

Zuidelijke Parallelweg Westervoort

Ontwerp Shared Space

8 november 2019



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit

in opdracht van
Gemeente Westervoort
Melvine Ruigrok

pagina's
17

publicatienr.
18031

auteur(s)
M. Gassner

BVA Verkeersadviezen
Stationsplein 6
8011 CW Zwolle
(038) 460 67 47
www.bvaverkeer.nl

Zuidelijke Parallelweg Westervoort

Ontwerp Shared Space

8 november 2019



BVA
verkeersadviezen
vormgevers van mobiliteit



Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Een nieuwe inrichting van de Zuidelijke Parallelweg, waarom?	3
1.2. Leeswijzer	3
2. Huidige situatie	4
2.1. Verkeerskundige situatie	4
2.2. Ruimtelijke situatie	6
2.3. Conflict	6
3. Het Shared Space concept	8
3.1. Definitie Shared Space	8
3.2. Uitangspunten Shared Space	8
3.3. Kenmerken voor ontwerp Zuidelijke Parallelweg	9
4. Verkenning ontwerprichtingen	10
4.1. Scenario 1- sobere herinrichting	10
4.2. Scenario 2- ontwerp met centraal stationsplein	11
4.3. Scenario 3- Zuidelijke Parallelweg optimaliseren Shared Space Ruimte	12
5. Beoordelen ontwerpscenario's	14
5.1. Beoordeling scenario 1	14
5.2. Beoordeling scenario 2	14
5.3. Beoordeling scenario 3	14
5.4. Beoordelingstabel	15



1. Inleiding

1.1. Een nieuwe inrichting van de Zuidelijke Parallelweg, waarom?

Het kruispunt Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein in de stationsomgeving in Westervoort vormt een belangrijk verkeersveiligheidsknelpunt in de gemeente. Voornamelijk de oversteek van de snelfietsroute De Liemers leidde in het verleden tot ongevallen en gevaarlijke situaties. Dankzij een aantal maatregelen is de verkeersveiligheidssituatie zichtbaar verbeterd. Desondanks blijft de sterke wens bestaan om de Zuidelijke Parallelweg ter hoogte van het station meer het aanzien te geven van een verblijfsgebied, waarbij de gereden snelheden verder omlaag gaan. Het zogenaamde Shared Space concept is aangemerkt als een mogelijke oplossing om de verkeersveiligheid en leefbaarheid verder te verbeteren. Het zogenaamde Shared Space concept biedt een mogelijke oplossing

Om antwoord op de vraag te geven welke mogelijkheden er zijn om de Zuidelijke Parallelweg op basis van het inrichtingsconcept Shared Space veiliger te maken, heeft het Kenniscentrum Shared Space in opdracht van de gemeente Westervoort een eerste verkenning verricht. Uit dit onderzoek blijkt dat Shared Space kansen biedt om de kruising Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein veiliger te maken en het stationsplein als verblijfsruimte aantrekkelijker te maken. Gezien de verkeersintensiteiten en aanwezige snelfietsroute is het wenselijk de verkeersstromen van elkaar gescheiden te houden.

De gemeente Westervoort heeft BVA Verkeersadviezen gevraagd het ontwerp voor een Shared Space inrichting van de Zuidelijke Parallelweg tussen de Dorpsstraat en het Dorpsplein (zie plangebied in figuur 1) verder uit te werken. Het ontwerp dient de verblijfsfunctie van het

stationsplein te verbeteren en ervoor te zorgen dat het station beter wordt verbonden met het centrum.



Figuur 1: Plangebied

1.2. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie op de Zuidelijke Parallelweg ter hoogte van het station en het kruispunt Zuidelijke Parallelweg - Dorpsplein beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het Shared Space concept toegelicht. Vervolgens wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de verschillende ontwerpvarianten. Ten slotte worden in hoofdstuk 5 de varianten op een aantal verkeerskundige aspecten beoordeeld.

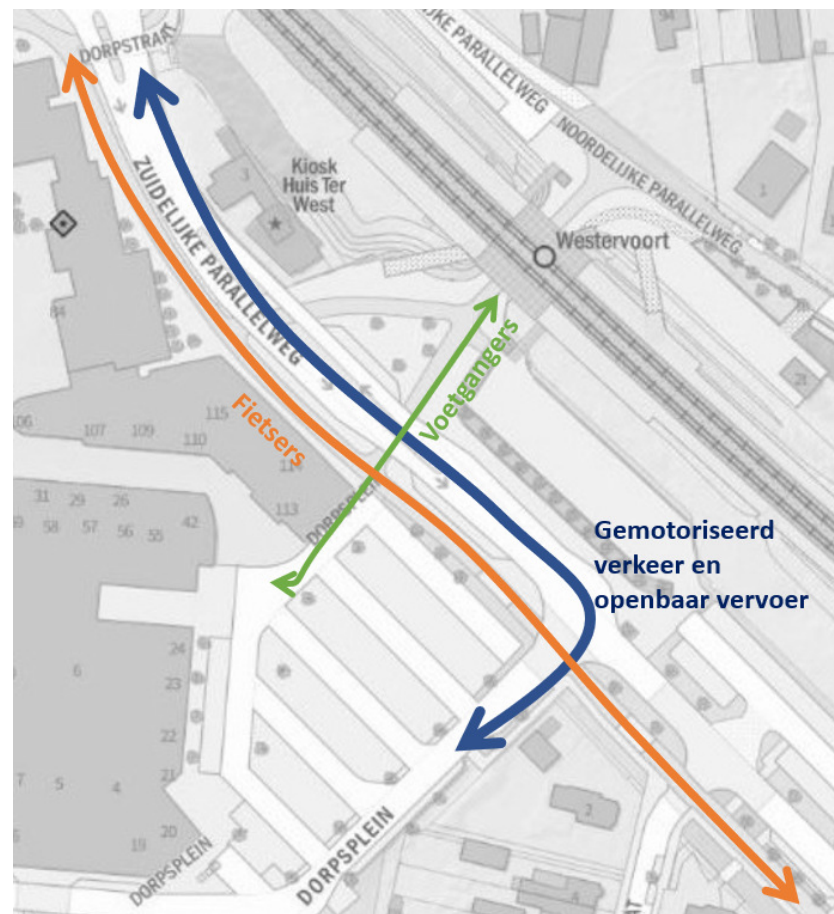
2. Huidige situatie

Het plangebied omvat de Zuidelijke Parallelweg tussen huisnummer 1-3 (café "Huis ter West") en de aansluiting op het Dorpsplein, waarbij het wegvak op de Zuidelijke Parallelweg tussen de aansluiting op de Dorpsstraat en huisnummer 1-3 respectievelijk de aansluiting op het Dorpsplein het overgangsgebied van "verkeersruimte" naar "verblijfsruimte" vormt. In het vervolg van dit hoofdstuk gaan we in op het gebruik, de inrichting van de weg en geven een beschrijving van de ruimtelijke situatie en knelpunten.

2.1. Verkeerskundige situatie

- **Gebruik**

De route via de Zuidelijke Parallelweg en het Dorpsplein heeft een belangrijke ontsluitende functie voor de kern Westervoort. Uit onderzoek blijkt dat het Stationsplein wordt belast met circa 10.600 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast ligt ten zuiden van de Zuidelijke Parallelweg de druk bereden (circa 5.000 fietsers/etmaal) snelfietsroute De Liemers. Ter hoogte van de aansluiting van de Zuidelijke Parallelweg met het Dorpsplein kruist de snelfietsroute het Dorpsplein. Circa 6.700 motorvoertuigen kruisen dagelijks de snelfietsroute ter hoogte van het Dorpsplein. Het wegvak op de Zuidelijke Parallelweg maakt ook onderdeel uit van een aantal busroutes. Daarnaast steken een groot aantal voetgangers de Zuidelijke Parallelweg over om vanaf het station naar het centrum te lopen en vice versa. De verschillende hoofdstromen per vervoerswijze zijn opgenomen in figuur 2.



Figuur 2: Hoofdstromen per vervoerswijze



- **Huidige weginrichting**

In de huidige situatie geldt op de Zuidelijke Parallelweg een wettelijke maximumsnelheid van 50 km/uur en de profielbreedte van de weg varieert tussen 6,5 en 9,2 meter. Het wegvak is voorzien van asfaltverharding en aan de zuidzijde ligt het snelfietspad De Liemers met een breedte van circa 3,5 meter. Het wegvak is aan de zuidzijde van het fietspad voorzien van een voetpad.

Ter hoogte van de ingang van het NS-station is een middengeleider met een breedte van circa 3 meter aanwezig. Op twee plaatsen biedt de middengeleider de mogelijkheid om de Zuidelijke Parallelweg in twee etappes over te steken (zie figuur 3).



Figuur 3: Oversteken voor langzaam verkeer op de Zuidelijke Parallelweg ter hoogte van het NS-station

Op deze dicht bij elkaar gelegen oversteekvoorzieningen zijn zebrapaden voor voetgangers aangelegd. De noordelijk gelegen oversteekvoorziening heeft een functie voor zowel fietsers als voetgangers. De voetgangersoversteken zijn door middel van verkeersbord L02 aangegeven. Naast de zebrapaden kan (brom)fietsverkeer bij deze oversteeklocaties de Zuidelijke Parallelweg oversteken, maar heeft in tegenstelling tot overstekende voetgangers geen voorrang t.o.v. het gemotoriseerd verkeer. Op beide

naderingsrichtingen voor het fietspad is middels haaientanden en bebording de voorrangssituatie vormgegeven. Tegelijkertijd is op de Zuidelijke Parallelweg (ten onrechte) wel blokmarkering aanwezig. Ten onrechte omdat blokmarkering voorrang suggereert. Beter zou een onderbroken lijnmarkering kunnen worden toegepast.

In het wegvak tussen de oversteeken is aan de zuidzijde een haltevoorziening (haltehaven) aanwezig en aan de noordzijde parkeerhavens. Aan de noordzijde is eveneens een haltehaven aangelegd, maar deze bevindt zich meer oostelijk, vlak bij de aansluiting met het Dorpsplein (zie figuur 4). Tegenover de haltehaven zijn parkeerhavens aangelegd, die bestemd zijn voor laden en lossen, maar het is ook toegestaan om maximaal 15 minuten te parkeren.



Figuur 4: Bushalte aan de noordzijde van de Zuidelijke Parallelweg

Ter hoogte van de aansluiting met het Dorpsplein buigt de hoofdroute voor het autoverkeer op deze locatie af (zie figuur 4). Vanaf hier is het oostelijk van het Dorpsplein gelegen deel van de Zuidelijke Parallelweg ondergeschikt vormgegeven. De wettelijke maximumsnelheid is vanaf hier 30 km/uur en het wegprofiel is smaller dan op het westelijke deel van de Zuidelijke Parallelweg.



Figuur 5: Kruispunt Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein

Op het Dorpsplein geldt een maximum snelheid van 50 km/uur en ter hoogte van het kruispunt steekt de snelfietsroute in de voorrang het Dorpsplein over. Daarnaast dient verkeer op het Dorpsplein ook gemotoriseerd verkeer op de Zuidelijke Parallelweg voorrang te verlenen (zie figuur 6). Verkeer op de Zuidelijke Parallelweg heeft dus voorrang op het verkeer vanuit het Dorpsplein.



Figuur 6: Aansluiting Dorpsplein op de Zuidelijke Parallelweg

2.2. Ruimtelijke situatie

Naast een belangrijke verkeersfunctie voor gemotoriseerd (bus)verkeer en fietsverkeer heeft het westelijke deel van de Zuidelijke Parallelweg ook een belangrijke verblijfsfunctie. De omgeving rond het plangebied heeft met het NS-station aan de noordoostzijde en bijbehorende looproute naar het zuidelijk gelegen centrum van Westervoort het karakter van een verblijfsgebied (zie figuur 6). Andere omgevingskenmerken, zoals het winkelcentrum aan de zuidwestzijde van het plangebied, ondersteunen ook deze verblijfsfunctie.



Figuur 7: NS-station Westervoort

2.3. Conflict

De verkeerskundige en de ruimtelijke wereld zijn in Nederland vaak twee gescheiden werelden. Ook op de Zuidelijke Parallelweg is sprake van een spanningsveld tussen de verblijfs- en verkeersfunctie. Een van de grootste conflicten die word ervaren is de aansluiting van de Zuidelijke Parallelweg met het Dorpsplein. Ter hoogte van de aansluiting kruist de snelfietsroute De Liemers het Dorpsplein. Met name door beperkt zicht op aankomende snelle (brom)fietsers is hier sprake van een verhoogde ongevalskans. Om bromfietsers en snelle fietsers af te remmen heeft de gemeente snelheidsremmende maatregelen genomen (zie figuur 8).



Daarnaast zijn schermen van beplanting geplaatst tussen het fietspad en het parkeerterrein ten zuiden ervan. De genoemde maatregelen hebben een belangrijke bijdrage geleverd om het verkeersveiligheidsknelpunt op te lossen. Er is echter nog steeds sprake van relatief veel bijna-ongevallen en uit een schouw die het Kenniscentrum Shared Space heeft uitgevoerd blijkt, dat rondom de kruising sprake is van een overdaad aan markeringen en bebording. Geconstateerd wordt dat er een kans ligt om de verkeersveiligheid middels Shared Space te verbeteren. Met name ook door de snelheden van het autoverkeer verder te verlagen.



Figuur 8: Snelheidsremmende maatregel op fietspad voor de kruising met het Dorpsplein



3. Het Shared Space concept

3.1. Definitie Shared Space

Shared Space is het leidende concept bij de inrichting van het westelijke deel van de Zuidelijke Parallelweg en de aansluiting met het Dorpsplein. Het Shared Space concept streeft naar een inrichting waarbij verkeer, verblijf en andere ruimtelijke functies in balans zijn (Kenniscentrum Shared Space). De openbare ruimte moet dusdanig worden ingericht dat de verblijfsfunctie centraal staat. Niet de auto, maar de menselijke maat, worden daarbij als ontwerputgangspunten gehanteerd.

3.2. Uitgangspunten Shared Space

In hoofdlijnen kenmerkt zich het Shared Space concept als volgt:

Mensruimtes

De mens is zelfs verantwoordelijk voor zijn gedrag wanneer er geen verkeersborden, markeringen etc. aanwezig zijn. Door minder te reguleren met verkeersborden etc. wordt het zelfregulerend vermogen van de mensen aangemoedigd en verkeersregels maken plek voor sociale regels.

Gebruik maken van de context van de plek

Het gedrag van de mens wordt sterker beïnvloed door gebruik te maken van ruimtelijke elementen en de landschappelijke context.

Gedeeld ruimtegebruik

Alle gebruikers delen zoveel mogelijk op gelijke basis de ruimte en verkeersstromen worden bij voorkeur niet gescheiden, maar Shared Space schrijft geen vaste inrichtingskenmerken of regels voor verblijfsruimtes voor. Afhankelijk van de locatie en omgevingskenmerken kan er bijvoorbeeld worden gekozen of verkeer te

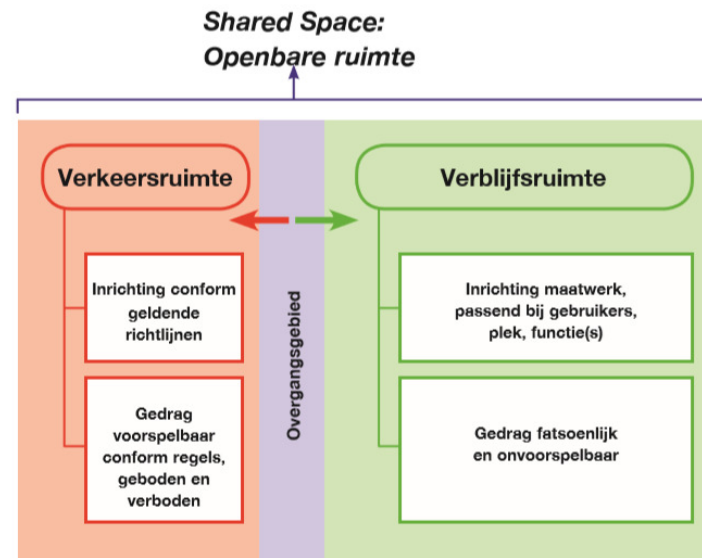
scheiden of juist niet te scheiden. Er is eigenlijk maar één harde randvoorwaarde, namelijk dat er geen verkeerslichten aanwezig zijn.

Liever ongeordend dan schijnveilig

Het Shared Space concept maakt gebruik van het gevoel van onveiligheid/ onzekerheid om het gevoel van objectieve veiligheid te vergroten.

Context-eigen materialisering

Shared Space maakt gebruik van materialen (type verharding, straatmeubilair) die passen bij het karakter van de omgeving.





3.3. Kenmerken voor ontwerp Zuidelijke Parallelweg

Om de verkeersveiligheidssituatie ter hoogte van de kruising Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein te verbeteren, dient het huidige doorgaande karakter van het westelijke deel van de Zuidelijke Parallelweg te worden beperkt en de snelheid verder verlaagd te worden. Om het verblijfskarakter in de stationsomgeving rond de Zuidelijke Parallelweg te versterken, kunnen de kenmerken van Shared Space zoals deze in paragraaf 3.2 zijn beschreven (deels) worden toegepast. Een herinrichting op basis van het Shared Space concept zal enerzijds voor een verbetering van de verkeersveiligheid op de kruising Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein zorgen, en heeft anderzijds ook tot doel om op het stationsplein als aantrekkelijke entreeruimte voor bezoekers te laten fungeren.

Bij het ontwerp op basis van het Shared Space concept gelden wel een aantal uitgangspunten, die voortkomen uit de notitie "Verkeerssituatie Zuidelijke Parallelweg", opgesteld door het Kenniscentrum Shared Space (d.d. 8 maart 2019).

- 1.) Het geheel opheffen van de scheiding tussen de verschillende verkeersdeelnemers wordt niet wenselijk geacht, gezien de aanwezige snelfietsroute en huidige verkeersintensiteiten.
- 2.) Gemotoriseerd verkeer dient voorrang te verlenen aan kruisende fietsers op de snelfietsroute.
- 3.) Voor het oversteken van langzaam verkeer blijven oversteekvoorzieningen op de Zuidelijke Parallelweg bestaan.

Naast het versterken van de verblijfsfunctie in het gebied heeft het ontwerp ook tot doel om de relatie tussen het station en het centrum te versterken. Hoewel her terugbrengen van de maximum snelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur niet is genoemd in de notitie "Verkeerssituatie Zuidelijke Parallelweg", wordt in het vervolg van de verkenning van oplossingsrichtingen ervan uitgegaan dat de maximum snelheid 30 km/uur is. Het snelheidsregime past beter bij het verblijfskarakter van het stationsgebied.



4. Verkenning ontwerprichtingen

4.1. Scenario 1- sobere herinrichting

Insteek is om de verkeersveiligheid op de Zuidelijke Parallelweg t.h.v. het station en het kruispunt Dorpsplein-Zuidelijke Parallelweg te verbeteren met minimale middelen. Het ontwerp gaat uit van een verhoogde ligging van de Zuidelijke Parallelweg op het wegvak ten zuidwesten van het stationsgebouw. Daarnaast zal de aanwezige asfaltverharding worden vervangen door streetprint in gele kleur waardoor wordt gezorgd voor meer contrast met de verkeerswereld. Het plateau zal aan de noordwestzijde na ingang van de 30 km/uur zone



beginnen en worden doorgetrokken tot het reeds aanwezige plateau t.h.v. de aansluiting op de Vredenburgstraat. Hiermee wordt het attentieniveau ter hoogte van het stationsplein verhoogd. Daarnaast draagt het instellen van gelijkwaardigheid bij aan het afwaarderen van de doorgaande route naar het centrum. De voorrangssituatie ten gunste van fietsverkeer dat het Dorpsplein kruist wordt gehandhaafd. Daarnaast wordt het verblijfskarakter versterkt en kunnen de snelheden rondom de aansluitingen worden beperkt.

In de huidige situatie is de Zuidelijke Parallelweg op het wegvak ten zuiden van het station voornamelijk gericht op de verkeersfunctie van de weg. Brede rijloper en de middengeleider nodigen gemotoriseerd verkeer uit om door te rijden. Om het verblijfskarakter van de stationsomgeving te versterken voorziet het ontwerp in een versmalling van de rijbaanbreedte van 9,5 meter naar 7 meter. Daarnaast gaat het ontwerp uit van een handhaving van de twee oversteeklocaties voor gemotoriseerd verkeer. De aanwezige middengeleider wordt weggehaald, omdat die niet past bij het karakter van een verblijfsgebied.

Ten slotte voorziet het ontwerp in de handhaving van de huidige locaties van de haltehavens voor busverkeer en de Kiss & Ride strook.

4.2. Scenario 2- ontwerp met centraal stationsplein

In scenario 2 wordt eveneens uitgegaan van een verhoogde ligging van de Zuidelijke Parallelweg op het wegvak ten zuiden van het station. Daarnaast zorgt vooral het type verharding voor een contrast met de verkeerswereld. Het stationsgebied is eveneens als in scenario 1 voorzien van streetprint in gele kleur.

Om het verblijfskarakter te versterken is de middengeleider weggehaald en het rijvlak voor gemotoriseerd verkeer versmald tot 7 meter. Het nieuwe stationsgebied wordt vormgegeven als één plein en de rijvlakken voor gemotoriseerd verkeer en de loopvlakken zijn allen op hetzelfde niveau. De rijvlakken zijn omsloten met een molgoot. Daarnaast vormen verplaatsbare bloembakken met kleine boompjes de scheidslijn tussen het rijvlak en het loopvlak (zie figuur 11).



Figuur 10: Plantenbakken met geleidende functie
(bron: Streetlife)

De haltelocaties voor de bussen blijven ook in het toekomstig ontwerp bestaan. Daarnaast voorziet het ontwerp in een strook voor het halen en brengen (Kiss and Ride Zone). Deze bevindt zich tegenover de meest westelijk gelegen haltehaven.

Ter hoogte van de ingang van het NS-station is een **centraal stationsplein** aanwezig. Door een andere type verharding toe te passen zorgt dit voor een verhoogde attentie. Het stationsplein bestaat in zijn geheel uit mozaïek kasseien zoals deze bijvoorbeeld ook op de Dorpstraat zijn toegepast (zie figuur 12). Het stationsplein wordt doorkruist van een centrale loper voor voetgangers die de ingang van het NS-station verbindt met het aangrenzende centrum aan de zuidzijde van de Zuidelijke Parallelweg. Hiermee wordt de relatie tussen het

station en centrumgebied versterkt. Daarnaast heeft het lijnenspel door de dwarsrichting op de rijrichting een snelheidsremmende werking. De loper voor voetgangers bestaat in zijn geheel streetprint in grijze kleur. Dit is de plek waar gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer elkaar kruisen. Door een ander type kleur en verharding toe te passen en deze dwars door te laten lopen zorgt dit voor verhoogde attentie. De voorrangssituatie is door middel van een zebrapad, markering en verkeersborden vormgegeven. Fietzers kunnen naast de oversteekvoorziening voor voetgangers, wel buiten de voorrang tegenover gemotoriseerd verkeer, oversteken.



Figuur 12: Mozaïek kasseien Dorpstraat



Figuur 11: Zitelementen stationsplein
(bron: Streetlife)

Op het noordwestelijke gedeelte van het stationsplein (voor de ingang van het NS-station) worden zitelementen geplaatst. Deze hebben naast een bankfunctie tevens een afscheidende functie van het gemotoriseerd verkeer en versterken het verblijfskarakter van het stationsplein.



Figuur 13: Scenario 2- ontwerp met centraal stationsplein

4.3. Scenario 3- Zuidelijke Parallelweg optimaliseren Shared Space Ruimte

Scenario 3 gaat ervan uit dat het stationsgebied wordt vormgegeven als één verhoogd plein. Het plateau zal aan de noordwestzijde na ingang van de 30 km/uur zone beginnen en worden doorgetrokken tot na de aansluiting op het Dorpsplein. Hiermee wordt in tegenstelling tot in scenario 1 het vlak van het plateau verkort, waardoor het stationsgebied visueel compacter lijkt. Het gehele stationsgebied wordt voorzien van hetzelfde type verharding. Gezien de hoge intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer stellen we voor streetprint in gele kleur aan te brengen.

Er zijn geen rijstroken voor gemotoriseerd verkeer aanwezig, maar door middel van straatmeubilair, bloembakken (zie bijvoorbeeld figuur 10), bomen en betonbollen, wordt het autoverkeer over het plein geleid. De twee rijrichtingen voor gemotoriseerd verkeer worden ter hoogte van de ingang van het station door middel van straatmeubilair uit elkaar getrokken. De ruimte ertussen wordt dient als verblijfsgebied voor langzaam verkeer en er worden zitelementen zoals



Figuur 14: "Groene" zitelementen

bijvoorbeeld in figuur 14 te zien geplaatst. Het ontwerp gaat uit van één oversteeklocatie met zebrapaden voor voetgangers. De locatie van de oversteek sluit aan de zuidzijde direct aan op de looproute naar het centrum. Hier kunnen voetgangers in de voorrang het plein oversteken. Wel merken wij hierbij op dat het toepassen van Shared Space betekent dat de voorrang niet door middel van verkeersborden en markeringen is geregeld. Een en ander betekent dat het voor langzaam verkeer in



principe overal is toegestaan de Zuidelijke Parallelweg over te steken. .
Door minder te reguleren met verkeersborden etc. wordt het zelfregulerend vermogen van de mensen aangemoedigd en verkeersregels maken plek voor sociale regels.

dient te halteren en gemotoriseerd verkeer achter de bus dient te wachten.



Figuur 15: Scenario 3- Optimaliseren Shared Space Ruimte

Scenario 3 voorziet in het aanleggen van een haltevlak voor de bus aan de noordoostzijde van het plein. Tegenover dit haltevlak bevindt zich een gekleurd vlak voor het halen en brengen bestemd en voor het laden en lossen. Er is geen haltevlak aan de zuidzijde van de Zuidelijke Parallelweg aangelegd. Een en ander betekent dat de bus op het plein



5. Beoordelen ontwerpscenario's

In het vervolg worden de drie scenario's beoordeeld op basis van zestal criteria:

- verlagen rijsnelheid t.h.v. het station;
- verlagen rijsnelheid t.h.v. het Dorpsplein;
- kwaliteit verkeersafwikkeling gemotoriseerd verkeer;
- oversteekbaarheid fietsers en voetgangers;
- versterken verblijfskarakter;
- geleiding loopstromen tussen centrum en station.

Bij het beoordelen van de varianten geldt dat:

- De toetsing per variant gerelateerd is aan de huidige situatie;
- De varianten onderling niet worden vergeleken;
- De criteria onderling niet zijn gewogen. Het ene criterium telt vooralsnog niet zwaarder dan het andere criterium.

Bij het beoordelen van de varianten is met volgende categorieën gewerkt:

- ++ gunstig
- + licht gunstig
- O neutraal
- licht ongunstig
- ongunstig

5.1. Beoordeling scenario 1

In scenario 1 zorgt het verhoogde plateau op de Zuidelijke Parallelweg ervoor dat gemotoriseerd verkeer de rijsnelheid dient te reduceren. Daarnaast zorgt het plateau voor attentieverhoging en versterkt het verblijfskarakter van het gebied. De verkeersafwikkeling van het autoverkeer zal naar verwachting niet wijzigen. Daarnaast blijft ook de

oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers ongewijzigd. Ten aanzien van de geleiding van loopstromen tussen het centrum en het station wordt eveneens geen wijziging verwacht.

5.2. Beoordeling scenario 2

In scenario 2 zorgt het aanleggen van een verhoogd plateau voor een verlaging van de snelheid. Daarnaast worden op het plateau verschillende types verharding toegepast waarmee het attentieniveau van automobilisten wordt verhoogd. In tegenstelling tot scenario 1 en 3 eindigt het plein op de Zuidelijke Parallelweg ten westen van de aansluiting op het Dorpsplein. In het midden van het stationsplein bevindt zich een loopstrook voor voetgangers die de ingang van het station met de looproute naar het centrum verbindt. Scenario 2 zorgt dus voor een goede geleiding van de loopstromen tussen het centrum en het station. Ten aanzien van de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers wordt het ontwerp als licht ongunstig beoordeeld omdat langzaam verkeer maar op één locatie kan oversteken.

5.3. Beoordeling scenario 3

In scenario 3 wordt uitgegaan van één verhoogd plein. In tegenstelling tot scenario 1 en 2 rijdt het verkeer via 2 gescheiden rijloperen over het plein. De sterke shared space inrichting zorgt naar verwachting een betere verlaging van de rijsnelheid rond de aansluiting Zuidelijke Parallelweg-Dorpsplein. Het gehele plein ligt op hetzelfde niveau waardoor het verblijfskarakter van het gebied wordt versterkt. Ten aanzien van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van het gemotoriseerd verkeer wordt scenario 3 licht ongunstig beoordeeld omdat de haltehaven aan de zuidzijde verdwijnt en de bus in toekomst op het plein halteert. Daarnaast zal de verkeersafwikkeling van het



gemotoriseerd verkeer worden verstoord omdat langzaam verkeer in principe overal mag oversteken. Er is weliswaar een centrale oversteeklocatie aanwezig, waar voetgangers in de voorrang mogen oversteken. Maar vanuit de gedachte van Shared Space mogen voetgangers ook op andere locaties oversteken. Hetzelfde geldt ook voor fietsverkeer. Naar verwachting zal de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van gemotoriseerd verkeer dus gaan afnemen. De oversteekbaarheid van voetgangers zal worden verbeterd. Voetgangers steken immers ter hoogte van de zebepad in de voorrang over en mogen. Daarnaast is het toegestaan overal de Zuidelijke Parallelweg over te steken. Wel dient hier door middel van sociale interactie tussen de verkeersdeelnemers de voorrang te worden afgestemd. Voor fietsverkeer geldt ook dat het in principe overal is toegestaan het plein over te steken.

5.4. Beoordelingstabel

Criterium	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3
Verlagen snelheid t.h.v. station	+	+	++
Verlagen snelheid t.h.v. Dorpsplein	+	+	++
Kwaliteit verkeersafwikkeling gemotoriseerd verkeer	o	o	-
Oversteekbaarheid langzaam verkeer	o	o	+
Versterken verblijfskarakter	+	++	++
Geleiding loopstromen	o	++	o
Totaal	3	6	6