

**Project**  
Shared Space Laweiplein

**Jaar van uitvoering**  
2000 / 2001

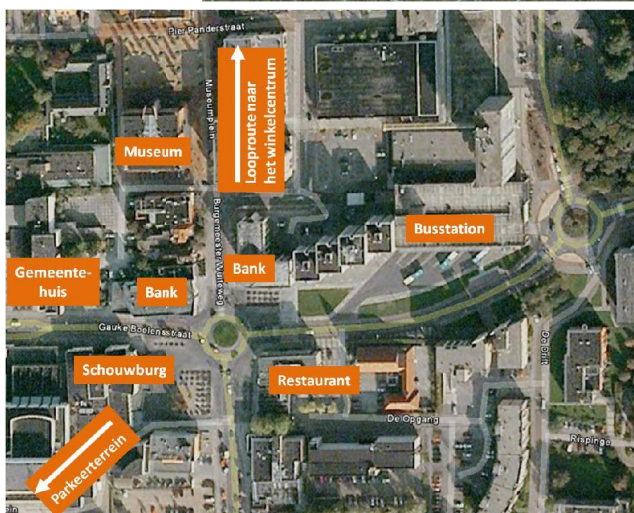
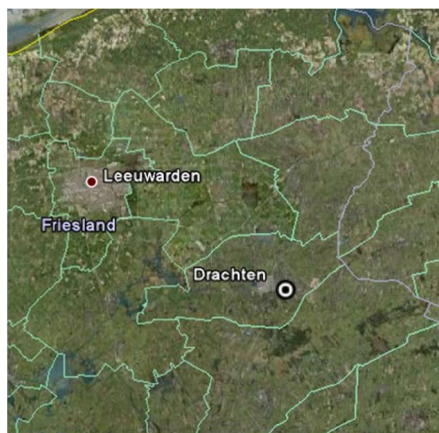
**Locatie**  
Burgemeester Wuiteweg, Drachten

**Type weg**  
Kruispunt op hoofdroute door de stad



## Inhoud

<i>Beschrijving van de locatie</i> .....	2
<i>Reden voor het project</i> .....	3
<i>Kenmerken van de weg (voor)</i> .....	3
<i>Kenmerken van de weg (na)</i> .....	3
<i>Resultaten</i> .....	4
<i>Pluspunten en leermomenten</i> .....	6
<i>Meer informatie</i> .....	7



## Beschrijving van de locatie

### Geografische ligging

Drachten is de hoofdstad van de gemeente Smallingerland. Het ligt ca. 30 km zuidoostelijk van Leeuwarden en 40 km zuidwestelijk van Groningen.

### Aantal inwoners

Ca. 45.000

### Om welke straat / gebied gaat het

Het gaat om het kruispunt van de burgemeester Wuiteweg, de Gauke Bolenstraat en het Van Knobelsdorffplein. In de volksmond heet dit kruispunt het "Laweiplein" vanwege de schouburg de Lawei, die aan de westkant ligt.

Het Laweiplein vormt de entree van het centrum van Drachten. Het plein is tevens een schakel in de parkeerring rondom het winkelcentrum. Daarnaast is het onderdeel van de belangrijke voetgangers- en fietsroutes. Rondom het plein zijn diverse voorzieningen en functies aanwezig, waaronder het gemeentehuis, de schouburg, kantoren en restaurants.

### Omgevend netwerk

Drachten ligt aan de snelweg A7 tussen Heerenveen en Groningen en aan de N31 naar Leeuwarden enerzijds en naar Emmen anderzijds. De wegen kruisen elkaar bij het knooppunt Drachten.

### Intensiteit

- Mvt: kruispuntbelasting ca. 20.000 per etmaal
- Voetgangers: niet bekend
- Fietsers: ca. 5.000 per etmaal

### OV

5 regionale en 5 lokale buslijnen, in totaal 20 bussen per avondspitsuur.

### V85

Niet bekend.

## Reden voor het project

De herinrichting van het Laweiplein past in het kader van het verkeersbeleid dat de gemeente Smallingerland in de afgelopen 15 jaar heeft uitgevoerd. Onderdeel daarvan is dat vrijwel alle kruispunten met verkeersregelininstallaties zijn vervangen door rotondes. Op het kruispunt Laweiplein was sprake van een aantal knelpunten. In de eerste plaats vormde de sterk verkeerskundige inrichting van de ruimte een weinig aantrekkelijke entree van het centrum van Drachten. Daarnaast gebeurden er regelmatig ernstige ongevallen met ernstige letselschade als gevolg van roodlichtnegatie. En ten slotte was er vanwege de verkeerslichten sprake van een slechte doorstroming met verkeersopstoppingen en sluipverkeer door de omliggende woonwijken als gevolg.

## Kenmerken van de weg (voor)

- Kruispunt met verkeersregelininstallatie en zebrapaden, borden, wegmarkeringen en aparte stroken voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer
- Sterke dominantie van verkeer,
- Geen culturele uitstraling

## Kenmerken van de weg (na)

- Zorgvuldige vormgegeven rotonde
- Smalle geasfalteerde rijstrook rond middeneiland
- Pleinkarakter door doorgaande klinkerbestrating rond rijbaan
- Op het plein een aantal voetgangersoversteekplaatsen op wens van de gebruikers.
- Geen fietsstroken, fietsers kunnen naar keuze op klinker- of asfaltgedeelte fietsen; daarbij een aantal suggesties voor oversteekstroken
- Fietsers hebben voorrang boven gemotoriseerd verkeer
- Geen scheiding tussen fietsers en voetgangers
- Minimaal gebruik van belijning en bebording
- Zebrapaden op wens van de gebruikers;
- Aangepaste verlichting
- Fonteinen met bankjes en bomen







## Resultaten

In 2005 heeft een evaluatie plaatsgevonden. De metingen vonden plaats op een dinsdagmiddag tussen 15.30 en 17.30 uur en kunnen worden afgezet tegen een nulmeting.

## Snelheden

Niet bekend.

## Ongevallen

Reductie van alle ongevallen van 41 (1997 – 2000) naar 23 (2002 – 2008), teruggang van letselongevallen van 8 naar 4 in dezelfde periodes. .

## Intensiteiten voor de verschillende vervoerwijzen

- Mvt: Groei van ca. 30% t.o.v. 2000.
- Fietsers: Groei van ongeveer 5% t.o.v. 2000

## Wachttijden voor voetgangers, fietsers, auto's en OV

- Mvt: Bij de huidige intensiteiten duidelijk kortere verliestijd voor het gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de situatie in 2000 met verkeerslichten.
- OV: Per bus gemiddeld 15 seconden wachttijd voor het passeren van de rotonde. Dit betekent een afname van ca. 75% ten opzichte van 2000 (50 seconden wachttijd in de avondspits voor de verkeerslichten)
- Fietsers en voetgangers:
- Vrijwel nooit wachttijden

## Gedrag / wijze van communicatie

- Fietsers en voetgangers krijgen doorgaans voorrang van automobilisten.
- Automobilisten blijven op het geasfalteerde gedeelte, hoewel niemand hen belet een stuk over het klinkergedeelte af te korten. Deze observatie wordt door Fietsberaad bevestigd.
- In een uitzonderlijk geval gebruikt een automobilist de rotonde tegen de rijrichting.
- Sommige fietsers rijden naar de voetgangersoversteekplaats en steken daar over, lopend of fietsend
- Een enkele fietser rijdt op de rijbaan tussen de auto's
- In vergelijking met de oude situatie is veel minder sprake van onverwachte oversteekbewegingen, of van manoeuvres 'tegen de regels'. De verkeerssituatie is daardoor minder onduidelijk is geworden in termen van onverwachte oversteekmanoeuvres.
- Een waarschuwing van Fietsberaad betreft de communicatie van fietsers: "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 stuntende scholier die terwijl hij een wheelie maakt toch zijn hand uitsteekt om aan te geven dat hij gaat oversteken."

- Veel voetgangers maken gebruik van de 'fietsoversteek'.
- Regelmatig worden voetgangers die niet op de VOP of de 'fietsoversteek' oversteken door automobilisten naar die plekken verwezen

#### Acceptatie / waardering

- De verkeersveiligheid wordt over het geheel genomen slechter ingeschat dan in 2000
- Met name ouderen geven nu in veel sterkere mate aan de verkeersveiligheid negatief te beoordelen.
- Qua vervoerwijze zijn het vooral fietsers en automobilisten die aangegeven dat de verkeersveiligheid voor hun gevoel is afgenomen.
- De sociale veiligheid op het Laweiplein wordt positiever beoordeeld dan voor de herinrichting.
- Vooral voetgangers en fietsers beoordelen de nieuwe situatie positiever dan voorheen.
- Dit geldt ook voor ouderen.
- De ruimtelijke kwaliteit wordt met een ruime meerderheid als positief beoordeeld (ruim 80% nu tegen 20% voorheen)
- Een ruime meerderheid van ruim 80% vindt de wachttijden afgenomen (in 2000 beoordeelden 11% de wachttijden als goed of redelijk).
- 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. (Vgl. Fietsverkeer nr. 19, 2008)

#### Ontwikkelingen op andere gebieden dan verkeer

- Schouwburg de Lawei heeft op het plein een straatcafé geopend.
- Regelmatig ontmoeten kinderen en jongeren elkaar op het plein.
- De reductie van ongevallen leidt volgens de 'Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft' tot een kostenvermindering van ruim  $\frac{2}{3}$ <sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Vgl.: ADAC Fachveranstaltungen: Jörg Ortlepp, Shared Space – Ein Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit?; bron: <http://www.adac.de/infotestrat/ratgeber-verkehr/fachveranstaltungen/Fachveranstaltungen-zurueckliegend/verkehrsberuhigung-ingeschaeftsstrassen.aspx?ComponentId=44830&SourcePagelId=48268>



#### Niederlande, Drachten, Kreisverkehr Laweiplein

UKD vorher					233
UKD nachher					68

UKD – Unfallkostendichte; een projectie van de gemiddelde kosten (in K€) door ongevallen op bepaalde wegtrajecten



### Pluspunten en leermomenten

- Het Laweiplein is een van de wereldwijd meest bekende voorbeelden voor de inrichting van *Shared Space* – verblijfsgebieden geworden. Het project is onderdeel van een onderzoeksproject in hoeverre het concept ook in gebieden met een hoge verkeersdruk is toe te passen.
- Er is sprake van een integraal ontwerp dat het centrum van Drachten een volwaardige entree geeft en een hoogwaardige verblijfsruimte en een aantrekkelijke wandelroute tussen de schouwburg De Lawei en het winkelhart van Drachten biedt.
- Door de route naar de parkeerplaats wordt de ruimte ook door voetgangers goed gebruikt, al zijn deze duidelijk in de minderheid.
- De afwikkeling van alle verkeerssoorten verloopt soepel en de doorstroming is gestaag. Wel ontstaan er op zeer drukke tijden files, maar die zijn korter dan in de situatie met VRI.
- De rijsnelheden worden als laag waargenomen, een inschatting die ook door Fietsberaad wordt gedeeld. Exacte cijfers ontbreken.
- Een interessant punt betreft de vormgeving van het middeneiland. Bij de oplevering in 2001 was hier een simpel grasveldje. In het ontwerp van de landschapsarchitect was voorzien dat het door de seizoenen heen met passende planten opgesierd zou worden. De bedoeling was het eilandje daardoor te verfraaien. De gemeente volgde dit concept. Als gevolg daarvan kan je als voetganger onmogelijk op een andere manier het plein oversteken dan 'buitenom', terwijl de directe route van bijvoorbeeld het busstation naar de schouwburg of vanuit het winkelcentrum naar het restaurant, je dwars over het plein zou leiden. Deze beweging wordt nu verhinderd, waardoor het plein niet als plein werkt, maar toch weer als rotonde.
- Het voorgaande laat zien dat men in de gemeente het Laweiplein toch vooral als verkeersruimte opvat. Dit komt ook in de gemeentelijke beschrijving op de website [www.smallingerland.nl](http://www.smallingerland.nl) tot uitdrukking (zie link beneden). De gemeente laat hier kansen liggen. Met een simpelere vormgeving, die bovendien geld bespaart, zou het gebruik van het plein kunnen worden verbeterd.
- Een andere waarneming is dat onder fietsers en oudere verkeersdeelnemers het onveiligheidsgevoel blijft bestaan. Er ontstaat de indruk dat er in de gemeente geen duidelijke en regelmatige communicatie over *Shared Space* heeft plaatsgevonden, en dat het aan educatie en kennisgeving ontbreekt. Ook heeft er weinig interne verankering in het beleid plaatsgevonden. Deze indruk wordt versterkt door het feit dat er in het nieuwe collegeprogramma

het concept *Shared Space* niet meer lijkt te bestaan. Daarmee dreigt de gemeente haar leidende positie als vernieuwer te verliezen.

### **Meer informatie**

- [http://www.smallingerland.nl/eCache/52777/Verkeersplein\\_nieuwe\\_stijl](http://www.smallingerland.nl/eCache/52777/Verkeersplein_nieuwe_stijl)
- Film:  
[http://www.youtube.com/watch?v=21uZ0eQA35c&feature=player\\_detailpage](http://www.youtube.com/watch?v=21uZ0eQA35c&feature=player_detailpage)
- Evaluatierapport Het Laweiplein, Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, 2005
- Artikel: Karin Broer: Shared Space en de fietser, in: Fietsverkeer nr. 19, 2008, te downloaden op:  
<http://www.fietsberaad.nl/index.cfm?lang=nl&section=Kennisbank&mode=detail&repository=Shared+Space+en+de+fietser>