

Shared Space

Het concept en zijn toepassing

De laatste 20 jaar worden in Noord-Nederland locaties volgens een onorthodox concept ingericht. Kenmerkend is dat het verblijfskarakter wordt benadrukt en veel traditionele verkeerskenmerken achterwege worden gelaten.

In opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu is een inleiding geschreven over het concept, zijn toepassing en de resultaten. In deze brochure wordt die publicatie samengevat.

Daarbij komen de volgende punten aan de orde:

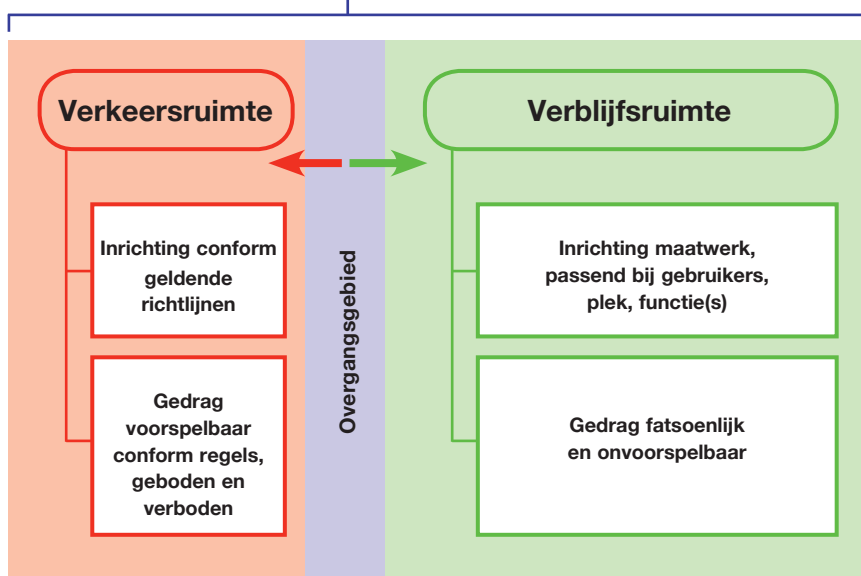
- Wat is *Shared Space*?
- Ervaringen en resultaten uit de praktijk
- Wel of niet met *Shared Space* aan de slag?
- De realisering
- Onderzoeksvragen

Wat is Shared Space?

Shared Space is een concept voor de inrichting en het gebruik van de openbare ruimte en dit concept bestaat uit drie aspecten:

- Men bepaalt welk gedeelte van de ruimte binnen een bepaald gebied (op regionale of lokale schaal) nodig is voor de afwikkeling van het snelle en efficiënte verkeer van A naar B, en welke straten daarvoor worden gebruikt. Dit is de **verkeersruimte** die wordt ingericht volgens de bestaande ontwerprichtlijnen. De wijze waarop deze wegen zijn ingericht maakt aan de gebruikers duidelijk dat van hen verwacht wordt de verkeersregels te respecteren. Zij dragen bij aan een soepele en veilige afwikkeling van het verkeer.
- Alle andere ruimte is **verblijfsruimte**. Hier geldt maatwerk voor de inrichting. De inrichting van de straat maakt duidelijk dat alle gebruikers en functies even belangrijk zijn. De mens, en niet het verkeer staat hier centraal. Dit kan bijvoorbeeld een winkel- of recreatiegebied zijn of de omgeving van een ziekenhuis, een bejaardenhuis, een sportveld, een station of een speelplaats, kortom, elk gebied waar sprake is van veel verschillende gebruikers of functies. Door de inrichting begrijpen de gebruikers dat hier normale fatsoensregels gelden en dat van iedereen wordt verwacht op elk moment rekening te houden met onverwacht gedrag van anderen. Voor de inrichting van de verblijfsruimte vormen experts en burgers een coalitie. Samen bepalen zij wat ze met die ruimte willen, wat ze als probleem ervaren en hoe dit verholpen kan worden.
- Verkeersruimte en verblijfsruimte kunnen niet naadloos op elkaar aansluiten. De **overgangsgebieden** tussen beide moeten een geleidelijke omschakeling mogelijk maken. Maar ook hier moet de inrichting signaleren dat je het verkeersgebied verlaat en het verblijfsgebied binnenkomt en andersom.

Shared Space: *Openbare ruimte*



Shared Space,
een concept voor
de openbare ruimte

Deze drie aspecten horen integraal bij *Shared Space*. Het concept heeft dus betrekking op de hele openbare ruimte en richt zich vervolgens op de wijze waarop je verblijfsgebieden inricht. Mensen, hun wensen en hun gedrag staan daarbij centraal.



De belangrijkste uitgangspunten

1. De mens centraal

Creëer een ruimte voor mensen. Maak die ruimte samen met de mensen die haar gebruiken. En zorg ervoor dat de ruimte een verbinding is en geen scheiding - een verbinding tussen mensen (met hun verschillende vervoerwijzen) en tussen functies, in de lengterichting, maar ook overdwars. Geen scheiding - dat betekent ook dat auto's niet uit het straatbeeld hoeven te verdwijnen, want ook het autogebruik kan een sociale functie hebben, zolang maar langzaam gereden wordt en onderling sociaal gedrag mogelijk is.

2. Eigen verantwoordelijkheid

Wanneer gedrag niet wordt gereguleerd door borden, drempels en verkeerslichten zijn weggebruikers zelf verantwoordelijk voor hun gedrag. De inrichting kan hen helpen om risico's te leren inschatten en met het individuele handelen hierop te anticiperen of te reageren.

3. Actieve betrokkenheid - onderhandelen en leren

Shared Space omvat het hele proces van plannen, ontwerpen, beslissen en gebruiken. Wil dit tot een goed resultaat leiden, is actieve betrokkenheid nodig, d.w.z. medewerking en medeverantwoordelijkheid van alle belanghebbende partijen. Hiertoe behoren overheden en vak-experts, politie, bewoners, ondernemers en alle andere mogelijke belanghebbende partijen. Dit is meer dan inspraak. Het betekent fundamentele bereidheid tot debat, argumentatie, om iets brengen en iets halen en om wederzijds leren.

4. Ruimte met kwaliteit

Als over *Shared Space* wordt gesproken, dan wordt dit vaak gedefinieerd als een stelsel van inrichtingskenmerken, zoals: vrije zichtlijnen, alles op een vlak, geen zebra's, geen borden, geen regeling van voorrang, geen parkeren.

Maar dit is niet juist. Het *Shared Space*-concept schrijft geen vaste regels of inrichtingseisen voor verblijfsruimten voor. Het zijn immers juist de betreffende mensen in hun eigen context die bepalen hoe hun *Shared Space* eruit komt te zien. Het is dus ook niet zo dat er geen trottoirbanden *mogen* zijn of geen afscheiding van rijbaan en trottoir. Afhankelijk van de plek, de omgeving en het overleg met betrokkenen (bewoners, ondernemers, andere belanghebbenden) komt een ontwerp tot stand dat past bij hen en hun concrete situatie. Er is eigenlijk maar één harde randvoorwaarde voor *Shared Space*-verblijfsruimten: geen verkeerslichten. Die zorgen voor een dwingende scheiding van weggebruikers, terwijl juist het delen en de onderlinge communicatie centraal staan.

5. Gemengde functies

De straat is geschikt voor verschillende gebruikers en voor verschillende doeleinden. Dit kan bijvoorbeeld een intensief gebruik door winkelend publiek zijn met frequent oversteken (zoals de locaties Rijksstraatweg in Haren en Schwarzenburgstrasse in Köniz, Zwitserland), een voetgangersroute in een recreatiegebied (zoals bij Camping De Roggenberg in Appelscha) of de aanwezigheid van een basisschool, zoals in het voorbeeld van OBS De Rieshoek aan de Zuidlaarderweg in Noordlaren.

Foto's bovenaan v.l.n.r.:
Rijksstraatweg Haren,
Schwarzenburgstrasse
in Köniz (Zwitserland),
Camping De Roggeberg
Appelscha en
OBS De Rieshoek
Noordlaren

Ervaringen en resultaten uit de praktijk

Is Shared Space veilig?

In de verkeerseducatie wordt er telkens op gewezen dat men geen voorrang *heeft*, maar erop moet wachten dat men voorrang *krijgt*. Men mag er nooit blindelings op vertrouwen. Dat is in *Shared Space*-verblijfsgebieden precies hetzelfde. Maar *Shared Space* voegt eraan toe dat veiligheid juist ontstaat doordat regulerende maatregelen ontbreken.

Hoe komt dat?

Voor automobilisten ontstaat een ongewone situatie: Waar is de rijbaan met witte belijning, waar zijn de trottoirbanden die de grenzen van 'mijn' gebied aangeven? Is dit überhaupt wel een straat? Of is het een langgerekt plein? Mag ik hier wel rijden? En hoe hard? De straat is er niet meer vanzelfsprekend voor auto's; eigen inzicht en eigen verantwoordelijkheid van hen die de straat gebruiken staan voorop.

Veiligheid in Shared-Space-verblijfsgebieden



Dit wordt volgens het *Shared Space*-concept niet afgedwongen, maar het ontstaat vrijwillig. Automobilisten zien vele gebruikers verschillende dingen doen. Zij minderen vaart en het wordt mogelijk met anderen te communiceren. Door de lagere snelheden en de onderlinge communicatie kunnen voetgangers gemakkelijker oversteken. En hoe meer voetgangers en fietsers er zijn, d.w.z. hoe sterker de langzame weggebruikers zijn vertegenwoordigd, des te beter functioneert het. Doordat er meer mensen komen ontstaat ook een basis voor nieuwe (economische) activiteiten, zoals terrasjes en nieuwe winkels, die op hun beurt weer de nieuwe inrichting versterken. Al deze componenten staan als communicerende vaten met elkaar in verband. Het evenwicht is belangrijk. Cruciaal is daarbij dat vooral voetgangers de ruimte die zij krijgen inderdaad ook nemen.

Kun je Shared Space overal toepassen?

De vraag zou eigenlijk niet moeten zijn of je *Shared Space* overal kunt toepassen, maar of je overal een verblijfsgebied kunt inrichten. En het antwoord hierop is 'ja, mits'. Namelijk als drie uitgangspunten in acht worden genomen:

- Het hoofdwegennet is op orde of kan op orde worden gebracht;
- Het gaat om een gebied, een weg of een straat die niet primair dient voor de afwikkeling van verkeer;
- Op de locatie of route is in potentie een diversiteit aan gebruikers, functies en activiteiten aanwezig, denkbaar of gewenst.

Is Shared Space duur?

Een verblijfsgebied dat volgens de principes van *Shared Space* is ingericht hoeft niet duurder te zijn dan een traditionele inrichting. De inrichting van een *Shared Space*-verblijfsgebied is altijd maatwerk, ook wat het beschikbare budget betreft. Er zijn, zoals hierboven gezegd, geen voorschriften over hoe een goed verblijfsgebied eruit zou moeten zien, en welke materialen gebruikt moeten worden. Je kunt het ontwerp en de uitvoering dus zo duur of zo goedkoop maken als je wilt.



De relatie met Duurzaam Veilig

In februari 2011 is een onderzoek afgesloten waarin de concepten Duurzaam Veilig (DV) en *Shared Space* met elkaar zijn vergeleken. Men wilde nagaan of deze twee concepten elkaar uitsluiten of bij elkaar aansluiten. Het vergelijkende onderzoek komt tot de conclusie dat beide benaderingen elkaar niet in de weg staan.

De resultaten

Hoewel er vooral in de provincie Fryslân al meer dan 50 locaties op basis van het *Shared Space*-concept zijn ingericht, zijn nog niet veel kwantitatieve gegevens beschikbaar. De resultaten hieronder zijn gebaseerd op evaluaties van de volgende locaties:

- Laweiplein in Drachten;
- Rijksstraatweg in Haren;
- Bremer Strasse in Bohmte, Duitsland;
- Schwarzenburgstrasse/Blauäcker in Köniz, Zwitserland (niet uitgevoerd onder het 'label' *Shared Space*, maar wel vanuit dezelfde uitgangspunten en intenties).

Bij de resultaten moet worden opgemerkt dat de positieve effecten op ongevallen, snelheid en doorstroming eventueel ook met een traditionele aanpak bereikt kunnen worden.

Uit de evaluaties van de vier genoemde locaties komen de volgende resultaten naar voren:

- Het aantal ongevallen is voor zover gemeten ten opzichte van de oorspronkelijke situatie teruggelopen. Wanneer er ongevallen plaatsvinden betreft het hoofdzakelijk blikshade en bij uitzondering lichte letselschade.
- De snelheid van het gemotoriseerde verkeer is niet gestegen. Dit geldt voor verschillende situaties met verschillende verkeersbelastingen (zoals voor een kruispuntbelasting van ca. 20.000 per etmaal in Drachten en voor traversen door het centrum met een intensiteit van 8.200, 12.000 en 18.200 mvt. per etmaal in Haren, Bohmte resp. Köniz).
- De doorstroming voor gemotoriseerd verkeer is over het algemeen verbeterd. Waar gemeten blijkt dat fietsers doorgaans voorrang krijgen. Voetgangers krijgen incidenteel voorrang, maar de oversteekbaarheid wordt doorgaans als verbeterd ervaren, doordat automobilisten weliswaar niet stoppen, maar vaart minderen om doorgang te verlenen.
- De toegankelijkheid voor rolstoel- en rollatorgebruikers en mensen met kinderwagens is verbeterd vanwege het ontbreken van hoogteverschillen tussen trottoir en rijbaan.
- De ruimtelijke kwaliteit is verbeterd en de waardering hiervoor is hoog.
- Geluidshinder en CO₂-uitstoot (gemeten in Köniz) nemen af.
- De waardering voor de verkeersveiligheid is laag. Naar de oorzaken hiervan is weinig onderzoek gedaan.
- Wanneer wordt de veiligheid wél hoog gewaardeerd? Als de hoeveelheid voetgangers en auto's in evenwicht is. We zien dit in het voorbeeld van het centrum in Köniz, waar men erin is geslaagd een redelijk constante voetgangerstroom te stimuleren.
- Er ontstaan problemen voor blinden en slechthzienden, met name voor degenen met een blindengeleidehonden, vanwege het ontbreken van hoogteverschil tussen trottoir en rijbaan. Daarnaast vindt ook een verlies van controle plaats: waar bevind ik me? Dit kan tot vermijding leiden en de mobiliteit kan worden beperkt. Dit geldt ook voor mensen ouder dan 50 jaar, die ruim 70% van alle slechthzienden uitmaken.

Foto's bovenaan v.l.n.r.:
Laweiplein Drachten,
Rijksstraatweg Haren

Foto's onderaan v.l.n.r.:
Bremer Strasse Bohmte,
Schwarzenburgstrasse
Köniz



Wel of niet met Shared Space aan de slag?

Aanleiding

- Is er in het gebied of op de locatie een probleem met het functioneren van de openbare ruimte of ligt er een ontwikkelings- of vernieuwingsopgave?

Ambitie

- Kunnen in het gebied of op de locatie doelstellingen van, en effecten voor meerdere beleidsterreinen gerealiseerd worden?
- Zijn er in het betreffende gebied (in potentie) verbeteringskansen op meer terreinen dan verkeer?

Beleid

- Is er een visie op integraal ruimtelijk beleid en integrale ontwikkeling of wordt zo'n visie geambieerd?
- Voorziet het beleid in burgerparticipatie in de planvorming, de uitvoering en het beheer of bestaat hiervoor een intentie?
- Is binnen het gebied (gemeente, provincie of delen daarvan een verdeling tussen verkeersruimte en verblijfsruimte gemaakt of wil men dit gaan doen?

Proces

- Wordt er gestreefd naar een gemeenschappelijk leerproces - intern binnen de eigen organisatie én extern met de betrokken stakeholders?
- Is er een goede trekker?
- Is er voldoende tijd voor een zorgvuldig leer- en ontwikkelingsproces of kan de planning in dat opzicht worden bijgesteld?

Draagvlak

- Is er bestuurlijke wil voor de aanpak en wordt de bestuurder in zijn aanpak actief door het hele college gesteund?
- Is het bestuur bereid en in staat tijd aan intensieve communicatie met het ambtelijk apparaat te besteden?
- Wordt de aanpak door burgers, ondernemers of andere maatschappelijke spelers ondersteund of kan actieve betrokkenheid worden bereikt?

Shared Space kan een passende aanpak zijn

Of Shared Space een passende aanpak is kan worden nagegaan aan de hand van het afwegingskader voor de bestuurlijke besluitvorming

Aanleiding en ambitie

Shared Space is een intensief proces dat nooit zonder een concrete aanleiding of opgave gestart zal worden. Zo'n aanleiding kan verschillend zijn: een ruimtelijk probleem, achterstallig onderhoud, een sociaal-maatschappelijk vraagstuk, een verkeersveiligheidsprobleem, een ontwikkelingsopgave of een combinatie van deze opgaven. *Shared Space* is alleen dan een passend concept als er de ambitie is om doelstellingen uit meerdere beleidsprogramma's te realiseren en als er in het betreffende gebied inderdaad kansen liggen om verbeteringen op meer dan een gebied te bereiken en meerdere functies met elkaar te mengen.

Beleid

De *Shared Space*-aanpak moet in het lopende beleid passen, of er moet een ambitie zijn om dit beleid te vernieuwen. De praktijk laat zien dat het gemeentelijke beleid en *Shared Space* elkaar niet in de weg staan. Elke gemeente in Nederland wil een integraal ruimtelijk beleid realiseren en ook de actieve betrokkenheid van burgers en maatschappelijke partijen wordt overal geambieerd. Vaak lijkt het echter alsof ambities uit verschillende taakvelden op gespannen voet staan met *Shared Space*. Veel gemeenten hebben bijvoorbeeld een OV-nota en een fietsnota. Voor beide modaliteiten wordt een goede doorstroming nagestreefd en men vreest dat die door *Shared Space* in de knel komt, maar uit de praktijkvoorbeelden blijkt het tegenovergestelde.

Leerproces

Shared Space is meer dan een participatieproces zoals we het sinds de jaren '70 en '80 kennen. Het vereist van alle betrokken partijen dat zij actief mee willen denken, niet alleen vanuit hun eigen belang, maar ook vanuit de positie van anderen. Daarvoor moet je willen bewegen, de eigen standpunten tegen het licht willen houden en eventueel tegen andere willen verruilen.

Draagvlak

Het eerste idee voor een *Shared Space*-proces kan afkomstig zijn van een bestuurder, een ambtenaar of een groep burgers of ondernemers. Ongeacht waar het voorstel vandaan komt, het concept heeft alleen dan kans op slagen, wanneer alle betrokken partijen de aanpak ondersteunen. Zonder een goede verankering in zowel de overheidsorganisatie, als bij maatschappelijke organisaties, eventueel in het bedrijfsleven, en zeker ook bij de politie, de hulpdiensten en in de gemeenschap die het betreft is *Shared Space* onbegonnen werk.

De realisering

Ontwerpen

Het ontwerpproces voor een *Shared Space*-verblijfsgebied verloopt volgens de stappen die in Nederland gedurende de afgelopen 20 jaar voor participatieprocessen zijn geleerd. Toch is er een belangrijk verschil. Een cruciale vraag in een *Shared Space*-proces is 'Hoe gaan we de ruimte straks gebruiken?' Men verplaatst zich tijdens het ontwerpen alvast naar de toekomst: wat gaan we straks met onze wijk, met ons dorp, met onze straat of ons plein doen? Hoe zorgen we dat er leven in komt? Hoe gaan we ons de ruimte toe-eigenen? En welke rol speelt de private ruimte? Houdt de openbare ruimte op waar de private ruimte begint? Of staan die twee met elkaar in verbinding? Bewoners, huiseigenaren en plaatselijke ondernemers spelen hier een belangrijke rol. Als zij zich de ruimte niet eigen maken blijft immers alles bij het oude en zal er van een 'gedeelde ruimte' niet veel terecht komen.

Beheren en gebruiken

Na het doorknippen van het lint is het project afgerond. Maar het *Shared Space*-proces is hiermee niet afgelopen. Door het gebruik zal immers pas blijken of en hoe het *Shared Space*-verblijfsgebied functioneert. In bijna alle projecten tot nu toe is er een matige tot slechte beoordeling van de subjectieve veiligheid. Eén van de redenen ligt vermoedelijk daarin dat men in de betreffende gemeenten het *Shared Space*-proces na de oplevering van de nieuwe straat als afgerond beschouwd. Maar eigenlijk begint het dan pas echt. Continue communicatie, voorlichting en educatie zijn zeker ook na de fysieke uitvoering essentieel. Het leerproces gaat immers door: 'wat hebben we hier ook weer gedaan en waarom?' *Shared Space* werkt alleen als veel mensen de straat actief, zelfbewust en verantwoordelijk gebruiken.

Handhaving en aansprakelijkheid

In principe gelden in een *Shared Space*-verblijfsgebied dezelfde regels als overal: rechts rijden, rechts heeft voorrang, hou je aan de toegestane snelheid. Handhaving blijft dus mogelijk. Maar de vraag zou niet moeten zijn 'Hoe kunnen we handhaven?', maar 'Hoe houden we samen met de gebruikers de ruimte in stand?' Dat vraagt om een continue communicatie en discussie met de betrokken weggebruikers: hoe willen we met elkaar omgaan, wat willen en kunnen we van elkaar tolereren, hoe krijgen we het gewenste gedrag voor elkaar en wat kan ieder persoonlijk daaraan bijdragen?

Ook voor de aansprakelijkheid geldt: in een *Shared Space*-verblijfsgebied zijn dezelfde verplichtingen van kracht als elders. De wegbeheerder is ook hier verantwoordelijk voor het in goede staat houden van de weg. Als hij niet voldoet aan deze verantwoordelijkheid kan hij voor eventuele schade aansprakelijk worden gehouden.

Daarnaast wordt in een *Shared Space*-verblijfsgebied zoals overal elders een beroep gedaan op de verantwoordelijkheid van de gebruiker van de weg. Hij/zij wordt geacht voldoende oplettendheid te betrachten en zijn rijgedrag aan de omstandigheden aan te passen. Dit geldt voor de weg- en weersomstandigheden, maar ook voor het gedrag van weggebruikers onderling. Voor de aansprakelijkheid van de weggebruikers onderling gelden in een *Shared Space*-verblijfsgebied dezelfde wettelijke grondslagen als overal.

Omgaan met handhaving in Haren



Steeds meer borden in Haren

Opvallend is de grote hoeveelheid nieuwe voetpadborden in Haren. Volgens de gemeente zijn deze borden nodig zodat de politie foutparkeerders kan bekeuren.

Omdat er geen hoogteverschil is tussen trottoir en rijbaan heeft het trottoir niet de juridische status van trottoir. Automobilisten zouden zich erop kunnen beroepen dat het hier een parkeerstrook betreft.

Het zou interessant zijn om na te gaan, welke ontwikkeling hieraan vooraf is gegaan. Hebben de inwoners klachten over 'foutparkeerders' geuit? Of konden politie-agenten niet met de situatie uit de voeten?

Is er inderdaad vaak op niet daarvoor bedoelde plekken geparkeerd?

Hoe is de gemeente vervolgens hiermee omgegaan? Is er een gemeenschappelijk communicatie- en leerproces met de inwoners en de andere betrokkenen gevoerd of is men meteen overgegaan tot plaatsing van de borden?

Onderzoeksvragen

Voor betrouwbare en verifieerbare resultaten en voor meer inzicht in het functioneren en de effecten van *Shared Space*-verblijfsgebieden zouden de volgende vragen moeten worden beantwoord:

1. Perceptie van verkeersveiligheid

De perceptie en de beleving van verkeersveiligheid van (kwetsbare) weggebruikers is nog niet goed in kaart gebracht. Meer onderzoek over de redenen voor en de omgang met subjectieve onveiligheid is daarom nodig voor een beter inzicht in het al dan niet functioneren van *Shared Space*-verblijfsgebieden en traditioneel ingerichte verblijfsgebieden.

2. Verbetering van onderzoeksmethoden

In verband met het vorige punt: Voor de bestaande evaluaties is m.b.t. de waardering gebruik gemaakt van enquêtes. Is dit een passend instrument of kan dit worden verbeterd? Welke onderzoeksmethoden kunnen daarnaast worden toegepast om een betrouwbaar beeld van de waardering te verkrijgen?

3. De positie van blinden en slechtzienden

In veel van de *Shared Space*-verblijfsgebieden worden een veilige en vlotte oriëntatie en navigatie van blinden en slechtzienden onvoldoende gewaarborgd. Door middel van participatief ontwerpend onderzoek kunnen voorbeelden worden uitgewerkt hoe oriëntatie en navigatie van blinden en slechtzienden kan worden gewaarborgd en tegelijk de ruimtelijke kwaliteit kan worden verhoogd.

4. Vergelijkend onderzoek

Tot nu toe is onvoldoende duidelijk in hoeverre (positieve of negatieve) resultaten te herleiden zijn naar de inrichting als *Shared Space*-verblijfsgebied. Een vergelijkend onderzoek tussen deze gebieden en traditioneel ingerichte locaties kan vooral voor de aspecten verkeersveiligheid, toegankelijkheid en doorstroming nieuwe inzichten opleveren.

5. MKBA

De relatie tussen ruimtelijke kwaliteit, economische en sociale impulsen en ecologische effecten is tot nu toe nog niet in een gedegen maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) in kaart gebracht. Hier ligt een uitdaging voor onderzoek in transdisciplinaire onderzoeksteams.



Deze folder is tot stand gekomen in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en uitgevoerd in samenwerking tussen Stichting Ommelanden en Kenniscentrum *Shared Space*, NHL Hogeschool.

Tekst

Sabine Lutz, Willem Foorthuis

Foto's en afbeeldingen

© Sabine Lutz, behalve: OBS Noordlaren (N. Keissen), Schwarzenburgstrasse en Bremer Strasse: fotograaf onbekend

Vormgeving

Corrie van der Wees BNO