

# Shared Space: veilig of onveilig?

## *Een sterke visie of populisme?*

### **Samenvatting**

Shared Space is ongetwijfeld een wervend concept. Het belangrijkste winstpunt van de projecten is de aanzienlijk verbeterde ruimtelijke kwaliteit. Shared Space is een reactie op een in de ogen van de bedenkers doorgeslagen verkeerskundige aanpak en inrichting van verblijfsgebieden. In de praktijk wordt het principe van delen van de ruimte onder invloed van de participatie van de betrokkenen niet strikt doorgevoerd. Daarmee worden de zwakke punten in de visie gecompenseerd. Wat betreft veiligheid biedt Shared Space biedt een compromis, waarbij de tol betaald wordt door fietsers en voetgangers.

*Rob Methorst, Rijkswaterstaat Dienst Verkeer en Scheepvaart*

### **Inleiding**

In de media wordt Shared Space, een idee van de onlangs overleden verkeersingenieur Hans Monderman, afgeschilderd als het Ei van Columbus. Verkeer moet niet worden geregeld, maar worden overgelaten aan ieders beleefdheid, gezond verstand en sociale interactie; verkeersborden kunnen (bijna) allemaal weg.

Zouden verkeerskundigen 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 onnodig?

### **Idee en visie van Shared Space.**

Hans Monderman ontwikkelde het idee om binnenstedelijk verkeer op een alternatieve manier te regelen en de mens en zijn veelsoortige activiteiten daarbij centraal te stellen. Shared Space zet niet in op beperking van het autoverkeer, maar 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 ook dat de ruimte zo helder en open mogelijk wordt ingericht. De regels uit het Reglement

Verkeersregels en Verkeerstekens blijven echter gewoon van kracht. Dus op een ongeregelde kruising gaat al het rijdend verkeer van rechts gewoon voor.

Doel is dat de ter beschikking staande verkeersruimte in een verblijfsgebied door alle verkeersdeelnemers gezamenlijk gebruikt kan worden. Vooral het gemotoriseerde verkeer zou meer bewust moeten worden van de sociale en culturele structuur, waarbinnen men zich er dient te gedragen.

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



*Figuur 1. Hans Monderman.*

### **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).

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:

- 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 en op de Rijksstraatweg in Haren zijn na 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.



*Figuur 2. De Kaden / Drift in Drachten.*



*Figuur 3. Laweiplein te Drachten.*



*Figuur 4. Rijksstraatweg te Haren (Gr).*

### **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 onderliggende principes zijn overigens al geruime tijd te vinden in het ASVV.

Het mengingsprincipe wordt niet rigide wordt toegepast. Zo is het kruispunt Laweiplein in Drachten een “klassieke” rotonde, waar de rijloper van de ruimte voor fietser en voetganger gescheiden zijn. In Haren zijn alleen de kruisingsvlakken uitgevoerd volgens het meningsprincipe; op de wegvakken zijn voetgangers en fietsers wel gescheiden.

Lelijkheid van de openbare ruimte was bij alle Shared Space projecten de prikkel voor reconstructie. Het gaat zo dus in de eerste plaats om stedenbouwkundige verbeteringen om bestaande straten en pleinen op te waarderen en niet om oplossing van capaciteitsknelpunten of ongevallenconcentraties.

Nieuw van Shared Space is dat ook bij hogere verkeersintensiteiten verkeerssoorten worden gemengd en dat de voorrang op de kruispunten met rechts-voorrang 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 (in verband met de veilige invoering van de nieuwe verkeersregel 'voorrang van

langzaam verkeer van rechts'). Shared Space is Duurzaam Veilig-termen 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. Gezien vanuit de verkeersveiligheid is dat acceptabel als de snelheid van het gemotoriseerde verkeer 30 km/h of lager is en ontmoetingen daardoor een laag ongevalrisico hebben.

Bij alle Shared Space projecten was de bestaande capaciteit van de weg uitgangspunt; de verkeersfunctie zou niet mogen worden aangetast. De gemeten verkeersafwikkeling is groter dan de richtlijn-normen voor capaciteitsgrenzen voor zulke situaties.

Nieuw is voorts dat er daadwerkelijk verregaand afgezien is van bebording. Dat sluit overigens aan bij de bedoelingen van de wetgever (zie RVV 1990), die bewust streeft naar meer eigen verantwoordelijkheid van de weggebruiker. In Shared Space projecten gebeurt dat wezenlijk consequenter en omvangrijker uit dan elders.

### **Onderliggende aannamen**

De visie Shared Space is een 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.

Shared Space stelt: "onveilig is veilig". Onderliggende aanname is dat mensen die zich onveilig voelen voorzichtig 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. Dat is niet vanzelfsprekend. In de tweede plaats: is het wel waar dat mensen weten wat ze moeten doen, dat zij daartoe in staat zijn en dat zij daarbij geen fouten maken? Ten derde: is het goed om de verantwoordelijkheid voor de gevaarstelling te leggen bij de sterkste partij? Observaties in Drachten en Haren laten ook zien dat automobilisten voorrang nemen en gewoon doordrukken en dat fietsers voetgangers in de weg zitten.

Een ander kernpunt van Shared Space is dat verkeersdeelnemers verantwoordelijk zijn voor hun eigen veiligheid en die van anderen, en dat die zo min mogelijk moet worden overgenomen door een regelende overheid. De vraag is: wanneer dient de overheid toch haar verantwoordelijkheid moet nemen. Dit is een politiek en ethisch vraagstuk. Belangrijke randvoorwaarden hierbij zijn dat de gebruikers het gewenste gedrag ook kennen, begrijpen en ook willen en kunnen toepassen. De praktijk leert dat bepaalde groepen niet in staat zijn

die regels uit te voeren: kinderen, jongeren en mensen uit andere (sub-) culturen. Er zijn ook altijd mensen die regels aan hun laars lappen.

Monderman c.s. erkennen dat niet iedereen zich sociaal zal gedragen. Omdat het maar om een klein percentage gaat zou dat niet erg zijn. Deze aanname is aanvechtbaar. Uit verschillende studies is gebleken dat de 10 – 15% mensen die het niet zo nauw nemen met de (verkeers-)regels substantieel vaker bij ongevallen betrokken zijn dan mensen die zich er nauwgezet aan houden. Iemand in een auto kan zich meer kan permitteren dan een fietser. Als een automobilist zich hufferig gedraagt stellen anderen stellen zich in de meeste gevallen defensief op.

Wat hier nog bijkomt is dat de politie maar een beperkt deel van de ongevallen registreert. Ongevallen met fietsers en voetgangers komen vaak niet ter ore van de politie. Geen geregistreerde ongevallen wil dat niet zeggen dat er geen gebeurd zijn. Ongevallencijfers zijn dus geen doorslaggevend bewijs voor de veiligheid.

Benadrukt wordt 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. Alweer: kinderen, ouderen en mensen met een handicap kunnen dat vaak niet en lopen zo verhoogd 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. De SWOV en het CROW stellen dat 'Shared Space' leent zich alleen voor 30 km-gebieden. Op gebiedsontsluitings- en stroomwegen kan 'shared space' botsen met veiligheidsprincipes. Een fundamenteel verschil met Duurzaam Veilig is dat daarbij de omgeving wordt aangepast aan capaciteiten en beperkingen van mensen. Bij Shared Space wordt er eigenlijk van uit gegaan dat de mens zich wel aanpast aan de omgeving, mits die op een bepaalde manier is ingericht.

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. Die noodzaak is er wanneer mensen in korte tijd snel moeten reageren op complexiteit, dus wanneer het ergens druk is op plek waar men niet bekend is. Mensen

kunnen dan 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.

## **Conclusie**

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?