

> Shared Space en de fietser

Karin Broer

Shared Space krijgt de laatste jaren meer bijval en niet alleen maar in het buitenland. Wat is er zo anders aan deze ontwerpfilosofie en hoe pakt Shared Space uit voor de fietser? We keken in Haren en Drachten.

In een tijd dat veel wegen bloembakken kregen om de snelheid af te remmen, stelde de onlangs overleden verkeersadviseur Hans Monderman iets anders voor. Op de doorgaande weg in Oudehaske werden alle verkeersborden weggehaald en het asfalt in klinkers omgezet. De als civiel technicus opgeleide Monderman had enige slapeloze nachten maar daarna kon hij opgelucht ademen. Het werkte: er werd minder hard gereden en er gebeurden minder ongelukken. Deze ervaring werd een van de bouwstenen van zijn verkeersvisie die uiteindelijk de naam Shared Space kreeg.

De belangrijkste kenmerken van die visie zijn:

- > Regel zo min mogelijk, zodat verkeersdeelnemers zelf weer gaan nadenken en communiceren;
- > Subjectieve onveiligheid zorgt er voor dat mensen alerter zijn en daarmee worden verkeerssituaties veiliger;
- > Laat verkeersborden zoveel mogelijk achterwege;
- > Laat de omgeving een rol spelen, de ruimte moet geen verkeersruimte zijn maar 'vermenselijkt' worden.

Dit verhaal, dat Monderman met verve kon uitdragen, leek vaak radicaler dan het was. Ook Monderman wilde geen Shared Space op de snelweg. En de verschillen met de conventionele verkeerskundige traditie bleken niet altijd zo zwart-wit. 'Shared Space'-kenmerken zijn immers terug te vinden in het woonerf en de inrichting van verblijfsgebieden.

De verkeerswereld, vooral in Nederland, reageerde nogal terughoudend en in de wandelgangen soms zelfs gepikeerd. Rob Methorst, verkeersveiligheidsdeskundige bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat, stelt bijvoorbeeld dat Shared Space slecht kan uitpakken voor de kwetsbare verkeersdeelnemers, kinderen, ouderen, voetgangers, fietsers, gehandicapten. En de SWOV wil eerst meer onderzoek alvorens uitspraken te doen, want dat ontbreekt tot nu toe.

Hoe zien die Shared Space-ontwerpen er precies uit voor fietsers? We gingen met de coördinator van het Fietsberaad, Otto van Boggelen, op zoek naar de drukkere locaties en kwamen terecht bij de drie bekendste voorbeelden van Shared Space in Drachten en Haren.

Rijksstraatweg Haren

Bewegingsvrijheid voor fietsers

> **Omgebouwd in 2003**

> **Oude situatie: Rijbaan met fietspaden en daarnaast voetpad (lengte 800 meter)**

> **Verkeersintensiteit: Rond 8000 à 9000 motorvoertuigen per etmaal waarvan 10 procent in de spits, 4000 fietsers per etmaal**

> **Veiligheid: Het aantal en de ernst van de ongelukken zijn afgenomen. Voorafgaand aan de ombouw vielen er in zes jaar twee zwaargewonden. In de eerste drie jaar ná de reconstructie waren er geen zwaargewonden.**

Wat is hier zo bijzonder, is onze eerste reactie. We passeren zoneborden dertig kilometer en parkeerverboden. De rotonde oogt als een gewone rotonde en dan volgt een rijbaan met gemengd profiel. Fietsers en automobilisten op de rijbaan, daarnaast op gelijke hoogte de voetgangerszone. Een molgoot, hekjes en lantaarnpalen markeren de overgang.

Het ontbreken van hoogteverschil biedt fietsers de mogelijkheid de stoep op te rijden als er bijvoorbeeld een vrachtwagen staat te lossen. Een groep scholieren zien we alle kanten op fladderen: breeduit op de weg én op de stoep.

Dan verschijnt er een soort pleintje over de hele breedte van de weg, geplaveid met dezelfde klinkers als de stoep, zonder rijloper of fietsstrook. Dit is dus Shared Space, gedeelde ruimte in enge zin. Het lijkt tamelijk goed te functioneren. De automobilisten rijden in hetzelfde lage tempo rustig door, fietsers rijden door. Oversteekbewegingen van voetgangers concentreren zich deels op de zebra die op het wegdek vlak voor het pleintje is geschilderd, maar sommigen steken ook gewoon kruislings over. Wel in enig tempo. Het is niet zo dat in deze gedeelde ruimte voetgangers eens even op hun gemak kunnen flaneren.

In de hoekjes van dit pleintje staan verschillende auto's: een

Shared Space pleintje, met een kortparkeerder die even naar de geldautomaat is.



Rotonde aan begin



Voorsituatie.



busje van een aannemer die een winkel verbouwt, iemand zet de auto even neer voor een kort bezoek aan de bank. Na het pleintje krijgen we weer gemengd profiel. Later volgt weer een pleintje, weer een gemengd profiel en dan zijn we weer op een 'gewone' weg met fietsstroken.

Shared Space

Vooraf op de pleintjes zien we de terughoudendheid in regelen terug. Het aantal verkeersborden is niet groot, maar er staan er wel een paar. Op het voetgangersgedeelte staat gek genoeg het blauwe bord 'voetspad' dat volkomen overbodig lijkt. Toch is het bord nodig zodat de politie bijvoorbeeld foutparkeerders kan bekeuren, legt Wim Eggens uit. Hij is verkeersadviseur van de gemeente Haren. Omdat er geen hoogteverschil is tussen stoep en rijbaan heeft de stoep niet de juridische status van stoep. Automobilisten kunnen net zo goed betogen dat het een parkeerstrook is. Ook in strijd met de non-regel-filosofie zijn de zebra's die er gekomen zijn dankzij de wens van bewoners. Het doel van dit ontwerp was niet in eerste instantie het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een belangrijke opdracht was ook de beleving van de weg te verbeteren, zegt Eggens. 'De weg was een barrière voor een levendig centrum.' Otto van Boggelen denkt dat het ontwerp in die opzet geslaagd is. 'Het is goed gelukt de automobilisten een bredere blik te geven, minder gericht alleen op de rijbaan, de snelheid is omlaag. Wat ik me wel afvraag: kan dit ook als de auto-intensiteit en de parkeerdruk hoger zijn?'

Positie van de fietser

Over de positie van de fietser is veel te doen geweest. In het

Ingericht volgens Shared Space.



oorspronkelijk ontwerp was uitgegaan van een gemengd profiel (zoals het er nu uitziet). Daar kwam in de inspraak zoveel kritiek op dat werd besloten de fietser ook een niet-verplichte strook te geven op het voetgangersgedeelte. In de krant werd dat al gauw een 'voetspad' genoemd. Fietzers kregen dus de vrijheid te kiezen voor de rijbaan of voor een fietsstrook op de stoep. Bij de evaluatie was er zoveel onvrede over deze halfslachtige oplossing, ook van fietsers, dat de niet-verplichte fietsstrook verdween.

Officieel moeten fietsers nu van de rijbaan gebruik maken, maar in de praktijk zien we ze ook wel op het voetgangersgedeelte. Eggens: 'De afspraak met de politie is dat fietsers niet bekeurd worden als ze moeten uitwijken naar de stoep omdat een lossende vrachtauto de rijbaan blokkeert.'

De plaatselijke Fietzersbond is nog steeds niet onverdeeld blij met de nieuwe Rijksstraatweg. De subjectieve onveiligheid is op drukke momenten te groot, vinden zij. Fietzers voelen zich gebruikt als remvee. Eggens: 'Volgens mij geven we fietsers juist een stukje van de macht terug. Misschien is de fietser een snelheidsremmer, maar dan zeg ik: so what. De automobilist is gast in het gebied.'

Van Boggelen vindt niet dat fietsers als remvee worden gebruikt: 'Ik begrijp wel dat de Fietzersbond niet stond te juichen over het verdwijnen van fietspaden. Je geeft dan toch een soort verworvenheid op. Maar het gelijke niveau van voetgangersgedeelte en rijbaan geeft fietsers maximale vrijheid. Ze kunnen nu uitzwermen over de complete breedte van het profiel.'



Eggens van de gemeente Haren: 'We geven fietsers een stukje van de macht terug.'

Shared Space gebied.



Sommige voetgangers zijn toch wel blij met de zebra.



Groepje fietsers komt voor de vrachtauto van rechts, her en der enkele geparkeerde auto's.



Voorsituatie.

Ingericht volgens Shared Space.



Laweiplein Drachten

Minder borden, minder markering

- > **Omgebouwd in 2001**
- > **Oude situatie: Een grote met verkeerslichten geregelde kruising**
- > **Verkeersintensiteit: 18.000 motorvoertuigen per etmaal, 5000 fietsers per etmaal**
- > **Veiligheid: Het aantal ongevallen met letsel is afgenomen**

Op het eerste gezicht vallen de stedenbouwkundige elementen op: klinkers, de fonteinen aan de zijkant, het gebruik van natuurstenen banden. Maar het is onmiskenbaar vooral een rotonde. We pakken een tekening van een modelrotonde met fietsers in de voorrang uit het ASVV van het CROW erbij om de verschillen met een 'gewone' rotonde te bekijken. Er ontbreken middengeleiders op de toeleidende wegen. Er staan geen borden 'verleen voorrang' en aankondigingsborden. Alleen op het middeneiland is het blauwe rotondebord te zien. De fietsoversteken zijn niet gemarkeerd met blokmarkering maar worden aangegeven door het gebruik van klinkers. Er staan wel haaiantanden op het wegdek. Ook het typerende cirkelvormige fietspad ontbreekt.

Wat verder opvalt zijn de zebra's. Ze zijn niet op de rotonde naast de fietsoversteek gesitueerd. Maar een stukje terug, eigenlijk op de toeleidende wegen van de rotonde. Dat is gebeurd op aanraden van gehandicaptenvertegenwoordigers horen we later. In de praktijk zien we voetgangers vooral oversteken bij de fietsoversteken.

De snelheid van het autoverkeer lijkt lager te liggen dan op de even verder gelegen conventionele rotonde. Vanwege de drukte, maar waarschijnlijk ook doordat de rotonde wat krappier is dan gewoonlijk. De rotonde is toch ook niet te klein: we zien grote bussen en vrachtwagens het rondje maken. Automobilisten zouden de vrijheid hebben om een stukje af te steken over het fiets-/voetgangersgedeelte - er is een klein niveauverschil - maar in de praktijk blijven ze op hun eigen asfaltbaan. Opvallend is het grote aantal fietsers dat hun hand uitsteekt om richting te geven. Opmerkelijk is vooral dat ze het bijna allemaal doen. We zien zelfs een stutende scholier die terwijl hij een wheelie maakt toch zijn hand uitsteekt om aan te geven dat hij gaat oversteken.

Fietsers durven gebruik te maken van hun voorrangrechten.



Veel vrijheid voor fietsers door voorrang en lage snelheid auto's.



Opvallend veel fietsers



Acht verkeerskundige verschillen

- 1 Geen scheiding tussen fiets- en voetpad.
- 2 Fietsoversteek in klinkers i.p.v. rood asfalt. Geen blokmarkering.
- 3 Zebra op enige afstand i.p.v. naast fietsoversteek. De zebra past volgens de puristen overigens niet in Shared Space concept maar is resultaat van inspraak.
- 4 Alleen 4x bord D01 (verplichte rijrichting rotonde). De borden B06 (verleen voorrang), L02 (voetgangers oversteekplaats), D02 (middengeleider rechts passeren) en G11 (verplicht fietspad) zijn niet toegepast. De voorrang is alleen met haaiantanden geregeld.
- 5 Wat kleiner middeneiland zonder overrijdbaar gedeelte.
- 6 Geen middengeleider met inleidende markering. Hierdoor minder breedte nodig, want vrachtwagens kunnen gebruik maken van de andere weghelft. Hierdoor ook geen middensteunpunt voor overstekende fietsers en voetgangers. Kan ten koste gaan van capaciteit omdat naderende automobilisten later zien of auto's de rotonde blijven volgen.
- 7 Eén hoge lichtmast op middeneiland in schutkleur en een aantal bescheiden lantaarnpalen i.p.v. acht hoge lichtmasten, waarvan de helft blauw-wit geschilderd vanwege bewegwijzering.
- 8 Kleine hoogteverschillen i.p.v. banden van 12 cm.



Shared Space

Het is een rotonde. Het is geen ongeregeld plein. Dat zou met deze verkeersintensiteiten ook niet kunnen. De fietsoversteeken zijn evenmin ongeregeld, ze zijn voorzien van haaiantanden. En er zijn zebra's, ook een vorm van regeling.

Wat is er dan wel typisch Shared Space? Fietsers en voetgangers hebben geen afzonderlijke territoria (afgezien dan van de zebra's). Er staan veel minder verkeersborden dan er volgens de CROW-aanbevelingen zouden moeten staan, in plaats van twintig staan er maar vier (het blauwe rotondebordje op het middeneiland). En de vormgeving is anders. Dat vraagt wat extra aandacht, maar wie hier vaker komt zal er aan gewend zijn.

Positie van de fietser

Hoewel er officieel geen onderscheid is tussen het fiets- en het voetgangersgedeelte, is de plek voor de fietsers duidelijk. Ze rijden aan de rand van het klinkergedeelte. Als ze op de

rotonde rijden althans. Ze hebben wel de vrijheid dwars over het klinkergedeelte voor de schouwburg te rijden in de richting van de verderop gelegen Albert Heijn. Een enkeling doet dat ook.

De rotonde voelt op de fiets als een gewone rotonde met fietsers in de voorrang. Je moet opletten of je voorrang krijgt, en dat vraagt wat zelfvertrouwen. Doordat de fietser pas vlak voor de oversteek de keuze maakt tussen rechtdoor of linksaf de oversteek op, is het in het eigen belang – om de automobilist opmerkzaam te maken - de hand uit te steken.

De Fietsersbond vindt de rotonde vooral voor oudere fietsers of minder zelfverzekerde fietsers niet prettig. Fietsberaadcoördinator Otto van Boggelen begrijpt de bezwaren wel, maar ziet ook de voordelen van dit ontwerp voor fietsers: 'De snelheid van het autoverkeer is echt laag, volgens mij is dit gewoon een goed functionerende rotonde.'

steken een hand uit.



Op enige afstand van het plein liggen nu zebra's.



Soms wel een beetje chaotisch door voetgangers op fietsoversteek en fietsers ernaast.



Voorsituatie.



Ingericht volgens Shared Space.



Kruispunt De Drift/Kaden Drachten

Fietsen over de zebra

- > **Omgebouwd in 1998**
- > **Oude situatie: Kruispunt met verkeerslichten**
- > **Verkeersintensiteit: 15.000 motorvoertuigen per etmaal, 7000 fietsers per etmaal**
- > **Verkeersveiligheid: Geen verbetering, zowel voor als na ombouw af en toe ongelukken met licht letsel of alleen materiële schade. Opvallend veel ongelukken met fietsers.**

De gewone weg verandert hier in een beklinkerde ruimte die wat weg heeft van een voetgangersgebied. Hier zijn dus maar drie regels aan de orde: rechts houden, doorgaand verkeer op dezelfde weg gaat voor en verkeer van rechts heeft voorrang. Het oogt vrij chaotisch. Het is tamelijk druk (wij zijn er rond een uur of 16.00). De noord-zuid stroom is wat het autoverkeer betreft de dikke stroom. Fietsers maken meer west-oost bewegingen en hebben soms moeite een gaatje te vinden. Een klein percentage van zowel de fietsers als de automobilisten misdraagt zich. Bijvoorbeeld een zilvergrijze Opel schiet ineens voor zijn beurt tussen twee groepjes fietsers het kruispunt op. Even later zien we een meisje zonder op of om te kijken dwars over fietsen. De snelheid van het autoverkeer is over het algemeen laag, onder andere door de drukte. Zeer regelmatig zoeken fietsers de zebra (ja, ook hier een zebra) op om over te steken. Een allochtone man die zijn dochter op de fiets begeleidt, legt uit dat dit de oversteek voor fietsers is. Zo'n gekke gedachte is dat hier inderdaad niet.

Shared Space

Dit is gedeelde ruimte in optima forma. Er zijn geen verkeersborden en er gelden alleen de basisregels van ons verkeer. Toch is er een uitzondering: de zebra. Net als in Haren en op de Lawei-rotonde is de wens van de bevolking voor een verkeersregeling voor voetgangers gehonoreerd. Hoewel voetgangers ook wel op andere plekken oversteken (opvallend genoeg vlak naast de zebra) wordt de zebra ook door fietsers goed gebruikt.

Koop Kerkstra, hoofd verkeer en vervoer van de gemeente Smallingerland (waaronder Drachten valt), zei ooit: 'Dit is ongeveer het maximum wat mensen ongeregeld aankunnen. Dit zit aan de grens voor het menselijk brein.' Voor Monderman was dit niet zijn meest geslaagde project. Op het filmpje dat op YouTube te zien is, noemt hij het een moeilijker project dan alle andere projecten.

Positie van de fietser

Fietsers mogen het hier zelf uitzoeken en dat heeft zowel voor als nadelen. Je ziet fietsers gebruik maken van de macht van hun kwetsbaarheid door gewoon brutaal door te fietsen. Automobilisten stoppen toch wel, is de gedachte. En aan de andere kant zien we fietsers minutenlang aarzelen om over te steken, of toch maar de veiligheid van de zebra opzoeken. Otto van Boggelen: 'Ik denk dat dit geen prettig kruispunt is voor fietsers. Hier heerst het recht van de sterkste. Voor ver-

De fietser van rechts heeft voorrang, maar vindt de buschauffeur dat ook?



De buschauffeur laat de fietser voorgaan.



Ook jongeren zoeken steun bij het



Oudere fietser gaat lopend naar de overkant. De snelheid van de auto's is laag door wachtrijen op alle takken.



Een Shared Space demonstratie door Henk Veenstra van de provincie Friesland. Hij loopt achteruit het kruispunt over.

keersdeelnemers met zelfvertrouwen vormt dit geen probleem, maar ik denk dat je niet alleen voor deze categorie moet ontwerpen. Mijn moeder van tachtig heeft geen probleem om een rotonde te passeren waar fietsers voorrang hebben, maar ik denk dat ze dit kruispunt lastig zal vinden.' Veenstra van de provincie vindt het niet zo'n probleem. 'Je moet inderdaad wat durf hebben, maar ze rijden je echt niet dood.' Om dat te illustreren loopt hij achteruit het kruispunt over. En inderdaad, hij overleeft.

zebrapad.

Een fietser loopt over het zebrapad.



Minder verkeersruimten, meer verblijfsruimten

Aan deze drie ontwerpen kun je zien dat de theorie van Shared Space vaak wat radicaler klinkt dan de praktische uitvoering. Helemaal ongeregelde verkeerssituaties zijn het niet. Al komt het kruispunt De Kaden in de buurt.

Wat met name opvalt is dat er in al deze ontwerpen flink is gesnoeid in het bordenwoud. Ook leveren alle ontwerpen een mooie openbare ruimte op. Het zijn allemaal minder verkeersruimten geworden en meer verblijfsruimten. Al blijft de auto bij deze intensiteiten zeer aanwezig.

Wat kunnen we concluderen over de fietser? Fietzers hebben over alle drie de besproken situaties geklaagd over subjectieve onveiligheid. In het Shared Space-gedachtengoed wordt er altijd op gewezen dat een zeker gevoel van verwarring, van subjectieve onveiligheid, bijdraagt aan de veiligheid. Men is alerter. Dan zouden we dus blij moeten zijn met de klachten over subjectieve onveiligheid van fietsers. Methorst vindt die stelling aperte onzin. Onderzoekster Letty Aarts van de SWOV meent dat de alertheid door subjectief onveilig gevoel alleen werkt bij lage snelheden. Als er sneller wordt gereden, ben je te laat met reageren.

Voor een deel zijn dit soort geluiden van fietsers vaak te horen als bijvoorbeeld fietspaden worden weggehaald of een fietsstraat wordt aangelegd. Cruciaal is dan altijd de snelheid van het autoverkeer en de verhouding tussen aantallen auto's en fietsers. Met de snelheid van het autoverkeer lijkt het in alle drie de ontwerpen wel goed te zitten. In die zin zijn de Shared Space-ontwerpen mooie alternatieven voor het standaard drempelwerk.

De ontwerpen in Haren en op het Lawei-plein vonden wij wel goed uitpakken voor de fietser. De bewegingsvrijheid voor fietsers is optimaal. Hoewel enigszins strijdig met de Shared Space-principes zijn hier toch aanvullende maatregelen genomen om de positie van fietsers te versterken (voorrang voor fietsers op de Lawei-rotonde) of de nadelen van het autoverkeer te beperken (de hekjes tegen foutparkeren in Haren). Op de Kaden delven te veel fietsers het onderspit omdat ze zich laten imponeren door het autoverkeer. Zij zoeken houvast bij de zebrapaden die de ontwerpers met enige tegenzin hebben aangelegd.