

Project

Shared Space Haren Centrum

Jaar van uitvoering

2002, opgeleverd begin 2003

Locatie

Rijksstraatweg, Haren

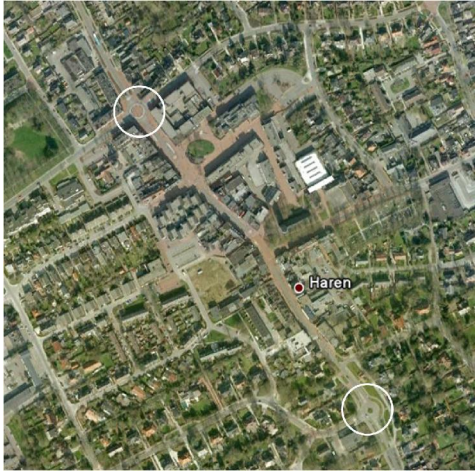
Type weg

Traverse (erftoegangsweg)



Inhoud

Beschrijving van de locatie.....2
Reden voor het project3
Kenmerken van de weg (voor).....3
Kenmerken van de weg (na).....3
Resultaten4
Pluspunten en leermomenten.....6
Meer informatie.....9



Beschrijving van de locatie

Geografische ligging

Haren is de centrale plaats in de gemeente Haren, die verder bestaat uit de dorpen Glimmen, Noordlaren en Onnen. Het ligt op ca. 7 km ten zuiden van de stad Groningen. Mede door die ligging is het een typische forenzengemeente.

Aantal inwoners

Ca. 18.500

Om welke straat / gebied gaat het

Het gaat om de Rijksstraatweg, de hoofdweg door het dorp. Vroeger was de Rijksstraatweg de enige noord – zuidverbinding. Hij vormt de entree naar de gemeente en fungeert als belangrijke winkelstraat in het dorp. Op de luchtfoto (zie afb. links buiten) zijn het heringerichte traject van ca. 550 m door het dorp en de aangrenzende gebieden te herkennen die integraal heringericht zijn.

Omgevend netwerk

Haren heeft twee aansluitingen op de A 28 als snelle noord–zuidverbinding. De verbinding naar het oosten (Hoogezand) verloopt via de N 860 (tweestrooks gebiedsontsluitingsweg, maximumsnelheid 80 km/h. buiten de bebouwde kom), naar het westen (Paterwolde) via de N 861 (tweestrooks erftoegangsweg, maximumsnelheid 60 km/h.)

Intensiteit

- Mvt: ca. 8.200 per etmaal
- Voetgangers: niet bekend, veel bezocht tijdens drukke uren zoals op zaterdagmiddag
- Fietsers: niet bekend, maar grote aantallen, vooral scholieren naar en van school en forenzen naar en van Groningen. Het aantal bedraagt volgens fietsberaad 4.000 per etmaal ¹.

OV

- 4 regionale buslijnen naar Groningen, Gieten, Assen en Emmen
- 1 lokale buslijn naar Groningen

V85

Voor de herinrichting: 50km/h (toegestane snelheid)

¹ Bron:

<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=voorbeeldenbank&mode=openModal&repository=Shared%20space%20Haren>

Overige bijzonderheden

De gemeente heeft deelgenomen aan het Europese samenwerkingsproject *Shared Space*. In het kader van dit project zijn ook in twee andere dorpen *Shared Space* – projecten uitgevoerd namelijk in Noordlaren en Onnen. Opvallend is vooral het project in Noordlaren waar het schoolplein van een basisschool geïntegreerd is met de straat voor de school.

Reden voor het project

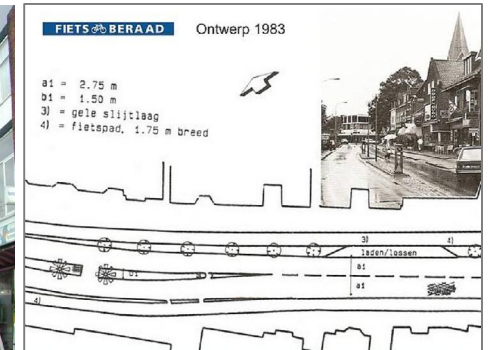
In 2000 is de gemeente Haren begonnen aan de uitvoering van het zogeheten Komplan Haren. Het doel van het Komplan was de aantrekkelijkheid van het dorpscentrum te vergroten, onder andere door het versterken van het verblijfskarakter. Men wilde het centrumgebied opwaarderen, de verkeersdruk verminderen en het gedrag aan de omgeving aanpassen. Concrete aanleiding was de slechte staat van de Rijksstraatweg die aan onderhoud toe was. Bovendien ervoeren vooral de winkeliers langs de Rijksstraatweg deze weg als een doorsnijding, die bovendien in de jaren daarvoor tot meerdere zware ongelukken had geleid die men niet meer wilde tolereren. De Rijksstraatweg moest een veilige straat worden die ongestoord winkelen zou bevorderen. In hun optiek betekende dat voor hen onder andere dat men rustig en op allerlei gewenste plekken de straat moest kunnen oversteken.

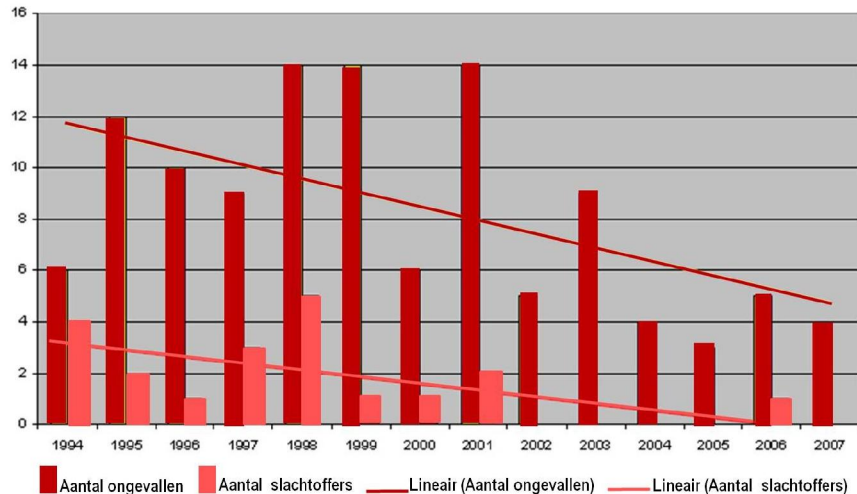
Kenmerken van de weg (voor)

- Toegestane snelheid: 50 km/h
- Twee rijstroken van elk 2,75 met middenlijn en gedeeltelijk met middengeleiders voor betere oversteekbaarheid (t.o.v. de rijbaan daarvoor van 10 m breedte, zie afb. rechts buiten)
- Fietspad en trottoir aan beide kanten
- 2 stoplichten en zebra's
- Hier en daar sierbestrating, banken, bloembakken etc.

Kenmerken van de weg (na)

- Toegestane snelheid: 30 km/h
- Geasfalteerde rijstrook van 6 m zonder asmarkering
- Brede trottoirs van 4 m met klinkerbestrating zonder niveauverschil met de rijstrook
- Op de voormalige kruispunten nu kruisingsvlakken ('pleinen') met klinkerbestrating van gevel tot gevel; de rijloper mondt uit op deze vlakken)
- Aan de noord- en zuidkant wordt een entree naar het gebied gemarkeerd via rotondes; op de noordelijke rotonde is gemengd gebruik door gemotoriseerd





en fietsverkeer, op de zuidelijke zijn fietspaden (geen voorrang voor fietsers. Deze rotonde dateert al van voor de herinrichting.

- Plaatsing van twee zebrapaden op wens van de gebruikers
- Op enkele plaatsen zijn gemarkeerde parkeervakken. Voor de rest is in de zijstraten voldoende betaalde parkeerruimte. Om parkeren buiten de gemarkeerde plaatsen te voorkomen zijn op de 'straatgedeelten' bomen en hekjes geplaatst. Op de pleinen zijn geen verbodsborden geplaatst maar er geldt een parkeerverbodzone.

Resultaten

In 2004 is een eerste evaluatie uitgevoerd naar de ervaringen van de betrokkenen met de heringerichte In oktober 2008 verscheen een tweede evaluatie die eerdere gegevens samenvat met nieuwere metingen en tevens ingaat op andere *Shared Space* – projecten in de gemeente. Hieruit komen de volgende gegevens naar voren:

Snelheden

- Gemiddelde snelheid van 29 km/h
- V85: 38 km/h. Haren ligt daarmee gunstig ten opzichte van andere 30 km/h-wegen in Haren.

Ongevallen:

- Het aantal ongevallen is gedaald met 46%, en het aantal letselongevallen met 83% (zie de grafiek hiernaast).
- Na de herinrichting is één ongeval met slachtoffer geregistreerd.
- De herinrichting volgens *Shared Space* viel samen met de wegencategorisering volgens DV. Het is daarom niet na te gaan of de daling van het aantal ongevallen te danken is aan de categorisering, (d.w.z. de reductie van de maximumsnelheid van 50 km/h naar 30 km/h) of aan de nieuwe inrichting. Wel valt op dat de ongevallen in Haren-centrum een van de sterkste dalers is in de gehele gemeente.
- Hoewel de fietsers en auto's nu gebruik maken van dezelfde rijbaan is het aantal ongevallen tussen deze beide niet toegenomen.

Wachttijden voor voetgangers, fietsers, auto's en OV

- Mvt: door het weghalen van de verkeerslichten in principe geen; wel ontstaan er af en toe opstoppingen door ladende / lossende vrachtwagens.
- OV: geen cijfers bekend
- Fietsers: uit observaties is gebleken dat voor fietsers geen wachttijden ontstaan. Een uitzondering is dat fietsers vanuit het Raadhuisplein voorrang krijgen noch nemen. Kennelijk wordt de gelijkwaardigheid van de kruising,

waarop fietsers van rechts voorrang hebben, niet onderkend. De oorzaak ligt mogelijk in de vormgeving van de aansluiting van de zijstraten met natuurstenen opsluiting van de zijstraten waardoor de suggestie van 'stopstreep' gewekt kan worden. (Zie hierover ook de opmerking in de paragraaf 'Pluspunten en leermomenten' op p. 6.) Het niet onderkennen van de voorrangssituatie leidt niet tot conflicten.

- Voetgangers: krijgen bij het oversteken op het zebrapad in circa 90% van de gevallen voorrang. Op andere plaatsen zonder zebrapad wordt incidenteel voorrang verleend. Observaties laten zien dat voetgangers gewoon tussen de auto's oversteken, wat door de lage snelheden zonder problemen kan. De helft van de ondervraagden is van mening dat oversteken nu gemakkelijker is dan voorheen.

Intensiteiten voor de verschillende vervoerwijzen

- Mvt.: niet merkbaar beïnvloed door de herinrichting
- Voor fietsers en voetgangers zijn geen cijfers bekend, maar volgens Fietsberaad ongewijzigd

Gedrag / wijze van communicatie

- Gemotoriseerd verkeer stopt incidenteel (zie hierboven) maar remt structureel licht af om voetgangers doorgang te verlenen.
- Videobeelden laten zien dat het verkeer rustig rijdt en anticipeert op fietsers en voetgangers.
- Fietsers bewegen zich doorgaans op de rijbaan en op de pleinen eveneens in het middengedeelte. Bij opstoppingen door laden / lossen maken zij ook gebruik van de stoep.
- Groepen fietsers nemen vaak de hele breedte van de straat in beslag (maar daarin is haren geen uitzondering)
- Waar mensen voor het oversteken kunnen kiezen voor een zebrapad, steekt desondanks circa 50% over buiten de zebrapaden.
- Automobilisten stoppen geregeld kort op de pleinen, echter zonder dat dit tot noemenswaardige hinder leidt.

Acceptatie / waardering

- Uit een enquête in 2004 kwam naar voren dat volgens de meerderheid van de mensen:
 - de snelheid op de Rijksstraatweg is afgenomen;
 - de Rijksstraatweg beter deel uitmaakt van het centrum
 - de intensiteit is gelijk gebleven of zelfs is afgenomen;
 - de Rijksstraatweg gemakkelijker is over te steken
 - de weggebruikers evenveel of zelfs meer rekening met elkaar houden;





- Desondanks vond bijna 60% van de ondervraagden dat de verkeersveiligheid is verslechterd. Van deze 60% vond bijna iedereen dat dit geldt voor zowel voetgangers als fietsers. Als belangrijkste reden werd hierbij genoemd dat de inrichting onduidelijk is. (Op dat moment was er nog sprake van 'voetspad', een onverplicht fietspad op de stoep. Zie hierover meer beneden onder de kop 'Pluspunten en leermomenten' op pagina 6)
- Slechts 30% vond dat de verkeersveiligheid is verbeterd. Als belangrijkste redenen gaven zij de verlaging van de snelheid van het autoverkeer en het onderlinge contact.
- Ruim 80% van de ondervraagden vond de Rijksstraatweg er mooier op geworden.
- 43% verblijft met meer plezier in het centrum, terwijl bij 16% het plezier is afgenomen.
- De plaatselijke Fietsersbond is nog steeds niet overdeeld blij met de nieuwe Rijksstraatweg. De subjectieve onveiligheid is op drukke momenten te groot, vinden zij. Fietsers voelen zich gebruikt als remvee². Fietsberaad ziet dat anders: "Ik begrijp wel dat de Fietsersbond niet stond te juichen over het verdwijnen van fietspaden. Je geeft dan toch een soort verworpenheid op. Maar het gelijke niveau van voetgangergedeelte en rijbaan geeft fietsers maximale vrijheid. Ze kunnen nu uitzwermen over de complete breedte van het profiel."³

Ontwikkelingen op andere gebieden dan verkeer

Na de herinrichting zijn diverse straatcafés geopend die druk bezet zijn wanneer het weer het maar even toelaat

Pluspunten en leermomenten

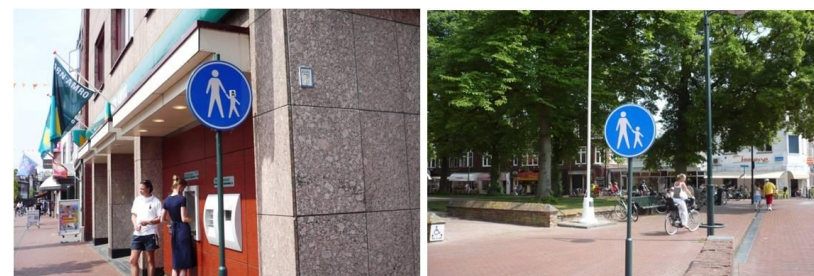
- We zien in Haren een goed ontwerp met een slimme afwisseling van rijloper en kruisingsvlakken die zorgt voor een aangename verblijfskwaliteit en die ook door de inwoners wordt gewaardeerd. In het begin was gepland het hele traject als gemengd vlak in te richten; tot de afwisseling is vanwege budgettaire redenen pas in een later stadium besloten. Het *Shared Space*-project in Bohmte (DE) is uitgevoerd zoals de Rijksstraatweg in eerste instantie was gepland (vgl. het document *Shared Space – Bremer Straße Bohmte*). Concluderend kan worden gesteld, dat de straat juist door de afwisselende vormgeving aan levendigheid wint.
- De inrichting van drie nieuwe terrasjes kan als een direct gevolg van de verbeterde verblijfskwaliteit worden beschouwd. De terrasjes hebben ook op

² Bron: Broer, K., Shared Space en de fietser ; Fietsverkeer 19, juni 2008

³ Idem

hun beurt weer een versterkend effect op het functioneren van *Shared Space*, want doordat de openbare ruimte intensiever en multifunctioneler gebruikt wordt gaan de snelheden nog verder omlaag.

- Haren is een goed voorbeeld voor de aanpassing van de weg naar het verblijfsgebied toe. Al buiten de bebouwde kom wordt de weg in de richting naar het verblijfsgebied geleidelijk veranderd, zodat automobilisten langzaam op de entree naar het verblijfsgebied worden voorbereid. Zie voor meer details het kader op de volgende pagina.
- Vanaf het begin is er veel discussie geweest over de fietsvoorzieningen op dit stukje Rijksstraatweg. In eerste instantie was op de delen met rijloper gemengd gebruik door fietsers en automobilisten gepland. Dit leidde tot heftige protesten van belangengroepen en een aanpassing van het ontwerp. Op het voetgangersgedeelte is naar aanleiding daarvan met een klinkerlijntje een onverplicht fietspad gemarkeerd en fietsers konden zowel de straat als het fietsstrookje gebruiken. Deze halfslachtige en in de praktijk onhandige oplossing leidde tot veel onvrede. 90% van de ondervraagden in de enquête van 2004 was van mening was dat er een keuze gemaakt moest worden tussen het fietsen op de rijbaan of het fietsen op het fietspad. Inmiddels moeten fietsers de rijbaan gebruiken en is het onverplichte fietspad opgeheven. Fietsers nemen wel de vrijheid om obstakels op de weg nog steeds te omzeilen door op het voetgangersgedeelte uit te wijken.
- Het ontwerp vertoont echter enkele tekortkomingen:
 - Op één plek is er naar onze mening sprake van een ontwerpfout. Het betreft de situatie rechts op de afbeelding, een voormalig kruispunt dat nu als plein is ingericht. Van rechts, en dus met voorrang, komt een fietspad op de Rijksstraatweg uit. Fietsers krijgen echter hun voorrang niet. Vermoedelijk ligt dat aan de natuurstenen sierrand in de klinkerbestrating, die het fietspad als het ware afsluit en voor de perceptie een grens markeert. Om op de voorrangssituatie attent te maken is een opzichtig geel bord geplaatst dat als zodanig niet bestaat, maar enigszins doet denken aan de categorie "niet-RVV-borden" die 'overige informatie' verstrekken zoals 'denk aan onze kinderen'. Het wordt gecombineerd met het officiële waarschuwbord J37.
 - In de loop van de tijd zijn er steeds meer borden geplaatst. Opvallend zijn vooral de voetpad-borden (G7). Volgens de gemeente zijn de borden nodig opdat de politie foutparkeerders kan bekeuren. Omdat er geen hoogteverschil is tussen stoep en rijbaan heeft de stoep niet de juridische status van stoep. Automobilisten zouden zich erop kunnen beroepen dat het hier een parkeerstrook betreft.



Rijksstraatweg in Groningen en Haren



Rijksstraatweg in de gemeente Groningen
–Vrijliggend fietspad (rood)
–Scheiding weg en fietspad door struiken
–Dubbele asmarkering
–Haven voor bushalte



Rijksstraatweg in de gemeente Haren
2 km voor Shared Space –rotonde:
–Vrijliggend fietspad (grijs)
–Scheiding weg en fietspad door gras
–Geen asmarkering
–Bus stopt op de weg



Rijksstraatweg 200 m voor Shared
Space –rotonde:
–Vrijliggend fietspad wordt fietsstrook



Rijksstraatweg 50 m voor Shared Space –
rotonde:
–Fietsstrook verdwijnt



Ingang centrum Haren:
Ronde als toegang naar Shared
Space - verblijfsgebied



Shared Space - verblijfsgebied Haren:
Rijloper na rotonde

- Opvallend is ook dat op de twee pleinen meestal wel enkele 'foutgeparkeerde' auto's, staan, bijvoorbeeld omdat de bestuurder even snel een boodschap wil doen. Soms blijft een passagier in de auto zitten. Bij geen van de bezichtigingen bleek dit werkelijk hinder op te leveren. Desondanks hebben bewoners en belangengroepen in de evaluatie aangedrongen op een strengere handhaving van het parkeerverbod door de politie.
We denken dat de gemeente tekort is geschoten in het gemeenschappelijke communicatie- en leerproces met haar inwoners en andere betrokkenen. Dit wordt overigens ook door de wethouder beaamd. De plaatsing van de voetpad-borden is daar één van de gevolgen van en de motivering klinkt zwak. Is het werkelijk nodig om een juridische onderbouwing te hebben voor het geval een boete nodig is voor een automobilist die op de stoep parkeert? Je zou eigenlijk van vier kanten meer prudentie verwachten: van de automobilist, die zou moeten kunnen inschatten dat hij op bepaalde plekken wel erg in de weg staat, van de voetganger, die wat meer begrip zou mogen opbrengen voor een eventjes 'fout' geparkeerde auto, van de politie, die niet per se hoeft te beboeten, en van de gemeente die zich niet tegen alle mogelijke eventualiteiten hoeft in te dekken. Juist dit soort situaties leent zich uitstekend voor een gemeentebrede discussie over de (nu al niet meer) nieuwe Rijksstraatweg. "Hoe gaan we met elkaar om?", Wat verwachten we van elkaar? En "Wat doen we als die verwachtingen niet uitkomen?" – dit zijn vragen die de kern van *Shared Space* raken en die je niet uit de weg zou moeten gaan als je het concept serieus neemt.
- Voor blinden en slechtzienden is het praktisch onmogelijk een doorgaande gidslijn te vinden. Hekjes, roosters, bomen, sierlijnen etc. bevinden zich vaak op onlogische plekken en wisselen elkaar te snel af als houvast te kunnen dienen.
- In de laatste evaluatie van 2008 is een poging gedaan om te komen tot een afweging: wanneer is een inrichting als *Shared Space*–verblijfsgebied toe te passen en wanneer niet? Men stelt dat het *Shared Space*–concept een goede oplossing kan zijn in geval van een combinatie van meerdere van de volgende aspecten:
 - gewenste functiemenging
 - verkeersonveiligheid door onjuist gebruik van de voorzieningen (snelheid, intensiteit, routekeuze)
 - povere ruimtelijke kwaliteit
 - te dominante positie van het autoverkeer
 - te weinig ruimte en respect voor de fietser en voetganger"

- In de afsluitende fase van het Europese *Shared Space*–project is in Haren nagedacht over de wijze waarop lokale administraties ook op langere termijn het *Shared Space*–concept kunnen vasthouden. Men kwam tot de conclusie dat een goede inbedding van het concept als *manier van denken* een grotere kans van slagen heeft dan wanneer het wordt gehanteerd als een uitsluitend verkeerskundig, ruimtelijk begrip. In Haren, zo was het beeld, wordt het begrip *Shared Space* vooral geassocieerd met de vormgeving van de Rijksstraatweg. Dat leidt ertoe dat men gemakkelijk zou kunnen denken dat *Shared Space* alleen maar gaat over verkeer, eventueel verbreed tot openbare ruimte. Men vond dat het op zich niet verkeerd is om *Shared Space* te positioneren bij de afdeling verkeerskunde, mits dat niet leidt tot scheiding van *Shared Space* van de overige activiteiten van de lokale overheid en mits het niet leidt tot een situatie dat andere organisatieonderdelen *Shared Space* niet als hun verantwoordelijkheid beschouwen.

Men vroeg zich ook af waar de politieke eindverantwoordelijkheid ligt: bij de wethouder van verkeer, bij de wethouder van ruimtelijke ordening, bij de wethouder die verantwoordelijke is voor communicatie, veiligheid? Juist omdat *Shared Space* verschillende dimensies heeft zal onderbrenging van *Shared Space* bij een vakwethouder nooit een optimale situatie zijn, zo was de conclusie.

Mede als gevolg van deze overwegingen is binnen de gemeentelijke organisatie een structurele samenwerking tot stand gekomen tussen de medewerkers van Verkeer en Vervoer en van Welzijn en Zorg. *Shared Space* is integraal bestanddeel geworden van de WMO-nota. Men is van mening dat ruimtelijk contact sociaal contact bevordert en dat het WMO-beleid directe raakvlakken met bijvoorbeeld groenbeleid, veiligheidsbeleid en communicatie heeft. Hoe beter ouderen en kwetsbare groepen zich in de openbare ruimte kunnen manifesteren hoe sterker hun positie in de maatschappij.

Meer informatie

- Film over de Rijksstraatweg door Fietsberaad:
<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl§ion=voorbeeldenbank&mode=openModal&repository=Shared%20space%20Haren>
- Via dezelfde link een collectie van foto's door Fietsberaad
- Broer, K., *Shared Space en de fietser*. Fietsverkeer 19, juni 2008
- *Shared Space Haren, Evaluatie en integratie*, Grontmij Nederland, Haren, oktober 2008