

Shared Space: veilig of onveilig?

een bijdrage die er op gericht is om een populaire ontwerpfilosofie te objectiveren.

Rob Methorst, Dienst Verkeer en Scheepvaart, rob.methorst@rws.nl

Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2007,

22 en 23 november 2007, Antwerpen

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1. Inleiding	4
2. Idee en visie van Shared Space.	5
3. Enkele Shared Space showcases	7
3. Wat is er nieuw aan Shared Space?	9
4. Onderliggende aannamen	12
6. Conclusie.....	15
Referenties.....	18

Samenvatting

Share Space: veilig of onveilig?

Shared Space is een wervend concept, daar kan niet aan worden getwijfeld. Het belangrijkste winstpunt van de projecten is de aanzienlijk verbeterde ruimtelijke kwaliteit. Shared Space is een reactie op de lelijkheid die is ontstaan door een sterk probleemoplossingsgerichte aanpak van de verkeerskunde en de verkeerstechniek.

Het gaat in alle projecten om situaties waarbij de weg er zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie heeft en waar het niet mogelijk is gebleken om de hoeveelheid autoverkeer drastisch te beperken. Shared Space biedt hier een compromis, waarbij de tol betaald wordt door fietsers en voetgangers.

Er blijkt een groot verschil te zitten tussen de theorie van de visie Shared Space en de praktijk. In de praktijk wordt het principe van delen van de ruimte onder invloed van de participatie van de bevolking en zakelijk betrokkenen - gelukkig - niet zo strikt doorgevoerd als de naam aangeeft. Daarmee wordt compensatie geboden voor de zwakke punten in de visie, die veroorzaakt worden door aannamen waarop nogal wat is af te dingen.

In het algemeen kan gesteld dat in de show cases de objectieve verkeersveiligheid is verbeterd. Er zijn wel vraagpunten die aandacht vragen, namelijk:

- verbetering van veiligheid door het scheppen van onveiligheid?
- is het concept wel toe te passen op wegen met een dominante verkeersfunctie? Hoe zit het dan met de barrièrewerking?
- kan het concept ook worden toegepast in de Randstad, waar verkeer hectischer is en de sociale verhoudingen anoniemer?

1. Inleiding

Een onderwerp dat de laatste jaren steeds opduikt op nationale en internationale conferenties over verkeer en openbare ruimte is Shared Space. Hans Monderman en het Keuninginstituut hebben er veel positieve aandacht mee gekregen. In grote krantenkoppen wordt het concept neergezet als 'Meer veiligheid door geen verkeersborden, geen stoplichten en geen strepen' (zie onder meer Sprangers, 2007 en Herngreen, 2004). Verkeer moet niet worden geregeld, maar worden overgelaten aan ieders beleefdheid, gezond verstand en sociale interactie. Zo'n idee past in een tijdgeest waarin de politiek nadruk legt op eigen verantwoordelijkheid. Dat Monderman's idee aanslaat blijkt wel: hij is 'Innovator van het jaar 2006' en het heeft hem een ere-doctoraat opgeleverd.

In Nederland wordt er, zeker door verkeersveiligheidsexperts en belangenbehartigers van mensen met een handicap, in het algemeen met enige scepsis op gereageerd. Dat is niet onbegrijpelijk, want middels de wervende Shared Space promotiepresentaties, waarin een sterk beroep gedaan wordt op het gezond verstand, worden verkeerskundigen als ontwerpers afgeschilderd die doorgeslagen zijn in het regelen van het verkeer en het vasthouden aan de traditioneel gewenste uniformiteit. Volgens de bedenkers zou dit schijnveiligheid opleveren. Dat vinden de betrokken experts, beleidsmakers en uitvoerders natuurlijk niet leuk. Zouden ze het dan altijd bij het verkeerde eind gehad hebben? Zijn al die verkeerskundige elementen als trottoirs, fietspaden, zebra's, middengeleiders, drempels, kruispuntplateaus, belijning en verkeersborden ècht niet nodig?

De vragen die voorliggen zijn:

- waarin onderscheid het concept zich van het huidige verkeerskundige ontwerp
- wat zijn hiervan de gevolgen voor de verkeersveiligheid

In deze paper worden de bovenvermelde vragen beantwoord. We beginnen met een beschrijving van het idee en de visie van Shared Space, in het bijzonder de problemen die er door zouden moeten worden opgelost. Vervolgens geven we een korte beschrijving van de Shared Space showcases en gaan we in op de afbakening, doelstellingen die in de Shared

Space projecten gehanteerd worden en de aannamen die aan de basis van het concept liggen. Tot slot trekken wij enige conclusies.

2. Idee en visie van Shared Space.

Shared Space is een Europees samenwerkingsproject dat nieuwe ruimtelijke vormgevingsconcepten zou moeten ontwikkelen om verkeer, verblijven en andere ruimtelijke functies met elkaar in evenwicht te brengen. Op dit moment zijn er een aantal samenwerkingspartners, namelijk de provincie Friesland, en de gemeenten Haren en Emmen in Nederland, Oostende (België), Ejby (Denemarken), Bohmte (Duitsland) en het graafschap Suffolk (Engeland). Voorts zijn er nog tal van andere gemeenten, vooral in de Benelux, Scandinavië en het Verenigd Koninkrijk mee in verband te brengen.

Het concept Shared Space is terug te voeren op de ideeën van Nederlandse verkeersingenieur Hans Monderman. Hij ontwikkelde het idee om binnenstedelijk verkeer op een alternatieve manier te regelen en de mens en zijn veelsoortige activiteiten daarbij centraal te stellen. In tegenstelling tot snelheidsbeheersende maatregelen uit de 80-er jaren zet Shared Space niet in op beperking van het autoverkeer, maar vooral op vrijwillige gedragsverandering van alle gebruikers van de openbare ruimte, ondersteund door aangepaste vormgeving en uitrusting. De gedragsverandering zou bereikt moeten worden door verkeersregels en in het bijzonder verkeersborden en typische verkeerskundige elementen te vervangen door sociale regels. Kenmerkend voor Shared Space is dat verkeerslichten, borden en verkeersmarkeringen zoveel mogelijk weg worden gelaten en dat de ruimte zo helder en open mogelijk wordt ingericht. De regels uit het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens blijven van kracht. Dus op een ongeregelde kruising gaat al het rijdend verkeer van rechts gewoon voor.

Doel is een gezamenlijk en gemeenschappelijk gebruik van de ter beschikking staande verkeersruimte in een verblijfsgebied. Vooral het gemotoriseerde verkeer zou meer bewust moet worden van de sociale en culturele structuur, waarbinnen men zich er dient te gedragen.

Shared Space biedt een oplossing voor de ongewenste ontwikkeling dat steeds meer straten door de groei van het gemotoriseerde verkeer tot verkeersruimte in zijn gericht. In de ogen

van de bedenkers zijn verkeersregels zijn belangrijker geworden dan sociale omgangsvormen. Shared Space moet er aan bijdragen dat de rollen weer worden omgekeerd. Mensen moeten een omgeving aantreffen waarin zij zich vrij kunnen bewegen en een gebied leren kennen. Verblijfsgebieden moeten niet als verkeersgebied worden vormgegeven, maar als ruimte voor mensen, waarin leven en beleven op de eerste plaats staan.

Randvoorwaarde voor het functioneren van verblijfsgebieden is dat er ook een snel verkeersnetwerk is. Op dat snelle netwerk gelden de regels van het verkeer, dat snel en veilig de verschillende 'mensengebieden' ontsluit. Alleen op die manier kan de kwaliteit van het langzame netwerk behouden blijven.

Shared Space gaat er van uit dat het verkeersgedrag sterker wordt beïnvloed door de uitstraling van een plaats of gebied dan door geboden en verboden. Bijvoorbeeld een goed zichtbare school met spelende kinderen met een aangepaste weginrichting heeft een veel sterker effect op het snelheidsgedrag van automobilisten dan een verkeersbord, dat overstekende kinderen aanduidt, zonder dat er in de verste verte een kind te zien is (Keuning Instituut, 2005).

Uitgangspunt is ook politieke verantwoordelijkheid en participatie van de bevolking, waarbij zowel in de planvoorbereiding als later in de dagelijkse omgang met verkeerssituaties meer eigen verantwoordelijkheid van de burger verlangd wordt. Het is gewenst om te werken in een integraal proces, waarin bewoners, gebruikers, zakelijk belanghebbenden en vakmensen allen kennis en vaardigheden inbrengen. Een interdisciplinair team moet verantwoordelijk zijn voor het ontwerp. Dat team moet creatief zijn en bereid zijn samen te werken en te communiceren.

Op deze manier wil Shared Space tweevoudige kwaliteit realiseren: ruimtelijke kwaliteit en democratische kwaliteit. De ruimtelijke kwaliteit wordt nagestreefd door het samenvoegen van kennis en ervaring uit vele vakgebieden. Van Democratische kwaliteit kan worden gesproken als het project verankerd is in de samenleving: betrokkenheid, samenwerking en medeverantwoordelijkheid in brede lagen van de bevolking.

Voor de organisatie, vormgeving en uitrusting van de openbare ruimte biedt Shared Space geen kant-en-klaar recept. Iedere individuele probleemsituatie vereist maatwerk. Desondanks zijn er wel een paar algemene uitgangspunten voor de vormgeving van 'mensengebied' te formuleren. Om het sociaal gedrag te bevorderen moet bij de vormgeving van de straten en hun omgeving zoveel mogelijk gebruik gemaakt worden van karakteristieke omgevingselementen en zo min mogelijk van verkeerskundige maatregelen. Voorrangmaatregelen moeten worden vervangen worden door intermenselijke interactie.

Een belangrijke redenering achter Shared Space is dat door het wegnemen van al die verkeersregelingen en mening van verkeer een bepaald gevoel van onveiligheid wordt gecreëerd. Dit zou vervolgens leiden tot een hogere attentie en veiliger gedrag van weggebruikers.

3. Enkele Shared Space showcases

In Nederland zijn er op dit moment drie showcases voor Shared Space, het kruispunt De Drift/Torenstraat – Noord/Zuidkade in Drachten, het Laweiplein in Drachten en het centrumdeel van de Rijksstraatweg in Haren (Groningen).

Het kruispunt De Drift – Kaden in Drachten is gereconstrueerd in 1998. Het ligt in het centrum van Drachten. Voor reconstructie was het een met verkeerslichten geregeld kruispunt. Bij de reconstructie is het kruisingsvlak als een plein vormgegeven; er zijn geen aanduidingen voor rijloper, fietser of voetganger. Op de toeleidende wegvakken vindt een dergelijke scheiding wel plaats. Op de voormalige hoofdroute De Drift/Torenstraat zijn op verzoek van de bewoners oversteekvoorzieningen voor voetgangers gemaakt en zijn geleidelijnen voor blinden aangebracht. Verkeersborden zijn weggelaten. Op het plein heeft al het rijdend verkeer van rechts voorrang

Het Laweiplein in Drachten is gereconstrueerd in 2001. Ook dit was een (druk) kruispunt dat met verkeerslichten geregeld werd. Tijdens de reconstructie is het omgevormd tot een rotonde. Fietsoversteken liggen op zo'n 30 meter voor de rotonde en is met geschilderde

voorrangsdriehoeken de voorrang van fietsers gemarkeerd. Behalve het rijrichtingbord op het middeneiland van de rotonde staat er geen verkeersborden. Het plein voor het Cultureel Centrum De Lawei is open en kan zowel door voetgangers als fietsers worden gebruikt. Het is aantrekkelijk vormgegeven met een luxe tegel en fonteinen. Op één punt, dat op geruime afstand van de rotonde ligt, is een met zebra gemarkeerde oversteek gemaakt.

Het project in Haren is in oppervlakte het meest omvangrijk en is onderdeel van de herinrichting in het kader van het Komplan Haren. Niet alleen de Rijksstraatweg, maar ook een aantal toeleidende straten zijn heringericht. Het betreffende deel van de Rijksstraatweg is het centrum van Haren, waar winkels en horeca te vinden zijn. Komend vanaf Groningen wordt het project ingeleid door een rotonde. De kruisingsvlakken zijn open en er is geen markering te vinden voor fietsers of voetgangers. Op de tussenliggende wegvakjes is de rijloper gescheiden van de fiets- en voetgangersruimte door bomen, lantaarnpalen en enkele hekjes, maar liggen wel op hetzelfde niveau. De fietsloper is 'zacht' gemarkeerd door een stenenlijn. Voor het gebied is een parkeerverbod-zone van kracht. Er is parkeergelegenheid op korte afstand van het centrumgebied. Het parkeerverbod wordt tamelijk strikt gehandhaafd.

Over het Laweiplein en het Komplan Haren zijn evaluatiestudies beschikbaar. Van het kruispunt De Drift/Kaden zijn alleen ongevalsgegevens beschikbaar. De belangrijkste conclusies van de evaluaties zijn (Noordelijke Hogeschool Leeuwarden, 2007; Grontmij, 2004; Gerlach c.s., 2007):

- de vormgeving van de projecten wordt door de meeste betrokkenen zeer gewaardeerd. De omgeving is veel aantrekkelijker geworden;
- het aantal ongevallen is op alle locaties substantieel afgenomen; op De Drift/Kaden vinden nog met enige regelmaat (lichte) ongevallen plaats, waarbij relatief vaak fietsers betrokken zijn. Op het Laweiplein zijn na reconstructie geen ongevallen met letsel meer gebeurd. Ook op de Rijksstraatweg in Haren zijn na de reconstructie geen ongevallen met letsel meer gerapporteerd;
- over het gecreëerd veiligheidsniveau zijn de meningen verdeeld, maar de meeste respondenten vinden de situatie niet veilig. Dat geldt zowel voor de automobilisten als voor fietsers en voetgangers. In Haren vragen opmerkelijk veel mensen (90%) van de respondenten om een duidelijke keuze over de plek van de fiets: op een fietsstrook of op

de rijloper tussen het autoverkeer. De experts geven voorkeur aan mening op de rijloper; het publiek geeft voorkeur aan fietsers op een afgescheiden, herkenbare strook.

3. Wat is er nieuw aan Shared Space?

Duidelijk is dat Shared Space in de eerste plaats een ontwerpfilosofie is. Het stedelijk gebied moet via participatieve processen zo ontworpen worden, dat alle functies evenwichtig bediend worden en dat motorvoertuigen er in principe als gast gebruik van mogen maken. Shared Space probeert de drie functies verbinden, ontsluiten en verblijven in een ruimte te integreren, aansluitend op het karakter van de gebouwde omgeving en zonder de straatruimte op te delen in specifieke gebruikszones.

De laatste decennia zijn er onder invloed van een verslechterend milieu en verkeersonveiligheid op tal van plaatsen met Shared Space vergelijkbare principes gelanceerd: de woonerf-gedachte, woon-speelgebieden, winkelerven, verkeersarme en verkeersluwe woonwijken, 30 km/h verblijfsgebieden, Traffic Calming etc. Wegvakken en straten, waar maar weinig verkeer te vinden is, konden worden heringericht om de verblijfsfunctie te benadrukken. Inmiddels zijn er sinds de 90-er jaren ook voor verkeersaders ontwikkelingen. Zo zijn er een aantal doorgaande wegen door kernen ter plekke van het dorpscentrum heringericht om de verblijfs- en winkelfunctie beter te ondersteunen. Een voorbeeld uit 1982 is het dorp Weiteveen (bij Schoonebeek); een recenter en grootschaliger aanpak vond plaats in Oosterbeek, een Duurzaam Veilig demonstratieproject. Deze projecten zouden gemakkelijk door kunnen gaan voor een Shared Space project.

In het – door Shared Space adepten verguisde - CROW handboek Aanbevelingen Voor Stedelijke Verkeers- en Vervoersvoorzieningen (ASVV) worden alle relevante principes vermeld. Toegegeven, de uitwerking in de voorbeelden is vaak nogal technocratisch en niet primair gericht op de inpassing in de bebouwde omgeving. Het is daarom niet zo verwonderlijk dat sommige verkeersplanners Shared Space als 'oude wijn in nieuwe zakken' bestempelen. Op deze plaats kan worden opgemerkt dat, hoewel de bovenvermelde principes

weliswaar al lang in de richtlijnen en regelgeving verankerd zijn, in de praktijk worden ze echter lang niet zo consequent uitgevoerd als bij de Shared Space projecten het geval is.

Anderzijds moet vermeld worden dat in de uitgevoerde Shared Space projecten het mengingsprincipe niet rigide wordt toegepast. Zo is het kruispunt Laweiplein in Drachten, één van de showcases van Shared Space, een “klassieke” rotonde, waar de rijloper van de ruimte voor fietser en voetganger gescheiden zijn. In Haren, een andere showcase, zijn alleen de kruisingsvlakken uitgevoerd volgens het meningsprincipe; op de wegvakken er tussen kunnen voetgangers en fietsers beschikken over een afgeschermd ruimte. Met andere woorden, Shared Space is dus in de praktijk niet synoniem voor gedeelde en open ruimte.

Belangrijk om te weten is ook dat lelijkheid van de openbare ruimte bij alle Shared Space projecten de prikkel was of is voor de reconstructie. Het gaat zo dus in de eerste plaats om stedenbouwkundige verbeteringen om bestaande straten en pleinen op te waarderen. Het doel is dus niet in de eerste plaats om capaciteitsknelpunten of ongevallenconcentraties uit de weg te ruimen en oplossingen te vinden die de doorstroming van alle verkeerssoorten verbeteren of de verkeersveiligheid te verhogen. Zoals vermeld gaat het er vooral om alle functies evenwichtig te faciliteren, maar dan vanzelfsprekend wel met oplossingen waarin zowel de doorstroming als de veiligheid optimaal uit de verf komen.

Nieuw van Shared Space is dat ook bij hogere verkeersintensiteiten verkeerssoorten worden gemengd en dat de voorrang op de kruispunten met simpele rechts-voorrang regelingen wordt geregeld. In het kader van het Startprogramma Duurzaam Veilig is rechts-voorrang algemeen beperkt tot wegen en straten met een erf- of verblijfsfunctie; op ontsluitingswegen moet de voorrang geregeld zijn. Shared Space is Duurzaam Veilig-termen daarmee onlosmakelijk verbonden met de functie erftoegang of verblijfsgebied en nadrukkelijk niet de gebiedsontsluitingsfunctie. Binnen verblijfsgebieden kan het voorkomen dat bepaalde straten een relatief hoge verkeersintensiteit hebben. Dat is vanuit de verkeersveiligheid gezien acceptabel als de snelheid van het gemotoriseerde verkeer laag is (30 km/h of lager) en ontmoetingen daardoor een laag ongevalrisico hebben.

Bij alle uitgevoerde Shared Space projecten was de bestaande capaciteit van de weg uitgangspunt. Het was nadrukkelijk niet de bedoeling het verkeer om te leiden langs andere routes; de verkeersfunctie van de weg zou niet mogen worden aangetast. Zo werd er op het oorspronkelijk met verkeerslichten geregelde kruispunt Laweiplein in Drachten een rotonde gemaakt; een traditioneel rechts-voorrang kruispunt zou onacceptabele wachttijden teweeg hebben gebracht. De kruispunten in Drachten en Haren verwerken overigens aanzienlijk meer verkeer dan gebruikelijk bij zulke kruispuntoplossingen. De gemeten verkeersafwikkeling is ook groter dan de wat in richtlijnen wordt aangenomen als capaciteitsgrens voor zulke regelingen.

Nieuw is voorts dat er daadwerkelijk verregaand afgezien is van bebording. Illustratief is het project Laweiplein in Drachten. Een voorrangsbebording ontbreekt geheel, zelfs bij de rotonde zijn alleen haaiantanden geschilderd. Ook wordt afgezien van snelheidsbeperkingen (formeel is dus de maximum snelheid 50 km/h); door passende vormgeving moeten hoge snelheden vermeden worden. Het rustende verkeer wordt door middel van markeringspaaltjes en hekjes consequent uit het nieuw ingerichte domein consequent verdrongen. Er zijn in het geheel geen verkeersborden met parkeer- en stop verboden geplaatst. Daar waar het traject overzichtelijk is wordt zelfs het bord 'voetgangersoversteekplaats' weggelaten. De zebra-markering wordt hier ondersteund door een goede verlichting en de ontwerpers gaan er van uit dat daarmee voldoende waarborgen geboden zijn voor een veilige oversteek. Er blijven maar heel weinig borden over: men ziet alleen noodzakelijke borden om de rijrichting aan te geven op de rotonde en 'ga rechts' bij een vluchtheuvel.

Sinds het begin van de 90-er jaren worden er pogingen gedaan om het verkeersbordenwoud te slechten. Dit sluit overigens aan bij de uitgangspunten van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) en in het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) die begin jaren 90 van kracht zijn geworden, namelijk dat gewenst gedrag bij voorkeur wordt afgedwongen door inrichting van de weg en niet door verkeersborden. De wetgever streeft daarmee bewust naar meer eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker.

Met ander woorden: Shared Space voert de richtlijnen en aanbevelingen met betrekking tot verkeerstekens en borden, die sinds de 90-er jaren ook in de regelgeving verankerd zijn, wezenlijk consequenter en omvangrijker uit dan vaak het geval is.

4. Onderliggende aannamen

De visie Shared Space is over langere tijd opgebouwde filosofie, waaraan steeds is geschaafd. Zoals bij elke visie, is ook hier sprake van een aantal aannamen. In deze paragraaf worden er een aantal tegen het licht gehouden.

In presentaties en artikelen over Shared Space wordt gesteld: "onveilig is erg veilig". Dat wordt gestaafd aan de hand van ongevallenstatistiek. Onderliggende aanname bij de stelling is dat als mensen zich onveilig voelen, zij extra voorzichtig zullen zijn en omgekeerd, als mensen zich veilig wanen, zij nergens meer op letten. Dat laatste is in principe waar, maar op het eerste is nogal wat af te dingen. Allereerst, er wordt van uitgegaan dat het gevaar wordt herkend. Als vermeld is dat niet vanzelfsprekend. In de tweede plaats wordt er van uitgegaan dat de bedreigden het juiste, veilige responsgedrag (kunnen) vertonen: dat mensen weten wat ze moeten doen, dat zij daartoe in staat zijn en dat zij daarbij geen fouten maken. Ook dat is niet vanzelfsprekend. Ten derde is een ethisch argument: is het goed om de verantwoordelijkheid voor de gevaarstelling te leggen bij de sterkste partij? Is het fair om bewust feitelijk gevaar te scheppen de verantwoordelijkheid voor eigen veiligheid te laten rusten op de schouders van de meest kwetsbaren? Dat riekt naar de wet van de jungle. Observaties in Drachten en Haren laten ook zien dat automobilisten voorrang nemen en gewoon doordrukken. In Haren 'bedreigen' fietsers voetgangers; het is te zien dat zij elkaar niet verwachten (Grontmij, 2003). Er gebeuren, zij het duidelijk minder dan in de oude situatie, ook (geregistreerde) ongevallen mee.

Een ander kernpunt in de visie van Shared Space is dat verkeersdeelnemers verantwoordelijk zijn voor hun eigen veiligheid en die van hun mederuimtegebruikers, en dat die verantwoordelijkheid zo min mogelijk, liefst niet, moet worden overgenomen door een

regelende overheid. Dit is overigens een uitgangspunt waar de Nederlandse overheid achter staat en dat ook terug te vinden is in het verkeersveiligheidsbeleid.

De vraag is: wanneer dient de overheid toch haar verantwoordelijkheid moet nemen. Die vraag is niet eenvoudig te beantwoorden omdat het hier gaat om politieke en ethische vraagstukken. Belangrijke randvoorwaarden hierbij zijn dat de gebruikers het gewenste gedrag ook kennen, begrijpen en ook willen en kunnen toepassen. Uit de huidige praktijk blijken bepaalde groepen niet in staat zijn die regels uit te voeren. Dat kan bijvoorbeeld opgaan voor kinderen, jongeren en mensen uit andere (sub-) culturen.

Ook weten we dat een deel van de weggebruikers sociale en verkeersgedragsregels al dan niet bewust aan hun laars lappen (Verschuur, 2003).

Monderman c.s. geven duidelijk aan dat Shared Space een visie is voor verblijfsruimten en dat automobilisten het maar korte tijd kunnen opbrengen om zich als gast te gedragen. Ook wordt beschreven dat niet iedereen zich sociaal zal gedragen. Omdat het maar om een klein percentage (zo'n 10%) gaat van mensen zou dat niet erg zijn. Het gaat om het algemene beeld, om wat de meerderheid van de automobilisten doet.

Deze laatste aanname is aanvechtbaar. Natuurlijk, als een groot deel van de mensen zich onverantwoordelijk gedraagt, zijn de risico's hoger. Maar de relatie onveilig gedrag – ongevallen is subtieler. Ongevallen zijn uitzonderlijk. Uit verschillende studies (bijvoorbeeld Verschuur, 2003) is gebleken dat mensen die het niet zo nauw nemen met de (verkeers-)regels (10 – 15% van de automobilisten) substantieel vaker bij ongevallen betrokken zijn dan mensen die zich nauwgezet aan gedragsregels houden en het beste met andere mensen voor hebben. Verder is het natuurlijk zo dat iemand in een auto zich meer kan permitteren dan iemand op een fiets en dat anderen zich in de meeste gevallen defensief opstellen als een automobilist zich hufterig gedraagt.

Wat hier nog bijkomt is dat de politie maar een beperkt deel van de ongevallen registreert. Met name ongevallen met fietsers en voetgangers komen vaak niet ter ore van de politie. Dat betekent dat betrouwbare uitspraken over de veiligheid van het langzaam verkeer niet gedaan kunnen worden. Als er in de ongevallenregistratie geen ongevallen met fietsers en voetgangers zijn opgenomen, wil dat niet zeggen dat er geen gebeurd zijn (Methorst, 2003).

Ongevallencijfers in lokale evaluatiestudies kunnen daardoor niet als doorslaggevend bewijs gehanteerd worden voor de veiligheid.

In de visie wordt benadrukt dat communicatie tussen verkeersdeelnemers bepalend is voor het verkeersgedrag. Bij lage snelheden hebben mensen meer tijd om te communiceren en de verbale en non-verbale taal te interpreteren. Aanname is daarbij dat iedereen in staat is om het gecommuniceerde te begrijpen, zijn verantwoordelijkheid te nemen en adequaat te reageren op anderen. Van kinderen en mensen met een visuele of een mentale handicap mag niet worden verondersteld dat zij daar toe in staat zijn. Ook ouderen kunnen niet ten alle tijden snel genoeg reageren en goed anticiperen, zeker niet als het druk is. Deze groep (ca. 25% van de mensen) loopt een aanzienlijk verhoogt risico.

Een andere aanname is dat de vormgeving bepalend is voor het gedrag en de mate waarin mensen op straat met elkaar communiceren en de verkeersveiligheid. Tot op zekere hoogte is dat waar. In een artikel in het blad Verkeerskunde zeggen de SWOV en het CROW daarover (www.Verkeerskunde.nl, citaat uit artikel d.d. 26-6-06):

" 'Shared Space' leent zich alleen voor 30 km-gebieden', stellen SWOV en CROW . Daar harmonieert het met de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Op gebiedsontsluitings- en stroomwegen kan 'shared space' wel degelijk botsen met veiligheidsbeginselen. 'Een fundamenteel verschil is dat bij Duurzaam Veilig de omgeving wordt aangepast aan capaciteiten en beperkingen van mensen. Terwijl er bij shared space eigenlijk van uit wordt gegaan dat de mens zich wel aanpast aan de omgeving, mits die op een bepaalde manier is ingericht', zegt SWOV.

Ook het kennisinstituut CROW is bezorgd over de positie van kwetsbare verkeersdeelnemers. Bij absolute menging van verkeerssoorten dreigen die het onderspit te delven. 'Sterke verkeersdeelnemers hebben van nature de neiging de ruimte voor zich op te eisen. Daaruit komt subjectieve onveiligheid voort, wat ertoe kan leiden dat zwakke verkeersdeelnemers 'shared space'-ruimtes gaan mijden of zich helemaal niet meer in die openbare ruimte durven te begeven.' Buiten de bebouwde kom ziet het CROW overigens nog wel kansen als landschappelijke elementen worden benut voor betere inpassing. 'Dat voorkomt lelijke doorsnijdingen', meent het CROW.

Voor een slotoordeel is het volgens SWOV trouwens nog te vroeg. 'Pas na grondige evaluaties van de veiligheidseffecten kan de methode goed worden beoordeeld.' "

Een andere impliciete aanname is dat alle verkeers- en ruimtelijke problemen uniek zijn en altijd het beste kunnen worden aangepakt met maatwerk. Soms is het verstandig om oog te hebben voor de mate waarin een probleem generiek is en vergelijkbaar met de problematiek op andere locaties. Dat is het geval wanneer mensen genoodzaakt zijn om in korte tijd snel te reageren op complexiteit, dus wanneer het ergens druk is op plek waar men niet bekend is. Mensen kunnen in tijdnood komen en dan de verkeerde beslissing nemen en zo gevaar lopen en een ongeval krijgen. Dat geldt voor een aantal groepen in het bijzonder: kinderen, mensen met een mentale handicap, ouderen en in het algemeen mensen die ergens te voet zijn om te winkelen (zij concentreren zich niet op verkeer). Kinderen hebben altijd meer tijd nodig om de aangeboden informatie te verwerken en hebben onvoldoende verkeerservaring en verkeersinzicht; naarmate men meer op leeftijd geraakt, heeft men weliswaar meer verkeerservaring en –inzicht om om te gaan met bekende complexe situaties, maar men heeft ook meer tijd nodig goed te reageren op onbekende complexe situaties. Wanneer er relatief veel mensen in een omgeving zijn die er niet bekend zijn, is complexiteit een sterk risicoverhogende factor. Bij Shared Space is het ontwerpprincipe van een zo leeg mogelijke ruimte op dit punt een duidelijke pré, maar veel 'krioelend' verkeer is niet zonder (feitelijk) risico.

6. Conclusie

Shared Space is een wervend concept, daar kan niet aan worden getwijfeld. Het belangrijkste winstpunt van de projecten is de aanzienlijk verbeterde ruimtelijke kwaliteit. Shared Space is een reactie op de lelijkheid die is ontstaan door een sterk probleemoplossingsgerichte aanpak van de verkeerskunde en de verkeerstechniek: de vele verflijnen, verkeersborden, verkeersdrempels, middengeleiders, sluisen, hekjes etc. Verblijfsgebieden zouden minder verkeers- en meer mensgericht moeten zijn; Shared Space speelt daar goed op in.

Het gaat in alle gevallen om situaties waarbij de weg er zowel een verblijfs- als een verkeersfunctie heeft en waar het niet mogelijk is gebleken om de hoeveelheid autoverkeer drastisch te beperken. Daarmee kon niet worden voldaan aan het uitgangspunt van Duurzaam Veilig: een strikt onderscheid tussen verblijfsgebieden en verkeersruimten (gebiedsontsluitingswegen). Shared Space biedt hier een compromis, waarbij de snelheid van het autoverkeer laag is, onder meer doordat langzame en snelle verkeersdeelnemers samen de ruimte gebruiken en de langzame daarmee het verplaatsingstempo bepalen. Door de lage rijnsnelheid kunnen mensen beter op elkaar reageren en kunnen conflicten worden beheerst. Als er al ongevallen plaats vinden, zullen ze in de regel minder ernstig aflopen. Dat blijkt in de praktijk te kloppen: het aantal (geregistreerde) ongevallen met letsel is na reconstructie sterk gereduceerd. Conflicten zijn er echter nog wel degelijk en dat is dan ook gelijk het kritiekpunt van de ruimtegebruikers, zowel de automobilisten als de 'verblijvers'. Zij vinden het niet veilig. Fietsers en voetgangers lopen ook feitelijk meer risico dan automobilisten. Met name kinderen, mensen met een handicap en ouderen worden beperkt in hun bewegingsvrijheid; kinderen kunnen er niet zonder begeleiding rondlopen, gehandicapten en ouderen voelen zich in een hoek gedrukt en zullen zich gedwongen voelen om er zich zo min mogelijk op te houden. Zij betalen de tol voor het compromis.

Er blijkt een groot verschil te zitten tussen de theorie van de visie Shared Space en de praktijk. In de praktijk wordt het principe van delen van de ruimte onder invloed van de participatie van de bevolking en zakelijk betrokkenen - gelukkig - niet zo strikt doorgevoerd als de naam aangeeft. Daarmee wordt compensatie geboden voor de zwakke punten in de visie, die veroorzaakt worden door aannamen waarop nogal wat is af te dingen. Dat geldt ook voor het idee dat leven zonder verkeersborden, verkeerslichten en andere verkeerstechnische elementen voor een deel goed mogelijk is. De stelling 'onveiligheid is heel erg veilig', of sterker, het introduceren van onveiligheid om veilig gedrag op te roepen, is zeer aanvechtbaar en brengt voor mensen die beperkt verkeersvaardig zijn of een foute inschatting maken onaanvaardbare risico's met zich mee.

Een belangrijk punt is de vraag binnen welke randvoorwaarden Shared Space toegepast kan worden. Uit het voorgaande en observaties ter plekke kan worden geconcludeerd:

- alleen in verblijfsgebieden, waar geen gebiedsvreemd verkeer; het verkeer moet zijn oorsprong of bestemming in de nabije omgeving hebben, waardoor er een zekere betrokkenheid met het wel en wee van de gebruikers aanwezig is.
- in het bijzonder centrumgebieden langs 'oude' traversen en verkeersaders door dorpen en kleine steden, zonder verbindende functie
- parkeren vindt plaats buiten het te renoveren gebied; terrassen en uitstallingen in de doorgangszone voor voetgangers (en fietsers) worden effectief geweerd;
- voor voetgangers wordt een veilige zone gecreëerd, waar zij niet worden gehinderd door 'vrije' fietsers
- participatie van bewoners, gebruikers en zakelijk betrokkenen is een absolute vereiste om de gebruikskwaliteit te waarborgen en de scherpe kantjes van de ontwerpfilosofie er afgehaald worden.

Tot slot de vraag: vergroot Shared Space de verkeersveiligheid?

- In het algemeen kan gesteld dat in de show cases de objectieve verkeersveiligheid is verbeterd
- er zijn wel punten die aandacht vragen, namelijk:
 - verbetering van veiligheid door het scheppen van onveiligheid?
 - is het concept wel toe te passen op wegen met een dominante verkeersfunctie? Hoe zit het dan met de barrièrewerking?
 - kan het concept ook worden toegepast in de Randstad, waar verkeer hectischer is en de sociale verhoudingen anoniemer?

Dankbetuiging

Dit paper is tot stand gekomen door stimulans en voorzetten van Jürgen Gerlach, Dirk Boenke en Jens Leven van de Universiteit van Wuppertal. Ook Pieter van Vliet heeft door kritische opmerkingen en hulpvaardige adviezen een wezenlijke bijdrage aan de totstandkoming van dit artikel geleverd. Ik ben hen daarvoor erg dankbaar.

Rotterdam, 30 augustus 2007 / Rob Methorst

Referenties

Jürgen Gerlach, Rob Methorst, Dirk Boenke & Jens Leven (2007): *Sinn und Unsinn von Shared Space – Zur Versachlichung einer populären Gestaltungsphilosophie*, Bergische Universität Wuppertal, Wuppertal

Grontmij (2004): *Evaluatie Komplan Haren*, Haren 2004

Rik Herngreen: *Verkeer of verkeren – weg van het landschap*, Provincie Groningen, Groningen 2004

Keuning Instituut, Senza Communicatie (2005): *Shared Space: Raum für alle*, Groningen/Leeuwarden

Francine Loiseau (1990) – Van Baerle: *Better and safer streets through traffic calming*, Edition Amarcande, Paris

Rob Methorst (2003): *Vulnerable Road Users*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam

Rob Methorst (2007): *Pedestrians' Quality Needs – a conceptual framework*, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Rotterdam

Noordelijke Hogeschool Leeuwarden (2007): *The Laweiplein – evaluation of reconstruction in to a square with roundabout*, Noordelijke Hogeschool, Leeuwarden.

Chris Sprangers (2007): *Verkeer zonder regels*, Intermediair 9 januari 2007

SWOV (2006): *'De openbare ruimte moet weer menselijk worden – nog te vroeg voor eindoordeel over "Shared Space"'*, In: *Verkeerskunde* nr. 5, 2006

Carol Thomas (2006): *Shared Surface Street Design: Report of focus groups held in Holland*, Guide Dogs, Reading

William Verschuur (2003): *Onderzoek uitgevoerd met de 'Driver behaviour Questionnaire'*, Rijksuniversiteit Leiden, rapport Werkgroep Veiligheid/R-03-68, Leiden.

Fred Wegman en Letty Aarts (2005): *Door met Duurzaam veilig*, SWOV, Leidschendam