

# Ontwerpvoorbeeld



Shared Space-kruispunt  
Drachten, Drift/De Kaden  
2002

Tour de Force

 YouTube

[Klik voor video](#)

fietsberaad  
**CROW**

# 1. Shared Space de Kaden



Het kruispunt van de Drift en De Kaden is een voorbeeld van Shared Space in de meest pure vorm. Ondanks het redelijk hoge verkeersbelasting zijn er nauwelijks maatregelen genomen om het verkeer te regelen.



## 2. Locatie



Het kruispunt 'De Kaden' ligt aan de oostkant van het centrale winkelgebied van Drachten. Het kruispunt maakt onderdeel uit van een soort centrumring rond het winkelgebied. Ook het Laweiplein, een ander bekend voorbeeld van Shared Space, ligt op deze centrumring.

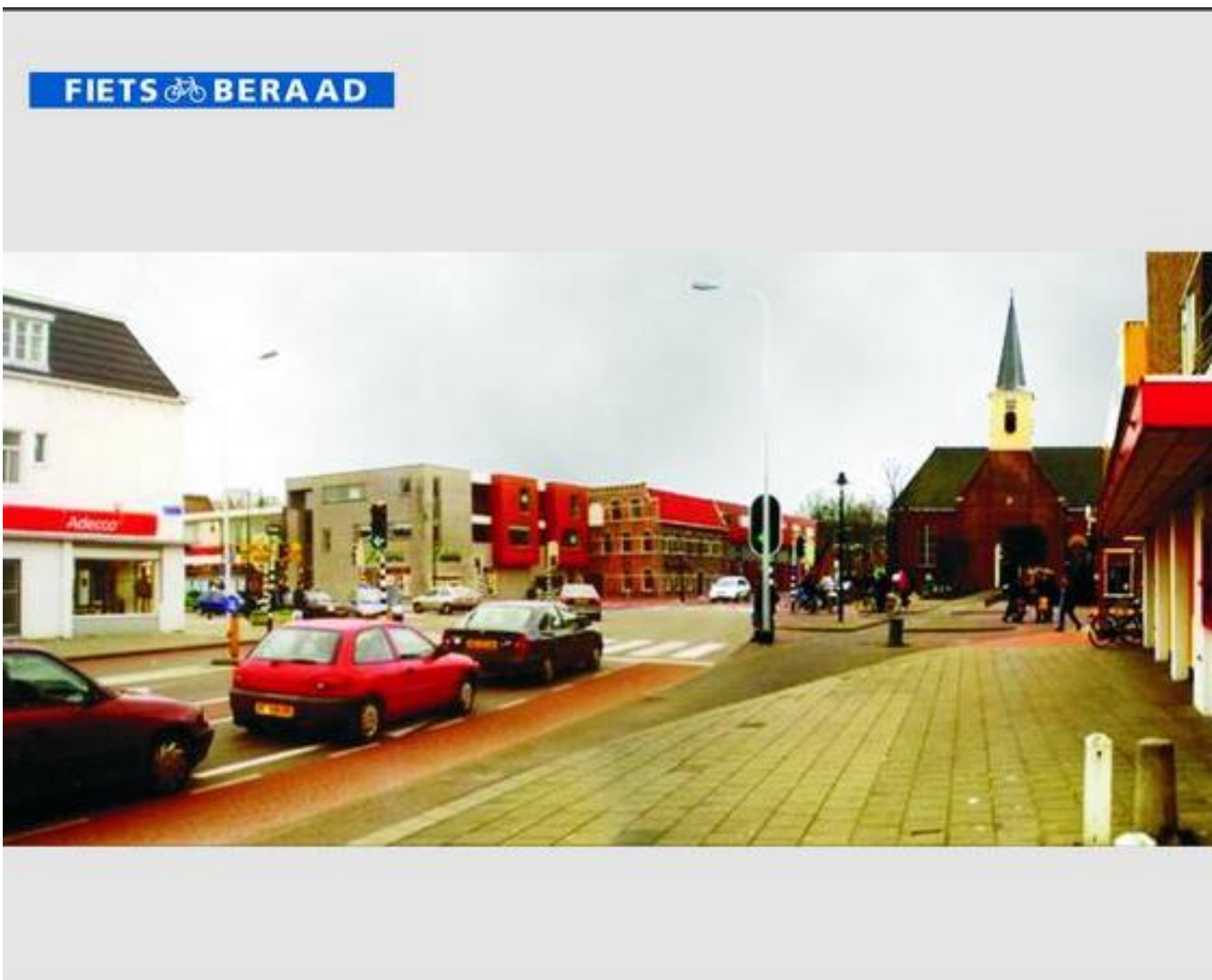


### 3. Intensiteiten



Dagelijks maken ongeveer 17.000 motorvoertuigen en 2.000 fietsers gebruik van het kruispunt. De exacte verkeersstromen zijn niet beschikbaar, maar globaal is het beeld als volgt: voor het autoverkeer is het feitelijk een T-kruispunt, met het meeste autoverkeer op de noord-zuidrichting. Van de vierde tak (naar het centrum) maken vooral fietsers en voetgangers gebruik.

## 4. Voorsituatie



Voor de reconstructie was het kruispunt voorzien van verkeerslichten, met de bijbehorende inrichting. Rijbanen van asfalt, fietsstroken en enkele voorsorteervakken. Het beeld werd gedomineerd door verkeerskundige elementen. Drachten wil (net als veel andere gemeenten) het aantal kruispunten met verkeerslichten minimaliseren. De reconstructie past in dit beleid.



## 5. Het ontwerp



In 1998 is het kruispunt opnieuw ingericht volgens de Shared Space-principes. Door zo min mogelijk te regelen moeten verkeersdeelnemers gestimuleerd worden om meer verantwoordelijkheid te nemen voor hun eigen gedrag. En de inrichting van het plein moet bijdragen aan de kwaliteit van de openbare ruimte (en daarmee de lokale economie). Overigens zonder dat de verkeersfunctie wordt aangetast.

## 6. Shared Space pur sang



De Kaden is misschien wel het meest vergaande voorbeeld van Shared Space, zeker bij deze relatief hoge intensiteiten. Feitelijk is het één groot beklinterd plein, dat grotendeels door alle verkeersdeelnemers gebruikt worden. Er zijn geen trottoirs, hoogteverschillen of fietspaden. Slechts in één hoek worden auto's fysiek geweerd met paaltjes. Verder hebben enkele bomen en lantaarnpalen wel een geleidende werking.



## 7. Alleen zebrapaden



Formeel gelden de regels van een gelijkwaardig kruispunt: rechts heeft voorrang en rechtdoor op dezelfde weg gaat voor. Alleen voetgangers hebben met de twee zebrapaden aanvullende rechten gekregen. Op het hele kruispunt komt dan ook alleen een paar keer het bord 'zebrapad' (L2) voor. De zebrapaden zijn aangelegd op aandringen van de belanghebbenden. Zebrapaden zijn eigenlijk strijdig met het Shared Space-uitgangspunt om zo min mogelijk te regelen. In de praktijk blijken ook veel fietsers gebruik te maken van de zebrapaden.



## 8. Lage snelheid



Zo op het oog is de snelheid van het autoverkeer vrij laag. Automobilisten die het beklinkerde plein oprijden komen duidelijk in een andere ruimte, waar uit alle richtingen andere verkeersdeelnemers verwacht kunnen worden. Daarnaast is de snelheid vaak laag doordat er wachtrijen op het kruispunt staan van automobilisten die voorrang moeten/willen verlenen.

## 9. Oversteekstrategieën



Op de wat minder drukke momenten is het voor de meeste fietsers geen probleem om het plein over te steken. Regelmatig krijgen fietsers voorrang, ook al komen ze van links (zie foto). Op de drukke momenten redden de zelfbewuste fietsers zich ook wel. Zij slingeren behendig zich tussen wachtende auto's door, maar ergeren zich soms wel zichtbaar aan de chaotische toestanden. Grote groepen fietsers kiezen een aangepast strategie om aan de overkant te komen.



## 10. Afstappen, wachten...



Een deel van de fietsers durft geen aanspraak te maken op de voorrangsrechten. Zij stappen af en wachten tot ze expliciet voorrang krijgen. Daarna....

## 11. ...en lopend of steppend naar de overkant



... gaan ze lopend of steppend naar de overkant. Een moeilijkheid kan zijn dat fietsers halverwege worden geconfronteerd met autoverkeer uit de andere richting, dat zo vriendelijk moet zijn om infomeel voorrang te verlenen. Vanwege de lage snelheid en het defensieve gedrag van de fietsers hoeft deze oversteekstrategie niet persé onveilig te zijn, maar comfortabel kan het beslist niet genoemd worden.



## 12. Over het zebrapad



Een groot deel van de fietsers, jong en oud, zoekt steun bij de zebrapaden. Zij wijken uit naar de buitenzijde van het plein en fietsen daar over het zebrapad naar de overkant. Waarschijnlijk vinden fietsers dit overzichtelijker, omdat ze de chaos op het midden van het kruispunt (met wachtrijen auto's van drie kanten) kunnen vermijden. Daarnaast krijgen of nemen ze op het zebrapad voorrang, hoewel ze hier formeel geen recht op hebben. Verder is het natuurlijk de vraag of voetgangers blij zijn met al die fietsers op het zebrapad.

## 13. Evaluatie



Hoewel het kruispunt 'De Kaden' één van de eerste voorbeelden van Shared Space is, zijn er geen samenhangende evaluaties bekend. Uit de ongevallencijfers kan niet geconcludeerd worden dat het kruispunt veiliger geworden is. Eerder iets onveiliger voor fietsers, hoewel harde conclusies niet getrokken kunnen worden vanwege de lage aantallen in zowel de voor- als nasituatie.