

Gedeelde ruimte in en om Drachten

Beroemd, berucht én beter!

Samenvatting

Waarom gebruiken we 'shared space' in Drachten-Smallingerland, hoe doe je dat dan en hoe bevalt het in die kwalitatief verbeterde openbare ruimte? Daarover gaat dit verhaal. De resultaten van een gedeelde openbare ruimte zonder allerlei technische maatregelen zoals verkeersborden, -lichten en andersoortige signalen spreken velen aan. Dat kan ook niet anders: de ongevallencijfers zijn behoorlijk naar beneden gegaan: na de reconstructie in 2003 van het beroemde Laweiplein werden er jaarlijks nog maar 1 of 2 ongevallen met alleen materiële schade geregistreerd. Vóór 2003 gebeurde dat wel eens 8 of 9 keer per jaar. Nog belangrijker: er zijn de helft minder ongevallen met letsel geregistreerd.

Henry Frieswijk, Communicatieadviseur gemeente Smallingerland

Inleiding

Het Laweiplein in Drachten wordt door velen gezien als hét voorbeeld van hoe een gedeelde ruimte (een 'shared space') eruit moet zien. Iedereen wil het een keer ervaren.

Eenmaal ter plekke gedragen zelfs de grootste sceptici zich voorbeeldig. Niets menselijks is ons vreemd: als we ons niet helemaal veilig voelen, kijken we om ons heen en worden we voorzichtiger. Het gedachtegoed rondom de gedeelde openbare ruimte gaat uit van het gedrag van sociale wezens: mensen. Het werkt!

Anno 2008 hebben we een reeks van ingrepen in onze openbare ruimte achter de rug. We zijn ook nog niet klaar. Nu wordt het makkelijker om te laten zien wat we bedoelen en wat we ermee bereiken. Maar het was natuurlijk niet zo vanzelfsprekend om alle technische maatregelen zoals lijnen, lichten en borden op diverse plekken bijna allemaal weg te halen en te vervangen door een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte. Plekken waar de auto te gast is en zich prima mengt met de mensen die er te voet of op de fiets langs gaan of er zelfs even verblijven.

De ommezwaai in de manier van denken over bereikbaarheid van de stad en het verbeteren van de verkeersveiligheid is er ook in onze gemeente niet zomaar gekomen. Bij sommige mensen gaat het knopje nooit om...



Dat is niet erg want we zijn wel blij om te constateren dat ondanks de scepsis bij veel mensen het gedrag in het verkeer wél ten goede keert, vaak onbewust. In een goede gedeelde ruimte is geen sprake meer van louter een technische omgeving waar de auto het voor het zeggen heeft en het recht van de sterkste geldt.

De belangrijkste conclusie van het gebruiken van deze filosofie is dan ook dat de tegenstelling tussen de verkeersfunctie en de verblijfsfunctie is verkleind. Dat is voor ons een heel belangrijk en aansprekend resultaat.

Waarom zo?

De vraag dringt zich natuurlijk op waarom we het over zo'n totaal andere boeg hebben gegooid met ons verkeersbeleid. Het antwoord is eigenlijk simpel: allerlei technische maatregelen leverden voor de verkeersveiligheid onvoldoende resultaat op. De ongevallencijfers daalden niet. Om maar bij het voorbeeld van het Laweiplein te blijven: we hebben het hier wel over de entree van het Drachtster centrum. Het was en bleef een klassiek 'black spot' in de ongevallenstatistieken én de doorstroming van het verkeer was ronduit matig. We kwamen tot het inzicht dat we veel meer aandacht moesten hebben voor het simpele feit dat deze toegang naar het winkelcentrum veel langzaam verkeer genereert. Bijna 60% van alle verkeersbewegingen gaan per fiets in Drachten. We vonden dat de auto zich aan dat gegeven moet aanpassen. Net zoals we ook oog moesten blijven houden voor een vlotte doorstroming van 20.000 voertuigen per dag.



Niet klakkeloos

Het is dus van het allergrootste belang om het probleem bij een bepaalde situatie grondig te analyseren. Is het probleem louter verkeerstechnisch of zijn er andere planologische, stedenbouwkundige of zelfs sociale aspecten die we niet uit het oog moeten verliezen. Door daar veel tijd en aandacht aan te besteden, komen we tot duidelijke keuzes en logische oplossingen. Bijvoorbeeld: soms heeft een fietser voorrang op een rotonde, soms ook niet: het hangt er maar net vanaf hoe de verkeersstroom er uit ziet, hoe overzichtelijk een bepaalde plek is, of het een hele drukke doorgaande fietsroute is of dat het juist een plek is waar veel auto's langs komen. Zulke overwegingen kunnen er heel goed toe leiden dat we de voorrangssituatie niet altijd op dezelfde manier willen uitvoeren.

Drachten heeft nog drie series verkeerslichten op drie totaal verschillende plekken. Ook die verdwijnen. Het is daarbij ook weer de uitdaging om de situaties goed te analyseren en niet klakkeloos te vergelijken met andere plekken waar al reconstructies zijn uitgevoerd.

Een goed voorbeeld daarvan vind ik de dorpsvernieuwing in Nijega, één van onze kleinere buitendorpen. In de nieuwe dorpskom rijden fietsers weer op de rijbaan en mengt zich dus met het snellere gemotoriseerde verkeer. Dat kan heel goed bij het karakter van een dorp: daar jakker je niet doorheen, je bent er met je auto te gast.

Vele jaren eerder was de dorpsvernieuwing in een ander dorp langs dezelfde doorgaande weg aan de orde. Hier durfden we destijds nog niet de keus te maken om de fietsers weer te mengen met het andere verkeer. Daar ligt dus nog steeds het aparte fietspad naast de rijbaan. Volgens de inzichten van nu had dat misschien helemaal niet gehoeven...we willen maar zeggen: hou ruimte voor een andere keuze dan de voor de hand liggende. Het kan echt tot verrassende inzichten leiden die veelal onbewust zorgen voor het gewenste gedrag in het verkeer.

Cijfers en feiten

Smallerland is al een poos bezig met het combineren van de verkeersfunctie en een betere verblijfsfunctie: in woonwijken, langs doorgaande wegen, in de kleinere dorpen en bij wijkvernieuwingen.

Toch is het Laweiplein voor velen het meest aansprekende voorbeeld. Hier komen alle verkeersdeelnemers bij elkaar: shared space in optima forma.

We spraken met de gemeenteraad af om het project te evalueren. Ondanks het feit dat er al een ander goed voorbeeld was gerealiseerd elders in het centrum, bleef er enige politieke moed voor nodig om het concept door te zetten. De gemeenteraad had er wel zorgen over want er bleven sceptische geluiden komen. De afgesproken evaluatie leverde in 2006 weer verrassende informatie op:

- de ongevallencijfers daalden flink, zowel op de kruising zelf als op de aansluitende wegen. Veel minder materiële schade en de helft minder letselongevallen.
- Fietsers en automobilisten stromen met bijna dezelfde snelheid door. Dat is een belangrijk gegeven want het is de basis voor gelijkwaardig verkeersgedrag.
- Het gevoel van verkeersveiligheid is bij voetgangers niet wezenlijk anders dan in de oude situatie vóór de reconstructie.
- De wachttijden om de kruising over te steken zijn korter geworden. Verkeer staat niet meer langdurig stil. Rijen in de spitsuren zijn wel constant in beweging.
- Lijnbussen kunnen nu beduidend sneller van en naar het aangrenzende busstation. Het Laweiplein is de ontsluiting. Er is sprake van 50% meer tijdwinst.
- Observaties leren ons dat voetgangers en fietsers vrijwel niet hoeven te stoppen bij de rotonde. Ze krijgen veelal voorrang van automobilisten. Ze hebben daar ook recht op, maar het gaat bijna als vanzelf.
- Opvallend: heel veel fietsers steken hun hand uit om de richting duidelijk aan te geven. Nog opvallender: iedereen doet dit, ook de puber waarvan we vaak roepen dat die nooit een vinger uitsteekt.
- Fietsers geven aan dat de nieuwe plek minder verkeersveilig voelt dan de oude situatie. Het gaat om een gevoel dat we wel kunnen duiden: de situatie is ook onoverzichtelijker,

men moet inderdaad meer zelf doen en initiatief nemen. Dat is lastig als je gewend was om regels, borden, lichten en lijnen te volgen.

Tot slot

Onze conclusie is dat de nieuwe situatie, en inmiddels allang niet meer alleen op het Laweiplein, zorgt voor een veel socialer systeem waarin men over het algemeen beleefd naar elkaar knikt, met elkaar de voorrang regelt en bijna nooit claxonneert. Voor dit Laweiplein schakelden we een landschapsarchitect in die verkeer en verblijf met elkaar integreerde. Smallingerland vindt dat de kwaliteit van de openbare ruimte best een hoog en aansprekend niveau mag hebben en dus ook mag wat kosten. Voor het Laweiplein pakte dat goed uit: de kwaliteit van de ruimte wordt nu een stuk hoger gewaardeerd dan vóór de reconstructie.

De overheid probeert op allerlei manieren minder regels op te leggen. Maar áls je de mensen dan zelf weer aan het werk zet en ook in het verkeer zelfstandige beslissingen laat nemen is dat gek genoeg méér dan even wennen. Mensen raken er niet over uitgepraat hoe een overheid het toch kan laten gebeuren dat er zoveel onduidelijkheid is over hoe het verkeer moet lopen. Als we het aan mensen moeten uitleggen (en dat moet dus best regelmatig), snappen ze het best. Sommigen zijn overtuigd, anderen blijven volharden in scepsis. Ons pleidooi: probeer mensen zelf initiatief en verantwoordelijkheid terug te geven maar schep als overheid wel de randvoorwaarden. Wij zien 'shared space' zeker niet als een concurrent voor het bekende 'Duurzaam Veilig'-programma. Het is een aanvulling op het voortdurend nadenken over menselijk gedrag en in hoeverre dat af te dwingen en beïnvloedbaar is. Als overheden met de mond belijden minder regels te willen, doe het dan ook als het gaat om alledaags gedrag in de openbare ruimte.

In onze gemeente zijn we er flink op vooruit gegaan met het toepassen van de gedeelde ruimte. Een buitenlandse touringcarchauffeur reed via Nijega de gemeente binnen met een Duitse delegatie en vertelde: wat is het rustig om je heen, zo zonder al die verkeersborden... Franse journalisten weigeren te geloven dat de gemiddelde Fransman zich ooit netjes zal gedragen in het verkeer, hoe de weg ook ingericht is...waarmee maar gezegd is dat ook culturele en sociale verschillen best een rol spelen.

Noot: *delen van deze bijdrage zijn eerder door toenmalig wethouder Verkeer en Vervoer de heer Cees Kuipers uitgesproken tijdens het Shared Spacecongres op 21 april 2006 in Haren (Gn)*