ongeveer 81% van de fietsers op deze manier richting aan als ze over willen steken. Zelfs geeft een groot gedeelte van de fietsers richting aan als ze de rotonde verlaten, wat erg ongebruikelijk is bij traditionele rotondes.



Figuur 35 - Een groot gedeelte van de fietsers vertoont sociaal gedrag en steekt zijn hand uit.



Figuur 36 - Snel parkeren om even te pinnen?

De verkeersveiligheid is toegenomen door de herinrichting. Waar voor de herinrichting er gemiddeld meer dan 8 ongevallen per jaar hebben plaatsgevonden, is dit aantal na de reconstructie gedaald tot gemiddeld 1 ongeval per jaar. De hoeveelheid gewonden is gedaald van gemiddeld 2 per jaar naar gemiddeld 0,5 per jaar.

Door middel van een enquête is de mening van de Drachtense bevolking te achterhaald. Hieruit bleek dat men vond dat de verkeersveiligheid iets achteruit is gegaan. Toch is men op dit gebied redelijk positief. In 2000 werd door 70% van de ondervraagden de verkeersveiligheid als goed of redelijk beoordeeld, 30% vond de verkeersveiligheid matig of slecht. In 2005 zijn deze percentages respectievelijk 55% en 45%. Uit de enquête komt niet naar voren dat ouderen de verkeerssituatie als gevaarlijker ervaren.

De gebruikers van de rotonde vinden de ruimte wel mooier gevonden. In 2000 beoordeelde 20,5% de kwaliteit van de publieke ruimte als redelijk of goed, in 2005 is dit percentage gestegen naar 81,7%. (Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, 2007)

Hoofdstuk 5 –

Meningen over shared space

Omdat shared space nog niet lang wordt toegepast, is er verdeeldheid onder de bevolking over de effecten van shared space. Het is onduidelijk in hoeverre het principe succesvol is en in hoeverre er nadelen aan kleven. Om een goed beeld te krijgen van de valkuilen van shared space, is er bij dit onderzoek voor gekozen om verschillende deskundigen naar hun mening te vragen. Er zijn drie deskundigen ondervraagd, te weten Cees Wildervanck (verkeerspsycholoog), Koop Kerkstra (medewerker Shared-Space-Institute) en Willem Schwertmann en Wim Eggens van de gemeente Haren.

Ouderen

Als de openbare ruimte wordt ingericht als verblijfsgebied, ontstaat er sociaal gedrag. Door middel van oogcontact wordt de voorrang geregeld en men moet anticiperen op andere weggebruikers. Ouderen zijn ook betrokken bij het verkeersbeeld. Ook van ouderen wordt verwacht dat zij dit sociale gedrag kunnen vertonen.

Cees Wildervanck stelt dat een shared-space-inrichting nadelig is voor oudere verkeersdeelnemers. Ouderen reageren minder snel, zijn onzekerder, nemen minder snel informatie op en zijn minder mobiel. Ze voelen zich daardoor minder veilig. Ouderen zijn gebaat bij zekerheid, duidelijkheid en veiligheid. Ze zijn gebaat bij een geregelde inrichting waarbij de verschillende verkeerstypen zoveel mogelijk gescheiden zijn. Een oudere voelt zich veilig op een fietspad, omdat hij daardoor verzekerd is dat hij niet in conflict kan komen met een auto. Een zebrapad geeft tevens een veiliger gevoel bij ouderen, omdat een automobilist volgens de regels moet stoppen. Bij een inrichting volgens shared space wordt de openbare ruimte juist bewust onoverzichtelijk gemaakt, wat tot complexe situaties kan leiden. Ouderen kunnen dit in de meeste gevallen niet goed verwerken.

De waarneming van ouderen gaat daarnaast achteruit, hun gezichtsvermogen vermindert, ze hebben minder kracht in hun spieren en kunnen minder goed achterom kijken. Ouderen zijn daarom kwetsbaar in het verkeer: ouderen raken relatief vaker betrokken bij verkeersongevallen en de gevolgen van een ongeval zijn bij ouderen vele malen erger dan bij een volwassene.

Cees Wildervanck vreest dat ouderen hierdoor gevaarlijke situaties kunnen gaan mijden. Ze zullen niet in de spits op pad gaan, ze mijden complexe situaties en ze blijven thuis bij slecht weer. Wildervanck acht de kans zelfs reëel dat ouderen helemaal van het straatbeeld verdwijnen als shared space zal worden toegepast. Ze durven de straat niet meer op. Hij vindt het belangrijk dat er onderzoek komt naar de mobiliteit van ouderen.

Om ervoor te zorgen dat ouderen zich veiliger gaan voelen, zijn verkeerstechnische maatregelen nodig, ook al is dit tegen de shared-spacegedachte. Zebrapaden en stoepranden zijn daarom noodzakelijk voor het goed functioneren van de inrichting (Wildervanck, Snel maatregelen voor ouderen, 2009)

Ook Kerkstra vindt dat ouderen kwetsbaarder zijn in een ruimte die is ingericht volgens shared space. Echter, maatregelen moeten alleen genomen worden als de gebruikers hierom vragen. Als er daadwerkelijk klachten komen van ouderen dat ze zich onveilig voelen, moeten er meteen maatregelen genomen worden, zoals een aparte voetgangersruimte of een VOP. Door deze maatregelen kunnen ouderen geholpen worden en voelen ouderen zich veiliger.

De gemeente Haren vindt eveneens dat ouderen zich minder veilig voelen in een shared-space-inrichting. In Haren zijn er veel klachten van ouderen die vinden dat de situatie onveilig is. Dit komt met name doordat Haren een grijze bevolking heeft. Als blijkt dat ouderen zich op grote schaal onveilig voelen, kan de gemeente niet anders dan maatregelen te treffen.

Kinderen

Volgens Wildervanck is een shared-space-inrichting gevaarlijk voor kinderen. Kinderen zijn erg onberekenbaar. Ze hebben geleerd om bij stoepranden te stoppen, maar bij shared space zijn er geen stoepranden. Het risico bestaat dat kinderen plotseling de weg over steken, waardoor er ongelukken kunnen ontstaan. Nu is het wel zo dat verkeersdeelnemers vanwege het verblijfsklimaat voorzichtiger zullen zijn, maar Wildervanck benadrukt dat mensen tot op bepaalde hoogte alert kunnen zijn. Een aantal ongelukken is daardoor niet te voorkomen. Hoewel het grootste gedeelte van de mensen zich wel netjes gedraagt, blijven er toch verkeersdeelnemers tussen zitten die met een hogere snelheid doorrijden. Dit gedrag is niet te voorkomen.

Ook is het vanwege de complexiteit van kinderen moeilijk om in te schatten waar ze heen moeten kijken. Het onderling regelen van de voorrang is voor kinderen daarom ook lastig. Weten ze of de overige verkeersdeelnemers hen wel hebben gezien?

Kerkstra geeft toe dat kinderen erg onvoorspelbaar zijn en dat een shared-space-inrichting voor kinderen niet ideaal is. Toch denkt Kerkstra niet dat kinderen voor veel ongevallen zullen zorgen. Een ouder laat zijn kind in een drukke straat niet zomaar zijn gang gaan. Een ouder zorgt ervoor dat hij het kind continu in de gaten houdt. Het aantal plotseling overstekende kinderen zal daardoor klein zijn.

Agressief rijgedrag

Ondanks het feit dat het grootste gedeelte van de weggebruikers zich wel netjes gedraagt, is er ook een klein aantal mensen die agressief rijgedrag vertoont. Vooral als het minder druk is, zoals 's avonds als de winkels gesloten zijn, nodigt een shared-space-inrichting uit om hard te gaan rijden. Omdat er weinig obstakels worden gebruikt, ontstaat er als het ware een grote racebaan waar zo hard mogelijk gereden kan worden. Vooral jongeren met brommers, scooters of opgevoerde auto's zullen van deze mogelijkheid gebruik maken.

Wildervanck zegt dat deze zorg terecht is. Zolang jongeren de kans krijgen om hard te gaan rijden, zullen ze dat doen. Hij spreekt hier over de “derdehands-GTI-boemboembrigade” (Wildervanck, Verkeersgedrag is een afspiegeling van de maatschappij, 2006). Wel moet eerst goed vastgesteld worden of er veel jongeren zijn die dit gedrag vertonen. Indien dit het geval is, zullen maatregelen genomen moeten worden, zoals asverschuivingen of plateaus. Obstakels zijn voor dit probleem noodzakelijk, er moet voor gezorgd worden dat er geen lange zichtsafstanden zijn. Wellicht zijn camera's een goede oplossing om deze jongeren te kunnen bestraffen.

Kerkstra zegt daarentegen dat jongeren weliswaar vrij baan hebben bij een shared-space-inrichting, maar dat dit geen probleem is. Het is niet nodig om maatregelen te treffen, zoals asverschuivingen of hoogteverschillen. Het is slechts een klein gedeelte van de jongeren die agressief rijgedrag vertoont, het grootste gedeelte van de jongeren gedraagt zich naar behoren. Uit eerdere projecten is gebleken dat dergelijke maatregelen geen effect hebben. Asverschuivingen geven juist een grotere kick voor jongeren, zij kunnen nu snel door de bochten scheuren. Dezelfde uitdaging geldt ook voor plateaus. Het meest effectief is om deze jongeren te straffen en om ze aan te spreken op hun gedrag. Dit is ook in Sneek toegepast, met het gevolg dat bijna alle jongeren zich prettig gedragen.

De gemeente Haren zegt dat ze geen last heeft van jongeren die door het centrum gaan scheuren. Dat terwijl de gemeente Haren wel op andere manieren last heeft van jongeren. In principe is het niet nodig om aanpassingen te maken aan de inrichting ten behoeve van een klein groepje jongeren dat zich niet aan de regels houdt. Asverspringingen en hoogteverschillen zijn daarom niet nodig. De

afweging moet gemaakt worden of het probleem dermate groot is, dat het principe van shared space verstoord moet worden.

Het proces

Volgens de gemeente Haren is het erg belangrijk om de belanghebbenden van de inrichting goed bij het ontwerpproces te betrekken. Zorg dat de betrokkenen enthousiast worden over shared space. De gemeente raadde aan om voor ambtenaren, wethouders, gebruikers en ondernemers een excursie te organiseren naar een shared-spaceproject.

Zorg er vervolgens voor dat de gebruikers de ruimte zelf ontwerpen, laat dat de verkeerskundigen niet doen. Informeer wat men belangrijk vindt en hoe men de nieuwe inrichting voor ogen ziet. Op deze manier hebben de gebruikers het gevoel dat ze de ruimte zelf hebben ontworpen en accepteren zij ook de verantwoordelijkheid die de inrichting met zich mee brengt. Er ontstaat hierdoor draagvlak.

Integreer daarnaast elementen van de historie van het dorp in het ontwerp, zoals een oud gebouw, een standbeeld of een brug. Gebruikers krijgen daardoor meer de indruk dat de ruimte meer van hun is.

Koop Kerkstra bevestigt deze mening. Vanwege de verantwoordelijkheid van de gebruikers die shared space met zich meebrengt, is het belangrijk dat men op de hoogte is van deze verantwoordelijkheden. Als echter blijkt dat men ontevreden is over een bepaalde inrichting, moeten er maatregelen genomen worden. Als bijvoorbeeld ouderen klagen over onveiligheid, kan er overwogen worden om VOP's aan te leggen.

Parkeren

De gemeente Haren vindt dat parkeren zo min mogelijk plaats moet vinden. Parkeren werkt averechts aan shared space. In de eerste plaats zorgt het ervoor dat oogcontact met voetgangers niet mogelijk is. Als de automobilist de voetgangers niet kan zien, houdt hij ook geen rekening mee. Dit wordt benadrukt als er aan beide zijden van de rijbaan een lange rij auto's is geparkeerd. Er vindt daardoor tevens kanalisatie van het verkeer plaats, wat niet wenselijk is in verband met het rijgedrag van automobilisten. Een ander nadeel van geparkeerde auto's is dat de ruimte hierdoor als minder mooi wordt ervaren. Een doel van een shared-space-inrichting is immers dat de ruimte er mooier uit moet zien. Geparkeerde auto's verstoren dit beeld.

De gemeente Haren raadt daarom aan om parkeren zo min mogelijk toe te staan op een winkelstraat. Een mogelijkheid zou kunnen zijn om op sommige plekken een parkeermogelijkheid tussen de bomen te realiseren, maar wel zodanig dat er op het grootste gedeelte van de winkelstraat weinig geparkeerde auto's staan. Nadeel hiervan is dat deze parkeerplekken elders moeten worden gecompenseerd.

Cees Wildervanck staat echter niet negatief tegenover geparkeerde auto's bij een shared-space-inrichting. Automobilisten gaan juist weer goed uitkijken, omdat er achter elke auto iemand vandaan kan komen. Ze zullen minder hard gaan rijden, wat de verkeersveiligheid bevordert.

Kanalisisatie

Volgens de gemeente Haren zorgt 'kanalisatie van het verkeer' (het scheiden van verkeerstyles) ervoor dat er minder sociaal gedrag plaatsvindt. Deze scheiding wordt veroorzaakt door bijvoorbeeld geparkeerde auto's, belijning, hoogteverschillen. Gebruikers claimen hierdoor hun eigen ruimte en houden hierdoor in mindere mate rekening met andere weggebruikers.

De gemeente Haren heeft verschillende maatregelen genomen die ervoor gezorgd hebben dat het verkeer werd gekanaliseerd. Een gedeelte van de rijbaan werd gekanaliseerd, er zijn hekjes en bomen geplaatst en door middel van grijze tegels en kleine verhogingen is de rijbaan gescheiden van de rest van de openbare ruimte. Als de gemeente Haren het project over zou moeten doen, geeft zij de voorkeur om nauwelijks onderscheid te maken tussen voetpad en rijbaan. Het liefst door geen hoogteverschillen te realiseren en de hele straat dezelfde bestrating te geven. Op deze manier ontstaat er één groot plein tussen de twee gevels. Ook moet er manier komen waarop de hekjes niet meer nodig zijn, maar dan wel op een zodanige manier dat er niet veel geparkeerd wordt.

Door bomen te planten ontstaat er een denkbeeldige rijbaan. De gemeente Haren raadt aan om wel bomen te planten, maar deze te laten verspringen. Op deze manier moet een automobilist letterlijk zijn weg moet zoeken tussen de bomen door, waardoor de snelheid automatisch achteruit gaat.

Een andere mogelijkheid is volgens de gemeente Haren om terrasjes meer bij de ruimte te betrekken. Als een auto een terras nadert dat zich gedeeltelijk op de rijbaan bevindt, wordt hetzelfde effect bereikt als met verspringende bomen. Daarnaast zorgen terrasjes ervoor dat de verblijfsstructuur wordt benadrukt.

Of shared space toepasbaar is in Dedemsvaart, heeft onder andere te maken met de verkeersintensiteiten. De vraag is of de intensiteit in Dedemsvaart (5700 mvt/etm) redelijk overeenkomt met een vergelijkbaar project, zoals in Haren (8200 mvt/etm).

Koop Kerkstra denkt dat dit geen problemen gaat vormen. Als het bij hoge intensiteiten als in Haren kan, dan kan het zeker bij projecten waar het minder druk is.

De gemeente Haren denkt ook dat de verkeersintensiteit in Dedemsvaart voldoende is om shared space toe te passen. Wel benadrukt ze dat de intensiteit niet te laag moet zijn, anders werkt het principe ook niet. De gemeente heeft ook In Onnen en Noordlaren shared space toegepast, met gemiddelde intensiteiten van respectievelijk 2600 en 2700 mvt/etm. Hier is het aantal ongevallen juist gestegen, omdat weggebruikers zich weinig aantrekken van de nieuwe inrichting en juist harder gaan rijden.

Cees Wildervanck benadrukt dat hij geen verkeerskundige is en dat hij hier in principe geen goede uitspraken over kan doen. Wel heeft hij de indruk dat de gemiddelde verkeersintensiteiten in Haren en Dedemsvaart redelijk overeenkomen, het is ongeveer dezelfde significantie.

Hoofdstuk 6 – Dedemsvaart

De gemeente Hardenberg houdt zich momenteel bezig met het Masterplan Centrum Dedemsvaart. Het centrum van Dedemsvaart wordt daarbij opnieuw ingericht. Mijn onderzoek heeft betrekking op dit Masterplan. In dit hoofdstuk wordt eerst een algemene beschrijving gegeven van Dedemsvaart, daarna wordt de problematiek in het centrum van Dedemsvaart uiteengezet en vervolgens wordt beschreven op welke manier de gemeente Hardenberg deze problematiek wil gaan oplossen.

Beschrijving Dedemsvaart

Dedemsvaart is een dorp in de gemeente Hardenberg in het noorden van Overijssel. Het heeft ongeveer 12.000 inwoners. Nabijliggende plaatsen zijn Hardenberg, Zwolle, Hoogeveen en Ommen.



Figuur 37 - Overzicht van de omgeving van Dedemsvaart (Google Maps, 2009).

Geschiedenis

Het dorp is in het begin van de negentiende eeuw ontstaan als gevolg van de aanleg van het kanaal de Dedemsvaart. In 1803 kreeg baron Jan Willem van Dedem de opdracht om een plan te ontwerpen voor de aanleg van het kanaal, zodat er turf vervoerd kon worden. Moeras- en veengebieden werden ontgonnen en er werd turf gewonnen. Veel arbeiders werden hierdoor aangetrokken, doordat het

een zekerheid gaf op een inkomen. Toen de Dedemsvaart gereed was, werd er aan de Vaart een veenkolonie ontwikkeld: Dedemsvaart. In 1819 kwam er een rooms-katholieke kerk, in 1826 een school, in 1833 kwam er een begraafplaats en in 1834 kwam er een hervormde kerk in het dorp. Dedemsvaart groeide uit tot een van de belangrijkste plaatsen in de omgeving (Gemeente Hardenberg, 2008).

Inmiddels is het grootste gedeelte van de Dedemsvaart gedempt. Toch is het gedeelte door het centrum blijven bestaan. De Vaart is momenteel karakteristiek voor Dedemsvaart en heeft daarnaast een belangrijke historische betekenis (Wikipedia, 2009).



Figuur 38 - De Dedemsvaart

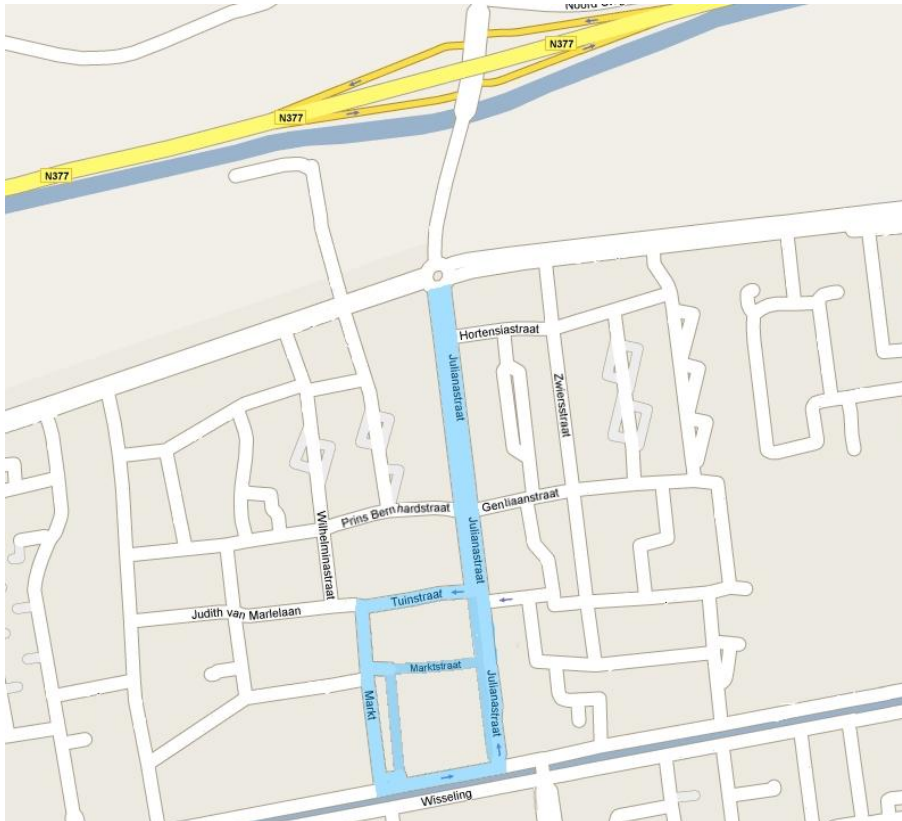


Figuur 39 - Het standbeeld van de oprichter van Dedemsvaart, Jan Willem van Dedem

Centrum

Dedemsvaart heeft een centrum waar volop gewinkeld kan worden. Het grootste gedeelte van de Dedemsvaartse bevolking koopt zijn dagelijkse boodschappen in Dedemsvaart (95%). Dit is het gevolg van het uitgebreide supermarktaanbod in het centrum; er bevinden zich hier drie supermarkten. Ook voor niet-dagelijkse boodschappen – zoals kledingwinkels, doe-het-zelfwinkels en huishoudelijke artikelen – kan men in Dedemsvaart terecht. 66% van de Dedemsvaartse bevolking doet deze inkopen in Dedemsvaart.

Een deel van de totale bezoekers komt van buiten Dedemsvaart. Van het totale draagvlak voor de dagelijkse inkopen woont 30% van de bezoekers in buitenliggende gebieden; voor niet-dagelijkse inkopen is dit percentage 40% (Goudappel Coffeng, 2006). Het centrum is weergegeven in onderstaande afbeelding.



Figuur 40 - Het centrum van Dedemsvaart (met blauw aangegeven).

Julianastraat

De grootste winkelstraat in Dedemsvaart is de Julianastraat. Deze loopt van het noorden naar het zuiden van het dorp en is maar liefst 600 meter lang. Er bevinden zich verscheidene winkels, er zijn diverse horecagelegenheden en er zijn hier woonhuizen en appartementen.



Figuur 41 - Julianastraat-Zuid. Er is een fietspad en een breed voetpad.



Figuur 42 - Het zuiden van de Julianastraat heeft eenrichtingsverkeer. Er kan langsgeparkeerd worden en op bepaalde tijden mag in de losvakken worden geparkeerd.

De Julianastraat bestaat uit twee geasfalteerde rijbanen die door middel van een middenberm met bomen en plantenbakken van elkaar zijn gescheiden. Zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers mogen gebruik maken van de rijbaan. Naast deze rijbanen bevindt zich een voetpad. Verkeer is in beide richtingen toegestaan, alleen het zuidelijke deel van de Julianastraat is een eenrichtingsweg. Parkeren is momenteel mogelijk op de Julianastraat. In beide richtingen is langsparkeren mogelijk. In de middenberm zijn tevens op sommige plaatsen laad- en loshavens aangelegd. Op drukke tijdstippen is het tussen 14:00 en 08:00 toegestaan om op deze strook te parkeren.

Fietsers maken gebruik van de geasfalteerde rijbaan. Op het zuidelijke gedeelte van de Julianastraat is er een apart fietspad.



Figuur 43 - Het noordelijke gedeelte van de Julianastraat. Er is sprake van tweerichtingsverkeer.



Figuur 44 - Aan de winkelzijden bevindt zich een voetpad. Alleen langsparkeren is toegestaan.

De Markt

De Markt bevindt zich evenwijdig aan de Julianastraat. Aan de Markt zijn enkele winkels (waaronder de C1000), er grenst hier een kerk aan en het oude postkantoor was er gevestigd. Ook staat er een gedenksteen voor baron Van Dedem. Op woensdag wordt deze locatie gebruikt voor marktactiviteiten, maar op de overige dagen is de Markt een grote parkeerplaats. Dit is tevens de grootste en meest centrale parkeerplaats van het centrum.

Op de Markt is verkeer in beide richtingen toegestaan. Voetgangers kunnen gebruik maken van de voetpaden die aan de winkels grenzen.



Figuur 45 - De Markt, een grote parkeerplaats.



Figuur 46 - De rijbaan op de Markt.

Verbinding Julianastraat – Markt

De Markt en de Julianastraat worden met elkaar verbonden door middel van de Marktstraat, dit is een winkelstraatje dat afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer. Het gemotoriseerde verkeer maakt gebruik van de Tuinstraat om van de Julianastraat naar de Markt te komen. Deze is slechts in één richting te berijden. Parkeren is hier aan één kant hier toegestaan. Aan de Tuinstraat wordt veel gebruikt om te laden en te lossen. Vanaf de Markt kunnen automobilisten via de Wisseling de Julianastraat bereiken.



Figuur 47 - De Marktstraat



Figuur 48 - De Tuinstraat

Wisseling

De Wisseling is het verlengde van de Moerheimstraat en de Hoofdvaart en in één richting te berijden. Aan de noordzijde van Wisseling bevindt zich een aantal winkels en horecagelegenheden, ten zuiden van de Wisseling loopt de Dedemsvaart. Door middel van een muurtje wordt de

Dedemsvaart gescheiden van het centrum. Parkeren is aan beide kanten van de Wisseling toegestaan.



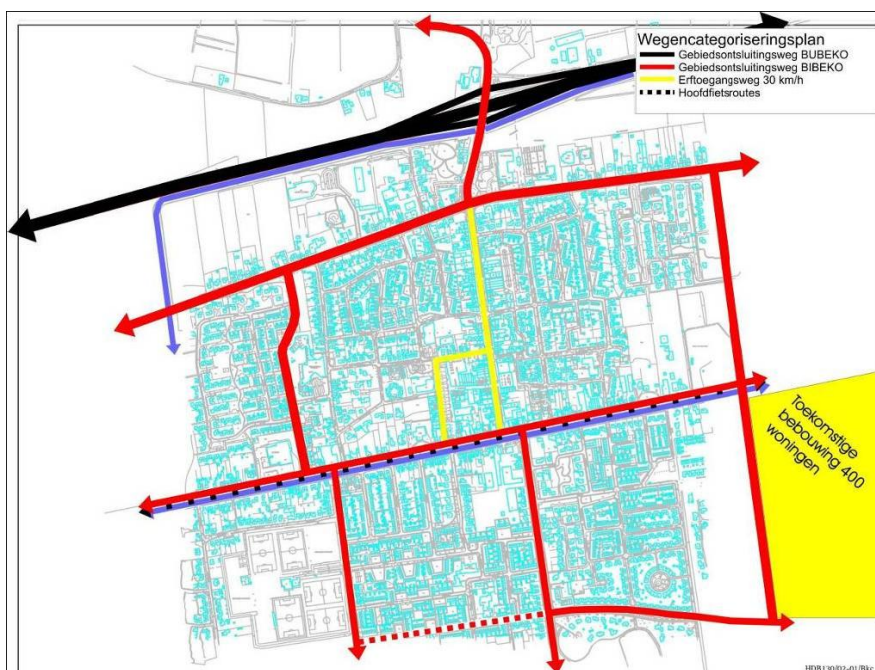
Figuur 49 - De Wisseling, gezien uit westelijke richting.



Figuur 50 - De Wisseling, gezien uit oostelijke richting.

Verkeersstructuur

De huidige verkeersafwikkeling van Dedemsvaart is weergegeven in onderstaande afbeelding. Hierin staat hoe het verkeer uit Dedemsvaart wordt afgewikkeld. In deze afbeelding stelt de gele lijn het centrum van Dedemsvaart voor. De rode lijnen zijn daarbij de wegen binnen de bebouwde kom waarover het verkeer ontsloten moet worden. Ten noorden van Dedemsvaart loopt de N377, een weg waar 100 km/h gereden mag worden. Via deze weg ontstaat er toegang tot het landelijke netwerk.



Figuur 51 - Verkeersstructuur Dedemsvaart (Goudappel Coffeng, 2008)



Figuur 52 - Verkeersstructuur centrum Dedemsvaart (Goudappel Coffeng, 2008)

De verkeersstructuur van het centrum van Dedemsvaart is in onderstaande afbeelding weergegeven. Zowel de Wisseling, de Tuinstraat als het zuidelijke deel van Julianastraat zijn eenrichtingswegen, terwijl de Markt en het overige gedeelte van de Julianastraat in twee richtingen te berijden is.

Problematiek

Er vindt in het centrum een aantal problemen plaats. De voor het onderzoek meest relevante problemen zullen in deze paragraaf worden besproken.

Sluiproutes

Ondanks de kamstructuur die nu van toepassing is (zie figuur 51), wordt het centrum nog vaak gebruikt als sluiproute. Zo wordt in sommige gevallen de Julianastraat gebruikt om vanuit Dedemsvaart de N377 te bereiken. Dit heeft tot gevolg dat het erg druk is op de Julianastraat (5340 mvt/etmaal) (Goudappel Coffeng, 2008). Bij de inrichting van de Julianastraat is vooral rekening gehouden met het gemotoriseerde verkeer, waardoor het voor automobilisten vrij aantrekkelijk is om deze route te nemen. Daarnaast worden de Judith van Marlelaan, Wilhelminastraat, Gentiaanstraat en Zwiersstraat regelmatig gebruikt als sluiproute (weergegeven in afbeelding 40). Door de drukte op met name de Julianastraat, ontstaan er opstoppingen. De doorstroming is hier verre van optimaal.

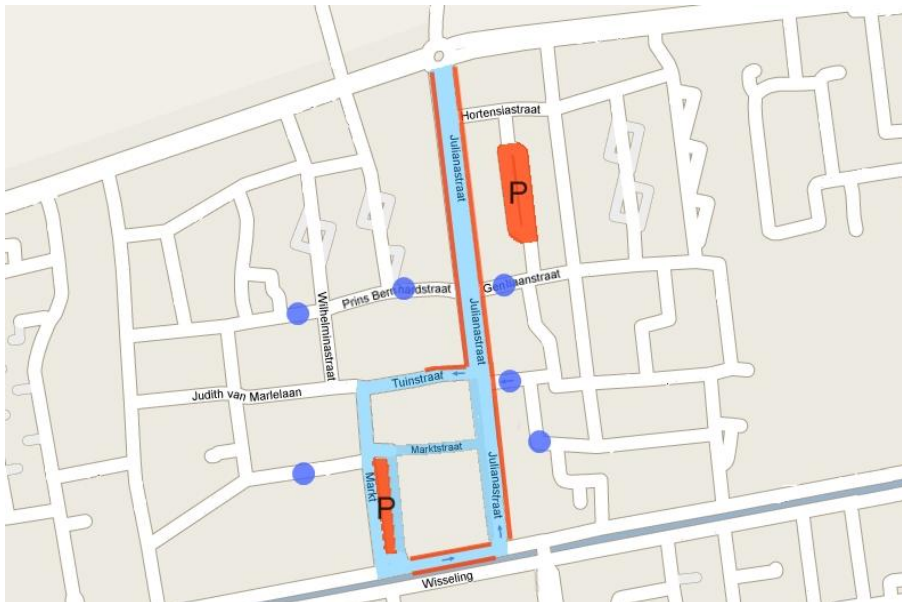
Verkeersveiligheid

De afgelopen jaren hebben er redelijk wat ongevallen plaatsgevonden in Dedemsvaart. In de periode 2004-2007 hebben zich in totaal 68 verkeersongelukken afgespeeld, waarvan de meeste op de Julianastraat. Er hebben zich de laatste jaren hier veel flankongevallen afgespeeld, wat inhoudt dat voertuigen van opzij worden geraakt. Er ontstaat in de meeste gevallen lichamelijk letsel bij dit soort ongevallen (Goudappel Coffeng, 2008). Ook het feit dat mensen die gebruik maken van de winkels

eerst de drukke Julianastraat moeten oversteken om de winkels aan de andere kant van de Julianastraat te bereiken, kan tot gevaarlijke situaties leiden. Het is gewenst dat het totaal aantal verkeersongevallen de komende decennia afneemt. Een overzicht van de ongevallen is te zien in bijlage 1.

Parkeergelegenheden

Het aantal parkeerplaatsen in het centrum van Dedemsvaart is op het ogenblik onvoldoende. Momenteel kan er geparkeerd worden op de Markt, op de Julianastraat en op de Wisseling. Vooral op drukkere momenten is de bezettingsgraad op deze parkeerplaatsen erg hoog. Dit heeft ertoe geleid dat er veel auto's worden geparkeerd in kleine straten rondom het centrum, wat tot overlast leidt voor omwonenden.



Figuur 53 - Parkeermogelijkheden in het centrum van Dedemsvaart. Op de met rood aangegeven plaatsen mag geparkeerd worden, bij de blauwe punten zijn momenteel veel langparkeerders (buiten de blauwe zone).

Laden en lossen

Op de Julianastraat, de Tuinstraat en de Wisseling ontstaan ook wachtrijen, voornamelijk door lossende vrachtauto's op de rijbaan. Het komt regelmatig voor dat de laad- en losvakken op deze locaties bezet zijn. Vrachtauto's moeten daarom op de rijbaan laden en lossen, wat zorgt voor opstoppen. Daarnaast is er een aantal kleine bochten in het centrum, wat voor problemen kan zorgen voor veel vrachtverkeer. Er ontstaan wachtrijen omdat het lang duurt voordat vrachtwagens een bocht hebben gepasseerd. Dit leidt ook tot opstoppen.

Ongewenste eenrichtingswegen

Verder zijn delen van het centrum ingericht als een eenrichtingsweg. Het zuidelijke gedeelte van de Julianastraat, de Wisseling en de Tuinstraat zijn in één richting te berijden. Dit heeft tot gevolg dat het centrum niet van alle kanten even goed bereikbaar is. Automobilisten moeten in sommige gevallen omrijden om het centrum te bereiken. Zo moet het verkeer vanuit Oost-Dedemsvaart via de Julianastraat en de Tuinstraat omrijden om de Markt of de Wisseling te bereiken. De duidelijkheid van de huidige ontsluiting is niet voldoende helder.

Samenhang en sfeer

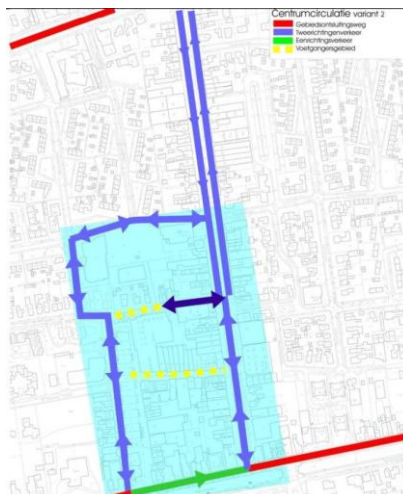
Naast verkeersproblemen zijn er ook andere problemen die te maken hebben met het onderzoek. De huidige inrichting van het centrum (met name de Julianastraat en de Wisseling), wordt niet als positief ervaren. In het centrum heerst momenteel in mindere mate een verblijfsklimaat en de samenhang en sfeer in het centrum ontbreekt. Doordat het centrum grotendeels is ingericht voor het gemotoriseerde verkeer – er zijn geasfalteerde wegen en verschillende deelnemers worden van elkaar gescheiden – is het niet prettig om in het centrum te verblijven. Er is een duidelijke scheiding tussen de verkeersfunctie en de winkel/verblijfsfunctie. De verkeersdrukke en de vele geparkeerde auto's benadrukken dit.

Oplossingen Masterplan

Verkeersstructuur

Om bovenstaande problemen op te lossen, is de gemeente Hardenberg momenteel bezig met het Masterplan Centrum Dedemsvaart. Hierbij wordt een voorstel gedaan om de huidige verkeersstructuur aan te passen.

Bij de gekozen variant worden er drie veranderingen doorgevoerd. In de eerste plaats wordt het centrum vergroot, doordat de Tuinstraat wordt afgesloten voor doorgaand verkeer. De Tuinstraat zal



Figuur 54 - Nieuwe verkeersstructuur centrum Dedemsvaart (Goudappel Coffeng, 2008)

fungeren als inrit voor het parkeerterrein en voor expeditieverkeer. Dit vergroot de leefbaarheid op deze locatie.

Om ervoor te zorgen dat de Markt een goede verbinding blijft houden met de Julianastraat, wordt het verkeer geleid via de Wilhelminastraat en de Prins Bernhardstraat. Beide straten zijn in beide richtingen berijdbaar.

Daarnaast wordt het zuidelijke gedeelte van de Julianastraat in plaats van een eenrichtingsweg een tweerichtingsweg. De Wisseling blijft alleen van west naar oost te berijden.

Parkeren

Over het algemeen kan van deze variant worden gezegd dat de bereikbaarheid van het centrum van Dedemsvaart verbetert, voor het verkeer vanuit alle hoeken van Dedemsvaart.

Om het parkeerprobleem in Dedemsvaart op te lossen, heeft de gemeente de huidige parkeersituatie laten onderzoeken door Goudappel Coffeng. Er zijn drie locaties aangewezen waar bij de realisatie van het Masterplan nieuwe parkeerplaatsen kunnen komen. Deze locaties zijn gesitueerd rondom de Markt. Hoe de precieze verdeling en locaties van de parkeerplaatsen zullen zijn, is nog niet bekend.

Shared-space-inrichting

Naast de nieuwe verkeersstructuur wil de gemeente Hardenberg de inrichting van het centrum ook veranderen. Er zijn plannen om het centrum – met name de Julianastraat, de Markt en de Wisseling – in te richten volgens shared space.

Door deze nieuwe inrichting moet een aantal problemen worden verholpen. In de eerste plaats moet de sfeer in het centrum hierdoor verbeterd worden. Een shared-space-inrichting zorgt ervoor dat er bij de inrichting minder onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende typen verkeersgebruikers, waardoor er meer samenhang in het centrum wordt gecreëerd. Ook de rustige kleuren die bij de inrichting worden gebruikt, zorgen ervoor dat weggebruikers zich op hun gemak voelen. Om de historische aspecten van Dedemsvaart mee te wegen in het ontwerp, is het belangrijk dat de Dedemsvaart bij het centrum wordt betrokken.

Daarnaast is het de bedoeling dat de verkeersveiligheid toeneemt door de nieuwe inrichting. Doordat weggebruikers zich onveiliger voelen, zal men het verkeersgedrag moeten aanpassen, waardoor er meer rekening met andere verkeersgebruikers wordt gehouden en het aantal ongevallen afneemt.

Ook hoopt de gemeente dat door shared space de doorstroming in het centrum wordt verbeterd, met name in de Julianastraat. Door de shared-space-inrichting zullen automobilisten meer op medeweggebruikers moeten letten, waardoor het niet aantrekkelijk is om een sluiproute door het centrum te nemen. De inrichting van de ruimte nodigt niet uit om hard te rijden. Toch is de voorspelling dat het noordelijke gedeelte van de Julianastraat en de Markt iets drukker worden. Door de breedte van de weg is het echter wel mogelijk om het verkeer af te wikkelen. Er is zo ook meer ruimte voor het expeditieverkeer, waardoor opstoppen voorkomen worden.

Intensiteiten

Door de verandering van de verkeersstructuur en de andere inrichting van de ruimte zullen de intensiteiten op verschillende wegen in Dedemsvaart veranderen. Goudappel Coffeng heeft hier onderzoek naar gedaan. De resultaten hiervan zijn te zien in bijlage 2. Hierbij moet de opmerking gemaakt worden dat het totaal aantal bewegingen in 2020 groter is, doordat er sprake is van bevolkingsgroei.

Hoofdstuk 7 – Synthese

In de hoofdstukken 2 t/m 5 zijn verschillende meningen naar voren gekomen over shared space. In dit hoofdstuk worden deze meningen gecombineerd tot een algemeen oordeel over het principe. In het volgende hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre het algemene oordeel kan worden toegepast op Dedemsvaart.

Benadrukken Verblijfsklimaat

Het verblijfsklimaat moet in het shared-spacegebied zoveel mogelijk worden benadrukt. Menging van verschillende verkeerstypen en het gebruiken van een rustige kleur bestrating kunnen ervoor zorgen dat er een verblijfsklimaat wordt gerealiseerd. Het aantal conflicten moet worden vergroot, waardoor de weggebruikers beter uit moet kijken en alerter zullen zijn. Het is daarom belangrijk dat auto's en fietsers van dezelfde ruimte gebruik maken en dat voetgangers op elke plek kunnen oversteken.

Het verblijfsklimaat wordt vergroot als de automobilist ziet dat er veel verblijfsfuncties worden toegepast. Winkelende voetgangers moeten duidelijk te zien zijn, maar ook door recreatieactiviteiten aan het water en terrasjes te betrekken bij de openbare ruimte ontstaat er een verblijfsklimaat.

Het is echter wel belangrijk dat sociaal gedrag mogelijk is. Dit is essentieel voor shared space. Om deze reden is het belangrijk dat oogcontact gemakkelijk plaats kan vinden. Obstakels die het oogcontact belemmeren moeten daarom zoveel mogelijk voorkomen worden. De automobilist moet al van verre kunnen zien dat er mogelijk voetgangers kunnen gaan oversteken. Alleen als de automobilist dit op tijd opmerkt, kan hij de voetganger rustig voor laten gaan.

Overgang van verkeers- naar verblijfsruimte

Het is belangrijk dat er in een shared-spacegebied benadrukt wordt dat er sprake is van een verblijfsruimte. Er moeten daarom maatregelen genomen worden die ervoor zorgen dat er geen twijfel bestaat of de ruimte een verkeers- of verblijfsruimte is. Indien de ruimte kenmerken vertoont van een verkeersruimte, zal de automobilist minder sociaal gedrag vertonen. Verkeersborden, belijning, scheiding van verkeerstypen, geparkeerde auto's of hoge intensiteiten moeten daarom zo veel mogelijk voorkomen worden.

Daarom moet de overgang tussen een verkeers- en verblijfsruimte duidelijk aangegeven worden. Dit kan bijvoorbeeld door middel van snelheidsverlagende obstakels toe te passen aan het begin en het eind van een shared-spacegebied. Hierbij kan gedacht worden aan een drempel, een wegversmalling of het plaatsen van paaltjes aan beide kanten van de rijbaan (Siegerswoude, Nij Beets). Eventueel is het mogelijk om bij het begin van het gebied enkele borden te plaatsen, om duidelijk te maken wat wel en wat niet is toegestaan in het shared-spacegebied. Op deze manier kan duidelijk gemaakt worden of er geparkeerd mag worden in het gebied of dat er hier een maximumsnelheid geldt.

Inrichting

De inrichting van de ruimte is belangrijk voor het functioneren van shared space. Door de inrichting kunnen het karakter en de expressie van de ruimte worden versterkt. Zo geven rode klinkers een hele ander indruk dan asfalt. De ruimte moet ervaren worden als een mooie ruimte waar men zich op zijn gemak voelt. Het gebruik van bomen, artistieke lantaarnpalen en rustige klinkers zorgen ervoor dat dit gevoel versterkt wordt. Een ander belangrijk punt is dat cultuurhistorische elementen in het ontwerp verweven worden. Door bijvoorbeeld een oud gebouw, een karakteristieke brug of een monument bij de ruimte te betrekken, ontstaat er een sfeer die kenmerkend is voor de omgeving. De gebruikers van de ruimte zijn op deze manier trots op 'hun' nieuwe ruimte.

Zwakkere weggebruikers

Hoewel sociaal rijgedrag door de meeste weggebruikers goed toegepast kan worden, moeten ook zwakkere weggebruikers van de ruimte gebruik maken. Zo zijn ouderen – en in zekere mate ook gehandicapten – minder mobiel, hun reactievermogen gaat achteruit en ze kunnen zich minder snel bewegen. Ouderen voelen zich erg onveilig bij een shared-space-inrichting, zoals gebleken is in Haren. Er wordt gevreesd dat sommige ouderen de straat niet meer op durven. Ze hebben baat bij een eigen ruimte, waarbij ze zo min mogelijk in conflict komen met andere weggebruikers. Om ouderen tegemoet te komen, kan ervoor worden gekozen om het voetgangersgedeelte niet toegankelijk te maken voor auto's. Door middel van een klein hoogteverschil of een bomenrij kan een kunstmatige rijbaan worden gecreëerd. Als blijkt dat ouderen het erg gevaarlijk vinden om over te steken, kan ervoor worden gekozen om een VOP aan te leggen. Zorg er daarbij wel voor dat hierdoor de eenheid in de ruimte niet verloren gaat. Wel moet goed overwogen worden in welke mate deze onveiligheid een probleem is. De hoeveelheid ouderen in de omgeving en de verkeersdrukte spelen hierbij een belangrijke rol.

Naast ouderen hebben ook kinderen moeite met shared space. Sociaal gedrag wordt meestal niet door kinderen begrepen en omdat het verkeer door elkaar heen loopt kan een kind moeilijk weten waar het op moet letten. Hoewel automobilisten in de meeste gevallen rekening zullen houden met kinderen die plotseling de straat op rennen, is een aantal ongelukken niet te voorkomen. Toch is uit evaluatiecijfers van Haren en Drachten niet gebleken dat er veel ongelukken met kinderen gebeuren. Bovendien is af te vragen in hoeverre een ouder zijn kind vrij laat rondlopen bij een drukke straat. Hoewel kinderen een risicofactor blijven in het verkeer, moet het wel of niet toepassen van shared space hiervan niet afhankelijk zijn. Een afgescheiden voetgangersgedeelte kan wel dit risico verkleinen.

In hoeverre er rekening gehouden moet worden met blinden en slechtzienden, hangt erg af van de hoeveelheid visueel gehandicapten in de omgeving en of zij bekend zijn met de omgeving. Als blijkt dat veel blinden in de omgeving wonen en al bekend zijn met het gebied (zoals in Haren), is het niet nodig om maatregelen te treffen, zoals ribbeltegels.

Jongeren met agressief rijgedrag

Niet iedereen houdt zich aan de regels en de kans blijft aanwezig dat jongeren met scooters en opgevoerde auto's de shared-space-inrichting als een racebaan gaan zien. De vraag blijft of dit voorkomen kan worden door middel van fysieke maatregelen, zoals asverschuivingen en hoogteverschillen. Hoewel zullen sommige jongeren worden afgeschrikt door dergelijke maatregelen, is het onaannemelijk dat het probleem hierdoor is opgelost. Bij jongeren blijft de drang om dergelijk gedrag te vertonen aanwezig en dit zal ook niet verdwijnen. Fysieke maatregelen zijn daarentegen in strijd met het shared-space-principe. Volgens het Shared Space Institute is het aanspreken van jongeren op hun gedrag de meest effectieve manier om dit probleem aan te pakken, zoals gedaan is in Sneek.

Kleine asverspringingen kunnen overigens geen kwaad, door middel van bomen kan dit op een natuurlijke manier gerealiseerd worden. De zichtlijnen zullen op deze manier iets worden beperkt, waardoor de snelheid zal worden verminderd. Het plaatsen van bomen dicht bij de rijbaan zorgt tevens voor het gevoel dat de rijbaan smal is, waardoor de snelheid geremd zal worden.

Parkeren

Parkeren moet in een shared-spacegebied zoveel mogelijk voorkomen worden. Geparkeerde auto's zorgen er in de eerste plaats voor dat een automobilist moeilijk contact kan krijgen met het voetgangersverkeer. Ze belemmeren het zicht. Dit heeft tot gevolg dat automobilisten moeilijk oogcontact kunnen maken met voetgangers, waardoor zij minder rekening met hen zullen houden. Dit leidt tot gevaarlijke situaties: mensen kunnen plotseling achter auto's vandaan komen, waardoor een schrikreacties kunnen ontstaan. Het shared-space-effect verdwijnt als er veel in de ruimte wordt geparkeerd, zeker als er door geparkeerde auto's een gevoelsmatige rijbaan wordt gecreëerd (kanalisatie).

Daarnaast worden geparkeerde auto's niet als mooi ervaren. Een doel van shared space is om de omgeving te verfraaien, maar als het autoverkeer overheerst, wordt de ruimte steeds meer een verkeersruimte in plaats van een verblijfsruimte.

Indien ervoor gekozen wordt om parkeren toe te staan, is het beter om op het voetgangersgebied te parkeren. De automobilist krijgt hierdoor de indruk dat hij op 'andermans gebied' parkeert en zal voorzichtiger rijgedrag vertonen. Daarnaast wordt hierdoor voorkomen dat de rijbaan niet breder wordt als er minder auto's geparkeerd staan.

Het moet echter wel duidelijk zijn óf er geparkeerd mag worden. In Haren wordt onduidelijk aangegeven of parkeren wel of niet is toegestaan, wat leidt tot een rommelig beeld en veel foutparkeerders. Door middel van duidelijke borden aan het begin van het shared-spacegebied of door middel van het onopvallend aangeven van de hoekpunten van een parkeervak, wordt deze onduidelijkheid grotendeels weggenomen.

Onveiligheid

Door shared space wordt er subjectieve onveiligheid gecreëerd, terwijl de objectieve veiligheid is toegenomen. Uit projecten als Haren en Drachten is gebleken dat het aantal ongevallen is gedaald, terwijl men zich onveiliger voelt. De vraag is in hoeverre het ethisch verantwoord is om mensen bewust de schrik op het lijf te jagen. De politiek moet hierover een goede afweging maken. Toch moet de politiek voet bij stuk houden als er eenmaal gekozen is voor een shared-space-inrichting en niet afwijken van de van tevoren vastgestelde strategie. Ze moet niet toegeven aan het eerste de beste kritiekpunt, maar ze moet de gebruikers duidelijk maken dat er voor een bepaalde strategie is gekozen. Als blijkt dat er op grote schaal langdurig klachten ontstaan over de inrichting, kan men ervoor kiezen om enkele maatregelen te nemen.

Een shared-space-inrichting kan alleen werken als de gebruikers van de ruimte en de belanghebbenden goed bij het proces worden betrokken. Omdat er veel verantwoordelijkheden van de gebruikers wordt gevraagd, moeten zij goed geïnformeerd worden over hoe shared space werkt, wat de risico's zijn en welk gedrag er van ze verwacht wordt. Het is belangrijk om het betrekken met de gebruikers in een heel vroeg stadium in het proces te doen. In Haren zijn de gebruikers onvoldoende geïnformeerd, waardoor er veel klachten ontstonden over de inrichting.

Zorg er vervolgens voor dat de belanghebbenden het probleem oplossen. Laat ze zelf met oplossingen komen voor het probleem. Hierdoor begint het te leven onder de bevolking en worden mensen bewust van het nut dat shared space kan hebben. Er zullen originele ideeën ontstaan en wellicht zijn er voorstellen om de historie van het gebied meer bij de ruimte te betrekken. Mensen hebben het gevoel dat de ruimte 'van hun' is. Er ontstaat trots op het eigen dorp. Op deze manier ontstaat er vanzelf draagvlak. Deze werkwijze is tegengesteld aan de traditionele manier van het oplossen van problemen, namelijk door de verkeerskundige het plan uit te laten werken.

Hoofdstuk 8 – Aanbevelingen voor Dedemsvaart

In dit hoofdstuk wordt gekeken in hoeverre de synthese uit hoofdstuk 6 kan worden toegepast op het centrum van Dedemsvaart. Er worden enkele aanbevelingen gedaan die noodzakelijk zijn om shared space in Dedemsvaart succesvol toe te passen.

Shared space

Het is goed mogelijk om in Dedemsvaart shared space toe te passen. Dedemsvaart kan goed worden vergeleken met Haren. De verkeersintensiteiten komen vrij goed overeen en in beide gevallen is er sprake van een winkelstraat.

Verminder bij de shared-space-inrichting de hoeveelheid belijning, het aantal borden, de hoogteverschillen en meng verschillende verkeerstypes zoveel mogelijk, zodat er veel conflicten kunnen plaatsvinden en mensen hun gedrag zullen aanpassen. In Dedemsvaart zullen fietsers en automobilisten van dezelfde ruimte gebruik moeten maken. Voetgangers hebben een eigen voetgangersruimte, die echter wel een eenheid vormt met de rijbaan.

Benadruk het verblijfsklimaat

In Dedemsvaart kan dit goed gedaan worden door op de Julianastraat, de Wisseling en de Markt verschillende terrasjes te betrekken, die wellicht gedeeltelijk op de rijbaan kunnen staan. Zorg dat er veel voetgangers te zien zijn, zodat de indruk gewekt wordt dat de automobilist en de fietser te gast zijn in de openbare ruimte. Gebruik daarnaast rustige bestrating die over de hele breedte van de weg dezelfde kleur heeft. Het hele centrum moet daarbij op dezelfde manier worden ingericht, zodat hier eenheid ontstaat.



Figuur 55 - Bij deze inrichting wordt het verblijfsklimaat benadrukt, doordat terrasjes bij de ruimte worden betrokken (Shared Space Institute, 2007).

Gebruik cultuurhistorische elementen

Het karakter van Dedemsvaart moet bij de nieuwe inrichting duidelijk te zien zijn. Het is daarom belangrijk om de Vaart – kenmerkend voor de cultuur en de historie van Dedemsvaart – te betrekken bij het centrum. Mensen moeten daarom langs de Vaart kunnen lopen en ze moeten de Wisseling goed over kunnen steken. Op de kruising van de Markt en de Wisseling staat een standbeeld van de oprichter van Dedemsvaart, Jan Willem van Dedem. Zorg ervoor dat dit standbeeld een belangrijke positie inneemt in het centrum, zodat de historie van Dedemsvaart wordt benadrukt.

Eventueel kan het karakteristieke, oude postkantoor bij de inrichting worden betrokken.



Figuur 56 – Door middel van een floder wordt een relatie met het water mogelijk gemaakt (Shared Space Institute, 2009).

Creëer een apart voetgangersgedeelte

Hoewel veel voetgangers goed om kunnen gaan met shared space, zijn vooral de zwakkere weggebruikers gebaat bij een ‘eigen’ ruimte. Ouderen en kinderen voelen zich hierdoor veiliger. Zorg er daarom voor dat er een apart voetgangersgedeelte komt. Dit moet echter op zo’n manier gebeuren, dat er nog wel eenheid blijft bestaan tussen het voetgangersgedeelte en de rijbaan. Door middel van bomen of een klein hoogteverschil kan er op een onopvallende manier voor gezorgd worden dat gevoelsmatig de voetgangersruimte iets wordt afgescheiden, zonder dat er te veel contrast ontstaat met de rijbaan.



Figuur 57 - Het voetgangersgedeelte kan worden afgescheiden door middel van een afvoergoot, zoals is gedaan in Bohmte.



Figuur 58 – Dit kan ook bereikt worden door middel van obstakels, zoals in Haren. Er is bij dit voorbeeld echter te veel contrast tussen de rijbaan en het voetgangersgedeelte.

Maatregelen ten behoeve van ouderen hoeven in Dedemsvaart echter in mindere mate genomen te worden dan in Haren. In Haren is 25% van de bevolking ouder dan 65, terwijl dit percentage in Dedemsvaart op 14% ligt (CBS, 2009). Er zullen daarom in Dedemsvaart minder klachten ontstaan van ouderen dan in Haren. Daarnaast zijn de verkeersintensiteiten in Haren hoger dan in Dedemsvaart, waardoor oversteken in Dedemsvaart gemakkelijk zal gaan. Het is daarom niet aan te raden om VOP's aan te leggen, VOP's zijn tegenstrijdig aan de shared-spacegedachte. Pas als er veel kritiek komt van de Dedemsvaartse bevolking, kan overwogen worden om alsnog VOP's aan te brengen.

Voorkom parkeren zo veel mogelijk

Als het mogelijk is, moet het parkeren op de Julianastraat en de Wisseling zoveel mogelijk geweerd worden. Mensen die in het centrum van Dedemsvaart winkelen, moeten door andere weggebruikers goed te zien kunnen zijn. Het oogcontact tussen automobilisten en voetgangers zal door het parkeren minder worden, waardoor er minder sociaal gedrag plaats zal vinden. Compenseer deze parkeerplaatsen door middel van parkeerplaatsen elders. Indien ervoor gekozen wordt om wel op de Julianastraat te parkeren, moet ervoor uitgekeken worden dat de parkeerfunctie niet overheerst. Parkeren tussen de bomen en op het voetgangersgedeelte wordt hierbij aangeraden. De automobilist moet het gevoel krijgen dat hij hier te gast is en dat hij sociaal gedrag moet vertonen.

Geef parkeervakken niet duidelijk aan

Als er wordt gekozen om op de Julianastraat en Wisseling te parkeren, moeten geen duidelijke parkeervakken aangegeven zijn, bijvoorbeeld door middel van belijning. Er kan gekozen worden om helemaal geen parkeervakken aan te geven, er wordt in dit geval vrij geparkeerd, bijvoorbeeld op het voetgangersgedeelte. Als er toch onduidelijkheid bestaat over de vraag of er wel of niet geparkeerd mag worden, kan een parkeervak worden aangegeven door alleen de hoekpunten onopvallend weer te geven.

Zorg voor extra alertheid bij kruisingen

Op de Julianastraat is er een aantal kruisingen. Hoewel weggebruikers bij een shared-space-inrichting alerter zullen zijn, kan het blijven voorkomen dat automobilisten een zijstraat over het hoofd zien. Door subtiele accenten aan te brengen in de bestrating, kan ervoor gezorgd worden dat weggebruikers zijstraten eerder opmerken. Er kan voor dezelfde oplossing als in Haren worden gekozen. Zijwegen worden hier opvallend gemaakt doordat de zijweg enigszins doorloopt tot in de rijbaan.



Figuur 59 - Omdat in Haren zijwegen iets doorlopen in de rijbaan, worden automobilisten attent om mogelijk gevaar.

Het is echter niet noodzakelijk om dergelijke maatregelen te nemen. Zonder deze maatregelen zal de kruising ook goed functioneren, alleen voelt men zich iets minder veilig.

Zorg er voor dat er geen drempels of hoogteverschillen worden aangebracht bij een kruising. Deze maatregelen staan haaks op de shared-spacegedachte en zorgt tevens voor ergernis bij de weggebruikers.

Geef duidelijk de overgang tussen verblijfs- en verkeersruimte aan

Er wordt pas sociaal gedrag vertoond als duidelijk is dat men zich in een verblijfsruimte bevindt. Maak het begin van een verblijfsgebied daarom duidelijk, door bijvoorbeeld duidelijk te wisselen van kleur bestrating, door middel van een (gevoelsmatige) wegversmalling of door middel van drempel.

Voor al het noorden van de Julianastraat en voor de Wisseling zullen dergelijke maatregelen genomen moeten worden. In dit geval zal door alleen te wisselen van kleur bestrating (van grijs asfalt naar rode klinkers) al snel duidelijk worden dat men zich in een verblijfsgebied bevindt.

Als besloten wordt dat parkeren in het centrum wordt verboden, moet dit door middel van een bord aan het begin van het verblijfsgebied duidelijk aangegeven worden.



Figuur 60 - Door middel van snelheidsremmende obstakels (paaltjes, wegversmallingen, verandering van kleur wegdek, verkeersbord) kan de overgang tussen het verblijfs- en verkeersgebied duidelijk worden aangegeven, zoals in Siegerswoude.

De politiek moet de rug recht houden

Shared space is een principe waarbij moed van de politiek noodzakelijk is. Omdat de gebruikers in het begin nogal onbekend zijn met het principe, zou dit tot enige kritiek van de Dedemsvaartse bevolking kunnen leiden. Als er is gekozen voor een shared-space-inrichting, is het belangrijk dat de politiek achter haar standpunt blijft staan en dat ze niet te snel toegeeft aan kritiek van belanghebbenden. Alleen dan kan shared space succesvol worden toegepast.

Betrek gebruikers bij het proces

Shared space vraagt veel verantwoordelijkheden van de gebruikers en belanghebbenden en daarom is het belangrijk dat gebruikers bij het proces worden betrokken. Informeer de gebruikers hoe shared space werkt, wat de risico's zijn en hoe ze zich moeten gedragen.

Leg het probleem bij de gebruikers neer en laat ze het probleem oplossen. Op deze manier ontstaat draagvlak voor het project en wordt men weer trots op het dorp.

In Dedemsvaart zijn het Plaatselijk Belang Dedemsvaart, een klankbordgroep en de middenstand bij het project betrokken. Daarnaast is een projectbureau opgericht om de gebruikers te informeren.

Wisseling

Bij het onderzoek dat Goudappel Coffeng heeft verricht, werd er geadviseerd om de Wisseling in één richting toegankelijk te houden. Het is daarbij de bedoeling dat de Wisseling volgens het shared-spaceprincipe wordt ingericht. Er is echter een discussie op gang gekomen of tweerichtingsverkeer op de Wisseling geen betere oplossing is. Vooral winkeleigenaren die hun winkels aan de Wisseling hebben gevestigd, hebben kritiek op het voorstel van Goudappel Coffeng. Zij claimen voor een goede bereikbaarheid van de Wisseling (ook vanuit Oost-Dedemsvaart) en zij vinden het belangrijk dat er voor de deur geparkeerd kan worden. Bovendien gebruiken ze het argument dat er hier tien jaar geleden ook tweerichtingsverkeer plaats heeft gevonden.

Op verzoek van de gemeenteraad vindt er momenteel nader onderzoek plaats over de meest geschikte inrichting van de Wisseling. Dit heeft consequenties voor de verkeersstructuur in het centrum van Dedemsvaart. Indien er besloten wordt dat er eenrichtingsverkeer komt op de Wisseling, blijft de voorgestelde verkeersstructuur geldig. Als blijkt dat er beter tweerichtingsverkeer toegepast kan worden, heeft dit een verandering van de gehele verkeersstructuur tot gevolg.

Er zijn vijf alternatieven opgesteld die onderzocht zijn door Goudappel Coffeng. Van deze alternatieven zijn schetsen beschikbaar. Deze zijn te zien in bijlage 3. Bij dit onderzoek zullen deze alternatieven worden beoordeeld op basis van de shared-spacegedachte. Er wordt gekeken in hoeverre deze alternatieven voldoen aan de kenmerken van shared space.

Variant 1

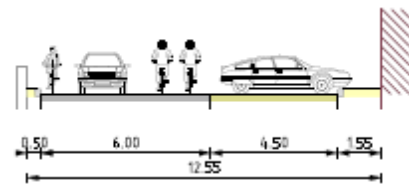
Bij deze variant vindt tweerichtingsverkeer plaats en er kan aan beide zijden geparkeerd worden. Het aantal parkeerplaatsen kan bij deze variant gehandhaafd blijven. Fietzers maken gebruik van de rijbaan. Doordat de breedte van de weg moet worden uitgebreid, is het trottoir aan de winkelzijde vrij smal, namelijk 1,55 meter. Aan de zijde van de Vaart is ruimte gereserveerd voor uitstappen van automobilisten.



Figuur 61 – Wisseling, Variant 1

Variant 2

Ook bij variant 2 is de Wisseling in twee richtingen te berijden, alleen wordt er aan de winkelzijde haaks geparkeerd. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk. Het trottoir aan de winkelzijde is erg smal; deze bedraagt 1,55 meter, waarvan 0,50 meter niet toegankelijk is door geparkeerde auto's.



Figuur 62 – Wisseling, Variant 2

Variant 3

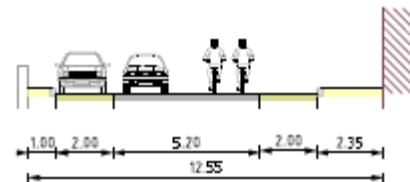
Doordat bij variant 3 ervoor gekozen wordt om alleen aan de winkelzijde te parkeren, blijft er aan de zijde van de Vaart extra ruimte over voor voetgangers. Het voetpad bedraagt hier 1,55 meter. Aan de winkelzijde wordt het trottoir verbreed naar 3,00 meter. Nadeel is wel dat het aantal parkeerplaatsen moet worden gehalveerd, deze moeten op een andere locatie worden gecompenseerd. Ook hier vindt tweerichtingsverkeer plaats.



Figuur 63 – Wisseling, Variant 3

Variant 4

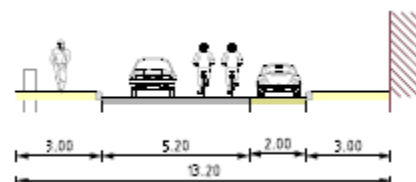
Variant 4 komt grotendeels overeen met de huidige situatie. Er is hier alleen eenrichtingsverkeer mogelijk, maar parkeren is aan beide zijden van de Wisseling mogelijk. Fietzers kunnen de Wisseling wel in twee richtingen berijden. Aan de Vaart is een strook gereserveerd voor het uitstappen van automobilisten.



Figuur 64 – Wisseling, Variant 4

Variant 5

Bij deze variant is ook eenrichtingsverkeer van toepassing en er wordt alleen aan de winkelzijde geparkeerd. Dit heeft tot gevolg dat het voetgangersgedeelte aan de winkelzijde verbreed kan worden naar 3,00 meter en dat aan de kant van de Vaart eveneens een driemetersbreed voetgangersgebied gerealiseerd kan worden. Het aantal parkeerplaatsen vermindert met de helft, waardoor hiervoor elders compensatie moet worden gezocht.



Figuur 65 – Wisseling, Variant 5

Analyse

Om deze varianten te toetsen op de beginselen van shared space, is er een aantal aspecten waarmee rekening gehouden moet worden:

- De oversteekbaarheid van de Wisseling. Hiervoor zijn met name de verkeersintensiteiten van belang, hoe drukker het is, hoe moeilijker er overgestoken kan worden. Ook de oversteeklengte heeft hier invloed op.
- Bij de Wisseling moet er interactie plaatsvinden tussen verschillende verkeersgebruikers. Automobilisten, voetgangers en fietsers moeten elkaar goed kunnen zien en moeten oogcontact kunnen maken.
- De betrekking van cultuurhistorische aspecten van Dedemsvaart. In het geval van de Wisseling moet daarom de Dedemsvaart bij het centrum worden betrokken.

Oversteekbaarheid

Om ervoor te zorgen dat er een verblijfsklimaat heerst op de Wisseling, is het belangrijk dat voetgangers gemakkelijk de weg over kunnen steken. Een erftoegangsweg is goed oversteekbaar als de verkeersintensiteit kleiner is dan 200 mvt/h. Als de intensiteit groter is dan 400 mvt/h, is de weg slecht oversteekbaar (CROW, 2004). Als er op de Wisseling eenrichtingsverkeer wordt toegepast, bedraagt de intensiteit 2400 mvt/etmaal. Indien ervoor wordt gekozen om tweerichtingsverkeer toe te passen, stijgt de intensiteit naar 5200 mvt/etm (Goudappel Coffeng, 2008). Uit deze cijfers blijkt dat bij tweerichtingsverkeer de oversteekbaarheid van de Wisseling slecht is, terwijl er bij eenrichtingsverkeer redelijk tot goed kan worden overgestoken. Vanuit dit oogpunt zijn de varianten 1, 2 en 3 daarom niet geschikt als shared-spaceinrichting. Daarnaast is de breedte van de weg bij de varianten 4 en 5 kleiner, waardoor oversteken minder tijd in beslag neemt.

Interactie

Bij shared space hoort sociaal gedrag, waardoor interactie tussen weggebruikers nodig is. Door middel van oogcontact moet de voorrang geregeld worden. Dit oogcontact wordt onder andere verbroken door geparkeerde auto's.

Deze interactie is het grootst als het voetgangersgebied grenst aan de rijbaan, zoals bij variant 3 en 5 het geval is. De automobilist krijgt meer het gevoel dat hij zich in een verblijfsgebied bevindt, waardoor hij oogcontact zal gaan zoeken met voetgangers die willen oversteken. Als er tussen het voetgangersgebied en de rijbaan auto's zijn geparkeerd, zal de automobilist minder rekening houden

met voetgangers, omdat hij ze simpelweg niet kan zien. Daar komt bij dat er door geparkeerde auto's een kunstmatige rijbaan wordt gecreëerd, waardoor de automobilist het gevoel krijgt dat de verkeersfunctie overheerst. Variant 2 scoort op dit gebied het slechtst, omdat de rijbaan en het voetpad maar liefst 4,50 meter van elkaar verwijderd zijn.

Relatie met de Vaart

Het is belangrijk om cultuurhistorische elementen te verweven in het ontwerp van de openbare ruimte in Dedemsvaart. Er is daarom de wens om de Dedemsvaart bij het centrum te betrekken. Om dit te bereiken moeten mensen gemakkelijk naar en langs de Vaart kunnen lopen. Het voetpad langs de Vaart moet daarom ruim zijn, zodat mensen hier vrij kunnen bewegen. Bij veel varianten is deze breedte onvoldoende. Bij variant 2 is slechts een halve meter gereserveerd als voetpad; bij de varianten 1 en 4 bedraagt de breedte van het trottoir 1,00 meter. Hierbij moet wel vermeld worden dat deze ruimte voornamelijk gebruikt wordt voor het in- en uitstappen van automobilisten. Bij variant 3 is het voetpad voldoende breed om voetgangersverkeer plaats te laten vinden. Variant 5 is echter de beste oplossing, de breedte van de voetgangersruimte bedraagt hier 3,00 meter. Doordat het voetpad ruim een halve meter over de oever van de Vaart loopt, wordt de relatie met de Vaart versterkt.

Advies

Bij een shared-space-inrichting is het belangrijk dat er een verblijfsklimaat heerst. Of er in een openbare ruimte een verblijfsklimaat of een verkeersklimaat heerst, hangt af van hetgeen dat de weggebruiker kan zien. Een geasfalteerde rijbaan, geparkeerde auto's, verkeersdrukke en verkeersborden duiden op een verkeersklimaat, terwijl beklinkerde straten, winkelende voetgangers en beplanting het gevoel geven dat een verblijfsklimaat heerst. Bij de varianten 1, 2 en 3 is de verkeersintensiteit vrij hoog, bij de varianten 1, 2 en 4 is de parkeerfunctie erg dominant. Het verkeersklimaat overheerst. De varianten 3 en 5 hebben de beste interactie met de voetgangers en de Vaart, kenmerken van een verblijfsklimaat. Combinatie van deze factoren geeft aan dat alleen bij variant 5 het meest overeenkomt met een verblijfsklimaat. Voor een shared-space-inrichting zal deze variant daarom de beste keuze zijn.

Extra aandachtspunten

Er is alleen een onderzoek uitgevoerd naar vijf verschillende indelingen van de Wisseling. Op welke manier de Wisseling in zal worden gericht, is bij dit onderzoek niet meegenomen. Een aantal opmerkingen over de inrichting van de Wisseling:

Zorg ervoor dat het voetpad, de parkeerplaatsen en de rijbaan in dezelfde kleur worden beklinderd. Door het materiaalgebruik mag geen opvallende scheiding tussen verkeerstypen worden veroorzaakt. Kleine hoogteverschillen zijn een goed middel om toch een scheiding te maken. De hele openbare ruimte moet daardoor een eenheid vormen.

Parkeervakken moeten niet door middel van belijning worden aangegeven. Door middel van onopvallende tegels kunnen wel de hoekpunten van parkeerplaatsen worden aangegeven, zodat er wel duidelijkheid bestaat dat er geparkeerd mag worden. Een mogelijkheid is het parkeren op het voetgangersgedeelte. De automobilist krijgt hierdoor meer het gevoel dat hij te gast is.

Bij de alternatieven 4 en 5 mogen fietsers de Wisseling in twee richtingen berijden. Zorg ervoor dat er hier geen apart fietspad komt, maar laat fietsers van dezelfde ruimte gebruik maken als (tegemoetkomende) automobilisten. Het verblijfsgedrag wordt hierdoor bevorderd.

Voetgangers voelen zich veilig als ze een eigen ruimte hebben. Zorg er daarom voor dat door middel van kleine hoogteverschillen, kleine boompjes of obstakels het voetgangersgebied iets afgebakend wordt. Toch moet het contrast met de rijbaan klein blijven en moet het voetgangersgedeelte een eenheid vormen met de rijbaan.

Parkeren Julianastraat

Dat er een vorm van shared space zal worden toegepast in de Julianastraat is zo goed al zeker, maar in hoeverre er hier geparkeerd mag worden is nog niet duidelijk. Er is nog geen duidelijk plan over hoe er aan de parkeerbehoefte in het centrum voldaan kan worden. Toch zijn er enkele alternatieven bekend over het parkeren op de Julianastraat. Het is alleen nog onduidelijk of een van deze alternatieven wordt gekozen. Toch kan gekeken worden of deze alternatieven voldoen aan de shared-spacefilosofie.

Momenteel wordt er met name parallel geparkeerd op de Julianastraat. Op sommige plekken wordt echter ook de middenberm gebruikt om diagonaal te parkeren. Omdat de middenberm met name bedoeld is voor het laden en lossen, is parkeren hier op beperkte tijden mogelijk. De huidige parkeercapaciteit bedraagt 137 parkeerplaatsen.

Er zijn drie alternatieven opgesteld:

Alternatief 1: Dubbel parallel. De twee rijrichtingen op de Julianastraat zijn van elkaar gescheiden door middel van een brede middenberm, waarbij per rijrichting aan beide kanten parallel geparkeerd kan worden. De capaciteit bedraagt 57 ppl/100m, wat neerkomt op een totale parkeercapaciteit op de Julianastraat van 280 parkeerplaatsen.

Alternatief 2: Parallel. Het verkeer uit beide richtingen maakt gebruik van dezelfde ruimte. Aan weerszijden kan parallel geparkeerd worden. De capaciteit bedraagt 33 ppl/100m, op de gehele Julianastraat kunnen dan 162 parkeerplaatsen gerealiseerd worden.

Alternatief 3: Diagonaal. Net als bij alternatief 2 maakt het verkeer uit beide richtingen gebruik van dezelfde ruimte. Aan beide kanten kan diagonaal geparkeerd worden. Om de 10 meter wordt tussen de parkeerplaatsen een boom geplaatst. Om ervoor te zorgen dat er geen problemen ontstaan met het in- en uitparkeren, worden er manoeuvreerstroken aangebracht, waardoor de totale breedte van de rijbaan 8 meter bedraagt. De capaciteit is 46 ppl/100m, overeenkomend met 220 parkeerplaatsen op de gehele Julianastraat.

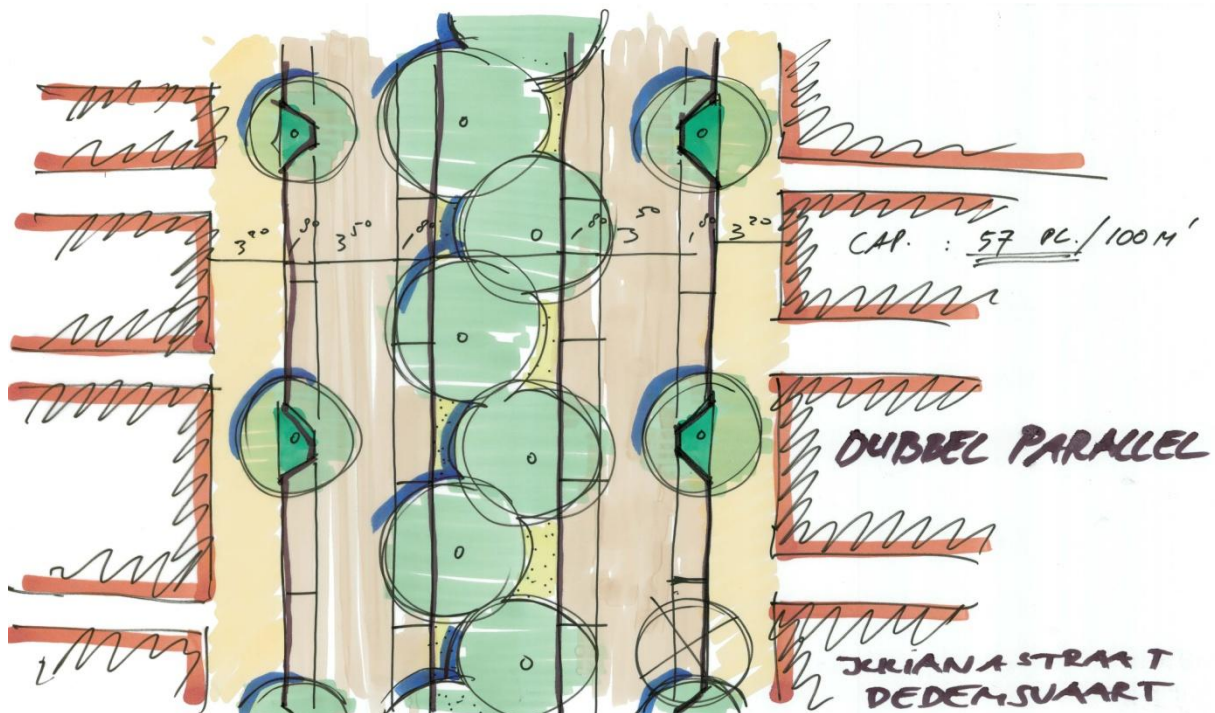
De schetsen van deze alternatieven zijn weergegeven in bijlage 4.

Alle drie de alternatieven hebben tot gevolg dat het aantal parkeerplaatsen stijgt. Hierdoor wordt de indruk gewekt dat er behoefte is aan een vergroting van het aantal parkeerplaatsen op de Julianastraat en dat de toekomstige parkeerbehoefte op de Julianastraat bij de huidige inrichting ontoereikend is. Goudappel Coffeng heeft reeds een onderzoek uitgevoerd naar de verkeersbehoefte op de Markt en heeft geadviseerd om drie nieuwe parkeerterreinen aan te leggen. Omdat de meeste winkelgelegenheden zich dichtbij de Markt bevinden, kunnen de meeste bezoekers die in het centrum willen winkelen hun auto rondom de Markt parkeren. Toch zal het zo zijn dat men liever de auto voor de deur van de winkel wil parkeren. Dit geldt met name voor het noordelijke gedeelte van de Julianastraat, welke relatief ver van de Markt verwijderd is. Parkeerplaatsen blijven daarom nodig op de Julianastraat, maar hoeveel parkeerplaatsen er wenselijk zijn, is nog onduidelijk. Hiervoor moet nog nader onderzoek worden uitgevoerd.

De Julianastraat zal naar alle waarschijnlijkheid worden ingericht volgens het shared-spaceprincipe. Vanuit dit oogpunt is het wenselijk dat het aantal geparkeerde auto's tot een minimum wordt beperkt. Bij shared space moet in de openbare ruimte de verblijfsfunctie overheersen en niet de verkeersfunctie. Hoewel door de inrichting van de weg de verblijfsfunctie versterkt kan worden, benadrukken geparkeerde auto's dat de ruimte ook is bestemd voor gemotoriseerd verkeer. Het gevoel dat de automobilist te gast is, wordt hierdoor afgezwakt, waardoor automobilisten mogelijk niet het gewenste gedrag zullen gaan vertonen.

Daarnaast zorgen geparkeerde auto's ervoor dat oogcontact in sommige gevallen niet mogelijk is. Geparkeerde auto's zijn obstakels die ervoor zorgen dat automobilisten voetgangers niet zien aankomen. De automobilist zal schrikken als er plotseling een voetganger achter een auto vandaan komt, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden. Sociale interactie is in veel gevallen niet mogelijk, doordat de automobilist de voetgangers simpelweg niet kan zien.

Hoewel parkeren op de Julianastraat niet wenselijk is, bestaat er de mogelijkheid dat er toch voor wordt gekozen dat er parkeermogelijkheden op de Julianastraat moeten plaatsvinden. In dit geval zal een geschikte oplossing moeten worden gevonden om parkeren en shared space in een zo goed mogelijke harmonie te combineren.



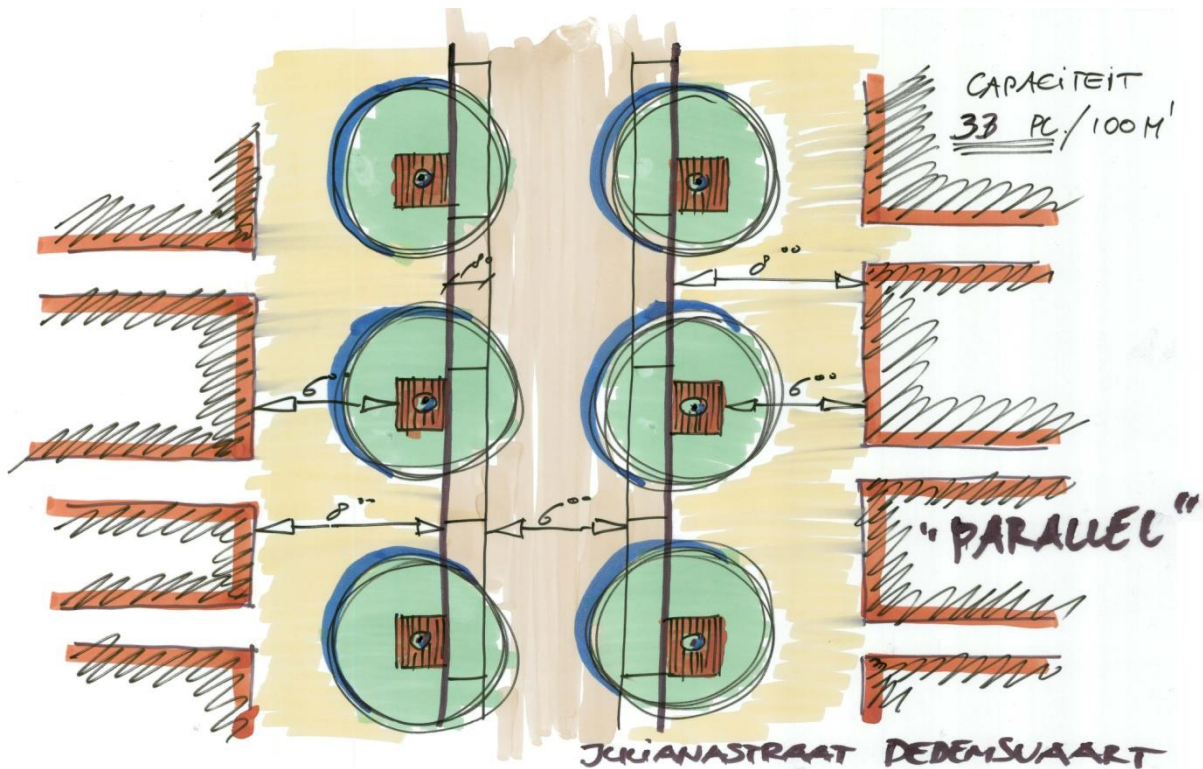
Figuur 66 – Parkeren Julianastraat, alternatief 1, dubbel parallel

Het eerste alternatief is in de eerste plaats strijdig met de shared-spacegedachte. Beide rijrichtingen zijn van elkaar gescheiden, waardoor opdeling plaatsvindt. Automobilisten hoeven geen rekening te houden met tegenliggers. Daarnaast wordt door de geparkeerde auto's een kunstmatige rijbaan gecreëerd.

Bij dit alternatief overheerst de verkeersfunctie vooral. Over de gehele breedte bevinden zich vier parkeerstroken. Door het grote aantal parkeerplaatsen ontstaat de indruk dat de Julianastraat één grote parkeerplaats is, met name op drukke momenten. Het verblijfskarakter ontbreekt hierdoor compleet. Voetgangers die willen oversteken, zullen tussen de geparkeerde auto's moeten lopen, waardoor sociale interactie nauwelijks mogelijk is.

Nadeel van dit alternatief is dat het voetgangersgedeelte aan de winkelzijden betrekkelijk klein is. Een breedte van 3,20m is relatief smal, vooral als een verblijfsklimaat gerealiseerd moet worden.

Het is onduidelijk of er rekening is gehouden met het laden en lossen van goederen. Het laden en lossen zal bij de buitenste stroken plaats moeten vinden. Doordat er bij de rekening is gehouden met een breedte van 1,80m – terwijl een breedte van 2,50m noodzakelijk is (CROW, 2004) – zullen vrachtauto's uit moeten wijken naar het voetgangersgedeelte of de rijbaan.

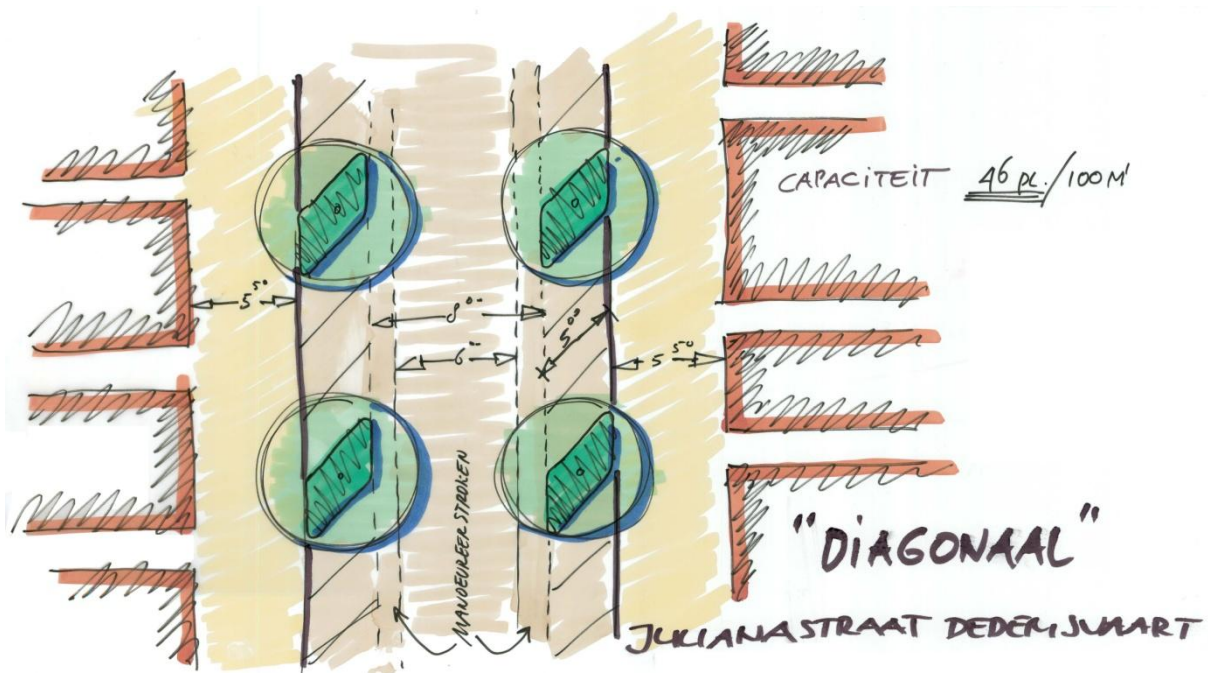


Figuur 67 – Parkeren Julianastraat, alternatief 2, parallel

Dit alternatief komt het meest overeen met het shared-spaceprincipe. Het verkeer in beide richtingen maakt gebruik van dezelfde rijbaan. Daarnaast is het voetgangersgedeelte erg breed, waardoor het verblijfsklimaat wordt benadrukt.

Het parkeren gebeurt parallel aan de rijbaan. Het aantal parkeerplaatsen is daarbij kleiner dan de overige alternatieven. In vergelijking tot de andere alternatieven ontstaat er daardoor een rustiger beeld. Geparkeerde auto's overheersen in mindere mate, waardoor het verblijfsklimaat in vergelijking tot andere alternatieven relatief hoog is.

Er kleeft echter een nadeel aan deze inrichting. Doordat er auto's achter elkaar worden geparkeerd, zal er – vooral op drukke tijdstippen – een lange rij geparkeerde auto's ontstaan. De relatie met het winkelgebied verdwijnt hierdoor gedeeltelijk. De rijbaan wordt afgebakend door geparkeerde auto's. Hierdoor krijgt de automobilist niet het gevoel dat hij hier te gast is en zal hij weinig rekening houden met overstekende voetgangers.



Figuur 68 – Parkeren Julianastraat, alternatief 3, diagonaal

Het diagonaal parkeren is tegenstrijdig met de shared-spacegedachte. Het parkeren vindt hierbij plaats in speciale vakken. Er wordt zo toch nog veel geregeld.

Door het diagonaal parkeren is er weinig interactie met het winkelend publiek. Het voetgangersgebied is ongeveer 5 meter van de rijbaan verwijderd. De automobilist verwacht daarom niet dat er elk moment een voetganger kan oversteken. Wat bij het ontwerp wel goed gedaan is, is dat er doorkijkjes gemaakt zijn naar het voetgangersgebied, waardoor er toch nog enig contact is met het verblijfsgebied. Daarnaast zorgen de bomen voor een verblijfsfeer.

Een groot nadeel van deze inrichting is de aanwezigheid van de manoeuvreerstroken op de rijbaan. Deze stroken zorgen er in feite voor dat de rijbaan twee meter breder wordt, waardoor de automobilist het gevoel krijgt dat hij meer ruimte heeft en harder kan rijden. Dit is niet wenselijk als er voetgangers willen oversteken.

De breedte van het voetgangersgedeelte is iets minder dan bij alternatief 2, maar is acceptabel om ongehinderd te winkelen.

Zoals eerder genoemd, is parkeren op de Julianastraat onwenselijk. Geparkeerde auto's zorgen ervoor dat de interactie met het voetgangersverkeer (grotendeels) verdwijnt en zorgen ervoor dat er een kunstmatige rijbaan wordt gecreëerd. Daarnaast wordt de ruimte als minder mooi beoordeeld. Het advies is daarom om zo min mogelijk verkeer plaats te laten vinden op de Julianastraat en deze vermindering in het aantal parkeerplaatsen te compenseren door middel van parkeerplaatsen of –garages buiten de Julianastraat.

Toch is het mogelijk dat parkeren op de Julianastraat nodig blijft. Toch is het bij alle drie de alternatieven zo dat er te veel parkeermogelijkheden zijn. Het is bij alle alternatieven niet mogelijk om op een succesvolle manier shared space uit te voeren. Geparkeerde auto's zullen overheersen in het straatbeeld, terwijl dat bij shared space juist niet de bedoeling is.

Het parallel parkeren (alternatief 2) komt het meest overeen met de shared-spacegedachte. Een nadeel is alleen de te grote hoeveelheid geparkeerde auto's en het feit dat de geparkeerde auto's te veel bij de rijbaan worden betrokken.

Het is echter wel mogelijk om hier en daar tussen de bomen een auto te parkeren. Op deze manier wordt het parkeren meer betrokken bij het voetgangersgedeelte. Automobilisten parkeren als het ware op het voetgangersgebied. Het is belangrijk dat hierdoor de parkeerfunctie in de Julianastraat niet overheerst. Het parkeren tussen de bomen kan bijvoorbeeld door middel van een klein niveauverschil worden benadrukt. Automobilisten krijgen hierdoor het gevoel dat ze te gast zijn als ze gaan parkeren en dat ze gebruik maken van andermans ruimte. Er moeten hierbij geen duidelijke parkeervakken worden geplaatst.

Het parkeren tussen de bomen zorgt tevens voor een betere relatie tussen de rijbaan en het voetgangersgebied. Doordat er bomen tussen de auto's staan, ontstaan er verschillende doorkijkjes naar het winkelgebied.

Ook staan de bomen nu dicht bij de rijbaan, waardoor het lijkt dat de rijbaan smaller wordt. Dit heeft een snelheidsverlagend effect, waardoor betere interactie mogelijk is tussen voetgangers en gemotoriseerd verkeer en het oversteken van voetgangers wordt bevorderd.

Het aantal parkeermogelijkheden zal in dit geval afnemen naar ongeveer 8-10 ppl/100m. Dit komt neer op ongeveer 40-50 parkeerplaatsen op de hele Julianastraat, een daling van ongeveer 65% in vergelijking met de huidige situatie.

Indien het geval is dat wegens politieke redenen meer parkeermogelijkheden op de Julianastraat gerealiseerd moeten worden, kan overwogen worden om het aantal parkeerplaatsen op te schroeven, vergelijkbaar met alternatief 2. Belangrijk is hierbij wel dat het parkeren op het voetgangersgebied, tussen de bomen, plaatsvindt en dat parkeervakken niet aangegeven zijn. Het grote nadeel hiervan is alleen dat de shared-spacegedachte nauwelijks van toepassing kan zijn, vooral als er drukte heerst. Het aantal parkeermogelijkheden zal hierdoor afnemen naar ongeveer 120 parkeerplaatsen (factor $\frac{3}{4}$ met alternatief 2).

Hoewel nog onduidelijk is of laden en lossen op de Julianastraat noodzakelijk is, moet hier wel rekening mee worden gehouden. Vanwege de enorme breedte van het voetgangersgebied is het wellicht mogelijk om laad- en losactiviteiten hier plaats te laten vinden. De toegang tot het voetgangersgebied zou hierbij wel een probleem kunnen vormen. Ook zou het mogelijk zijn om een laad- en losruimte te realiseren, alleen wel op een onduidelijke manier aangegeven.

Bibliografie

Blauwhof, G., Duvergé, R., Lutz, S., & Veenstra, H. (2009). *Omgeving bepaalt gedrag*.

Broer, K. (2008). Shared Space en de fietser.

CBS. (2009). *Centraal Bureau voor de Statistiek*. Opgeroepen op Mei 2009, van Bevolkingsgegevens: www.cbs.nl

CROW. (2004). ASVV.

CROW. (2004). *Publicatie 191, Langzaam rijden gaat sneller*.

Database Smallerland. (2009). Opgeroepen op Mei 2009, van Drachten: Boornbergum: <http://smallerland.web-log.nl/smallerland/2007/12/boornbergum.html>

Gemeente Hardenberg. (2008). *Beeldregieplan centrum Dedemsvaart*.

Gemeente Hardenberg. (2009). *Strategische Visie Masterplan Dedemsvaart*.

Gemeente Smallerland. (2005). *Het Laweiplein: het systeem werkt!*

Gerlach, J., Methorst, R., Boenke, D., & Leven, J. (2008). *Sinn und Unsinn von Shared Space*.

Google Maps. (2009). Opgeroepen op Juni 18, 2009, van Google Maps: <http://maps.google.nl/>

Goudappel Coffeng. (2006). *Koopstromen gemeente Hardenberg*.

Goudappel Coffeng. (2008). *Masterplan Dedemsvaart, Onderdelen Verkeer en Parkeren*.

Grontmij. (2007). *Evaluatie wegencategorisering*.

Grontmij. (2008). *Shared space Haren, evaluatie en integratie*.

Jaredson, S. (2002). *Utvärdering av Skvallertorget i Norrköping/Evaluation of Skvallertorget in Norrköping*. Linköping.

Kerkstra, K. (2009, Mei 26). Shared Space Institute. (N. Dijkhuis, Interviewer)

Keuning Instituut. (2008). Opgeroepen op April 2009, van Provincie West-Vlaanderen: http://www.west-vlaanderen.be/NL/BestuurRegio/winvorm/Documents/bestuur_regio/winvorm/20060314/sharedspace.pdf

Koolen, P. (2008). Shared Space nader bekeken. Nijmegen, Nederland.

Methorst, R. (2007). Shared Space: veilig of onveilig? een bijdrage die op gericht is om een populaire ontwerpfilosofie te objectiveren.

Noordelijke Hogeschool Leeuwarden. (2007). *The Laweiplein, evaluation of the reconstruction into a square with roundabout*. Leeuwarden.

Provincie Fryslân. (2009). Opgeroepen op Mei 2009, van Provincie Fryslân - Werk aan de Stroobosserweg: <http://www.trekwei.nl/sjablonen/1/infotype/news/newspage/view.asp?objectID=27035>

Schwertmann, W., & Eggens, W. (2009, Juni 23). Shared space in de gemeente Haren. (N. Dijkhuis, Interviewer)

Shared Space en veiligheid. (2009, Maart 20). *Dagblad van het Noorden*.

Shared Space Institute. (2009). Powerpointpresentatie Shared Space Institute. *De vormgeving van onze openbare ruimte*. Drachten.

Shared Space Institute. (2007). *Ruimte voor iedereen, een nieuwe visie op de openbare ruimte*. Groningen: PlantijnCasparie.

Wikipedia. (2009). *Dedemsvaart*. Opgeroepen op Juni 4, 2009, van <http://nl.wikipedia.org/Dedemsvaart>

Wildervanck, C. (2004). *Duurzame misverstanden, over de noodzaak van meer kennisverspreiding*.

Wildervanck, C. (2009, Mei 14). Gedrag in het verkeer. (N. Dijkhuis, Interviewer)

Wildervanck, C. (2009). Ouderen en Shared Space. *Podium van Verkeerskunde*.

Wildervanck, C. (2009). Snel maatregelen voor ouderen. *Verkeerskunde*, 38-43.

Wildervanck, C. (2006). *Verkeersgedrag is een afspiegeling van de maatschappij*.

Wildervanck, C. (2008). *Verkeersgedragbeïnvloeding kritisch bekeken*.

Afkortingenlijst

Afkorting	Betekenis
FOP	Fietsoversteekplaats
mvt/etm	Motorvoertuigen per etmaal
ppl	parkeerplaatsen
UMS	Uitsluitend materiële schade
VOP	Voetgangersoversteekplaats
VRI	Verkeersregelininstallatie

Bijlagen

Bijlage 1 – Ongevallen Centrum Dedemsvaart

Jaar_ongeval	Toedrachten	Dodelijk	Letsel	Ums	Ongevallen
2004	Geen voorrang verlenen	0	0	1	1
2004	Onvoldoende afstand	0	0	2	2
2004	Fout in-/uitvoegen	0	0	2	2
2005	Geen voorrang verlenen	0	0	3	3
2005	Te veel rechts rijden	0	0	1	1
2005	Onvold. Rechts rijden	0	0	1	1
2005	Fout in-/uitvoegen	0	0	2	2
2005	Fout inhalen/snijden	0	0	0	0
2005	Macht ovr stuur verliezen	0	0	1	1
2006	Geen voorrang verlenen	0	0	1	1
2006	Onvoldoende afstand	0	0	2	2
2007	Geen voorrang verlenen	0	1	1	2
2007	Geen doorgang verlenen	0	1	0	1
2007	Onvoldoende afstand	0	0	2	2
2007	Anders	0	0	1	1
2008	Onvoldoende afstand	0	0	1	1
2008	Fout door bocht	0	2	0	2
2008	Te veel rechts rijden	0	0	1	1
Ongevallen		0	4	22	26

Tabel 1 - Oorzaken van ongevallen in het centrum van Dedemsvaart tussen 2004 en 2008



Figuur 69 - Overzicht van het aantal ongevallen in Dedemsvaart tussen 2004 en 2008. De lichtblauwe bolletjes geven aan dat er 1 ongeval heeft plaatsgevonden, de donkerblauwe bolletjes 2 en de rode bolletjes 5 of meer ongevallen.

	Huidige situatie [mvt/etmaal]	Toekomstige situatie (2020) [mvt/etmaal]	Vershil [mvt/etmaal]
Julianastraat-Noord	4740	5690	+ 950
Julianastraat-Midden	5340	4040	– 1300
Julianastraat-Zuid	2840	3020	+ 180
Wisseling	2620	2420	– 200
Markt	1790	2050	+ 260
Tuinstraat	3140	0 / 1300	– 3140 / – 1840

Tabel 2 - Verkeersintensiteiten in het centrum van Dedemsvaart (Goudappel Coffeng, 2008)









4



5

