

**Project**  
Zentrum Köniz

**Locatie**  
Schwarzenburgstraße, Köniz, CH



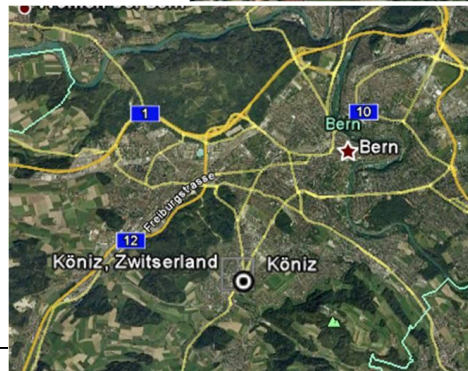
**Jaar van uitvoering**  
2001 – 2004

**Type weg**  
Doorgaande weg met komtraverse, directe verbinding naar Bern



## 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> .....	8



## Beschrijving van de locatie

### Geografische ligging

Köniz is een gemeente in de Zwitserse kanton Bern en ligt op ca. 4 km ten zuidwesten van de stad Bern.

### Aantal inwoners

Ca. 37.700

### Om welke straat / gebied gaat het

Om de Könizstraße/Schwarzenburgstraße, de hoofdstraat door het centrum van het stadje (900 m lengte). Deze straat valt onder verantwoordelijkheid van de kanton. Daarnaast zijn er deels parallel aan deze straat verlopende en deels haaks hierop staande straten vernieuwd die onder verantwoordelijkheid van de gemeente vallen (met een totaallengte van 1420 m.).

### Omgevend netwerk

Köniz heeft via de Könizstraße een aansluiting naar de snelweg A 12 (ca. 1,5 km, naar Lausanne in het zuiden) en via deze snelweg naar het knooppunt met de A 1 naar Bern (ca. 2,5 km).

### Intensiteit

- Mvt: 18.200
- Aantallen fietsers en voetgangers niet bekend

### OV

3 regionale buslijnen

### V85

33 34 km/h

### Overige bijzonderheden

De Schwarzenburgstraße is de centrale winkelstraat van Köniz. Hier bevindt zich ook het gemeentehuis. In 1995 is begonnen met een grootschalige herstructurering van het centrum, waarbij gezocht is naar een versteviging van de centrumfunctie via verdichting en concentratie.

Ongeveer op hetzelfde moment begon zich een verandering in het verkeersbeleid af te tekenen, die later bekend is geworden onder de naam "Berner Model". Het onderliggende leidende filosofie van deze denkwijze is: 'Koexistenz statt Dominanz'. Men wilde verkeersoplossingen vinden die tegemoet komen aan de behoeften van mensen, waarbij de verschillende verkeersdeelnemers als gelijkwaardige partners gelden. De straat zou de lokale vitaliteit en de mogelijkheid tot ontmoeting moeten faciliteren.

Dit Zwitserse voorbeeld is dus in de strikte zin geen voorbeeld voor *Shared Space*, althans de inrichting is niet onder de noemer '*Shared Space*' tot stand gekomen. Beide concepten zijn onafhankelijk van elkaar ontstaan, maar met vrijwel exact dezelfde uitgangspunten en doelen. En dat niet alleen met betrekking tot de ruimtelijke en maatschappelijke uitgangspunten, maar ook met het oog op de methode. Ook in het Berner Model hebben de lokale gebruikers en stakeholders een beslissende rol, en wordt er een andere rol van de experts, ambtenaren en politici verwacht.

De vertegenwoordigers van het Berner Model herkennen de overeenkomsten met *Shared Space* en vice versa. Sinds enkele jaren wordt er intensief samengewerkt. Een verschil tussen beide concepten ligt in het feit dat er in *Shared Space* meer dan in het Berner Model getracht wordt af te zien van verkeersborden.

### Reden voor het project

De directe aanleiding lag in de herstructureringsplannen van het centrum en de toepassing van het Berner Model zoals hierboven geschetst. Dit was een lang proces, dat in 1995 met een reeks ideeënprijsvragen voor deelgebieden is begonnen en in 2004 met de oplevering van nieuwe gebouwen werd afgesloten.

### Kenmerken van de weg (voor)

- Geasfalteerde straat, smalle stoepen
- Brede rijbaan met voorsorteervakken en aparte bushaltestroken,
- Verkeerslichten (zie schema) en zebrapaden

### Kenmerken van de weg (na)

- Handhaving van asfaltlaag
- Visuele onderverdeling in rijstrook en trottoir, maar geen



- Fouten uit het verleden (dominante positie autoverkeer) repareren
- Verdraagzaamheid tussen verschillende vervoerssoorten
- Attractief openbaar vervoer
- Verbetering voor langzaam vervoer

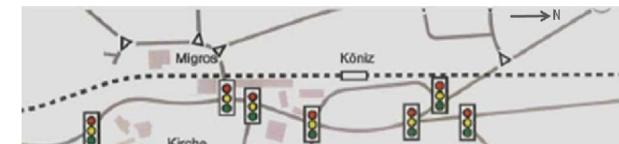


- Niet oriënteren aan 'harde' verkeerstechnische capaciteiten, maar aan gewenste belasting binnen de gegeven situatie.
- Eisen voor goede afwikkeling OV onderzoeken en respecteren.

- Partner binnen een groep, maar tegelijk waarborg voor behoeften van hen die niet vertegenwoordigd zijn.
- Gevraagd: creativiteit, vertrouwen bouwen, anderen kunnen begrijpen, realiteitszin.

- Begeleidend onderzoek voor betrouwbare evaluaties
- Vaststellen van criteria voor nulmeting en latere evaluaties:
  - kwaliteit van leven
  - verkeersveiligheid
  - belasting door uitstoot en lawaai
  - condities voor ondernemers
  - integratie van straat en ruimte
  - effecten op langzaam verkeer en OV

- Vroegtijdig directe stakeholders betrekken
- Bij grote projecten politieke begeleidingscommissie
- Betrokkenen worden ambassadeurs van het project
- Beslissingscompetentie, geen jaknikkers of dwarsliggers

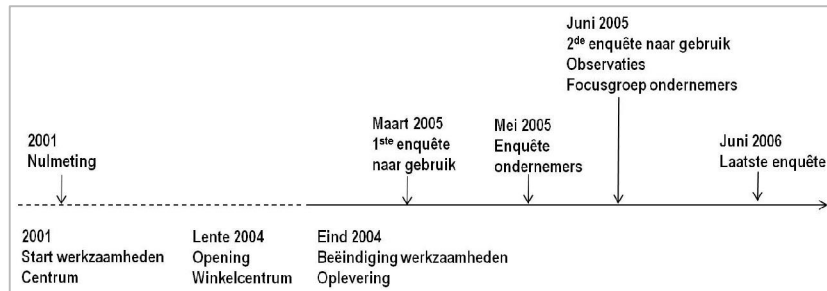






hoogteverschillen

- Bus stopt op de rijbaan
- Brede lichte middenband (2 m.) die als oversteekhulp maar ook als inhaalstrook kan dienen
- Verkeerslichten vervangen door rotondes
- Zebrapaden verwijderd → FLOZ (= Fußstreifen Loses OrtsZentrum)
- In plaats daarvan instelling van 30 km-gebied



- Nieuwe verlichtingspalen en bijzonder verlichtingsplan voor rotondes
- Langs en op de weg zijn kunstwerken in de vorm van een lopende 'n' geplaatst; bedoeld als herinnering aan een nieuw gebruik van de straat
- De winkels langs de straat zijn elk met een attentiebordje gemarkeerd.

## Resultaten

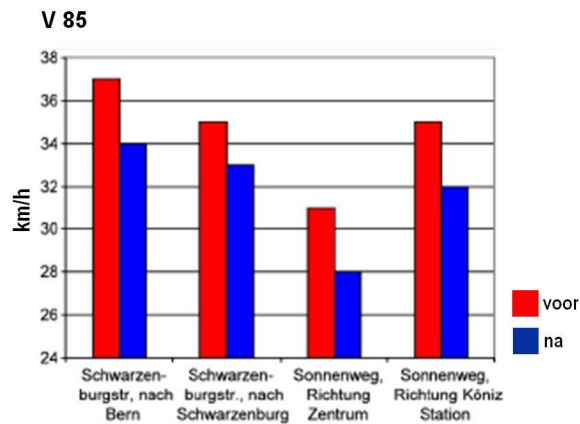
De effecten van de herstructurering zijn in een evaluatie ex ante ex post gemeten, zoals in de afbeelding is weergegeven. Interessant is dat er verschillen te zien zijn in de enquêtes in 2005 en 2006. Dit geldt vooral de automobilisten, die in 2005 aanzienlijk negatiever over de doorstroming oordeelden dan een jaar later, vooral omdat het aantal mvt. niet is afgenomen, terwijl het aantal voetgangers toenam. Kennelijk is er sprake van gewenning aan de nieuwe situatie. Bovendien heeft er een intensieve communicatie van de kant van de betrokken overheden plaatsgevonden en hebben mogelijk ook de tussentijdse metingen de beoordelingen beïnvloed.

## Snelheden

Ook voor de herinrichting was de gemiddelde snelheid al relatief laag. Na de herinrichting is er sprake van een snelheidsreductie van ca. 2,5 km/h.

## Ongevallen

- Het aantal ongevallen is gedaald van 33 naar 22. Uit de evaluatiedocumenten blijkt echter niet voor welke periode deze daling geldt.
- Het aantal als 'conflictueus' beoordeelde situaties bij 388 interacties op een locatie bij een zebrapad (voor de herinrichting) bedroeg 12 (9 met een noodstop, en 3 met terugspringen van de voetganger). Op dezelfde locatie zonder zebrapad (na de herinrichting) zijn bij een vergelijkbaar aantal interacties 4 als 'conflictueus' beoordeelde situaties waargenomen.
- Zowel voor als na de herinrichting vonden 2 ongevallen plaats waarbij voetgangers waren betrokken. Daarbij moet echter worden aangemerkt dat het aantal voetgangers na de herinrichting vijf keer zo hoog is als daarvoor.



Over de aard van de ongevallen en de veroorzaakte schade is uit de documentatie niets bekend.

- Het aantal kop-staart-botsingen is significant afgenomen, van 10 naar 2.
- Het aantal ongevallen met links afslaand verkeer is significant gedaald, van 5 naar 0.
- Fietsers waren noch voor noch na de herinrichting in ongevallen verwikkeld.

#### **Intensiteiten voor de verschillende vervoerwijzen**

- Mvt: Het aandeel bezoekers uit de verdere omgeving die per auto naar het centrum komen is stabiel gebleven. Maar de totale hoeveelheid mvt is in het centrum licht gedaald. Of dit te wijten is aan alternatieve routes of aan alternatief vervoer (OV) is nog niet bekend.
- Fietsers: tot 2005 is er geen significante toe- of afname van het aantal fietsers geconstateerd. Na die periode zijn nog geen nieuwe metingen uitgevoerd.
- Voetgangers: mensen uit de directe omgeving komen na de herinrichting voor boodschappen vaker lopend naar het centrum dan voorheen.
- OV: Het centrum wordt na de herinrichting door twee extra buslijnen bediend. De twee bestaande lijnen rijden frequenter dan voorheen.

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

- Gemeten is in drie perioden (voor: 2001 met VRI; 2004 met zebrapad, na: 2006) en in twee richtingen.
- Daarbij bleek een reductie van de doorrijtijd van het centrum van 2,5 naar 2 minuten.
- Ook is er sprake van een rustigere rijstijl met minder stoppen en optrekken.
- Voor 80% bis 90% van de voetgangers ligt de wachttijd voor het oversteken lager dan 10 seconden.

#### **Gedrag / wijze van communicatie**

- Automobilisten geven voorrang aan voetgangers, echter niet altijd door te stoppen, maar vaak door af te remmen zodat de voetgangers voldoende tijd en ruimte hebben om over te steken. Bij automobilisten wordt een toename van de communicatie via handgebaren geobserveerd, van 5% voor de herinrichting naar 10 tot 20% nadien, afhankelijk van de plaats van meting.
- Bij voetgangers wordt een duidelijk toegenomen en veel activere communicatie waargenomen. Oogcontacten hebben toegenomen, de intenties worden via lichaamstaal duidelijk tot uitdrukking gemaakt, en voetgangers geven zelfs aan automobilisten tekens om door te rijden.
- Bijna 90% van de respondenten bevestigen dat automobilisten stoppen na een handgebaar van voetgangers stoppen.
- Veel voetgangers steken schuin over om de weg af te korten.

- Voetgangers maken vaak gebruik van de middenstrook om de straat in twee porties over te steken.

#### Acceptatie / waardering

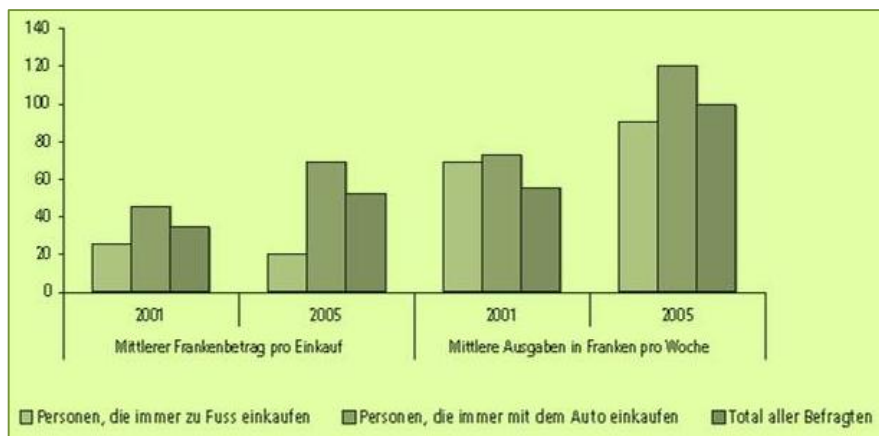
- Een ruime meerderheid van de geënquêteerden vindt de situatie voor voetgangers en fietsers verbeterd.
- Voor automobilisten werd de situatie aanvankelijk minder positief beoordeeld. Net iets meer dan de helft van de geënquêteerden vond bij de eerste enquête in 2005 dat er voldoende parkeerplaatsen waren, slechts ¼ beoordeelde de situatie in z'n geheel voor automobilisten als beter, en slechts 21% vond de doorrijtijd korter.
- Opmerkelijke is dat de positieve waardering tussen de eerste en de tweede enquête (2005 resp. 2006) is toegenomen.
- 2005 gaven 80% van de voetgangers aan de zebrapaden terug te willen. Van de automobilisten waren dat slechts 20%.
- Ook hier is een verandering in de waardering te zien. In de enquête van 2006 waren 60% van alle respondenten blij met de mogelijkheid om zonder zebrapad over te kunnen steken. Opmerkelijk lag het percentage bij voetgangers, fietsers en OV-gebruikers iets hoger dan bij automobilisten
- Een ruime meerderheid van de respondenten beoordeelt de ruimtelijke kwaliteit positief.

#### Ontwikkelingen op andere gebieden dan verkeer

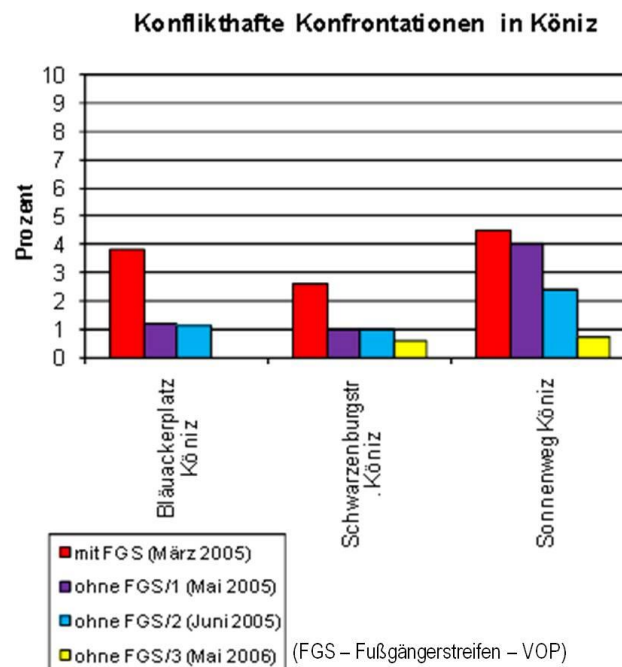
- Het winkelgedrag is aanzienlijk veranderd. De gemiddelde uitgaven in het centrum zijn gestegen.
- Dit gaat wel ten koste van de kleinere winkels in de subcentra, die wel een daling aan bestedingen hebben geconstateerd, maar in aantal wel stabiel zijn gebleven.
- Het aantal grote winkels is van 5 naar 7 gestegen
- Ook het aantal kleinere speciaalzaken en dienstverleners heeft toegenomen.
- Daarnaast zijn er meer restaurants en cafés. Vooral de weekendboodschappen worden met een horecabezoek verbonden.
- De multifunctionele mogelijkheden van het nieuwe rotonde-plein worden nog onvoldoende benut.
- Door het feit dat er langzamer en rustiger wordt gereden is het lawaai daar afgenomen met 2.2 db, en de CO<sub>2</sub>-uitstoot van met 30% gedaald.

#### Pluspunten en leermomenten

- Köniz is een goed voorbeeld voor een variant van een *Shared Space*-verblijfsgebied zonder klinkers.



- Het laat zien dat wederzijds rekening houden ook functioneert bij een hoge intensiteit van motorvoertuigen.
- Het laat tevens zien dat een hoog aandeel aan voetgangers bevorderlijk voor het functioneren werkt.
- Bijzonder interessant is in dit verband de strategie om publiekstrekken en bushaltes stedenbouwkundig zo te situeren dat het voetgangersaanbod aanwezig is. Hierdoor ontstaat daadwerkelijk een aanleiding om de ruimte te delen.
- Je ziet een levendig gemengd gebruik ook en vooral op drukke uren.
- Interessant is dat de waardering voor het ontwerp en het gebruik in de loop van de tijd is toegenomen. Dit heeft enerzijds met een intensieve communicatie te maken, maar ook met het leervermogen van de gebruikers.
- Het ontwerp, vooral van het plein op de Blauäckerplatz had naar onze mening beter gekund. Het plein oogt niet uitnodigend.
- Een gedetailleerde analyse van de waardering van voetgangers (gemak van oversteken) laat een opmerkelijk detail zien: de vraag of ouderen de straat na de herinrichting gemakkelijk kunnen oversteken wordt door mensen boven de 65 positiever beoordeeld dan door mensen onder de 65 (77% tegenover 57%). Oudere mensen kunnen dus veel beter met de situatie overweg dan jongere denken dat zij doen.
- Het in Köniz toegepaste principe waarbij zebrapaden werden verwijderd is in Zwitserland onder de naam 'FLOZ' (Fussgängerstreifenlose Ortszentren) bekend. Om dit principe te testen is een nationaal onderzoeksproject gestart, waarbij voor- en nasituaties (dus met en zonder VOP) zijn vergeleken. Uiteraard werd daarbij niet alleen het zebrapad verwijderd, maar vonden er ook begeleidende herinrichtingen plaats. Het onderzoek leidde tot de volgende resultaten voor situaties zonder VOP:
  - Minder conflictueuze confrontaties tussen automobilisten en voetgangers
  - Betere oriëntering van voetgangers (naar rechts en links kijken)
  - Intensievere communicatie tussen alle betrokkenen
  - Gestaa, maar langzaam doorrijden van automobilisten, vanwege vroegtijdige waarneming voetgangers ietsje afremmen om voetgangers te kunnen laten passeren; dit geldt ook bij hoge intensiteit (bij welk aantal mvt wordt gesproken van 'hoge intensiteit' is niet bekend)
  - Geen verdringing van zwakkere voetgangers



### Meer informatie

- Webcam nieuwe rotonde:  
[http://www.koeniz.ch/xml\\_1/internet/de/application/d1/f11.cfm](http://www.koeniz.ch/xml_1/internet/de/application/d1/f11.cfm)
- Zufrieden mit dem neuen Zentrum? Erfolgskontrollen Zentrumsumgestaltung K niz und Umgestaltung K niz-/Schwarzenburgstrasse; Zweite Auflage, 2010, Gemeinde K niz, Tiefbauamt des Kantons Bern Oberingenieurkreis II
- Matti, D., Wirkungsanalyse Umgestaltung Zentrum Köniz; Nachuntersuchung Akzeptanz der Verkehrssituation 2006; Luzern, 2006
- Ghielmetti, M. e.a., Fussg ngerstreifenloses Ortszentrum Köniz; Auswertung Verkehrsversuch 28. Juni 2005, Bern, 2006
- SVI-Fachtagung Köniz Neue Neue Verkehrskultur in Ortszentren Erfahrungen mit Shared Space, te downloaden op [http://www.svi.ch/udb/cpronRVozlTagungsunterlagen\\_K\\_niz\\_dt\\_red.pdf](http://www.svi.ch/udb/cpronRVozlTagungsunterlagen_K_niz_dt_red.pdf)